

Programa Institucional de la Administración del Sistema Portuario Nacional Veracruz, S.A. de C.V. 2025 – 2030



Administración del Sistema
Portuario Nacional Veracruz,
S.A. de C.V.

[Handwritten signature]



1. Índice

1. Índice -----	2
2. Siglas y acrónimos -----	3
3. Origen de los recursos para la instrumentación del Programa -----	4
4. Fundamento normativo -----	6
5. Diagnóstico de la situación actual y visión de largo plazo -----	7
6. Objetivos -----	21
6.1 Relevancia del objetivo: 1 Consolidar la capacidad operativa del puerto concesionado a la ASIPONA VERACRUZ, mediante la rehabilitación y modernización de la infraestructura portuaria y sus servicios, para impulsar el incremento en el movimiento de carga y fortalecer el desarrollo económico regional y nacional.....	22
6.2 Relevancia del objetivo: 2. Fortalecer la autosuficiencia financiera y la sostenibilidad de ASIPONA VERACRUZ, mediante la diversificación de fuentes de ingresos, que permitan optimizar los recursos, y su reinversión en el desarrollo de infraestructura y servicios portuarios, para consolidar la competitividad del SPN.	25
6.3 Vinculación de los objetivos del Programa Institucional 2025-2030. 26	
7. Estrategias y líneas de acción -----	28
8. Indicadores y metas -----	30



2. Siglas y acrónimos

ASIPONA: Administración del Sistema Portuario Nacional

ASIPONA VERACRUZ: Administración del Sistema Portuario Nacional Veracruz S.A. de C.V.

CCTM: Centro de Control de Tráfico Marítimo

CGPMM: Coordinación General de Puertos y Marina Mercante

CPEUM: Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos

DGP: Dirección General de Puertos

Ferromex: Ferrocarril Mexicano S.A. de C.V.

IALA: International Association of Lighthouse Authorities

KCSM: Kansas City Southern de México S.A. de C.V.

LOAPF: Ley Orgánica de la Administración Pública Federal

LP: Ley de Planeación

OMI: Organización Marítima Internacional

PND: Plan Nacional de Desarrollo

PSM: Programa Sectorial de Marina

SEMAR: Secretaría de Marina

SPN: Sistema Portuario Nacional



SIPCO: Sistema Industrial Portuario Costero

TMCD: Transporte de Cabotaje de Corta Distancia

3. Origen de los recursos para la instrumentación del Programa

La totalidad de las acciones que se consideran en el Programa, incluyendo aquellas correspondientes a sus objetivos, estrategias y líneas de acción, así como las labores de coordinación interinstitucional para la instrumentación de dichas acciones, así como el seguimiento, reporte y rendición de cuentas de las mismas, se realizarán con cargo a los recursos aprobados a los ejecutores de gasto participantes en el Programa, en el Decreto de Presupuesto de Egresos de la Federación para el ejercicio respectivo.

En este capítulo se presenta el análisis financiero que se realizó para soportar las inversiones en infraestructura y equipamiento portuario definidas en las Metas de construcción y modernización de infraestructura y equipamiento, del Programa Sectorial de Marina. El soporte de estas inversiones corresponde tanto a aportaciones a cargo de la Administración del Sistema Portuario Nacional Veracruz, S.A. de C.V., como a inversiones programadas por los cesionarios. Las inversiones para mejoras en equipamiento y la conclusión de las nuevas terminales portuarias en la Bahía Norte corresponderán a las empresas cesionarias, en términos de lo establecido en la Ley de Puertos y en los respectivos contratos de cesión parcial de derechos.

Para este análisis se considera en la viabilidad de las inversiones, tanto los recursos generados directamente en el Puerto de Veracruz como las posibles transferencias de recursos fiscales, particularmente para el caso de la ampliación del puerto; así como las inversiones que los nuevos cesionarios realizarán para la habilitación de terminales y el equipamiento necesario para su operación.



Por lo tanto, para soportar las inversiones en infraestructura y equipamiento portuarios durante el horizonte de planeación del Programa Institucional, se estima que los nuevos contratos de cesión parcial de derechos que se establecerán en la ampliación del puerto en bahía norte y los nuevos negocios como la bahía logística, generarán una fuente adicional de recursos propios y privados durante el período 2025-2030.

Adicionalmente, se estima que la ASIPONA VERACRUZ captará recursos propios por actividades de operación y por las contraprestaciones de las cesiones parciales de derechos durante el periodo 2025-2030 por aproximadamente 24,513 millones de pesos, mismos que se destinarán en su mayoría a financiar la creación y mantenimiento de la infraestructura portuaria de uso común definida en las metas de inversión previstas en este Programa Institucional.

Es importante mencionar que durante el primer semestre del año 2025 los ingresos por contraprestaciones que se reciben por los contratos de cesión parcial de derechos representan aproximadamente el 61% de los ingresos totales y las tarifas cobradas por el uso de infraestructura portuaria el 35%. El 4 % restante proviene de prestación de servicios, productos financieros y otros.

Con base en todo lo anterior, se considera que el Puerto de Veracruz dispondrá de los recursos necesarios para soportar el cumplimiento de dichas metas de construcción y modernización de infraestructura y equipamiento.



4. Fundamento normativo

De conformidad con el artículo 26, apartado A, de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos (CPEUM); fracción II del artículo 17, artículo 24 y artículo 29 de la Ley de Planeación y en cumplimiento a lo establecido en los "Criterios para la Gestión, Evaluación y Actualización de los Programas derivados del Plan Nacional de Desarrollo 2025-2030", el Programa Institucional de ASIPONA VERACRUZ, se trabajará alineado con el Programa Sectorial de Marina para el periodo 2025-2030, considerando una estrategia con visión de corto y mediano plazo y su importancia radica en establecer los objetivos, estrategias y acciones que garanticen el desarrollo sustentable del puerto y de la zona costera de injerencia. Dichas acciones, así como las iniciativas, se desarrollarán en detalle a través de indicadores estratégicos, donde además se establecerán actividades específicas que servirán de base para vigilar el funcionamiento de las áreas en favor de la ASIPONA VERACRUZ.

Será responsabilidad de la Administración del Sistema Portuario Nacional Veracruz, coordinar la integración, publicación, ejecución, seguimiento y rendición de cuentas del presente Programa.



5. Diagnóstico de la situación actual y visión de largo plazo

La concesión del Puerto de Veracruz otorgada por el Gobierno Federal a partir del 1° de febrero de 1994, le confiere a la entonces Administración Portuaria Integral de Veracruz, S.A. de C.V., actualmente denominada Administración del Sistema Portuario Nacional Veracruz, S.A. de C.V., en su carácter de concesionario integral, la responsabilidad de: planear, programar y ejecutar las acciones necesarias para la promoción, operación y desarrollo del puerto, a fin de lograr la mayor eficiencia y competitividad.

El concesionario del Puerto de Veracruz es la sociedad mercantil mexicana denominada Administración del Sistema Portuario Nacional Veracruz, S.A. de C.V., empresa paraestatal de la Administración Pública Federal, cuyo objeto social es la administración portuaria integral del Puerto de Veracruz, mediante el ejercicio de los derechos y obligaciones derivados de la concesión que el Gobierno Federal le otorga para el uso, aprovechamiento y explotación de los bienes del dominio público federal, la construcción de obras e instalaciones portuarias y la prestación de los servicios portuarios, así como la administración de los bienes que integren su zona de desarrollo.

Así mismo se considera su conectividad, la oferta y demanda tanto de infraestructura como de servicios que ofrece, y un balance entre ambas. Finalmente, contempla la viabilidad de las acciones para el mejoramiento de infraestructura y equipamiento.

El resultado de este diagnóstico sustenta la planeación estratégica del puerto, reconociendo los retos y las acciones determinantes que deberán atenderse para su desarrollo y crecimiento.



Antecedentes

La vocación del Puerto de Veracruz, desde su origen histórico, ha sido comercial, siendo actualmente el puerto, dentro del Sistema Portuario Nacional, que presenta mayor diversidad de tipos de carga y que mantiene una participación en todos ellos.

Esta vocación del puerto se relaciona con su ubicación geográfica estratégica y su histórica vinculación con el centro del país, lo cual se ha venido potenciando con el desarrollo de infraestructura y tecnología de primer nivel, misma que hoy en día se está incrementando y que además lo posiciona a la vanguardia dentro del SPN, con suficientes facultades para atender cargas que demandan economías de escala y altos rendimientos.

Históricamente, el Puerto de Veracruz se ha consolidado en los flujos comerciales de la Ciudad de México y sus alrededores, representando hoy en día el principal abastecedor de servicios y de bienes intermedios y de consumo para la zona centro del país, lo cual determina, en gran medida, su perfil importador.

Esto hace al Puerto de Veracruz, un puerto con características especiales comparativamente con la mayor parte de los puertos de México, ya que es este mercado en donde converge la mayor diversidad de mercancías y, por lo tanto, en donde confluye la mayor variedad de cargas, la mayor gama de embarcaciones con características diferentes, la mayor variedad de servicios portuarios, de modos de transporte y otros.

Capacidad Instalada

Para la estimación de la capacidad de almacenamiento, se consideran las áreas techadas como bodegas, silos, tanques y cobertizos; así como las de cielo abierto que corresponden a patios y explanadas, por tipo de carga; determinando así la capacidad estática.



El segundo elemento a considerar fue la estadía de las cargas, la cual se calculó de manera individual por tipo de carga y por área de almacenamiento, ya que cada carga presenta diferente tiempo de permanencia, esta variación, existe también por almacén y recinto fiscalizado, por lo que se obtuvo un promedio por cada uno de ellos.

La estadía permite determinar la Capacidad Dinámica por un periodo de tiempo de un año; siendo ésta la que determina la capacidad del subsistema de almacenamiento.

Capacidad de almacenamiento 2024

Carga general	Automóviles	Contenedores	Granel agrícola	Granel mineral	Fluidos/hidrocarburos	Capacidad anual
4,555,200	2,328,718	23,721,168	10,038,035	7,032,333	8,935,160	56,610,614

En este subsistema se estimó que el Puerto de Veracruz actualmente cuenta con una capacidad de almacenamiento de aproximadamente 56.6 millones de toneladas.

Movimiento de carga portuaria por línea de negocio

Las 7 líneas de negocio que atiende el Puerto de Veracruz, son las siguientes:

Contenedores: Es el principal segmento de negocio del puerto por su tráfico, el cual registró en el año 2024 un movimiento de carga de 10,56 millones de toneladas, equivalentes 751,091 cajas transportadas o bien 1,301,470 TEUs, participando con el 32% del total manejado. Este tonelaje ubica al Puerto de Veracruz en el tercer lugar a nivel nacional y primer lugar en el movimiento de carga de los puertos del Golfo-Caribe. Las principales mercancías transportadas en este segmento son: productos de consumo básicos, de la industria automotriz e insumos de la industria limpia, cuyos principales orígenes y destinos son la zona centro del país.



Granel agrícola: Representa el segundo segmento de negocio del puerto; sin embargo, con un volumen de carga manejado en el en el año 2024 de 9.25 millones de toneladas, lo ubica en el primer lugar a nivel nacional. Este segmento lo conforman diferentes productos de origen agrícola destinados a materia prima para producción de alimentos y en forraje o para producción de alimento para animales, todos estos productos de importación, siendo los más significativos carga manejada en este segmento. Tan sólo el maíz participa con el 52% más de la mitad para este rubro.

Granel mineral: En este segmento de negocio el Puerto de Veracruz es netamente importador. En el año 2024 se manipularon 3.12 millones de toneladas. Este rubro lo conforman principalmente 05 grupos de productos: el primero lo componen fertilizantes, chatarra, pet-coke, briqueta de fierro y arrabio de fierro cada uno participando con el 31%, 28%, 24%, 5% y 4% respectivamente. Cabe mencionar que esta línea de negocio incide en tres tipos de industrias instaladas principalmente en el estado de Veracruz y en la zona centro del país: la metalúrgica, la cementera y la agrícola; además, el puerto ha desarrollado infraestructura especializada para su operación y cuenta con dos instalaciones especializadas para su manejo y almacenamiento.

Carga general: En esta línea de negocio el Puerto de Veracruz manipuló 1.64 millones de toneladas en el año 2024, representando el 5% del total manejado (sin considerar vehículos). La importación representó el 61% y la exportación el 39%. Los productos más significativos operados en este rubro para la importación son: acero, maquinaria y aluminio mientras que para la exportación la tubería para la industria petrolera.

Autos: Este segmento de negocio corresponde a una subdivisión de la carga general que se transporta en buques especializados tipo roll on-roll off y pertenece a una carga relevante tanto para la economía nacional como para el puerto por su relación con las cadenas de suministro que tiene con la industria automotriz, ya que en México existen por lo menos 21 plantas armadoras de



distintas marcas comerciales que ensamblan y exportan automóviles a diversos destinos internacionales, lo que aunado a la importación, ubica a Veracruz en el primer lugar en este sector, movilizando a la fecha poco más del 37% de los vehículos que se manejan por vía marítima a nivel nacional. Cabe señalar que en el año 2024 el Puerto de Veracruz operó 850,772 unidades, equivalentes a 1.41 millones de toneladas, con una composición de tráfico de 60% exportación y 40% importación. Las empresas que transfieren este tipo de carga para su importación son básicamente las instaladas en Europa y su distribución es a nivel nacional, aunque los centros de distribución se concentran en la zona centro del país; en el caso de la carga de exportación, este tráfico se realiza básicamente hacia Estados Unidos, Centro y Sudamérica.

Otros fluidos: Este segmento de negocio lo conforman diferentes productos tanto de origen vegetal como productos químicos, siendo los aceites vegetales los más significativos. Los productos químicos están diseminados en una gran variedad con poco volumen. En este rubro se manipularon 1.2 millones de toneladas en el año 2024, lo que representó el 4% del total manejado.

Petróleo y derivados: En esta fracción de negocio el puerto manipuló 5.72 millones de toneladas en el año 2024, representando el 17 % del total manejado. Esta fracción de línea de negocio se opera principalmente mediante tráfico de cabotaje de entrada y está conformado básicamente por tres productos: diésel, gasolina magna y gasolina premium.

Proyecciones de Demanda

En este apartado se presenta un resumen cualitativo de la demanda de movimiento de carga, de la infraestructura y de los servicios portuarios que está satisfaciendo el Puerto de Veracruz en la actualidad y a la que se enfrentará en los próximos años, para cada una de las líneas de negocio. Incluye un análisis de la tendencia de la demanda de los últimos diez años y las perspectivas del puerto para los próximos quince años, considerando para ello la dinámica de la economía mexicana y el *hinterland* del Puerto de Veracruz.



Al respecto se tomó en cuenta un escenario proyectado de la economía mexicana a largo plazo bajo un entorno global desacelerado. Sin embargo, se espera que exista un crecimiento favorable en el movimiento de la carga por el Puerto de Veracruz durante las próximas décadas, motivado en gran medida por los proyectos sectoriales como la Infraestructura Complementaria para la Ampliación Natural del Puerto de Veracruz en la Zona Norte, y la Construcción del Módulo de Exportación para la Aduana del Puerto de Veracruz.

El movimiento portuario alcanzado en los últimos catorce años por el Puerto de Veracruz se presenta a continuación:

Histórico del movimiento portuario por línea de negocio del Puerto de Veracruz, 2015-2024 (toneladas)

Año	Carga total	General	Contenerizada	Granel agrícola	Granel	Otros fluidos	Petróleo y derivados
2015	23,169,346	2,494,613	9,137,419	6,698,472	2,334,323	759,961	1,744,558
2016	24,499,237	2,526,823	9,410,504	7,145,748	2,738,616	856,828	1,820,718
2017	27,802,646	3,483,026	11,074,035	7,494,541	2,999,487	996,350	1,755,206
2018	28,974,382	3,369,059	11,700,325	7,276,384	3,640,535	1,111,689	1,876,390
2019	28,273,284	3,338,978	11,178,886	7,429,812	2,406,927	1,275,488	2,643,194
2020	26,199,305	2,526,260	9,676,552	6,943,666	2,852,640	1,852,213	2,347,973
2021	32,055,244	3,381,982	11,169,814	7,121,728	3,855,202	856,120	5,670,397
2022	34,262,585	3,966,860	10,951,945	7,403,364	4,919,079	914,299	6,107,037
2023	34,544,304	3,361,629	10,348,523	8,707,760	5,059,143	1,029,447	6,037,802
2024	32,905,025	3,049,705	10,560,823	9,247,236	3,124,888	1,204,419	5,717,954

En cuanto a las perspectivas de crecimiento del Puerto de Veracruz para los próximos quince años, se prevén tres posibles escenarios de crecimiento del movimiento portuario: base, medio y optimista, del cual se toma el escenario base para el presente Programa Institucional.

La serie de datos proyectados se inicia en 2025 y finaliza en 2040. Asimismo, se evalúo la infraestructura instalada, la conectividad del puerto, nuevos mercados, clientes, retos y desafíos, así como diversos factores internos como



es el caso de la viabilidad económica en infraestructura y equipamiento portuario.

Pronósticos del movimiento portuario, por línea de negocio, en el Puerto de Veracruz. Escenario base (toneladas)

Año	Carga total	General (incluye autos)	Contenerizada	Granel agrícola	Granel mineral	Otros fluidos	Petróleo y derivados
2025	34,304,865	3,219,063	12,110,010	7,351,548	7,351,548	1,014,817	6,359,183
2026	35,091,329	3,461,210	12,573,630	7,373,351	7,373,351	1,059,111	6,392,225
2027	35,906,217	3,483,988	12,944,178	7,563,572	7,563,572	1,091,064	6,553,988
2028	36,742,476	3,506,917	13,325,646	7,758,700	7,758,700	1,123,981	6,719,845
2029	37,600,688	3,529,997	13,718,356	7,958,861	7,958,861	1,157,891	6,889,899
2030	38,481,459	3,553,230	14,122,640	8,164,187	8,164,187	1,192,823	7,064,257
2031	39,385,405	3,576,617	14,538,837	8,374,810	8,374,810	1,228,810	7,243,027
2032	40,313,159	3,600,158	14,967,300	8,590,866	8,590,866	1,265,883	7,426,320
2033	41,265,378	3,623,855	15,408,390	8,812,497	8,812,497	1,304,074	7,614,253
2034	42,242,732	3,647,709	15,862,480	9,039,845	9,039,845	1,343,417	7,806,941
2035	43,245,908	3,671,721	16,329,951	9,273,058	9,273,058	1,383,947	8,004,505
2036	44,275,617	3,695,891	16,811,198	9,512,288	9,512,288	1,425,700	8,207,069
2037	45,332,591	3,720,222	17,306,629	9,757,689	9,757,689	1,468,713	8,414,759
2038	46,417,574	3,744,713	17,816,659	10,009,422	10,009,422	1,513,023	8,627,705
2039	47,531,340	3,769,366	18,341,721	10,267,649	10,267,649	1,558,670	8,846,040
2040	48,674,678	3,794,183	18,882,256	10,532,537	10,532,537	1,605,694	9,069,900

Proyectos Sectoriales

El Programa Sectorial de Marina impulsa una visión transformadora orientada a activar el potencial estratégico de las zonas marinas mexicanas. Esta prospectiva promueve la rehabilitación y modernización de infraestructura portuaria, la generación de empleos dignos, el fortalecimiento de la cultura marítima nacional y la cooperación de sectores históricamente excluidos a las cadenas de valor marítimo-portuarias. Esta estrategia integradora permitirá consolidar a la mar como un verdadero motor de desarrollo regional, inclusión social y cohesión territorial.

A pesar de que más del 90% del comercio mundial se realiza por vía marítima, en México solo el 30% de las cargas se mueven por esta vía, lo que evidencia



un potencial desaprovechado que puede convertirse en una ventaja estratégica.

La Autoridad Portuaria Nacional requiere implementar una política portuaria que promueva una operación ordenada, sustentable y competitiva del Sistema Portuario Nacional, vinculándolo con los Polos de Desarrollo Económico para el Bienestar y haciéndolo atractivo a la inversión privada. Esta política buscará resolver problemas relacionados con la coordinación interinstitucional, la actualización normativa, la inversión, la modernización de puertos y terminales, el control sobre las tarifas y servicios logísticos, y la institucionalidad portuaria, todo bajo una visión de sostenibilidad.

En una visión integral del desarrollo marítimo nacional, los aeropuertos se convierten en nodos logísticos complementarios al sistema portuario. Su articulación con redes ferroviarias y carreteras optimiza flujos comerciales, fortalece la conectividad territorial y mejora la capacidad de respuesta del Estado ante emergencias, vigilancia y asistencia humanitaria.

El espacio aéreo y el marítimo dejan de ser dominios separados para convertirse en componentes interconectados de una estrategia nacional de desarrollo sostenible y cohesión territorial. Por otra parte, el turismo náutico representa una oportunidad para combinar crecimiento económico con conservación ambiental, siempre bajo criterios de sostenibilidad, ordenamiento y justicia distributiva.

Las vastas zonas marinas mexicanas, la compleja infraestructura portuaria y la posición geoestratégica privilegiada de México, requieren consolidar una Autoridad Marítima Nacional sólida que garantice seguridad jurídica, competitividad y sostenibilidad, como una condición indispensable para el desarrollo competitivo seguro y sustentable del sistema marítimo-portuario mexicano.

A través del Programa Sectorial de Marina se impulsará la ejecución de proyectos prioritarios de la actual administración. Entre ellos destacan:



Infraestructura ferroviaria del Corredor Interoceánico del Istmo de Tehuantepec (líneas KA y K), que fortalecerá la conectividad logística entre los litorales del Pacífico y el Golfo de México; la modernización y expansión de la infraestructura marítimo-portuaria mediante las ASIPONAS de los puertos de Salina Cruz, Coatzacoalcos, Dos Bocas, Puerto Chiapas, Ensenada, Manzanillo, Lázaro Cárdenas, Acapulco, Veracruz y Progreso, incrementando su capacidad operativa, elevando los estándares de seguridad y potenciando el comercio exterior.

Estrategias para el desarrollo del Puerto de Veracruz

Este capítulo de planeación define básicamente la situación deseada o visión del puerto con un horizonte de largo plazo a 20 años y la misión para lograr dicha situación deseada; los objetivos estratégicos, estrategias y líneas de acción, que expresan en conjunto las políticas de desarrollo del puerto; las metas, expresadas como los resultados esperados; los indicadores, como unidades de medida que permitirán el seguimiento y la evaluación periódica.

Visión

Ser el principal puerto sostenible en el Golfo de México, con infraestructura moderna y modelos de operación eficientes y seguros que atiendan la demanda del transporte internacional de mercancías.

Misión

Proporcionar infraestructura y servicios portuarios, con un modelo logístico eficiente, que favorezca la optimización de los costos en las cadenas de valor de las mercancías, generando mayor rentabilidad para el puerto y sus socios comerciales.

Problema: Rezago en la infraestructura para atender la demanda de arribo del transporte marítimo.

Uno de los problemas fundamentales a los que se enfrenta el desarrollo del Puerto de Veracruz es la capacidad para atender la demanda del transporte



marítimo, que requiere mayor disponibilidad de infraestructura de atraque, una mejor navegabilidad interna, disminución de las estadías y eficientes servicios logísticos en el desalojo de la carga.

Problema: Exposición a riesgos por esquema de ingresos poco flexible.

La concentración en una sola fuente de ingresos puede conllevar a riesgos financieros, operativos y estratégicos debido a que más de la mitad de los ingresos provienen de la cesión parcial de derechos. En caso de pérdida de un cesionario se reduciría la resiliencia financiera frente a posibles crisis económicas, caídas del comercio exterior o cambios en las tendencias del mercado.

Para este Programa Institucional se determinaron dos objetivos, que responden a los retos del Puerto de Veracruz y aluden a aspectos específicos de la visión y misión del puerto, por lo que destacan los beneficios esperados y, junto con las estrategias y líneas de acción, expresan las políticas de desarrollo del puerto. Aunado a todo esto, contribuyen en el desarrollo del Sistema Portuario Nacional.

Dichos objetivos están formulados bajo los principios de competencia, calidad y eficiencia en la prestación de los servicios portuarios; así como las estrategias y líneas de acción establecidas para su logro, y respondiendo a los problemas públicos y oportunidades identificadas en el diagnóstico como la continuidad del desarrollo de instalaciones portuarias en beneficio de la población mediante la generación de empleos dignos logrando el bienestar y prosperidad para todas y todos.



Objetivos del Programa Institucional de ASIPONA VERACRUZ 2025-2030

1. Consolidar la capacidad operativa del puerto concesionado a la ASIPONA VERACRUZ, mediante la rehabilitación y modernización de la infraestructura portuaria y sus servicios, para impulsar el incremento en el movimiento de carga y fortalecer el desarrollo económico regional y nacional.
2. Fortalecer la autosuficiencia financiera y la sostenibilidad de ASIPONA VERACRUZ, mediante la diversificación de fuentes de ingresos, que permitan optimizar los recursos, y su reinversión en el desarrollo de infraestructura y servicios portuarios, para consolidar la competitividad del SPN.

Proyectos de ASIPONA VERACRUZ

Para contribuir al Programa Sectorial de Marina, la ASIPONA VERACRUZ ha implementado proyectos enfocados a consolidar la infraestructura portuaria como detonador de desarrollo regional; específicamente, consolidar la segunda etapa de la ampliación natural del puerto de Veracruz, con la finalidad de reducir los costos logísticos de las mercancías y potenciará al puerto como un *Hub* internacional, y culminar las instalaciones de la nueva aduana del Puerto de Veracruz; así como la construcción del módulo de exportación, a fin de reducir los tiempos de estadía de las mercancías haciendo más eficientes las cadenas logísticas nacionales.

Dichos objetivos contribuyen al cumplimiento de las metas e indicadores del PSM, con un enfoque en resultados y acciones específicas, como el bienestar de la población generando mayor número de oportunidades laborales y empleos bien remunerados.

Derivado de la competitividad de los puertos nacionales, ASIPONA VERACRUZ, busca a través del Objetivo 1 mantenerse en el primer lugar en el manejo total de la carga a nivel nacional, mayor movimiento de unidades automotrices así



como en el movimiento de contenedores en el Golfo de México, por lo que se espera tener una repercusión directa en el bienestar de la población, generando fuentes de empleo bien remunerados, específicamente en la población local; mejores medios de transporte mediante conexiones multimodales que brindarán acceso para el transporte de la carga y abonará a conectar con las vías de comunicación nacionales y recortando tiempos de traslado.

Proyección de Ingresos de ASIPONA VERACRUZ

La proyección de los principales ingresos de la ASIPONA VERACRUZ para el periodo del 2025 al 2030 se considera el pronóstico de carga y se actualizan las tarifas con la proyección de la inflación publicada por el Banco de México. El mayor ingreso proviene de las contraprestaciones por cesiones parciales de derechos, ingresos por infraestructura (puerto, atraque, muellaje y almacenaje), arrendamiento de espacios en Bahía Logística, principalmente.

La mayor parte de los ingresos totales se destinan al rubro de Inversión Física, la cual comprende los Capítulos de gasto 5000 "Bienes muebles, inmuebles e intangibles" y capítulo 6000 "Inversión Pública", este último comprende el gasto por Obras Públicas estimado a realizarse en cada ejercicio fiscal, destacando los proyectos de Infraestructura Complementaria para la Ampliación Natural del Puerto de Veracruz en la Zona Norte, Construcción del Módulo de Exportación y su equipamiento para la Aduana en el Puerto de Veracruz, y el Programa de Mantenimiento a Infraestructura Portuaria; principalmente.

El Capítulo 6000, que contiene la Inversión Pública de las ASIPONAS federales, deriva de la asignación presupuestal autorizada por la Secretaría de Hacienda y Crédito Público, y solo se pueden ejercer a través de Licitaciones Públicas Nacionales, Invitación restringida o asignación directa (topes de asignación Decreto PEF), siempre y cuando se encuentren mencionadas en el Oficio de Liberación de Inversión de la ASIPONA VERACRUZ.



En este sentido, ASIPONA VERACRUZ busca la fortalecer la autosuficiencia financiera y la sostenibilidad del Puerto como un eje estratégico prioritario.

Visión a largo plazo

Hacia el año 2030, el Sistema Portuario Nacional se habrá integrado plenamente a cadenas logísticas multimodales, impulsando el desarrollo del Corredor Interoceánico del Istmo de Tehuantepec, convirtiéndose en el eje articulador del comercio regional, la diversificación productiva del sureste y la proyección de México como plataforma estratégica a nivel global.

Para el año 2045, los puertos del país funcionarán como verdaderos polos de desarrollo económico y social, conectado con redes carreteras, ferroviarias, aeroportuarias y digitales que permitirán responder con eficiencia a los desafíos globales.

El fortalecimiento institucional se integrará a una visión más amplia del Poder Marítimo de México, en la que convergen los actores que conforman el Sistema Nacional Marítimo: La Armada de México, la Marina Mercante, la industria naval, el Sistema Portuario Nacional, turismo náutico sostenible, los sectores energético y pesquero, el ámbito académico-científico; así como las comunidades costeras e insulares.

Principales cambios esperados a partir de la instrumentación del Programa Institucional de la ASIPONA VERACRUZ 2025-2030

Tras la implementación del Programa Institucional de la ASIPONA VERACRUZ 2025-2030, se espera optimizar la eficiencia portuaria, aumentando la capacidad operativa del Puerto, reduciendo tiempos de espera, incrementando el volumen de carga manejada y mejorando la competitividad logística; se busca transformar el Puerto en un *hub* más eficiente y moderno para beneficio de sus usuarios.



Lo anterior puede verse desarrollado en los objetivos del presente Programa.

Área de oportunidad que se busca atender

Fortalecimiento del desarrollo económico regional y nacional

Al ser el Puerto de Veracruz el principal abastecedor de servicios y bienes intermedios y de consumo del centro del país, la estabilidad que presente entre su oferta y demanda provoca efectos directos en el desarrollo económico de la región, así como del País, identificándose como brecha la rentabilidad del Puerto.

Para poder actuar en el fortalecimiento del desarrollo económico, las acciones se deben enfocar en el área de oportunidad que son el movimiento de carga, así como la capacidad operativa del Puerto.

Las líneas de acción, que se presentan en apartados siguientes, reflejan cómo fortalecer la economía del Puerto mediante operaciones que buscan diversificar las fuentes de ingreso e incrementar la capacidad de oferta en los servicios del puerto.



6. Objetivos

La vinculación del programa de institucional de la ASIPONA VERACRUZ, son formulados para contribuir con los objetivos y estrategias, así como la alineación al PND, contribuyendo de manera directa al Eje General 3. "Economía moral y trabajo" al promover una sinergia entre el sector público y privado que fortalece las actividades productivas de la mar bajo principios de responsabilidad social, legalidad y sostenibilidad.

Una administración marítima articulada permite mejorar la eficiencia de la infraestructura multimodal -carretera, ferroviaria, portuaria y aeroportuaria-, reduciendo costos logísticos y facilitando el comercio nacional e internacional.

De conformidad con lo arriba indicado, la ASIPONA VERACRUZ identifica los siguientes objetivos:

Objetivo del Programa Institución de ASIPONA Veracruz 2025-2030

1. Consolidar la capacidad operativa del puerto concesionado a la ASIPONA VERACRUZ, mediante la rehabilitación y modernización de la infraestructura portuaria y sus servicios, para impulsar el incremento en el movimiento de carga y fortalecer el desarrollo económico regional y nacional.
2. Fortalecer la autosuficiencia financiera y la sostenibilidad de ASIPONA VERACRUZ, mediante la diversificación de fuentes de ingresos, que permitan optimizar los recursos, y su reinversión en el desarrollo de infraestructura y servicios portuarios, para consolidar la competitividad del SPN.



6.1 Relevancia del objetivo: 1 Consolidar la capacidad operativa del puerto concesionado a la ASIPONA VERACRUZ, mediante la rehabilitación y modernización de la infraestructura portuaria y sus servicios, para impulsar el incremento en el movimiento de carga y fortalecer el desarrollo económico regional y nacional.

El Gobierno Federal implementará los procesos orientados a fortalecer, mantener y preservar el patrimonio portuario de la población mexicana, asegurando la integración de estos polos de desarrollo con los sistemas de transporte multimodal en beneficio del desarrollo regional, a través de una política pública con un fuerte componente de participación social, así como del sector privado

Tras la implementación de las estrategias y acciones planteadas, se espera repercutir de forma significativa en el bienestar, desarrollando infraestructura de transporte marítimo de bienes segura para la población, sostenible y amigable con el medio ambiente en relación a los medios de transporte más eficientes, costos de transporte menores y conectividad multimodal.

Una mejor conectividad en el transporte de la carga y una economía de escala contribuye a la reducción de los costos operativos de las cargas y de esta forma contribuye a reducir la pobreza y el aislamiento, acercando a la población a nuevas oportunidades laborales.

El potencial del Puerto de Veracruz se sustenta en su posición geográfica, que lo coloca estratégicamente como el puerto más adecuado para proveer las zonas de consumo más amplias del país. Por lo anterior, históricamente ha sido el de mayor influencia hacia el interior de la República Mexicana.



El *hinterland* o zona de influencia del Puerto de Veracruz se identifica en tres mercados relevantes, estos representan actualmente el origen y destino aproximadamente el 88% del total de la carga manejada por el puerto. Asimismo, la composición del mercado entre importadores y exportadores vía el Puerto de Veracruz es de 77% y 23%, respectivamente.

El mercado local, que está comprendido por diversas ciudades del Estado de Veracruz, representa casi el 13 % del total de la carga operada por el puerto y el 24% de la carga de granel mineral, el 15.5% de la carga general (incluyendo autos), el 12.8% de la carga contenerizada, el 11.5% de la carga de granel agrícola y el 2.3% de la carga otros fluidos. En este mercado relevante destacan los sectores de la industria del cemento, el acero y la agroindustria, principalmente.

La implementación de las estrategias y acciones para lograr un sistema de transporte con mejor cobertura regional, eficiente y con servicios de calidad, repercuten en el bienestar al facilitar la distribución de bienes básicos como los alimentos, el vestido, y otros satisfactores que requiere la población.

Orientar la inversión pública y privada hacia los proyectos de infraestructura estratégicos, que por su relevancia generen valor interno a las ciudades, así como evolución y progreso a la nación, a partir de un sistema de planeación y evaluación de largo plazo basado en sistemas logísticos y de movilidad, y objetivos de desarrollo social y regional, es fundamental para el Puerto de Veracruz.

La construcción y conservación de la infraestructura portuaria tienen un efecto multiplicador en los niveles de empleo y seguridad social, afectando positivamente la distribución de bienes y servicios a lo largo y ancho del país, la accesibilidad de la población a opciones laborales y, por ende, aumentar los niveles de bienestar de la población.



al fomentar la inversión privada se contribuye a reducir las presiones presupuestales del gobierno provocando una distribución más eficiente de los recursos, lo que implica que por ambas partes, sociedad y gobierno, generen más y mejores obras de conectividad que en su conjunto impactan directamente en la generación de empleo durante las diferentes etapas de la vida útil de los proyectos, como la planeación, la construcción, la operación y el mantenimiento de la infraestructura construida, generando derrama económica y un gran beneficio social.

Con el cumplimiento de las acciones que respondan a los retos antes planteados, el puerto contará con infraestructura moderna y de vanguardia dentro del Sistema Portuario Nacional, incorporada a las plataformas logísticas, con la cual podrán generar costos competitivos y valor agregado, mejorar la seguridad e impulsar el desarrollo económico y social, a nivel nacional y regional. Al mismo tiempo, se perfila como un puerto de clase mundial con alta competitividad que le permitirá participar activamente en los mercados globales, sostenerlos e inclusive incrementarlos.

La implementación efectiva de la política de desarrollo de infraestructura portuaria como instrumento de desarrollo nacional generará sinergias entre sectores estratégicos como energía, medio ambiente, comercio, infraestructura y cultura, alineando esfuerzos hacia una gobernanza integral del espacio marítimo. Con ello, se maximizará el uso eficiente de los recursos públicos, se promoverá la inclusión social y territorial, y se consolidará el Puerto como plataforma para la soberanía, la productividad, la innovación y el bienestar colectivo.



6.2 Relevancia del objetivo: 2. Fortalecer la autosuficiencia financiera y la sostenibilidad de ASIPONA VERACRUZ, mediante la diversificación de fuentes de ingresos, que permitan optimizar los recursos, y su reinversión en el desarrollo de infraestructura y servicios portuarios, para consolidar la competitividad del SPN.

El objetivo de fortalecer la autosuficiencia financiera y la sostenibilidad de ASIPONA VERACRUZ se presenta como un eje estratégico prioritario dentro del plan institucional, dada su relevancia en el contexto actual del sector marítimo mexicano.

Las fuentes de ingreso de la ASIPONAVER se dividen en ingresos por infraestructura, por arrendamiento y por cesión parcial de derechos, representando el 41%, el 2% y el 57% de los ingresos respectivamente. En este marco, la diversificación de estas fuentes de ingresos no solo permitirá incrementar los recursos disponibles para reinvertir en infraestructura y servicios portuarios, sino que también contribuirá a consolidar la competitividad del puerto.

Este enfoque beneficiará tanto a los usuarios directos como indirectos, impulsando un desarrollo económico más inclusivo y sostenible, alineado con los principios de responsabilidad social, legalidad y sostenibilidad. Además, este objetivo se encuentra plenamente alineado con la Política Nacional Marítima, que proyecta a México como una potencia marítima emergente para el año 2045. Al fortalecer la autosuficiencia financiera de ASIPONA VERACRUZ, se promueve una estructura institucional más robusta y una gobernanza basada en la corresponsabilidad, elementos esenciales para alcanzar las metas establecidas en dicha política. En síntesis, este objetivo no solo representa una



acción estratégica para ASIPONA VERACRUZ, sino también un pilar fundamental para impulsar el desarrollo integral del sector marítimo nacional.

Su implementación fomentará la sostenibilidad, la competitividad y el bienestar de las comunidades vinculadas a esta actividad, al tiempo que atraerá mayores inversiones públicas y privadas, generando una sinergia institucional que fortalecerá las actividades productivas del sector marítimo.

6.3 Vinculación de los objetivos del Programa Institucional 2025-2030.

La vinculación del PI con el PSM ha sido formulada para contribuir de manera directa a los objetivos nacionales y a las estrategias prioritarias definidas por la Presidencia de la República, asegurando así la coherencia del ciclo de planeación y la alineación con el modelo de desarrollo impulsado por el Humanismo Mexicano.

La matriz de vinculación que se presenta a continuación evidencia cómo cada objetivo del Programa refuerza y complementa los propósitos del PSM.



Marina

Secretaría de Marina



Objetivos del Programa Institucional	Objetivos del Programa Sectorial de Marina	Estrategias del Programa Sectorial de Marina
1. Consolidar la capacidad operativa del puerto concesionado a la ASIPONA VERACRUZ, mediante la rehabilitación y modernización de la infraestructura portuaria y sus servicios, para impulsar el incremento en el movimiento de carga y fortalecer el desarrollo económico regional y nacional.	Objetivo 3. Fortalecer la articulación institucional y la cooperación intersectorial entre dependencias de la administración pública federal para consolidar la implementación efectiva de la Política Nacional Marítima como instrumento de desarrollo nacional.	Estrategia 3.5 Fortalecer la red portuaria, aeroportuaria, ferroviaria y logística multimodal para mejorar la conectividad del país y contribuir al desarrollo nacional.
2. Fortalecer la autosuficiencia financiera y la sostenibilidad de ASIPONA VERACRUZ, mediante la diversificación de fuentes de ingresos, que permitan optimizar los recursos, y su reinversión en el desarrollo de infraestructura y servicios portuarios, para consolidar la competitividad del SPN.	Objetivo 3. Fortalecer la articulación institucional y la cooperación intersectorial entre dependencias de la administración pública federal para consolidar la implementación efectiva de la Política Nacional Marítima como instrumento de desarrollo nacional.	Estrategia 3.5 Fortalecer la red portuaria, aeroportuaria, ferroviaria y logística multimodal para mejorar la conectividad del país y contribuir al desarrollo nacional.



7. Estrategias y líneas de acción

Este capítulo presenta las estrategias y líneas de acción de la ASIPONA VERACRUZ, diseñadas para alcanzar el objetivo definidos a partir del diagnóstico del sector y en alineación con el PSM.

Las estrategias abordan de forma integral las causas estructurales de las problemáticas del sector, mientras que las líneas de acción concretan estas intervenciones en medidas operativas específicas. Su implementación permitirá articular recursos, capacidades y voluntades institucionales para generar resultados medibles, sostenibles y con impacto directo en la seguridad marítima y nacional, el desarrollo económico y el bienestar de la población. Este enfoque garantiza la coherencia de la entidad con los objetivos del PSM, en acciones coordinadas, medibles y alineadas a las capacidades institucionales.

Objetivo 1. Consolidar la capacidad operativa del puerto concesionado a la ASIPONA VERACRUZ, mediante la rehabilitación y modernización de la infraestructura portuaria y sus servicios, para impulsar el incremento en el movimiento de carga y fortalecer el desarrollo económico regional y nacional.

Estrategia 1.1. Ampliar la capacidad operativa y logística de las instalaciones portuarias, para impulsar el comercio y la actividad económica incrementando el movimiento de carga en el puerto de Veracruz.



Línea de acción

- 1.1.1 Implementar tecnologías de información para optimizar procesos operativos, logísticos y de gestión en el puerto.
- 1.1.2 Implementar proyectos de infraestructura complementaria (viales, logísticos y de servicios) para potenciar la competitividad de la zona de desarrollo portuario.
- 1.1.3 Impulsar iniciativas de colaboración, económicas y ambientales, entre el puerto y la ciudad para mejorar su integración.

Objetivo 2. Fortalecer la autosuficiencia financiera y la sostenibilidad de ASIPONA VERACRUZ, mediante la diversificación de fuentes de ingresos, que permitan optimizar los recursos, y su reinversión en el desarrollo de infraestructura y servicios portuarios, para consolidar la competitividad del SPN.

Estrategia 2.1: Fomentar la construcción, modernización y conservación de la infraestructura portuaria, haciendo del puerto una zona estable y con menor riesgo para el manejo de mercancías.

Línea de acción

- 2.1.1 Incentivar el crecimiento y la modernización de la infraestructura portuaria generando alianzas de inversión pública y privada, en beneficio del desarrollo económico local.
- 2.1.2 Promover la inversión pública y privada en proyectos turísticos , mediante esquemas de coinversión y criterios de sostenibilidad.



8. Indicadores y metas

El presente apartado se establecen los indicadores herramientas estratégicas de seguimiento, evaluación y rendición de cuentas del cumplimiento de los objetivos institucionales.

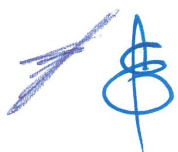
Cada indicador refleja de manera clara, confiable y verificable el grado de avance hacia los resultados esperados al cierre de la Administración, alineándose con los indicadores y metas del PSM. Su formulación responde no solo a criterios técnicos de eficacia y pertinencia, sino también a una visión integral del desarrollo marítimo nacional, con enfoque de derechos, justicia social y sostenibilidad.

El indicador 1.1 "Movimiento total de carga en ASIPONA VERACRUZ" está desarrollado para contribuir al Objetivo prioritario de "Incrementar la eficiencia, capacidad y conectividad portuaria del puerto concesionado a ASIPONA VERACRUZ mediante la modernización y expansión de su infraestructura portuaria, fortaleciendo la integración multimodal para mejorar el manejo de carga comercial, permitiendo impulsar el comercio y el desarrollo marítimo del país". Esta meta mide toda la carga comercial y petrolera que se moviliza a través del puerto, es decir engloba el registro del movimiento de carga portuaria (toneladas) en todas las líneas de negocio de ASIPONA VERACRUZ, así como la generación de empleos ligados a la operación portuaria en el puerto.

Este indicador mide la capacidad operativa del movimiento de carga portuaria que sirve para fortalecer el desarrollo económico nacional.

La línea base será el volumen total de mercancía medido en toneladas operado a través del Puerto de Veracruz en el año 2024.

El indicador 1.2 "Movimiento de TEUs en el puerto de Veracruz" está desarrollado para contribuir al Objetivo 1 de "Incrementar la eficiencia, capacidad y





conectividad portuaria del puerto concesionado a ASIPONA VERACRUZ mediante la modernización y expansión de su infraestructura portuaria, fortaleciendo la integración multimodal para mejorar el manejo de carga comercial.

El indicador 2.1 *"Ingresos obtenidos por el uso, aprovechamiento y explotación de los bienes concesionados a ASIPONA VERACRUZ"*, mide la variación de los ingresos propios generados en el puerto, obtenidos por el uso, aprovechamiento y explotación de los bienes concesionados a la ASIPONA VERACRUZ.

Este busca fortalecer la autosuficiencia financiera y la sostenibilidad de ASIPONA VERACRUZ, mediante la diversificación de fuentes de ingresos, que permitan incrementar los recursos disponibles, para su reinversión en el desarrollo de infraestructura y servicios portuarios, consolidando la competitividad del puerto, en beneficio de sus usuarios directos e indirectos y el desarrollo económico.

Indicador 1.1

ELEMENTOS DEL INDICADOR			
Nombre	1.1 Movimiento de carga en ASIPONA VERACRUZ		
Objetivo	Consolidar la capacidad operativa del puerto (los puertos) concesionado a la ASIPONA VERACRUZ, mediante la rehabilitación y modernización de la infraestructura portuaria y sus servicios, para impulsar el incremento en el movimiento de carga y fortalecer el desarrollo económico nacional.		
Definición o descripción	Mide el movimiento de carga total en el/los puertos concesionados a ASIPONA VERACRUZ		
Derecho asociado	N/A		
Nivel de desagregación	Sector económico (bienes)	Periodicidad o frecuencia de medición	Anual
Acumulado o periódico	Acumulado	Disponibilidad de la información	Primer mes del ejercicio posterior al periodo de observación
Unidad de medida	Toneladas	Periodo de recolección de los datos	Enero - Diciembre
Tendencia esperada	Ascendente	Unidad responsable de reportar el avance	ASIPONA - DGFAP





Método de cálculo	$Mc = (Tgs_t + Tc_t + Tga_t + Tgm_t + Tpd_t + Tft_t)$					
	Donde: Mc = Manejo de carga en ASIPONA Tgs_t = Toneladas de carga general suelta en el año de observación Tc_t = Toneladas de carga contenerizada en el año de observación Tga_t = Toneladas de carga de granel agrícola en el año de observación Tgm_t = Toneladas de carga de granel mineral en el año de observación Tpd_t = Toneladas de carga de petróleos y derivados en el año de observación Tft_t = Toneladas de carga de fluidos en el año de observación					
	Observaciones					
	Muestra el movimiento de carga total en ASIPONA VERACRUZ que es la suma total de las toneladas movilizadas por cada línea de negocio.					
	APLICACIÓN DEL MÉTODO DE CÁLCULO PARA LA OBTENCIÓN DE LA LÍNEA BASE					
	Nombre variable 1	Toneladas de carga general suelta en el año de observación	Valor variable 1	3,049,705	Fuente de información variable 1	ASIPONA - CGPMM
	Nombre variable 2	Toneladas de carga contenerizada en el año de observación	Valor variable 2	10,560,823	Fuente de información variable 2	ASIPONA - CGPMM
Nombre variable 3	Toneladas de carga de granel agrícola en el año de observación	Valor variable 3	9,247,236	Fuente de información variable 3	ASIPONA - CGPMM	
Nombre variable 4	Toneladas de carga de granel mineral en el año de observación	Valor variable 4	3,124,888	Fuente de información variable 4	ASIPONA - CGPMM	
Nombre variable 5	Toneladas de carga de petróleos y derivados en el año de observación	Valor variable 5	5,717,954	Fuente de información variable 5	ASIPONA - CGPMM	
Nombre variable 6	Toneladas de carga de fluidos en el año de observación	Valor variable 6	1,204,419	Fuente de información variable 6	ASIPONA - CGPMM	
Nombre variable 7	Movimiento de carga total en el año base de referencia	Valor variable 7	32,905,025	Fuente de información variable 7	ASIPONA - CGPMM	
Sustitución en método de cálculo	$Mc = (\text{『}3,049,705\text{』} + \text{『}10,560,823\text{』} + \text{『}9,247,236\text{』} + \text{『}3,124,888\text{』} + \text{『}5,717,954\text{』} + \text{『}1,204,419\text{』})$					
VALOR DE LÍNEA BASE Y METAS						
Línea base		Nota sobre la línea base				
Valor	32,905,025	Datos registrados al cierre de 2024 (real). Las cifras son preliminares por lo que las cifras definitivas se obtienen un año posterior al periodo de observación (real).				
Año	2024					
Meta 2030		Nota sobre la meta 2030				
38,481,459		Establecer la meta al término de la administración (2030) del indicador con base a los reportes realizados para la MIR.				
SERIE HISTÓRICA DEL INDICADOR						
2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
28,974,382	28,273,284	26,199,305	32,055,244	34,262,585	34,544,304	32,905,025
METAS						
2025	2026	2027	2028	2029	2030	
34,304,865	35,091,329	35,906,217	36,742,476	37,600,688	38,481,459	



Indicador 1.2

ELEMENTOS DEL INDICADOR						
Nombre	1.2 Movimiento de Contenedores en ASIPONA Veracruz					
Objetivo	Incrementar la eficiencia, capacidad y conectividad portuaria del puerto concesionado ASIPONA VERACRUZ mediante la modernización y expansión de su infraestructura, fortaleciendo la integración multimodal y el movimiento de la carga para impulsar el comercio y desarrollo marítimo del país.					
Definición o descripción	Mide el movimiento total de contenedores movilizados expresados en TEUS					
Derecho asociado	N/A					
Nivel de desagregación	Sector económico (bienes)	Periodicidad o frecuencia de medición	Anual			
Acumulado o periódico	Acumulado	Disponibilidad de la información	Primer mes del ejercicio posterior al periodo de observación			
Unidad de medida	TEUS	Periodo de recolección de los datos	Enero – Diciembre			
Tendencia esperada	Ascendente	Unidad responsable de reportar el avance	ASIPONA VERACRUZ - DGFAP			
Método de cálculo	$TEU = \sum (1 * C_{20'} + (2 * C_{40'})$ Donde: TEU = Twenty-foot Equivalent Unit $C_{20'}$ = No. de contenedores de 20' en el año de observación $C_{40'}$ = No. de contenedores de 40' en el año de observación					
Observaciones	Muestra el movimiento total de TEUS movilizados en ASIPONA.					
APLICACIÓN DEL MÉTODO DE CÁLCULO PARA LA OBTENCIÓN DE LA LÍNEA BASE						
Nombre variable 1	Número de contenedores movilizados de 20'	Valor variable 1	200,712	Fuente de información variable 1	Coordinación General del Puertos y Marina Mercante	
Nombre variable 2	Número de contenedores movilizados de 40'	Valor variable 2	550,37	Fuente de información variable 2	Coordinación General del Puertos y Marina Mercante	
Sustitución en método de cálculo	$TEU = \sum (1 * 200,712) + (2 * 550,379) = 1,301,470$					
VALOR DE LÍNEA BASE Y METAS						
Línea base		Nota sobre la línea base				
Valor	1,301,470	Datos registrados al cierre de 2024 (real). Las cifras son preliminares por lo que las cifras definitivas se obtienen un año posterior al periodo de observación (real).				
Año	2024					
Meta 2030		Nota sobre la meta 2030				
1,486,594		Establecer la meta al término de la administración (2030) del indicador con base a los reportes realizados para la MIR.				
SERIE HISTÓRICA DEL INDICADOR						
2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
1,176,253	1,144,156	967,655	1,165,043	1,186,589	1,158,908	1,301,470
METAS						
2025	2026	2027	2028	2029	2030	
1,274,738	1,323,540	1,362,545	1,402,700	1,444,037	1,486,594	



Indicador 2.1

ELEMENTOS DEL INDICADOR						
Nombre	2.1 Ingresos obtenidos por el uso, aprovechamiento y explotación de los bienes concesionados a ASIPONA VERACRUZ					
Objetivo	Fortalecer la autosuficiencia financiera y la sostenibilidad de ASIPONA VERACRUZ, mediante la diversificación de fuentes de ingresos, que permitan optimizar los recursos, y su reinversión en el desarrollo de infraestructura y servicios portuarios, para consolidar la competitividad del SPN.					
Definición o descripción	Mide el total de los ingresos propios generados por el puerto de Veracruz					
Derecho asociado	No aplica					
Nivel de desagregación		Periodicidad o frecuencia de medición	ANUAL			
Acumulado o periódico	Acumulado	Disponibilidad de la información	Mes siguiente del ejercicio posterior al periodo de observación			
Unidad de medida	Pesos	Periodo de recolección de los datos	Enero - Diciembre			
Tendencia esperada	Ascendente	Unidad responsable de reportar el avance	ASIPONA			
Método de cálculo	$I = \sum I g_t$ Donde: I = Ingresos propios $I g_t$ = <i>Ingresos propios generados por ASIPONA en el año de observación</i>					
Observaciones	Muestra los ingresos obtenidos por el uso, aprovechamiento y explotación de los bienes concesionados de ASIPONA VERACRUZ					
APLICACIÓN DEL MÉTODO DE CÁLCULO PARA LA OBTENCIÓN DE LA LÍNEA BASE						
Nombre variable 1	<i>Ingresos generados en el año de observación</i>	Valor variable 1	3,087 mdp	Fuente de información variable 1	Estados financieros auditados.	
Nombre variable 2	<i>Ingresos auditados en los estados financieros del año de referencia</i>	Valor variable 2	3,087 mdp	Fuente de información variable 2	Estados financieros auditados.	
Sustitución en método de cálculo	$I = 3,087MDP_t$					
VALOR DE LÍNEA BASE Y METAS						
Línea base		Nota sobre la línea base				
Valor	3,087	Datos registrados al cierre de 2024 (real). La metodología se realizará con los datos obtenidos de los estados financieros auditados.				
Año	2024					
Meta 2030		Nota sobre la meta 2030				
4,834		Establecer la meta al término de la Administración (2030) del indicador, con base en las proyecciones del tráfico de buques, movimiento de carga, así como de los contratos de cesión parcial de derechos y de prestación de servicios, entre otros.				
SERIE HISTÓRICA DEL INDICADOR						
2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
2,936	2,028	1,987	2,286	2,519	3,579	3,087
METAS						
2025	2026	2027	2028	2029	2030	
3,895	3,469	3,507	4,265	4,543	4,834	

Gobierno de **México**



Administración del Sistema
Portuario Nacional Veracruz,
S.A. de C.V.