

# Programa Institucional De la Administración del Sistema Portuario Nacional Dos Bocas, S.A. de C.V. 2025 – 2030





## 1. Índice

1. Índice .....	2
2. Siglas y acrónimos .....	3
3. Señalamiento del origen de los recursos del Programa.....	4
4. Fundamento normativo .....	6
5. Diagnóstico de la situación actual y visión de largo plazo .....	8
6. Objetivos.....	24
6.1 Relevancia del Objetivo 1: Consolidar la capacidad operativa del puerto concesionado a la ASIPONA DOS BOCAS, 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. ....	25
6.2 Relevancia del Objetivo 2: Fortalecer la autosuficiencia financiera y la sostenibilidad de ASIPONA Dos Bocas, 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. ....	26
6.3 Vinculación de los objetivos del Programa Institucional 2025-2030. ....	27
7. Estrategias y líneas de acción .....	28
8. Indicadores y metas.....	30





## 2. Siglas y acrónimos

**ASIPONA DOS BOCAS:** Administración del Sistema Portuario Nacional Dos Bocas, S.A. de C.V.

**CGPMM:** Coordinación General de Puertos y Marina Mercante.

**SEMAR:** Secretaría de Marina Armada de México.

**AMN:** Autoridad Marítima Nacional.

**CPDO:** Cesión Parcial de Derechos y Obligaciones.

**PND:** Plan Nacional de Desarrollo 2025-2030.

**PMDP:** Programa Maestro de Desarrollo Portuario.

**POA:** Programa Operativo Anual.

**PSM:** Programa Sectorial de Marina.

**PIDBO:** Programa Institucional Dos Bocas 2025-2030

**PSP:** Prestadores de Servicios Portuarios.

**PSPC:** Prestadores de Servicios Portuarios y Conexos.

**SIPCOS:** Sistema Intermodal Portuario Costero.

**SPN:** Sistema Portuario Nacional

**TMCA:** Tasa Media de Crecimiento Anual.

**CIIT:** Corredor Interoceánico del Istmo de Tehuantepec.

**FIT:** Ferrocarril del Istmo de Tehuantepec







**Marina**  
Secretaría de Marina



### **3. Señalamiento del origen de los recursos 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, 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.

El desarrollo portuario de Dos Bocas se encuentra estrechamente vinculado con la modernización de su conectividad terrestre, elemento clave para consolidar su vocación logística, energética e industrial. En este contexto, el Gobierno del Estado de Tabasco ha priorizado tres proyectos de infraestructura que generarán un impacto directo en la eficiencia operativa y competitividad del puerto.

#### **1. Conectividad Ferroviaria Dos Bocas - Estación Chontalpa.**

Este proyecto ferroviario tiene como objetivo principal integrar a Dos Bocas con el sistema ferroviario nacional a través de la Estación Chontalpa, nodo del Ferrocarril del Istmo de Tehuantepec. Su diseño contempla una vía férrea acompañada por una carretera paralela, puentes, pasos de fauna y obras hidráulicas, lo que lo convierte en una solución integral de movilidad y logística. Esta conexión permitirá el traslado eficiente de insumos hacia la Refinería Olmeca, y el Puerto de Dos Bocas, favoreciendo además el intercambio de productos procesados hacia centros de distribución nacional e internacional, reduciendo costos de transporte, tiempos de entrega y emisiones. Asimismo, contribuirá a descongestionar las rutas carreteras actuales y abrirá la posibilidad de operaciones multimodales en el puerto.

#### **2. Reconstrucción de las Carreteras Paraíso-Sánchez Magallanes y Paraíso-Reforma**

Estos tramos carreteros, que hoy presentan deterioro estructural significativo. Serán rehabilitados con nuevas capas de pavimento, rediseño de trazos en zonas de alto riesgo, y obras de protección costera. En particular en zonas vulnerables a la erosión marina y al oleaje. La vía Paraíso-Sánchez Magallanes conectará el puerto con el corredor costero poniente, ampliando su hinterland natural. Mientras que la vía corta Paraíso-Reforma lo

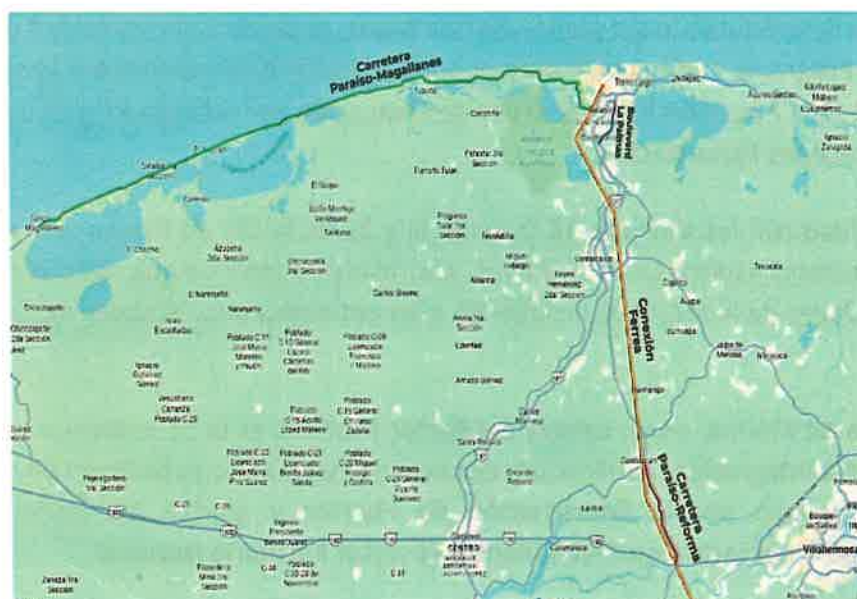
vinculará más directamente con Chiapas y el resto del sureste. En conjunto, estas obras fortalecerán la resiliencia de la infraestructura vial en la región y garantizarán accesos más seguros, eficientes y sostenibles al puerto.

### 3. Boulevard "Las Palmas"

La construcción del Boulevard "Las Palmas" es una obra de infraestructura vial estratégica para el municipio de Paraíso, Tabasco, que contempla una longitud total de 5.5 kilómetros y un ancho promedio de 20 metros, conectando el ejido Carrizal Puerto Ceiba con la ranchería Quintín Arauz en la zona conocida como "Curva Chemón".

Esta vialidad reducirá los tiempos de traslado de hasta 40 a solo 5 minutos, beneficiando directamente a más de 43,000 habitantes, optimizando el tránsito de vehículos ligeros y fungiendo como vía de evacuación y conexión rápida con instalaciones estratégicas como la Refinería Olmeca, la Terminal Marítima Dos Bocas, el Puerto de Dos Bocas y el área portuaria de Chiltepec. Además, promoverá un crecimiento urbano ordenado, incrementará la calidad de vida y potenciará la atracción de inversiones, contribuyendo al desarrollo económico y energético de la región.

Localización de los proyectos de infraestructura estratégica para mejora en la conectividad del Puerto de Dos Bocas





**Marina**  
Secretaría de Marina



Administración del Sistema  
Portuario Nacional  
**MARINA**



#### **4. Fundamento normativo**

La planeación estratégica se basa entre otros aspectos, en temas estratégicos establecidos en el Sistema Portuario Nacional y en las perspectivas establecidas en un pronóstico de ingresos generados por la Contraprestación del Uso de Infraestructura, Cesión Parcial de Derechos y Obligaciones (CPDO), y la Prestación de Servicios Portuarios y Conexos (PSPC).

De acuerdo a lo establecido en el título de concesión otorgado en el año de 1999 por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT), el concesionario integral del puerto de Dos Bocas es la sociedad mercantil, de índole paraestatal de la Administración Pública Federal, denominada Administración del Sistema Portuario Nacional Dos Bocas, S.A. de C.V. (ASIPONA DOS BOCAS), la cual, en su carácter de concesionario integral, tiene la responsabilidad de planear, programar y ejecutar las acciones necesarias para la promoción, operación y desarrollo del puerto, a fin de lograr su mayor eficiencia, competitividad y crecimiento, así como elaborar el Programa Maestro de Desarrollo Portuario (PMDP) y someterlo a autorización de la SEMAR.

Con base en lo dispuesto en los artículos 41 de la Ley de Puertos, y 39 de su Reglamento, así como en la cláusula décima del título de concesión, se cuenta con un PMDP autorizado; sin embargo, tomando en cuenta la evolución de la economía nacional, así como las perspectivas de crecimiento del puerto de Dos Bocas, se presenta la necesidad de formular el presente Programa Institucional para el período 2025-2030 conforme a lo señalado en los artículos 12, 17 fracción II, 24 de la Ley de Planeación y el artículo 47 y 59 fracción II de la Ley de Entidades Paraestatales.

De conformidad con los artículos 16 fracción III y 23 de la Ley de Planeación, el presente Programa Sectorial especifica los objetivos, prioridades y políticas que rigen el desempeño de las actividades de la MARINA, incluyendo a las entidades paraestatales agrupadas en el sector.

La Secretaría de Marina, como cabeza del Sector MARINA es la dependencia responsable de coordinar la integración, publicación, ejecución, seguimiento y rendición de cuentas del Programa, apoyado por la Coordinación de Puertos y Marina Mercante llevan las estrategias, administración y políticas dentro el sector Portuario Nacional.





El Programa Sectorial de Marina se sustenta en un marco jurídico robusto que articula los principios constitucionales, los ejes, objetivos y estrategias del PND, los compromisos internacionales del Estado mexicano, y los objetivos estratégicos de la Política Marítima Nacional como política de Estado.

El Programa Institucional en su conjunto considera una estrategia con visión de largo plazo y su importancia radica en establecer los objetivos, estrategias y acciones que garanticen el desarrollo sustentable del puerto.

Derivado de lo anterior, los objetivos que se establecen serán a mediano y largo plazo, sin embargo, en algunos casos las acciones y las estrategias para alcanzarlos serán a corto plazo. Dichas acciones, así como las iniciativas, se desarrollarán en detalle en el Programa Operativo Anual (POA), donde además se establecerán actividades específicas que servirán de base para vigilar el funcionamiento de las áreas en favor de la ASIPONA DOS BOCAS.

Por último, y en congruencia con lo anteriormente señalado, en cumplimiento a lo establecido en la Ley de Planeación en el marco del Sistema Nacional de Planeación Democrática, es de mencionar que, la formulación del Programa Institucional de la ASIPONA DOS BOCAS 2025-2030, correspondió a esta entidad, siendo también, la responsable de coordinar su publicación, ejecución y seguimiento.



ADMINISTRACIÓN DEL SISTEMA  
PORTUARIO NACIONAL

**MARINA**



**Marina**  
Secretaría de Marina



ADMINISTRACIÓN DEL SISTEMA  
PORTUARIO NACIONAL  
**MARINA**



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

El puerto de Dos Bocas se ubica en el municipio de Paraíso, en la costa sur del Golfo de México, en el litoral del estado de Tabasco. El área de demarcación territorial del puerto de Dos Bocas se sustenta en el Título de Concesión, publicado en el Diario Oficial de la Federación el 21 de enero del año 2000, y su última modificación se publicó el 21 de febrero del año 2020.

El Programa Institucional contribuye al Plan Nacional de Desarrollo 2025-2030; específicamente, al Apartado “III, Economía” dentro del rubro denominado “Impulsar la reactivación económica, el mercado interno y el empleo”, que señala que el sector público, fomentará la creación de empleos, mediante programas sectoriales, proyectos regionales y obras de infraestructura.

El Puerto de Dos Bocas tiene una marcada vocación petrolera e industrial, derivada de su ubicación estratégica y del entorno económico regional. Desde su creación, el puerto ha servido principalmente para la movilización de hidrocarburos, concentrando la mayor parte de su tráfico en petróleo crudo y sus derivados. En 2024, los productos petroleros representaron cerca del 85% del volumen total operado en Dos Bocas, confirmando su perfil especializado en energía. Esta orientación responde a factores geográficos e industriales: el puerto se ubica en la costa de Tabasco, contiguo a importantes áreas de producción de hidrocarburos en la Sonda de Campeche (el Activo Litoral de Tabasco aportó más de 250 mil barriles diarios de crudo en 2024). Asimismo, en sus inmediaciones se ha desarrollado la nueva refinería Olmeca, consolidando a Dos Bocas como un nodo clave para la industria petrolera nacional.

Acorde con su vocación, las principales líneas de negocio en Dos Bocas giran en torno al soporte de la industria petrolera costa afuera y al manejo de hidrocarburos. El puerto cuenta con una Terminal de Abastecimiento operada por Pemex, incluyendo monoboyas para la exportación de crudo. Adicionalmente, operan instalaciones especializadas para suministro de combustibles marítimos, plantas de fluidos de perforación y patios industriales para la fabricación y mantenimiento de plataformas petroleras.





**Marina**  
Secretaría de Marina



Asesorando al sector  
portuario nacional  
**MARINA**



Estas actividades complementarias abastecimiento offshore, servicios a embarcaciones, almacenaje de insumos petroleros, sustentan el rol del puerto como base logística integral del sector energético. Por su parte, la carga general que maneja Dos Bocas está vinculada principalmente a proyectos industriales y petroleros (equipos, tubería, módulos, etc.), con volúmenes modestos pero constantes. Actualmente el puerto no opera tráfico de contenedores ni líneas regulares de pasajeros, aunque se proyectan desarrollos para diversificar sus operaciones en el mediano plazo.

El área de influencia terrestre de Dos Bocas abarca principalmente el estado de Tabasco y regiones aledañas del sureste de México. Se trata de una zona con características socioeconómicas definidas por la actividad petrolera y agroindustrial. Tabasco, junto con partes de Veracruz y Campeche, forman parte de la región productora de hidrocarburos del país, al tiempo que posee potencial agrícola con el Estado de Chiapas (cacao, plátano, cítricos y otros cultivos tropicales) y una población de alrededor de 2.5 millones de habitantes. La conexión del puerto con este hinterland permite dar salida tanto a la producción petrolera local como a bienes agroindustriales emergentes del sureste.

En particular, con la mejora logística en marcha, Dos Bocas podría canalizar exportaciones de productos regionales como cacao, frutas, azúcar y aceites comestibles, complementando su perfil energético con cargas comerciales del hinterland. La presencia de la refinería y los polos industriales planeados en Tabasco refuerzan la integración puerto-industria en la zona, generando encadenamientos productivos que incrementan la relevancia económica de su área de influencia.

En términos de conectividad marítima. El Puerto de Dos Bocas mantiene rutas regulares hacia zonas de operación petrolera. Principalmente en el Golfo de México, donde realiza más de 10 mil arribos anuales asociados a servicios costa afuera. A través del canal de Panamá. El puerto también tiene acceso a rutas comerciales hacia Asia, y mediante cabotaje mantiene intercambio con los puertos nacionales de Coatzacoalcos, Veracruz. Tampico, Altamira. Ciudad del Carmen, Frontera. Seybaplaya y Progreso. Esta red de conexiones fortalece su integración al sistema portuario nacional y regional.

Los desplazamientos de más del 90% de la carga de todo tipo y dimensiones que se realizan a la Terminal de Usos Múltiples del Puerto Dos Bocas, se realizan vía contratos spot o chárter. Debido a la necesidad de las operaciones y suministros de las empresas petroleras e industriales, cesionarios y usuarios del Puerto. El restante 10% de carga operada, se





desplaza a través de servicios irregulares que funcionan de acuerdo a requerimientos de las mismas.

Durante 2024, la exportación de petróleo crudo desde el Puerto de Dos Bocas se realizó a través de monoboyas marítimas, un sistema especializado que permite el atraque de buques tanque en mar abierto para operaciones de carga segura y continua. En total, se registró la participación de 59 líneas navieras, reflejando una amplia cobertura logística y una elevada capacidad operativa. Las monoboyas vinculadas a la Refinería Olmeca desempeñaron un papel clave en la estrategia de exportación energética del país, siendo utilizadas principalmente por embarcaciones de Pemex Logística, lo que garantiza un control integral de la cadena de suministro, desde la producción hasta la salida del hidrocarburo.

En el ámbito terrestre, el puerto cuenta con acceso carretero a través de la carretera federal Paraíso-Comalcalco-Cunduacán, que lo enlaza con la red de infraestructura regional del estado de Tabasco y, por extensión, con los corredores logísticos del sur-sureste. Sin embargo, estas vialidades presentan restricciones de capacidad y condiciones geométricas que limitan su eficiencia operativa. Por lo que su modernización y ampliación han sido identificadas como una prioridad para mejorar la conectividad del recinto portuario.

Respecto a la conectividad ferroviaria, el Puerto de Dos Bocas no dispone actualmente de una conexión directa con la red ferroviaria nacional. No obstante, se ha proyectado la construcción de un ramal que lo enlace con la estación Roberto Ayala, ubicada a aproximadamente 80 km., como parte de las obras complementarias del Corredor Interoceánico del Istmo de Tehuantepec. Esta conexión permitiría integrar al puerto a la red logística ferroviaria del país, facilitando el movimiento intermodal y abriendo oportunidades para captar nuevos flujos de carga, especialmente hacia los mercados del altiplano y del Pacífico.

Adicionalmente, la infraestructura aeroportuaria más cercana se localiza en Villahermosa, Tabasco, a 90 km del puerto, lo que permite la atención de personal técnico y logístico vinculado a las operaciones offshore, así como servicios de emergencia o traslado urgente de componentes especializados.



## Capacidad integral

La capacidad integral, se considera en este caso, la capacidad de la fase de carga y descarga, ya que es la que contempla a todo el Recinto Portuario, en el entendido que la capacidad de almacenamiento y recepción/entrega solo comprende la oferta de la Terminal de Usos Múltiples, ya que la Terminal de Abastecimiento, las realiza fuera del Recinto Portuario. La capacidad integral se estima de la siguiente manera:

### Capacidad integral del puerto de Dos Bocas (Toneladas)

Tipo de Carga	Carga/ Descarga	Almacenamiento	Recepción entrega	Capacidad Integral
General Fraccionada	2,295,341.00	1,670,115.68		2,295,341.00
Granel agrícola.	28,197	5,000	5,000	25,000.00
Granel mineral	235,719	50,000	50,000	285,719.00
Otros Fluidos	809,680.00	1,619,180.01		2,428,860.01
Petróleo (2 Monoboyas)	14,345,560	-	-	40,000,000.00
Refinería Olmeca (3 Monoboyas)	679,632.00	-	-	6 mil barriles por hora por cada monoboya.

En la siguiente tabla se presentan las características de los buques que fueron recibidos en el 2024 en el puerto de Dos Bocas.

### Datos de buques por tipo de carga del puerto de Dos Bocas

Línea de negocio	Total de buques	Eslora máxima (m)	Eslora tipo de buque	Calado máximo (m)	Embarque máximo (ton)
Carga general	6,504	99	23% eslora 64-99 77% eslora 64-30	15	1,848





Línea de negocio	Total de buques	Eslora máxima (m)	Eslora tipo de buque	Calado máximo (m)	Embarque máximo (ton)
Granel agrícola	2	137	100% eslora -137	9	25,000
Granel mineral	37	199	100% eslora 64-199	15	29,129
Otros fluidos	231	87	94% eslora 64-87 6% eslora 64-30	15	3,146
Derivados del petróleo	71	189	57% eslora 120-189 43% eslora 120-108		19,000
*Petróleo	158	339	22% eslora 265-339 78% eslora 265-221	28	163,737
Otros	2,608	-	-	-	-

\*Los buques que transportan el petróleo de exportación no atracan en los muelles del Puerto ya que operan en monoboyas.

### Movimiento de carga portuaria por línea de negocio

El Puerto de Dos Bocas tiene una marcada vocación petrolera e industrial, derivada de su ubicación estratégica y del entorno económico regional. Desde su creación, el puerto ha servido principalmente para la movilización de hidrocarburos, concentrando la mayor parte de su tráfico en petróleo crudo y sus derivados.

### Movimiento histórico por tipo de carga del Puerto de Dos Bocas 2016-2024 (Toneladas)

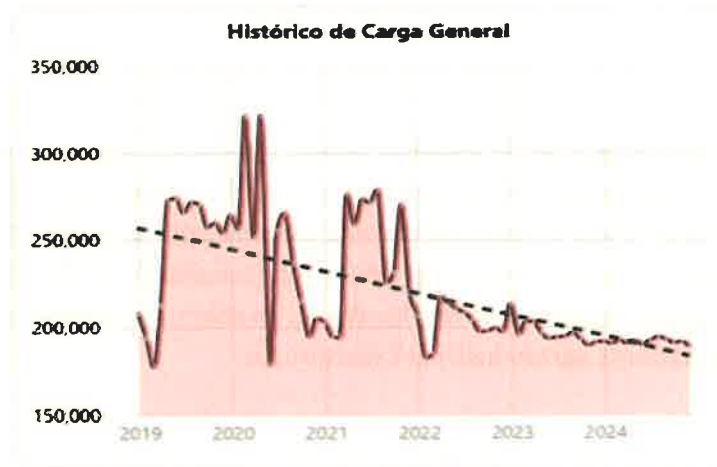
Año	Total	Carga General	Granel agrícola	Granel mineral	Petróleo y derivados	Otros fluidos	General contenerizada
2016	29,206,515	2,485,358	25,000	1,247	26,669,865	24,627	418
2017	34,119,243	2,163,273	23,000	5,582	31,903,535	23,853	-
2018	34,086,042	2,339,282	5,364	6,973	31,684,337	50,086	-
2019	30,655,241	2,917,802	78,680	15,212	27,572,095	71,440	12
2020	28,880,427	2,963,181	73,100	18,995	25,736,662	88,489	0
2021	24,220,120	2,896,126	74,999	18,622	21,119,820	109,558	995
2022	16,431,638	2,420,624	80,673	50,142	13,729,356	149,428	1,415
2023	20,352,329	2,362,766	60,000	44,082	17,731,275	154,109	97
2024	18,666,344	2,295,341	28,197	235,719	15,972,484	134,603	0

Los 18.66 millones de toneladas operadas en 2024 por el puerto de Dos Bocas, Tabasco, se encuentran distribuidas en seis segmentos de negocio, los productos petroleros representaron cerca del 82% del volumen total operado en Dos Bocas, confirmando su perfil especializado en energía.

### Carga General Suelta

Destaca la operación por cabotaje, especialmente en el abastecimiento a plataformas petroleras en el Golfo de México, en 2024 se movilizaron 2.04 millones de toneladas enviadas desde Dos Bocas hacia las áreas de perforación offshore, principalmente en forma de "carga offshore" clasificada como suministros y equipos especializados (anclajes, maquinaria, refacciones, carretes, entre otros). Adicionalmente, se recibieron 253 mil toneladas desde plataformas como retorno de equipos, lo que indica una logística circular entre tierra y mar. Fundamental para la operación continúa de la infraestructura de hidrocarburos en aguas nacionales.

Las importaciones de carga general suelta sumaron 1,857 toneladas, compuestas por equipos industriales como isotanques, tubería, pintura y cabezales, procedentes de países como Brasil, Bélgica, Estados Unidos e Indonesia. Aunque marginales en volumen, estos insumos son críticos para la continuidad operativa de la industria energética instalada en el sur del país.



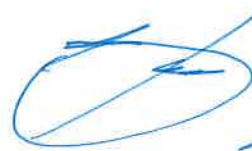
### Granel Mineral

Debido a la operación de la Refinería Olmeca, en 2024 el componente principal fue el coque de petróleo, exportado desde Tabasco a India, Ecuador, Brasil y Costa Rica por un total de 188 mil toneladas. Por cabotaje se enviaron 35 mil toneladas, principalmente a Yucatán, en tanto que en importación se recibieron 12 mil toneladas de barita desde Turquía, utilizada comúnmente como densificante en fluidos de perforación. En el corto plazo, el puerto no solo movilizará productos primarios, sino también subproductos energéticos de valor agregado y minerales para procesos industriales clave.



### Granel Agrícola

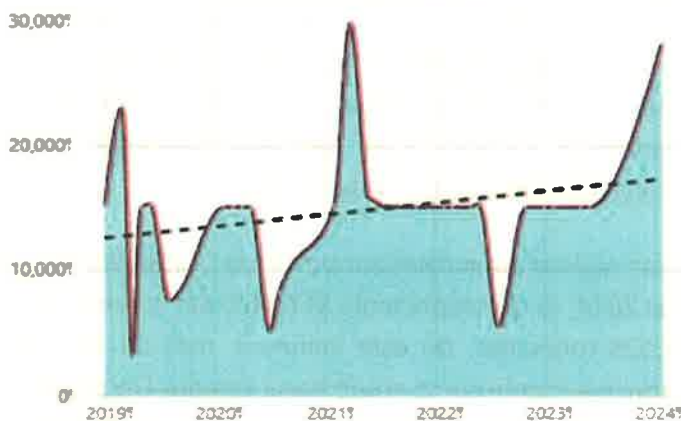
El movimiento de granel agrícola es marginal dentro del puerto, con un promedio anual de 52 mil toneladas exportadas desde Tabasco a Estados Unidos en el último trienio, principalmente azúcar cruda y refinada de baja polarización, a través de los puertos de Baltimore y Savannah. Con las nuevas inversiones para ampliación de la infraestructura que dote de mayor conectividad al Puerto de Dos Bocas, se abre un potencial de diversificación logística para exportadores agroindustriales del sureste.







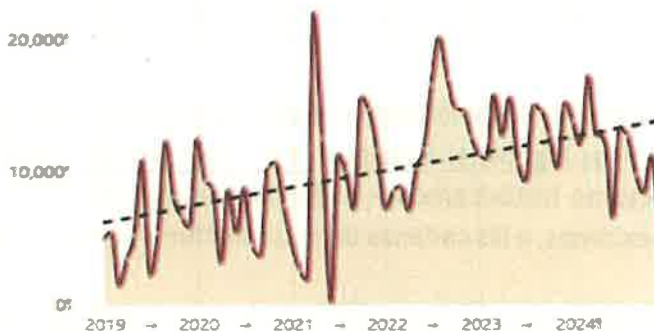
**Histórico-de-Carga-Agrícola1**



### Otros Fluidos

Los movimientos bajo esta categoría totalizaron 134,603 toneladas en 2024, concentradas exclusivamente en lodos de perforación y salmueras (emulsiones inversas) empleadas en la exploración y producción costa afuera. Este tipo de insumo operó principalmente mediante cabotaje, con entrada y salida desde el área de plataformas, confirmando que el Puerto de Dos Bocas funciona como un centro especializado para la operación offshore, en apoyo directo a los complejos petroleros marinos.

**Histórico-de-Carga-Otros-Fluidos1**



## Petróleo y derivados

Entre los puertos con actividad petrolera en el Golfo de México, el puerto de Dos Bocas se posicionó como el segundo más importancia, solo detrás de Coatzacoalcos, que movilizó 27.86 millones de toneladas. En tercer lugar, se ubicó Cayo Arcas, con un movimiento de 16.462 millones de toneladas de petróleo y derivados.

El Puerto de Dos Bocas registró un movimiento total de 17,888,981 toneladas de acuerdo a cifras estadísticas del 2024, lo que representa el 6.56% del volumen total nacional, el cual asciende a 272,634,528 toneladas. De este volumen, más de 14 millones de toneladas fueron exportadas principalmente como crudo hacia Estados Unidos (Port Arthur, Houston, Mobile, entre otros), España, Corea del Sur, Italia e India, consolidando a Dos Bocas como un punto importante en la salida de hidrocarburos al mercado internacional.



Esta perspectiva promueve la rehabilitación y modernización de infraestructura portuaria, la generación de empleos dignos, el fortalecimiento de la cultura marítima nacional y la incorporación de sectores históricamente excluidos como los pueblos originarios y las comunidades afro mexicanas, 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; por lo que es **Objetivo Consolidar la capacidad operativa de los puertos concesionado a la ASIPONA Dos Bocas, 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**, para consolidar de acuerdo a la estrategia y acciones propuestas ser nodo logístico e intermodal en la región, optimizando las capacidades de líneas de negocio con el Corredor Interoceánico en su red ferroviaria y polos de desarrollo.

**El rezago en la infraestructura portuaria y sus capacidades para atender demanda de carga nueva por los polos de desarrollo y económicos alineados al CIIT, general la necesidad de realizar inversión en proyectos coordinados y planeados para el impacto económico en la región, sobre todo para el desarrollo de empleo, desarrollo económico de la micro y pequeña empresa, bienestar social y educación, respaldado por políticas públicas integrales. Por ello, es indispensable que estos esfuerzos estén alineados con una visión de largo plazo que priorice el aprovechamiento económico y el impacto social, asegurando así un desarrollo equitativo y sostenible para la región del sureste de México.**

Este objetivo impulsa la construcción de una Administración del Sistema Portuario Nacional Dos Bocas funcional, donde la coordinación con gobiernos estatales, municipales, sectores productivos y comunidades costeras actúen de manera coordinada, con objetivos comunes y mecanismos compartidos de planeación, seguimiento y evaluación.

El Plan Nacional de Desarrollo 2025-2030 ha diagnosticado desafíos logísticos con precisión: aumentar la competitividad, fortalecer la conectividad multimodal y aprovechar la tendencia de relocalización de empresas, son elementos en los cuales, la ASIPONA DOS BOCAS podrá sumar esfuerzos durante la presente administración y que se mantendrán en el largo plazo gracias a la Política Nacional Marítima del Estado Mexicano.

La sectorización de la ASIPONA DOS BOCAS al CIIT-SEMAR, ha permitido que la implementación de la plataforma logística multimodal sea un proyecto de seguridad nacional e interés público. Su alineación con el Objetivo 3 del Programa Sectorial de Marina, estrategia 3.5, línea de acción 3.5.1, lo sitúa como una institución estratégica para fortalecer la red portuaria que favorezca la conectividad multimodal, impulse el comercio marítimo y fomente el desarrollo comercial e industrial en la región Sur-Sureste. Específicamente, busca incrementar las capacidades operativas de las ASIPONA integradas y coordinadas por el CIIT, con el fin de superar los desafíos y consolidar un sistema portuario competitivo que responda a las demandas del contexto nacional e internacional; al tiempo que, posiciona a la región en los mercados globales de movilización de mercancías.







**Marina**  
Secretaría de Marina



ADMINISTRACIÓN DEL SISTEMA  
PORTUARIO NACIONAL  
**MARINA**



La concentración de infraestructura portuaria en zonas estratégicas ha demostrado ser un motor de crecimiento, al permitir la atracción de inversión extranjera directa, la generación de empleos, la promoción del consumo y el desarrollo económico local. De este modo, el fortalecimiento portuario, vinculado a la plataforma logística multimodal del CIIT impacta a nivel regional y se extiende al resto del país.

La ASIPONA DOS BOCAS dentro de su cartera de inversión considera proyectos prioritarios y sustantivos para alcanzar el desarrollo de la infraestructura como la **Ampliación de obras de protección del Puerto en los rompe olas oriente y poniente, el desarrollo de ampliación del puerto con terrenos ganados al mar y el desarrollo y construcción de vías férreas en la Terminal de Usos Múltiples**; fortaleciendo 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.

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, educación, comercio, infraestructura y cultura, alineando esfuerzos hacia una gobernanza integral del espacio marítimo; de no hacer esta consolidación entre entidades y la iniciativa privada no se obtendrán los ingresos proyectados que permitan un desarrollo regional y una autosuficiencia para el puerto a mediano plazo. Teniendo como segundo Objetivo, Fortalecer la autosuficiencia financiera y la sostenibilidad de ASIPONA Dos Bocas, 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.

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.

#### Visión de largo plazo

Dentro del Sistema Portuario Nacional, el Puerto de Dos Bocas juega un papel específico como puerto energético e industrial del Golfo de México. Con un movimiento anual de 18.66 millones de toneladas en 2024, aporta cerca del 8.5% del total de carga movilizada en los puertos mexicanos. En el contexto del litoral Golfo, Dos Bocas se ubica entre los



principales puertos de vocación petrolera, complementando a Coatzacoalcos y Tuxpan (Veracruz) en la atención al mercado de hidrocarburos.

Su especialización en cargas petroleras y de apoyo industrial lo convierte en un eslabón importante para atender la demanda energética nacional, mientras que sus volúmenes de carga general son menores en comparación con puertos comerciales orientados a contenedores o gráneles. No obstante, su incorporación a proyectos estratégicos nacionales está redefiniendo su alcance. Dos Bocas ha sido integrado al proyecto del Corredor Interoceánico del Istmo de Tehuantepec (CIIT) como uno de los cuatro puertos clave de dicha iniciativa.

El Gobierno Federal contempla a Dos Bocas junto con Coatzacoalcos, Salina Cruz y Puerto Chiapas como parte de la plataforma logística multimodal del corredor, que busca conectar el Atlántico y el Pacífico como alternativa viable al Canal de Panamá. Esta vinculación implica que el puerto tabasqueño se coordinará en operaciones y planeación con los otros puertos del Istmo para conformar un sistema portuario complementario; En términos logísticos, la participación de Dos Bocas en el CIIT añadirá capacidad y flexibilidad a la red: al operar de forma coordinada cuatro puertos en dos litorales, se podrán distribuir mejor los flujos de mercancías y ofrecer múltiples puntos de entrada/salida para el comercio interoceánico.

La ubicación de Dos Bocas, más cercana a la Península de Yucatán y Centroamérica que Coatzacoalcos, le permite atender rutas y mercados regionales distintos, ampliando el alcance geográfico del corredor. Asimismo, dentro del esquema de especialización previsto, Coatzacoalcos se perfilará para concentrar el manejo de contenedores (aprovechando su conexión ferroviaria hacia EE.UU.), mientras que Dos Bocas podría enfocarse en la carga energética (petróleo, combustibles) y graneles industriales o agroindustriales, sin dejar de atender carga general según la demanda. De esta manera, Dos Bocas complementará las capacidades del corredor en el Golfo de México, sirviendo como puerto alterno y de apoyo para diversificar el tráfico entre océanos y reforzando la resiliencia del sistema portuario nacional.

#### **Proyecciones de demanda**

El Plan Nacional de Desarrollo busca fortalecer la soberanía energética de México: El Puerto de Dos Bocas, al ser el principal punto de recepción y distribución de hidrocarburos, es



crucial para esta estrategia. La operación de la Refinería de Dos Bocas, que es uno de los proyectos insignia del gobierno federal, está intrínsecamente ligada al puerto para la importación de crudo y la exportación de productos refinados, lo que consolida la autosuficiencia energética. Para fines de análisis del mercado para los próximos 15 años, se tomó en consideración el comportamiento del mercado actual y el histórico del movimiento portuario durante los últimos 5 años, así como las cargas nuevas con posibilidad de captación, realizando una proyección lineal por línea de negocio del Puerto de Dos Bocas.

El Puerto de Dos Bocas atiende principalmente el mercado energético, con énfasis en la exportación de petróleo crudo y en las operaciones logísticas asociadas al abastecimiento de plataformas petroleras costa afuera y muy recientemente en la distribución vía marítima de los combustibles producidos por la Refinería Olmeca, que lo convierte en un eslabón esencial para la industria de hidrocarburos en el sureste del país. Además del movimiento de crudo, el puerto maneja carga general suelta vinculada al suministro de maquinaria, refacciones y equipos especializados para operaciones offshore, así como productos industriales relacionados con proyectos energéticos e infraestructura. De manera complementaria, también se movilizan gráneles minerales, materiales diversos, así como granel agrícola, principalmente azúcar destinada a exportación.

#### **Pronóstico del movimiento portuario, por línea de negocio, del Puerto de Dos Bocas.**

Año	Carga total	Carga general	Granel agrícola	Granel mineral	Petróleo y derivados	Otros fluidos
2025	20,041,656	2,441,293	60,127	735,000	16,679,083	126,151
2026	21,266,355	2,590,475	63,801	1,095,000	17,383,216	133,859
2027	22,520,323	2,743,222	67,563	1,095,000	18,472,782	141,752
2028	23,805,799	2,899,807	71,420	1,095,000	19,589,726	149,844
2029	25,125,191	3,060,523	75,378	1,095,000	20,736,138	158,149
2030	26,481,093	3,225,687	79,446	1,095,000	21,914,274	166,683
2031	26,088,765	3,177,897	78,269	1,445,000	21,223,382	164,214
2032	30,703,188	3,739,985	92,113	1,445,000	25,232,828	193,259
2033	31,287,007	3,811,100	93,865	1,445,000	25,740,106	196,934
2034	32,932,793	4,011,575	98,802	1,445,000	27,170,120	207,293
2035	34,648,937	4,220,620	103,951	1,445,000	28,661,269	218,095
2036	36,440,820	4,438,891	109,327	1,445,000	30,218,226	229,374
2037	30,271,459	3,687,395	90,818	1,445,000	24,857,701	190,542





Año	Carga total	Carga general	Granel agrícola	Granel mineral	Petróleo y derivados	Otros fluidos
2038	43,396,348	5,286,151	130,194	1,445,000	36,261,845	273,155
2039	49,307,276	6,006,167	147,928	1,445,000	41,397,818	310,361
2040	41,332,469	5,034,748	124,002	1,445,000	34,468,551	260,164

Siguiendo las estrategias de nuestra sectorial, este enfoque apuesta por un modelo de gobernanza marítima integral, donde los intereses estratégicos del Estado converjan con los derechos y aspiraciones de las comunidades costeras, en un entorno de legalidad, eficiencia y desarrollo sostenible liderados por MARINA. En este nuevo paradigma, la mar deja de ser una frontera desatendida para convertirse en el núcleo de una nación bioceánica que se proyecta con dignidad, liderazgo y equidad hacia el futuro, demostrando que nuestra visión y misión se complementan en el actuar y desempeño.

#### **Visión ASIPONA Dos Bocas**

Ser el principal puerto del Golfo de México para las actividades logísticas de la industria petrolera en sus actividades de exploración, extracción y exportación, y promotor del comercio marítimo de la agroindustria de su zona de influencia, que aporte al crecimiento a la región sur-sureste del país.

#### **Misión ASIPONA Dos Bocas**

Operar como plataforma logística eficiente en tierra y en actividades costa afuera, con terminales, instalaciones y servicios especializados de alto rendimiento, para la industria de hidrocarburos y la carga comercial, en la región sur-sureste de México.

De la misma forma, la Marina Mercante Nacional se encuentra en una coyuntura estratégica que exige su reconfiguración como eje logístico, comercial y soberano del desarrollo marítimo nacional. Su fortalecimiento representa una oportunidad para expandir la presencia de México en las principales rutas del comercio internacional, optimizar la conectividad interoceánica y consolidar una infraestructura marítima moderna, eficiente y alineada con los objetivos de desarrollo nacional.

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. Ampliar la flota bajo





pabellón mexicano es una medida fundamental para ejercer de manera efectiva la soberanía marítima. Cada embarcación que enarbole la bandera nacional representa una extensión de nuestra jurisdicción, una plataforma para la creación de empleos dignos y un vehículo para reintegrar al país en las grandes rutas comerciales internacionales.

La Marina Mercante mantiene una participación destacada en el sector costa afuera u offshore, particularmente en apoyo a la industria energética. No obstante, para maximizar su aporte al desarrollo marítimo integral, es necesario diversificar sus funciones hacia el transporte de carga comercial y el cabotaje, fortaleciendo la articulación logística regional e impulsando las economías costeras.

El fortalecimiento de la institucionalidad marítima, acompañado de inversión pública, digitalización de procesos y profesionalización del personal, permitirá que cada puerto, cada embarcación y cada comunidad marítima se integren activamente al Segundo Piso de la Cuarta Transformación.

La implementación efectiva de la Política Nacional Marítima en la ASIPONA DOS BOCAS representa una oportunidad estratégica para proyectar a la mar como motor del desarrollo nacional. Para ello, es indispensable concebir al Sistema Nacional Marítimo como un conjunto interconectado de actores, procesos e instrumentos que promuevan la protección, seguridad, desarrollo y sustentabilidad de los intereses marítimos nacionales. Esta articulación debe estar respaldada por mecanismos de planeación y evaluación intersectorial que garanticen el uso eficiente, transparente y orientado a resultados de los recursos públicos vinculados al entorno marítimo.

Así mismo, 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 Bienestar y haciéndolo atractivo a la inversión privada. Esta política buscará a través de Puertos Mexicanos resolver problemas relacionados con la coordinación interinstitucional, la actualización normativa, la inversión, la modernización de puertos y terminales, el control sobre tarifas y servicios logísticos, y la institucionalidad portuaria, todo bajo una visión de sostenibilidad.

La alineación entre las prioridades de ASIPONA DOS BOCAS, sectoriales y los objetivos estratégicos de la PNM permitirá capitalizar la condición bioceánica de México, integrando



**Marina**  
Secretaría de Marina



el desarrollo costero con la sostenibilidad ambiental, la inclusión social y una seguridad nacional basada en el control efectivo del entorno marítimo.

El puerto de Dos Bocas en sinergia con el Corredor Interoceánico del Istmo de Tehuantepec (CIIT), concebido como El Corazón Marítimo de México, cuya articulación con sistemas de transporte multimodal lo posiciona como un nodo estratégico en las cadenas globales de suministro.

En un contexto de relocalización industrial y reconfiguración del comercio internacional, el CIIT y las ASIPONAS integradas adquieren relevancia geoestratégica como alternativa eficiente, segura y soberana. Su desarrollo integral, alineado con la PNM, expande el impacto económico de los puertos, diversifica la producción en el sur-sureste y posiciona a México como una plataforma logística con alcance global.

En esta visión integrada 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; los puertos del país funcionarán como verdaderos polos de innovación logística, energética y tecnológica, conectando con redes carreteras, ferroviarias, aeroportuarias y digitales que permitirán responder con eficiencia a los desafíos globales.

La Política Portuaria se habrá consolidado como instrumento rector del Sistema Portuario Nacional, articulándose en coordinación con la actividad de la Marina Mercante con los más altos estándares internacionales en materia de seguridad portuaria y protección ambiental; la articulación de estos componentes permitirá a México ejercer de forma efectiva sus derechos como Estado ribereño, de bandera y rector del puerto, consolidando una presencia activa en los espacios oceánicos, impulsando la economía azul y defendiendo los principios del derecho internacional del mar.

MARINA  
SECRETARÍA DE MARINA



**MARINA**  
SECRETARÍA DE MARINA



ADMINISTRACIÓN DEL SISTEMA  
PORTUARIO NACIONAL  
**MARINA**

## 6. Objetivos

La ASIPONA Dos Bocas como nodo logístico dentro del sector portuario desempeña un papel estratégico en la economía nacional, facilita el comercio internacional y la movilidad de mercancías e influye de manera positiva en el crecimiento económico regional. La ubicación de un país tiene un profundo impacto en su capacidad para participar en el mercado internacional. Esta relación demuestra que la ubicación geográfica y el acceso al comercio internacional son fundamentales para el desarrollo económico.

Ante esta situación, la ASIPONA Dos Bocas establece como objetivos estratégicos Incrementar las capacidades en su infraestructura portuaria y áreas de navegación operativas; así mismo en el desarrollo de políticas y estrategia para el entorno y su medio ambiente, descarbonización y mejora de la seguridad y protección portuaria de acuerdo a la situación y relación con la refinería Olmeca y acciones del CIIT en la Región. Lo que permitirá fortalecer la competitividad del sistema logístico nacional y detonar el desarrollo económico regional.

Objetivos del Programa Institucional de la Administración del Sistema Portuaria Nacional Dos Bocas, S.A. de C.V. 2025-2030.

Objetivo 1.- Consolidar la capacidad operativa de los puertos concesionados a la ASIPONA Dos Bocas, 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.

Objetivo 2.- Fortalecer la autosuficiencia financiera y la sostenibilidad de ASIPONA Dos Bocas, 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.

AMINAM





## **6.1 Relevancia del Objetivo 1: Consolidar la capacidad operativa del puerto concesionado a la ASIPONA DOS BOCAS, 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.**

El puerto opera volúmenes crecientes de carga de 17.8 millones de toneladas en 2024, estimando un aumento creciente en el volumen conforme se consolide la operación de la Refinería Olmeca, que superarán la capacidad instalada en ciertos rubros, requiriendo ampliar patios, adquirir equipo especializado y construir nuevos frentes de atraque. Además, se requieren mantener el dragado de profundización en canales de acceso y dársenas para alcanzar al menos 13 m de calado en las terminales interiores, permitiendo el arribo de buques de mayor tamaño (excepto el canal secundario que da servicio a la terminal privada en operación, la terminal de abastecimiento y su canal de acceso cuya profundidad está a la -7 m., de calado). Si no se resuelve este reto de capacidad, el puerto no podrá soportar eficientemente las operaciones de la refinería ni el incremento de carga previsto, generando cuellos de botella operativos y pérdida de oportunidades.

Además, para consolidar estos beneficios, se fortalecerán los mecanismos institucionales y comerciales que permitan atraer nuevas líneas de negocio, mediante una estrategia coordinada que posicione los servicios ofertados por la plataforma. Asimismo, se identificarán los clientes potenciales a partir del análisis de flujos comerciales y la detección de oportunidades de mercado, a fin de vincular la oferta portuaria y la demanda productiva.







## **6.2 Relevancia del Objetivo 2: Fortalecer la autosuficiencia financiera y la sostenibilidad de ASIPONA Dos Bocas, 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.**

Fortalecer a los ingresos contribuye directamente a consolidar un crecimiento económico inclusivo y con bienestar social, ya que impacta de forma significativa en la economía nacional, impulsa la generación de empleo y respalda la planeación orientada al desarrollo regional. De esta manera, se materializa el principio de prosperidad compartida, que asegura el desarrollo económico para elevar la calidad de vida de la población y dinamizar la economía regional.

La infraestructura portuaria puede ser un motor de crecimiento económico regional, siempre que su uso y aprovechamiento sea impulsado por la demanda de servicios de transporte y respaldado por políticas públicas integrales. Por ello, es indispensable que estos esfuerzos estén alineados con una visión de largo plazo que priorice el aprovechamiento económico y el impacto social, asegurando así un desarrollo equitativo y sostenible para la región del sureste de México.

Estos esfuerzos representan el camino para reducir las asimetrías entre las capacidades de las cuatro ASIPONA que conforman la plataforma multimodal del CIIT, al articular sus funciones mediante el fortalecimiento de su infraestructura y servicios. Con ello, se busca contribuir al cierre de las brechas de desarrollo regional y a mejorar la competitividad logística de México.





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

OBJETIVOS DEL PROGRAMA INSTITUCIONAL 2025-2030	OBJETIVO PRIORITARIO DEL PROGRAMA SECTORIAL DE MARINA	ESTRATEGIA PRIORITARIA DEL PROGRAMA SECTORIAL DE MARINA
<p>1. Consolidar la capacidad operativa del puerto concesionado a la ASIPONA Dos Bocas, 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.</p> <p>2. Fortalecer la autosuficiencia financiera y la sostenibilidad de ASIPONA Dos Bocas, 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.</p>	<p><b>Objetivo 3.</b></p> <p>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.</p>	<p><b>Estrategia 3.5</b></p> <p>Fortalecer la red portuaria, aeroportuaria, ferroviaria y logística multimodal para mejorar la conectividad del país y contribuir al desarrollo nacional.</p>





**Marina**  
Secretaría de Marina



ADMINISTRACIÓN DEL SISTEMA  
PORTUARIO NACIONAL  
**MARINA**



## 7. Estrategias y líneas de acción

**Objetivo 1. Consolidar la capacidad operativa del puerto concesionado a la ASIPONA Dos Bocas, 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.**

**Estrategia 1.1. Incrementar, optimizar y conservar la infraestructura portuaria, con el fin de brindar las condiciones óptimas que permitan el crecimiento de la oferta y la competitividad de la ASIPONA DOS BOCAS.**

### Línea de acción

- 1.1.1 Ampliar la protección portuaria mediante obras en los rompe olas oriente y poniente.
- 1.1.2 Incrementar el área de Desarrollo del puerto con terrenos ganados al mar
- 1.1.3 Construir vías férreas en la Terminal de Usos Múltiples

**Estrategia 1.2 Optimizar el mantenimiento de la infraestructura portuaria y la seguridad de las vías navegables mediante acciones sistemáticas de dragado y levantamientos hidrográficos, para fortalecer el desarrollo de la ASIPONA Dos Bocas**

### Línea de acción

- 1.2.1 Rehabilitación integral de Muelles de la Terminal de Abastecimiento
- 1.2.2 Mantenimiento de Dragado en dársena y canales de navegación





**Marina**  
Secretaría de Marina



ADMINISTRACIÓN DEL SISTEMA  
PORTUARIO NACIONAL



**Estrategia 1.3 Actualizar y armonizar el marco normativo en materia marítimo-portuaria conforme a estándares internacionales, para brindar certeza jurídica a los usuarios, operadores y actores institucionales, y fortalecer el Estado de derecho en el entorno marítimo.**

**Línea de acción**

1.3.1 Implementar programas para promover la cultura portuaria mediante actividades de sensibilización en materia ambiental, des carbonización y normatividad de puertos.

1.3.2 Medir y analizar la calidad del aire dentro de las instalaciones portuarias.

**Objetivo 2. Fortalecer la autosuficiencia financiera y la sostenibilidad de ASIPONA Dos Bocas, 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 Consolidar las líneas de negocio en desarrollo para incrementar los recursos financieros.**

**Línea de acción**

2.1.1 Optimizar la infraestructura portuaria y administrativa para facilitar las operaciones relacionadas.

2.1.2 Promover las capacidades del puerto para la atracción de inversión privada.

**MARINA**  
SECRETARÍA DE MARINA



ADMINISTRACIÓN DEL SISTEMA  
PORTUARIO NACIONAL  
**MARINA**





## 8. Indicadores y metas

### Indicador 1.1

ELEMENTOS DEL INDICADOR						
Nombre	Movimiento de carga ASIPONA DOS BOCAS					
Objetivo	Consolidar la capacidad operativa del puerto concesionado a la ASIPONA Dos Bocas, 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 puerto concesionado a ASIPONA DOS BOCAS					
Derecho asociado	N/A					
Nivel de desagregación	Sector económico	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 a Diciembre			
Tendencia esperada	Ascendente	Unidad responsable de reportar el avance	ASIPONA Dos Bocas - DGFAP			
Método de cálculo	$Mc = Tgs_t + Tga_t + Tgm_t + Tpd_t + Tft_t$ <b>Donde:</b> $Mc$ = Manejo total de carga en ASIPONA $Tgs_t$ = Toneladas de carga general suelta 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 Dos Bocas, que es la suma total de las toneladas movilizadas por cada línea de negocio.					
APLICACIÓN DEL METODO 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	2,295,087	Fuente de información variable 1	ASIPONA-CGPM	
Nombre variable 2	Toneladas de carga de granel agrícola en el año de observación	Valor variable 2	28,197	Fuente de información variable 2	ASIPONA-CGPM	
Nombre variable 3	Toneladas de carga de granel mineral en el año de observación	Valor variable 3	235,441	Fuente de información variable 3	ASIPONA-CGPM	
Nombre variable 4	Toneladas de carga de granel petróleo y derivados en el año de observación	Valor variable 4	15,195,927	Fuente de información variable 4	ASIPONA-CGPM	
Nombre variable 5	Toneladas de fluidos en el año de observación	Valor variable 5	134,329	Fuente de información variable 5	ASIPONA-CGPM	
Sustitución en método de cálculo		$Mc = 2,295,087 + 28,197 + 235,441 + 15,195,927 + 134,329 = 17,888,981$				
VALOR DE LÍNEA BASE Y METAS						
Línea base		Nota sobre la línea base				
Valor	17,888,981	Datos registrados al cierre de 2024 (real). La metodología se realizará con los datos obtenidos de los reportes mensuales de movimiento de carga en ASIPONA Dos Bocas.				
Año	2024					
Meta 2030		Nota sobre la meta 2030				
26,481,093		Establecer la meta al término de la administración (2030) del indicador con base en los reportes realizados para la Matriz de Indicadores para Resultados para los Programas.				
SERIE HISTÓRICA DEL INDICADOR						
2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
34,086,042	30,655,240	28,882,741	24,219,752	16,430,579	19,543,257	17,888,981
METAS						
2025	2026	2027	2028	2029	2030	
20,041,656	21,266,355	22,520,323	23,805,799	25,125,191	26,481,093	



### Indicador 2.1

ELEMENTOS DEL INDICADOR						
Nombre	Ingresos propios obtenidos por el uso, aprovechamiento y explotación de los bienes concesionados a la ASIPONA DOS BOCAS					
Objetivo	Fortalecer la autosuficiencia financiera y la sostenibilidad de ASIPONA Dos Bocas, 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 la variación de los ingresos propios generados por el uso y aprovechamiento de la infraestructura portuaria.					
Derecho asociado	N/A					
Nivel de desagregación	Sector económico (bienes)	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 a Diciembre			
Tendencia esperada	Ascendente	Unidad responsable de reportar el avance	ASIPONA Dos Bocas - DGFAP			
Método de cálculo	$I = \sum I_{g_t}$ <p>Donde: I = Ingresos propios <math>I_{g_t}</math> = Ingresos propios generados por ASIPONA en el año de observación</p>					
Observaciones	Muestra los ingresos obtenidos por el uso, aprovechamiento y explotación de los bienes concesionados de ASIPONA					
APLICACIÓN DEL MÉTODO DE CÁLCULO PARA LA OBTENCIÓN DE LA LÍNEA BASE:						
Nombre variable 1	Ingresos generados en el año de observación	Valor variable 1	475,015,533.51	Fuente de información variable 1	Estados financieros auditados.	
Sustitución en método de cálculo	$I = 475,015,533.51$					
VALOR DE LÍNEA BASE Y METAS:						
Línea base		Nota sobre la línea base				
Valor	475,015,533.51	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				
618,593,787.97		Establecer la meta al término de la Administración (2030) del indicador, con base en las proyecciones del tráfico de buques y 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
360,025,915.00	400,627,742.00	401,095,490.00	421,662,676.00	425,283,459.00	474,950,299.00	475,015,533.51
METAS:						
2025	2026	2027	2028	2029	2030	
496,391,232.52	518,728,837.98	542,071,635.69	566,464,859.30	591,955,777.96	618,593,787.97	



# Gobierno de **México**

