

DOF: 29/10/2025

ACUERDO Secretarial Núm. 653/2025 por el que se aprueban los programas institucionales de las Administraciones del Sistema Portuario Nacional 2025-2030.

Al margen un sello con el Escudo Nacional, que dice: Estados Unidos Mexicanos.- Marina.- Secretaría de Marina.- Secretario.

ACUERDO SECRETARIAL Núm. 653/2025.

RAYMUNDO PEDRO MORALES ÁNGELES, Almirante Secretario de Marina, con fundamento en los artículos 26, apartado A y 90 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos; 2o, fracción I, 3o, fracción II, 12, 30, fracción XXVII, 46, fracción II, 48 y 49 de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal; 46, 47, 48 y 49 de la Ley Federal de las Entidades Paraestatales; 16, fracción VI, 17, fracción II, 22, 24, 29, tercer párrafo, 30 y 32 de la Ley de Planeación, y en ejercicio de las facultades que me confieren los artículos 1, 4 y 6, apartado A, fracción XIX del Reglamento Interior de la Secretaría de Marina, y

CONSIDERANDO

Que a la Secretaría de Marina como dependencia de la Administración Pública Federal, le corresponde intervenir en la operación de las entidades de la Administración Pública Paraestatal que tenga agrupadas, así como coordinar su programación y presupuestación, conocer su operación, evaluar sus resultados, participar en sus órganos de gobierno y aprobar sus programas institucionales, en ejercicio de las atribuciones que le confieren la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal, la Ley Federal de las Entidades Paraestatales, la Ley de Planeación y los demás ordenamientos jurídicos aplicables;

Que el Plan Nacional de Desarrollo 2025-2030, publicado en el Diario Oficial de la Federación el quince de abril de dos mil veinticinco, establece los objetivos y estrategias de políticas públicas a implementar por el Gobierno de México en el periodo 2025-2030, a fin de consolidar la transformación del país bajo un modelo de desarrollo con bienestar, justicia social y sustentabilidad, a través de cuatro ejes generales y tres ejes transversales que estructuran la política pública;

Que el ocho de septiembre de dos mil veinticinco, se publicó en el Diario Oficial de la Federación el Programa Sectorial de Marina 2025-2030, en el que se especifican los objetivos, prioridades y políticas que rigen el desempeño de las actividades de la MARINA, incluyendo a las entidades paraestatales agrupadas en el sector;

Que por Acuerdo Presidencial publicado en Diario Oficial de la Federación el ocho de junio de dos mil veintiuno, se agruparon al sector coordinado por la Secretaría de Marina, las entidades paraestatales denominadas, Administración Portuaria Integral de Altamira, S.A. de C.V.; Administración Portuaria Integral de Dos Bocas, S.A. de C.V.; Administración Portuaria Integral de Ensenada, S.A. de C.V.; Administración Portuaria Integral de Guaymas, S.A. de C.V.; Administración Portuaria Integral de Lázaro Cárdenas, S.A. de C.V.; Administración Portuaria Integral de Manzanillo, S.A. de C.V.; Administración Portuaria Integral de Mazatlán, S.A. de C.V.; Administración Portuaria Integral de Progreso, S.A. de C.V.; Administración Portuaria Integral de Puerto Madero, S.A. de C.V.; Administración Portuaria Integral de Puerto Vallarta, S.A. de C.V.; Administración Portuaria Integral de Tampico, S.A. de C.V.; Administración Portuaria Integral de Topolobampo, S.A. de C.V.; Administración Portuaria Integral de Tuxpan, S.A. de C.V. y Administración Portuaria Integral de Veracruz, S.A. de C.V.;

Que por Acuerdo Secretarial 380/2021 publicado en el Diario Oficial de la Federación el dieciséis de noviembre de dos mil veintiuno, las Administraciones Portuarias Integrales de, Altamira, Dos Bocas, Ensenada, Guaymas, Lázaro Cárdenas, Manzanillo, Mazatlán, Progreso, Madero, Puerto Vallarta, Tampico, Topolobampo, Tuxpan y Veracruz, cambiaron de denominación a Administraciones del Sistema Portuario Nacional y mediante nota aclaratoria emitida por Acuerdo Secretarial 458/2021, publicado en el Diario Oficial de la Federación el veintitrés de diciembre de dos mil veintiuno, se rectificó la denominación de la Administración del Sistema Portuario Nacional Puerto Madero, S.A. de C.V. debiendo ser Administración del Sistema Portuario Nacional Puerto Chiapas, S.A. de C.V.;

Que por Acuerdo Presidencial publicado en el Diario Oficial de la Federación el dos de marzo de dos mil veintidós, se agruparon al sector coordinado por la Secretaría de Marina, las entidades paraestatales denominadas Administración Portuaria Integral de Coatzacoalcos, S.A. de C.V. y Administración Portuaria Integral de Salina Cruz, S.A. de C.V., mismas que por Acuerdo Secretarial 328/2022 publicado en el Diario Oficial de la Federación el primero de junio de dos mil veintidós, cambiaron de denominación a Administración del Sistema Portuario Nacional Coatzacoalcos, S.A. de C.V. y Administración del Sistema Portuario Nacional Salina Cruz, S.A. de C.V.;

Que por resolución publicada en el Diario Oficial de la Federación el veinticuatro de noviembre de dos mil veintidós, la Secretaría de Hacienda y Crédito Público, autorizó la constitución de la Empresa de Participación Estatal Mayoritaria denominada Administración del Sistema Portuario Nacional Acapulco, S.A. de C.V., agrupada al sector coordinado por la Secretaría de Marina;

Que por oficio publicado en el Diario Oficial de la Federación el veintinueve de diciembre de dos mil veintidós, la Secretaría de Hacienda y Crédito Público, autorizó la constitución de la Empresa de Participación Estatal Mayoritaria denominada Administración del Sistema Portuario Nacional Cabo San Lucas, S.A. de C.V., agrupada al sector coordinado por la Secretaría de Marina;

Que las Administraciones del Sistema Portuario Nacional de, Acapulco, Altamira, Cabo San Lucas, Coatzacoalcos, Dos Bocas, Ensenada, Guaymas, Lázaro Cárdenas, Manzanillo, Mazatlán, Progreso, Puerto Chiapas, Puerto Vallarta, Salina Cruz, Tampico, Topolobampo, Tuxpan y Veracruz, elaboraron sus Programas Institucionales 2025-2030, los cuales fueron aprobados por sus respectivos Consejos de Administración, por estar alineados al Plan Nacional de Desarrollo 2025-2030 y debidamente vinculados al Programa Sectorial de Marina 2025-2030, y

Que las Empresas de Participación Estatal Mayoritarias antes mencionadas, en términos de lo dispuesto por la Ley de Planeación y demás disposiciones jurídicas aplicables, sometieron a consideración de esta Coordinadora de Sector, sus respectivos Programas Institucionales 2025-2030, a fin de que éstos sean aprobados y difundidos, he tenido a bien emitir el siguiente:

ÚNICO.- Se aprueban y se dan a conocer los Programas Institucionales de las Administraciones del Sistema Portuario Nacional 2025-20230, mismos que pueden ser consultados en las siguientes ligas electrónicas:

- I.- Programa Institucional de Administración del Sistema Portuario Nacional Acapulco, S.A. de C.V.:
www.dof.gob.mx/2025/SEMAR/ProgramaInstitucionalASIPONAAcapulco.pdf
- II.- Programa Institucional de Administración del Sistema Portuario Nacional Altamira, S.A. de C.V.:
www.dof.gob.mx/2025/SEMAR/ProgramaInstitucionalASIPONAAltamira.pdf
- III.- Programa Institucional de Administración del Sistema Portuario Nacional Cabo San Lucas, S.A. de C.V.:
www.dof.gob.mx/2025/SEMAR/ProgramaInstitucionalASIPONACaboSanLucas.pdf
- IV.- Programa Institucional de Administración del Sistema Portuario Nacional Coatzacoalcos, S.A. de C.V.:
www.dof.gob.mx/2025/SEMAR/ProgramaInstitucionalASIPONACoatzacoalcos.pdf
- V.- Programa Institucional de Administración del Sistema Portuario Nacional Dos Bocas, S.A. de C.V.:
www.dof.gob.mx/2025/SEMAR/ProgramaInstitucionalASIPONADosBocas.pdf
- VI.- Programa Institucional de Administración del Sistema Portuario Nacional Ensenada, S.A. de C.V.:
www.dof.gob.mx/2025/SEMAR/ProgramaInstitucionalASIPONAEnsenada.pdf
- VII.- Programa Institucional de Administración del Sistema Portuario Nacional Guaymas, S.A. de C.V.:
www.dof.gob.mx/2025/SEMAR/ProgramaInstitucionalASIPONAGuaymas.pdf
- VIII.- Programa Institucional de Administración del Sistema Portuario Nacional Lázaro Cárdenas, S.A. de C.V.:
www.dof.gob.mx/2025/SEMAR/ProgramaInstitucionalASIPONALazaroCardenas.pdf
- IX.- Programa Institucional de Administración del Sistema Portuario Nacional Manzanillo, S.A. de C.V.:
www.dof.gob.mx/2025/SEMAR/ProgramaInstitucionalASIPONAManzanillo.pdf
- X.- Programa Institucional de Administración del Sistema Portuario Nacional Mazatlán, S.A. de C.V.:
www.dof.gob.mx/2025/SEMAR/ProgramaInstitucionalASIPONAMazatlan.pdf
- XI.- Programa Institucional de Administración del Sistema Portuario Nacional Progreso, S.A. de C.V.:
www.dof.gob.mx/2025/SEMAR/ProgramaInstitucionalASIPONAProgreso.pdf
- XII.- Programa Institucional de Administración del Sistema Portuario Nacional Puerto Chiapas, S.A. de C.V.:
www.dof.gob.mx/2025/SEMAR/ProgramaInstitucionalASIPONAPuertoChiapas.pdf
- XIII.- Programa Institucional de Administración del Sistema Portuario Nacional Puerto Vallarta, S.A. de C.V.:
www.dof.gob.mx/2025/SEMAR/ProgramaInstitucionalASIPONAPuertoVallarta.pdf
- XIV.- Programa Institucional de Administración del Sistema Portuario Nacional Salina Cruz, S.A. de C.V.:
www.dof.gob.mx/2025/SEMAR/ProgramaInstitucionalASIPONASalinaCruz.pdf
- XV.- Programa Institucional de Administración del Sistema Portuario Nacional Tampico, S.A. de C.V.:
www.dof.gob.mx/2025/SEMAR/ProgramaInstitucionalASIPONATampico.pdf
- XVI.- Programa Institucional de Administración del Sistema Portuario Nacional Topolobampo, S.A. de C.V.:
www.dof.gob.mx/2025/SEMAR/ProgramaInstitucionalASIPONATopolobampo.pdf
- XVII.- Programa Institucional de Administración del Sistema Portuario Nacional Tuxpan, S.A. de C.V.:
www.dof.gob.mx/2025/SEMAR/ProgramaInstitucionalASIPONATuxpan.pdf
- XVIII.- Programa Institucional de Administración del Sistema Portuario Nacional Veracruz, S.A. de C.V.:
www.dof.gob.mx/2025/SEMAR/ProgramaInstitucionalASIPONAVeracruz.pdf

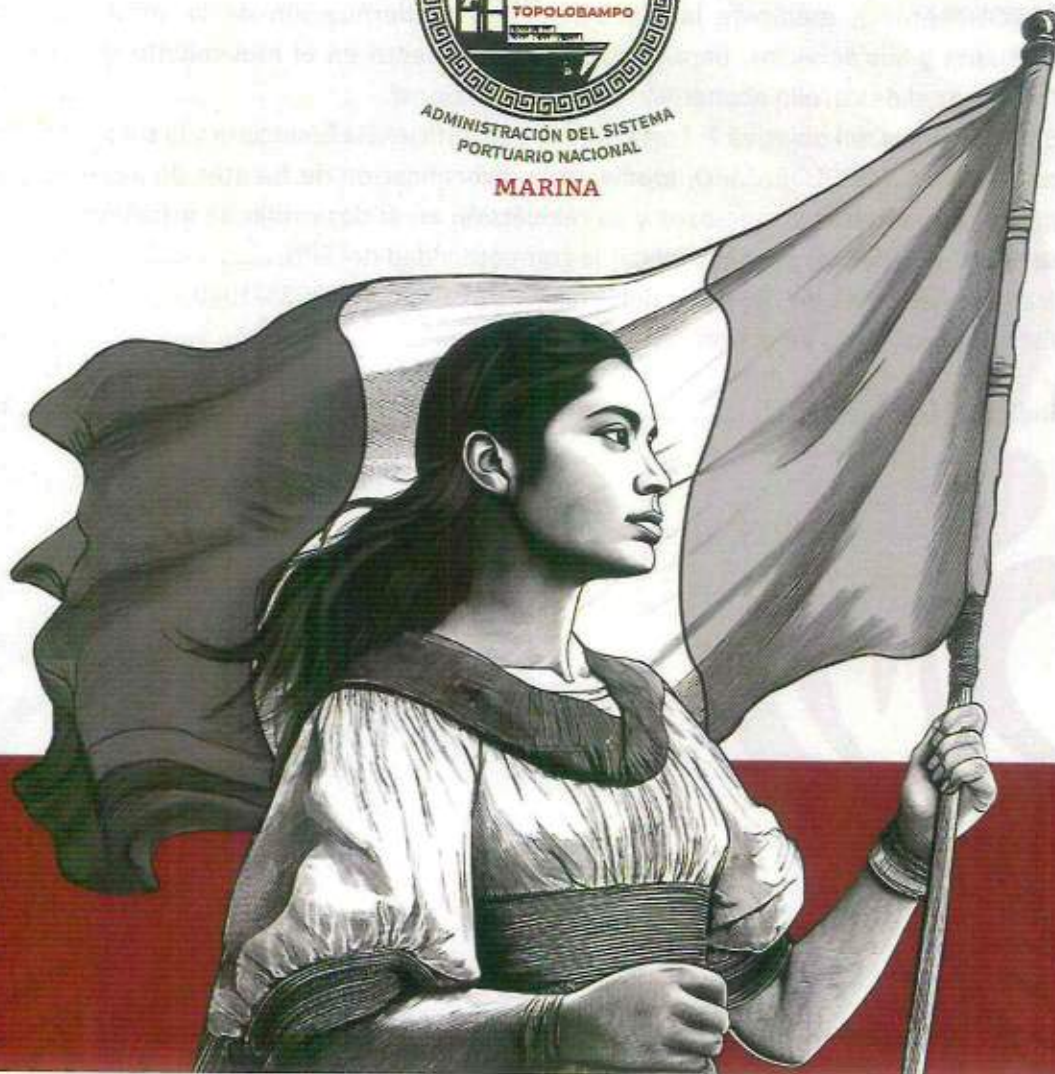
TRANSITORIO

ÚNICO.- El presente Acuerdo entrará en vigor el día de su publicación en el Diario Oficial de la Federación.

"COMUNÍQUESE Y CÚMPLASE"

Dado en la Ciudad de México, siete de octubre de dos mil veinticinco.- Secretario de Marina, Almirante **Raymundo Pedro Morales Ángeles**.- Rúbrica.

Programa Institucional de la Administración del Sistema Portuario Nacional Topolobampo, 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	7
5. Diagnóstico de la situación actual y visión de largo plazo	9
6. Objetivos.....	29
6.1 Relevancia del objetivo 1: Consolidar la capacidad operativa de la ASIPONA TOPOLOBAMPO, 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.....	29
6.2 Relevancia del objetivo 2: Fortalecer la autosuficiencia financiera y la sostenibilidad de ASIPONA TOPOLOBAMPO, 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.....	32
6.3 Vinculación de los objetivos del Programa Institucional 2025-2030.....	34
7. Estrategias y líneas de acción	36
8. Indicadores y metas.....	38





Marina
Secretaría de Marina



2. Siglas y acrónimos

CALT: Centro de Atención Logística al Transporte

CGPMM: Coordinación General de Puertos y Marina Mercante

FERROMEX: Ferrocarril Mexicano, S.A.

PMDP: Programa Maestro de Desarrollo Portuario

PND: Programa Nacional de Desarrollo

POA: Programa Operativo Anual

SPN: Sistema Portuario Nacional THBM: Toneladas-Hora-Buque-Muelle

THBO: Toneladas-Hora-Buque en operación

ASIPONA TOPOLOBAMPO: La Administración de Sistema Portuario Nacional Topolobampo, S.A. de C.V.

SEMAR: Secretaría de Marina

SPN: Sistema Portuario Nacional





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.

La planeación estratégica para que el puerto genere, de manera suficiente, permanente y regular, una oferta eficiente de infraestructura y servicios portuarios que faciliten el traslado de bienes con el resto del país y del mundo, favoreciendo la coordinación de la comunidad portuaria en torno del propósito de impulsar el desarrollo del puerto y el crecimiento económico de la zona de influencia, teniendo como fundamento la Ley de Puertos y su Reglamento.

ASIPONA Topolobampo, mantiene su principal fuente de ingresos para la generación de sus recursos a través de las tarifas autorizadas por el uso de infraestructura portuaria, Contraprestaciones por los contratos de Cesión Parcial de Derechos y Servicios portuarios y conexos; los que se utilizan como base para la proyección del presupuesto de ingresos.

Topolobampo es un puerto con vocación de ser la plataforma portuaria de la producción agrícola sinaloense y del cabotaje abastecedor de carga general y combustibles, además de transporte de pasajeros, de los estados de Sinaloa y Baja California Sur.

Las principales líneas de negocios en el puerto de Topolobampo son:

- Petróleos y Derivados
- Carga General
- Granel Mineral
- Granel Agrícola
- Pasajero en Transbordadores

El crecimiento de la ASIPONA Topolobampo, se valoró mediante diagnóstico y la definición de retos, se analizó la capacidad de su infraestructura, la conectividad del puerto con su





mercado relevante y se estudió el balance de oferta-demanda de infraestructura y de servicios portuarios, con el propósito de contar con una evolución de la competitividad integral del puerto, considerando los principales factores internos y externos que la impactan. Además, se analizó la situación financiera, con objeto de contar con sustento a la viabilidad de las inversiones en infraestructura y equipamiento portuario que se proyecta realizar.

Al realizar las proyecciones de resultados de ASIPONA Topolobampo, de concretarse los proyectos de crecimiento planteados, se espera que genere recursos propios de operación en el periodo de 2025-2030 del orden de 289.0 millones de pesos anuales, los cuales podrán ser destinados fundamentalmente a financiar el desarrollo de nueva infraestructura portuaria de uso común definidas en las metas de inversión previstas en el Programa Institucional.

La construcción y equipamiento de nuevas instalaciones y terminales portuarias podrán estar a cargo de empresas privadas que solventen su capacidad técnica y económica en los concursos de cesión parcial de derechos correspondientes, en los términos establecidos en la Ley de Puertos.

El marco jurídico que otorga la Ley de Puertos da certidumbre mediante reglas claras en la participación del sector privado en el desarrollo y operación de la infraestructura portuaria; lo anterior de acuerdo con la política sectorial, la cual prevé que la inversión de la infraestructura aumente mediante la realización de proyectos basados en esquemas de asociación público-privada.

La fuente de recursos propios que genera la ASIPONA Topolobampo permanecerá estable durante el horizonte de planeación, ya que deriva principalmente de las tarifas cobradas por uso de infraestructura portuaria y de las contraprestaciones que recibe por los contratos de cesión parcial de derechos y servicios.

Los proyectos de inversión a infraestructura y mantenimiento que se proyectan llevar a cabo en la entidad, tienen programada como fuente de financiamiento un inversión con recursos propios, dichos proyectos comprenden: Dragado de mantenimiento del canal principal de navegación del Puerto de Topolobampo, programa de mantenimiento a infraestructura Portuario 2025-2028, Ampliación de muelle de gráneles (posición no. 3), Ampliación vía de acceso al Recinto Portuario de Topolobampo, Mejoramiento y





Marina
Secretaría de Marina



adecuación de patio de maniobras y estacionamiento en área de transbordadores (Polígono 27 PuE según PMDP), Relleno para ampliación del Polígono 60PuE en la zona de transbordadores del Puerto de Topolobampo, Mejoramiento de superficie de rodamiento en vialidades, áreas de carga y de descarga en el Recinto Portuario de Topolobampo, adecuación de alumbrado en patios de maniobras y vialidades y rehabilitación de sistema de defensas de paramentos de muelles 1, 2, 3 y muelle de carga general.

De conformidad con el Acuerdo Nacional de Inversión en Infraestructura del Sector Privado, se tienen proyectadas inversiones a realizar por parte de los cesionarios del puerto de Topolobampo, tales como la construcción de la Instalación de Usos Múltiples de la empresa Terminal Marítima del Pacífico, S.A. de C.V., la construcción de una planta de fertilizantes líquidos y amoníaco de la empresa Productos Pesqueros de Topolobampo, S.A. de C.V., dentro del recinto portuario.

Con base lo anterior se considera que ASIPONA Topolobampo estaría en posibilidades de afrontar el cumplimiento de las metas de mantenimiento y equipamiento que se establecen en el Programa Institucional.





4. Fundamento normativo

El Programa Institucional de La Administración de Sistema Portuario Nacional Topolobampo, S.A. de C.V. 2025-2030, es un programa derivado del Plan Nacional de Desarrollo 2025-2030, que se elabora en primer término, en cumplimiento a lo dispuesto en el artículo 26 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, en el cual se establece que el Estado organizará un sistema de planeación democrática del desarrollo nacional que imprima solidez, dinamismo, competitividad, permanencia y equidad al crecimiento de la economía para la independencia y la democratización política, social y cultural de la nación.

Una vez publicado el Plan Nacional de Desarrollo 2025-2030 (PND), en el Diario Oficial de la Federación el 15 de abril de 2025, en cumplimiento a lo dispuesto en la Ley de Planeación, dieron inicio los trabajos para la elaboración de los programas derivados del mismo.

En este marco, el Programa Institucional de La Administración de Sistema Portuario Nacional Topolobampo, S.A. de C.V. 2025-2030, fue formulado para dar cumplimiento particularmente a lo establecido en la fracción II del artículo 17 de la Ley de Planeación, el cual mandata que las entidades paraestatales deberán elaborar sus respectivos programas institucionales, en los términos previstos en esta Ley, la Ley Federal de las Entidades Paraestatales o, en su caso, por las disposiciones que regulen su organización y funcionamiento, atendiendo a las previsiones contenidas en el programa sectorial correspondiente observando en lo conducente las variables ambientales, económicas, sociales y culturales respectivas.

La Administración de Sistema Portuario Nacional Topolobampo, S.A. de C.V. (ASIPONA Topolobampo) recibió el Título de Concesión para la Administración del puerto de Topolobampo el 26 de julio de 1994, publicado en el Diario Oficial de la Federación el 23 de noviembre del mismo año. Cabe mencionar que con fecha 22 de agosto de 2011, fue publicado el acuerdo de delimitación y determinación del recinto portuario correspondiente al puerto de Topolobampo.

Cabe mencionar que 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





Programa Maestro de Desarrollo Portuario (PMDP) del puerto de Topolobampo. Asimismo, conforme a lo señalado en los artículos 12, 17 fracción II, ya mencionado y 24 de la Ley de Planeación y los artículos 47 y 59 fracción II, de la Ley de Entidades Paraestatales y tomando en cuenta la evolución de la economía nacional, así como las perspectivas de crecimiento del puerto de Topolobampo, se formuló el presente Programa Institucional para el periodo 2025-2030.

El Programa Institucional en su conjunto, considera una estrategia con visión de largo plazo y su importancia radica en establecer los Objetivos prioritarios, las Estrategias prioritarias, las Acciones puntuales, así como las Metas de Bienestar y parámetros, que garanticen el desarrollo sustentable del puerto de Topolobampo y de la zona costera de injerencia.

Derivado de lo anterior, el objetivo que se establece será 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 Topolobampo.

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 Administración de Sistema Portuario Nacional Topolobampo, S.A. de C.V. 2025-2030, correspondió a esta entidad, siendo también, la responsable de la integración, publicación, ejecución, y rendición de cuentas del programa.



Handwritten signature



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

Antecedentes

La Administración del Sistema Portuario Nacional Topolobampo., es una entidad paraestatal del Gobierno Federal que fue constituida el 22 de julio de 1994, y tiene como actividad la administración portuaria integral del puerto de Topolobampo mediante el uso, aprovechamiento y explotación de los bienes del dominio público de la federación que integran el recinto portuario del puerto de Topolobampo; el uso, aprovechamiento y explotación de las obras e instalaciones del Gobierno Federal ubicadas en el recinto portuario; la construcción de obras, terminales marítimas e instalaciones portuarias en el recinto portuario y la prestación de servicios portuarios al amparo del título de concesión otorgado por el Gobierno Federal por conducto de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes de fecha 26 de julio de 1994. Este Título establece en el Capítulo III, diversas obligaciones de expansión, modernización y mantenimiento del área y de los bienes otorgados en concesión.

El puerto de Topolobampo dispone de conexiones marítimas en tráficos de altura a los mercados de Estados Unidos, de países de Asia, África y Europa. Además, participa de manera sobresaliente en el cabotaje en México, tanto en el acopio de petrolíferos provenientes del puerto de Salina Cruz, Oaxaca, como en el abastecimiento al Estado de Baja California Sur, a través del puerto Pichilingue.

Con la infraestructura y facilidades que ofrece para el manejo de granel agrícola y mineral, así como para la recepción de grandes buques tipo bulk carrier, el puerto tiene potencial para ser un catalizador para el comercio de productos con los mercados de los continentes asiático, americano y África.

Dispone de infraestructura y servicios de transporte ferroviario y de autopistas que lo comunican a los centros de producción y consumo de su área de influencia. El eje carretero Guadalajara-Nogales, vincula al puerto de Topolobampo con los principales centros de producción y consumo de las regiones económicas del noroeste de México.





Factores externos prioritarios que inciden en el desarrollo integral del puerto:

- Conclusión de la carretera de altas especificaciones que conecte al puerto de Topolobampo con el Estado de Chihuahua, es una limitante en su conectividad terrestre para el intercambio de mercancías con orígenes y destinos en Asia y en la zona centro-sur de Estados Unidos.
- La creación de parques industriales en las inmediaciones del puerto, para industria de transformación, aprovechando el gas natural que llega hasta el puerto.
- Liberación y regulación del transporte de carga en el Estado de Sinaloa.

Lo anterior señalado es importante para el desarrollo comercial e industrial de la zona noroeste del país, ya que generará un mayor intercambio de mercancías y productos en un puente comercial entre el Asia Pacífico, México y el centro sur de los Estados Unidos, que se traducirá en mayores y mejores empleos para la región.

Visión

“Ser el puerto mexicano líder en exportación agrícola y el principal nodo portuario abastecedor y de transporte de pasajeros, en el Mar de Cortés”.

Misión

“Satisfacer con calidad y costos competitivos, la demanda de infraestructura y servicios portuarios, en el noroeste de México”.

Área de oportunidad que se busca atender

Para lograr una mayor interconexión entre los centros de producción y los centros de consumo, se ha propuesto incentivar el desarrollo regional mediante la concepción de que los puertos deben ser centros de negocios costeros, marítimos y portuarios.

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.



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.

Asimismo, 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.

Las condiciones del comercio internacional de mercancías en lo general y el comportamiento del transporte marítimo en lo particular han impuesto determinados retos estratégicos a los puertos a nivel global.

El puerto de Topolobampo tiene el reto fundamental de lograr mayores volúmenes de operación y atraer inversiones en infraestructura, terminales e instalaciones portuarias para impulsar el crecimiento de su región de influencia; es decir, 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 desalajo de la carga.

Dado que un propósito paralelo es incrementar la especialización en el manejo de carga, la característica principal de esta infraestructura considera un modelo de terminales especializadas de alto rendimiento, que cuenten con el equipamiento suficiente y adecuado que permitan el logro de la eficiencia, entendida como el ofrecimiento de los servicios en los tiempos establecidos, al menor costo y bajo un marco de calidad, seguridad y sustentabilidad. Este propósito se alcanza al incorporar a empresas privadas calificadas y con comprobada experiencia en la construcción y en la operación de las nuevas terminales públicas, bajo principios de sustentabilidad y sostenibilidad, que impulsen el desarrollo económico. A través de este modelo, con la utilización de nuevas tecnologías para la manipulación y el almacenamiento de cargas, se incrementará la productividad del puerto



al permitir manejar mayores volúmenes de mercancías en menor tiempo y con menores costos; adicionalmente, se contribuirá al mejoramiento de la economía, sobre todo regional, ya que tanto en la construcción como en la operación de esta importante obra se podrán obtener mayores ingresos para esta ASIPONA y para la federación, derivados del incremento al volumen de carga y mejores empleos calificados en el puerto y en la región.

El puerto, con el cumplimiento de las acciones que respondan a los retos antes planteados, podrá contar con infraestructura moderna y a la vanguardia dentro del SPN, incorporada a las plataformas logísticas, con la cual podrá 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 consolidación de los sistemas de infraestructura y servicio de transportes logísticos portuarios, en apoyo a las actividades productivas de la región, puede mejorar el acceso y traslado de los productos a otras regiones del país y a mercados internacionales.

Con la puesta en marcha de estas acciones, la ASIPONA espera que el puerto se consolide como motor de desarrollo regional; que, al ser un centro logístico, se incentive a las empresas a establecerse en las zonas costera generando empleo de alto valor agregado para mejorar la calidad de vida de los mexicanos.

En suma, con estas acciones, la ASIPONA TOPOLOBAMPO se une al esfuerzo de la CGPMM y la Secretaría de Marina, enfatizando que se trabaja para generar un modelo de desarrollo, acorde con los lineamientos del PND, equitativo, orientado a subsanar las desigualdades, cuidar del ambiente natural y, sensible a las particularidades económicas de la región.

El presente Programa Institucional aporta al modelo de desarrollo del Segundo Piso de la Transformación, mediante el Eje 3 Economía moral y trabajo del Plan Nacional de Desarrollo 2025-203, contribuyendo en la mejora de la competitividad y por ende en el posicionamiento del SPN en el comercio internacional, y se enmarca dentro del Programa Sectorial de Marina 2025-2030 para la consolidación de una Nación Marítima sólida.





Además, el PI contribuye a la consecución de los 100 compromisos para el Segundo Piso de la Cuarta Transformación, específicamente en el número 85.-, que es la Consolidación del Puerto de Salina Cruz y mejoramiento de 11 puertos más

Capacidad instalada

- **Carga comercial**

Para el cálculo de la capacidad instalada de cada línea de negocio, se tomó en consideración la productividad medida en THBM (Ton-Hora-Buque-Muelle), ya que este indicador refleja en forma más adecuada la situación de ocupación de los frentes de atraque, para ello se tomaron los datos estadísticos oficiales del puerto de Topolobampo y de la Coordinación General de Puertos y Marina Mercante. Con base en lo anterior, la capacidad instalada del puerto de Topolobampo para el manejo de carga comercial se resume en el siguiente cuadro:

Capacidad instalada

Terminal	Muelle	Clasificación de la carga		Productividad (THBO)	Productividad (THBO)	Uso ponderado	Ocupación máxima (%)	Capacidad (toneladas)
Muelle de Transbordadores	1	Especializada / carga rodada	Alta	846	640	64.23%	20%	1,200,000
Muelle de Cemex	1	Granel mineral (cemento)	Alta	114	76	7.44%	30%	288,000
Muelle de Carga General	1	Especializada / carga rodada	Alta	471	214	45.13%	20%	730,000
Muelle Terminal Transoceánica de Topolobampo	1	Granel mineral y agrícola	Almeja	391	219	26.75%	23%	1,300,000
Muelle 1	1	General, graneles agrícolas y graneles minerales	Semiespecializado	600	440			
			Almeja	200	160	16.81%	60%	1,500,000
Muelle 2	1	General, graneles agrícolas y graneles minerales	Semiespecializado	600	440			
			Almeja	200	160	16.81%	60%	6,200,000

Handwritten signature



Terminal	Muelle	Clasificación de la carga		Productividad (THBO)	Productividad (THBO)	Uso ponderado	Ocupación máxima (%)	Capacidad (toneladas)
Muelle 3	1	General y graneles minerales	Semiespecializado AD	600	440			
			Almeja	200	160	7.95%	50%	1,300,000
Muelle PEMEX	2	Petróleo y sus derivados	No especializado	750	650	0.20%	50%	5,000,000
Muelle Inova	1	Petróleo y sus derivados	No especializado	950	950	7.42%	16%	1,725,000

Movimiento de carga portuaria por línea de negocio (análisis de la demanda y estadísticas).

Las perspectivas de crecimiento de la economía nacional a largo plazo son favorables, lo cual conllevará a un incremento en los volúmenes de mercancías movilizadas en los puertos mexicanos.

Dentro de este contexto y como resultado de la puesta en operación del nuevo ducto de gas natural que lo transportará desde Estados Unidos, impulsando el crecimiento industrial en Sinaloa, el puerto de Topolobampo podría registrar un mayor crecimiento en sus actividades.

Con la construcción del gasoducto El Encino-Topolobampo que tuvo como objetivo el abastecer a la planta termoeléctrica de Topolobampo, se impulsará el desarrollo de una zona industrial-logística y de servicios, en el área aledaña a la carretera los Mochis-Topolobampo, con lo que se tendrán mayores posibilidades de incrementar la carga en esta línea de negocios, con destino y origen hacia el mercado local y a los diferentes mercados internacionales. Gracias a este gasoducto, el Proyecto Pacífico Mexinol, será una realidad, ya que, a partir del gas natural, se fabricará metanol verde y metanol azul.

La gráfica siguiente resume los datos sobre el crecimiento esperado de la economía mexicana, los cuales repercutirán en el escenario del desempeño futuro del puerto de



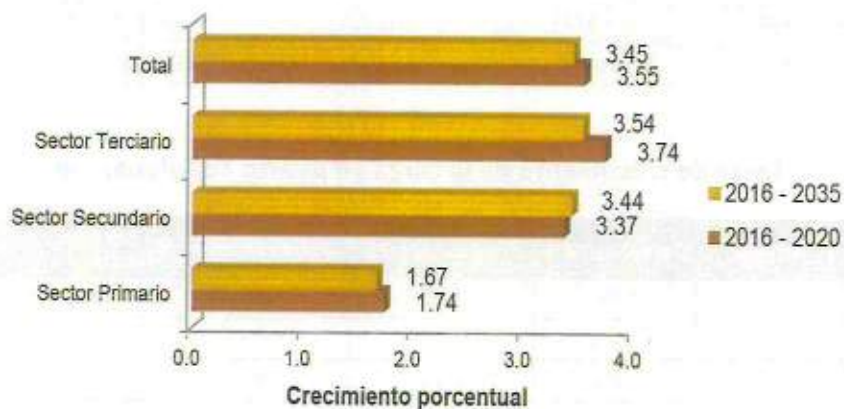
Handwritten signature

Topolobampo. En particular, se estima un crecimiento del PIB de .45% para el periodo 2016-2035:

Por otro lado, la Carga General, particularmente la correspondiente a transbordadores, muestra un crecimiento sostenido gracias a factores como el desarrollo de la región de Baja California, el incremento del PIB, el crecimiento poblacional y el aumento del turismo.

Perspectivas de crecimiento de la economía mexicana, 2016 - 2035

En las siguientes tablas, se presenta el dinamismo del movimiento de mercancías alcanzado por el puerto de Topolobampo en las distintas líneas de negocios que opera:



Movimiento histórico por línea de negocio (toneladas) del Puerto de Topolobampo, 2007-2024

Año	Total	Carga General	Granel Agrícola	Granel Mineral	Petróleo y Derivados
2007	5,077,465	1,616,329	481,883	654,773	2,324,480
2008	4,779,404	1,467,265	106,499	831,669	2,373,971
2009	4,812,391	1,266,510	450,859	711,679	2,383,317
2010	5,071,452	1,293,097	455,697	1,114,285	2,208,373
2011	5,390,734	1,579,743	57,630	1,362,928	2,390,433





Año	Total	Carga General	Granel Agrícola	Granel Mineral	Petróleo y Derivados
2012	5,669,809	1,719,964	630,627	1,038,088	2,281,130
2013	6,056,990	1,662,728	651,587	1,536,908	2,205,767
2014	6,150,940	1,933,947	598,588	1,429,142	2,189,263
2015	6,002,585	1,937,218	1,058,543	845,384	2,161,440
2016	6,762,746	1,956,174	1,993,801	850,457	1,962,314
2017	7,050,705	1,922,034	1,887,444	1,032,973	2,208,254
2018	6,213,244	2,114,701	977,194	1,139,292	1,982,057
2019	6,062,314	2,363,215	1,103,572	953,225	1,642,302
2020	5,561,083	2,098,409	1,147,183	1,257,883	1,057,608
2021	5,365,693	2,399,375	429,567	1,342,252	1,194,499
2022	5,940,443	2,880,821	381,531	1,261,228	1,416,863
2023	5,607,166	2,619,717	537,171	1,201,227	1,249,051
2024	5,053,110	2,500,402	591,671	834,006	1,127,031

Tasas de crecimiento de la carga en puerto Topolobampo.

Años	General	Contenerizada	Granel Agrícola	Granel Mineral	Petróleo y derivados	Otros fluidos
2022 - 2027	2.9%	0.0%	1.7%	2.9%	4.6%	0.0%
2028 - 2033	1.9%	0.0%	1.6%	2.9%	0.6%	0.0%
2034 - 2041	1.2%	0.0%	1.5%	2.3%	0.5%	0.0%

Proyecciones de demanda.

Pronóstico de carga por línea de negocio (toneladas).

Año	Total	Carga General	Contenerizada	Granel Agrícola	Granel Mineral	Petróleo y Derivados	Otros fluidos
2025	6,094,643	2,686,125	-	482,236	1,501,815	1,424,467	-
2026	6,288,923	2,763,119	-	490,314	1,544,848	1,490,641	-
2027	6,490,828	2,842,362	-	498,530	1,589,221	1,560,715	-
2028	6,608,696	2,897,382	-	506,556	1,634,254	1,570,504	-



Año	Total	Carga General	Contenerizada	Granel Agrícola	Granel Mineral	Petróleo y Derivados	Otros fluidos
2029	6,729,207	2,953,481	-	514,795	1,680,657	1,580,356	-
2030	6,852,429	3,010,678	-	523,004	1,728,475	1,590,273	-
2031	6,978,432	3,068,995	-	531,430	1,777,753	1,600,253	-
2032	7,107,382	3,128,455	-	540,093	1,828,537	1,610,297	-
2033	7,239,069	3,189,084	-	548,700	1,880,876	1,620,410	-
2034	7,335,386	3,226,334	-	556,705	1,924,216	1,628,131	-
2035	7,433,423	3,264,061	-	564,829	1,968,644	1,635,889	-
2036	7,533,219	3,302,273	-	573,073	2,014,190	1,643,683	-
2037	7,634,795	3,340,957	-	581,440	2,060,882	1,651,516	-
2038	7,738,207	3,380,139	-	589,932	2,108,750	1,659,386	-
2039	7,843,490	3,419,820	-	598,549	2,157,827	1,667,294	-
2040	7,950,683	3,460,006	-	607,295	2,208,142	1,675,240	-
2041	8,059,828	3,500,704	-	616,171	2,259,730	1,683,223	-

A continuación, se describen las estrategias por línea de negocio:

Línea de negocio: Petróleo y sus derivados.

Es la primera línea de negocio en importancia por el volumen manejado. Los principales productos manejados son diésel y gasolina destinadas al abasto de la región.

Línea de negocio: Carga general.

Representa la segunda línea de negocio en importancia en el puerto de Topolobampo; esta carga genera el mayor número de arribos de embarcaciones al puerto, el cual ocupa el lugar número dos dentro de esta línea de negocios en el litoral mexicano del Océano Pacífico. Este segmento corresponde principalmente al abastecimiento de todo tipo de mercancías en transbordadores en servicio roll on - roll off con destino al estado mexicano de Baja California Sur, fundamentalmente a las ciudades de La Paz y Los Cabos, así como al traslado a la parte continental de los productos de esa entidad.



Handwritten signature



Línea de negocio: Granel mineral.

Constituye la tercera línea de negocio. El principal producto corresponde a los fertilizantes de importación y, en menor medida, a cemento manejado en el tráfico a cabotaje a Baja California Sur.

Línea de negocio: Granel agrícola.

Es la cuarta línea de negocio en importancia en el puerto. Esta carga corresponde principalmente a maíz blanco producido en la región, que es enviado en cabotaje al sur del país y exportado a África y a Latinoamérica.

Línea de negocio: Turismo y pasajeros

El puerto de Topolobampo participa en la movilización de pasajeros transportados en transbordador en el litoral mexicano del Océano Pacífico. También se cuenta con potencial para desarrollar el negocio portuario de marinas, así como el de cruceros.

Es importante destacar que ambas líneas de negocio se beneficiarán por los proyectos de ampliación y mantenimiento. Las estrategias y acciones planteadas dentro de este Programa Institucional afectarán de manera positiva todas las líneas de negocio del puerto al aumentar su capacidad o disminuir los tiempos de ejecución de los servicios.

Proyectos Sectoriales

La estimación de la carga se realiza para los próximos veinte años utilizando un modelo de suavizamiento exponencial doble de los datos históricos anuales de 2008 al 2024. La serie de datos proyectados se inicia en 2020 y finaliza en 2030. Asimismo, se evalúa la infraestructura instalada, 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.

El puerto de Topolobampo ostenta la mejor infraestructura portuaria en el noroeste de la república y con la capacidad para el manejo eficiente de diversas cargas. Presenta conexión regular a Estados Unidos la Baja California, Sudamérica.



El puerto de Topolobampo tiene un **calado oficial de 13.3 m** en canal de acceso y dársena de ciaboga. El puerto **dispone de un total de 385 ha de infraestructura para la navegación de embarcaciones**, con una longitud total de canal principal de navegación de 22.2 km, desde la boya de recalada hasta el muelle de PEMEX.

Actualmente, el puerto de Topolobampo cuenta con 11 posiciones de atraque para atender buques de carga comercial y petrolíferos, con profundidades de 8.0 a 13.4 metros y tres duques de alba con profundidad de 5.0 metros para embarcaciones que operan cemento.

El puerto de Topolobampo cuenta con 6.16 km de líneas férreas con doble vía en áreas de uso común y 5.7 km de vías de uso particular dentro de instalaciones y terminales. La concesionaria Ferromex presta el servicio de transporte ferroviario, en las vías de uso público ubicadas dentro del recinto portuario.

El recinto portuario del puerto de Topolobampo dispone de una amplia red de vialidades vehiculares, con una longitud de **8.25 km** y un ancho promedio por carril de 3.5 m y algunas vialidades dobles con ancho de 7.2 m. Estas vías comunican a las diversas terminales e instalaciones del puerto con el acceso principal. Adicionalmente, cuenta con patios destinados para la operación de autotransporte de carga en la terminal de transbordadores, así como con un Centro de Atención Logística al Transporte (CALT).

El puerto de Topolobampo constituye la única plataforma al mar para impulsar el dinamismo y la diversificación del comercio interior y exterior del Golfo de California.

De esta manera, los proyectos sectoriales se consideran ejecutar con recursos públicos según la disponibilidad de estos.

Los principales ingresos de la ASIPONA Topolobampo para el periodo del 2025 al 2030, se generan con base a los pronósticos de carga, buques, servicios de infraestructura, ocupación de espacios y prestación de servicios portuarios, misma proyección que se presenta a continuación:



Proyección de ingresos en ASIPONA Topolobampo (millones)

CONCEP	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Ingreso	289,009,248	293,960,275	305,146,453	315,005,886	325,222,168	335,987,785

Brechas que enfrenta ASIPONA TOPOLOBAMPO

El reto fundamental del Puerto de Topolobampo es aumentar de forma sostenida el volumen de carga y mejorar el rendimiento de operación, con vistas a justificar mejoras en la infraestructura y operación con proyectos de mejora. Lo anterior es un ejemplo del desarrollo de infraestructura que se ha venido desarrollando durante los últimos años con la construcción de nuevas instalaciones portuarias y que se mantendrá con la cesión de derechos de nuevas terminales portuarias en el futuro cercano.

El Puerto de Topolobampo tiene como reto fundamental el desarrollo económico de la región, mediante la construcción y operación de instalaciones y terminales portuarias que permitan la reducción de costos y tiempos de las cadenas de aprovisionamiento logístico que usan el puerto, con la ayuda de los esfuerzos de los actores involucrados que considere como principales premisas:

- Mantener el liderazgo el movimiento de carga rodada (Carga General), siendo el principal punto entrada y salida de la ruta marítima Sinaloa-Baja California Sur, incrementando la capacidad para la atención simultanea de transbordadores con la finalidad de elevar la calidad del servicio ofrecido a empresas y pasajeros.
- Reafirmar la vocación del puerto en el tráfico de Granel Mineral, Agrícola y Carga General, donde la eficiencia operacional favorece la exportación y Cabotaje de granos y minerales potenciando la producción de la región.
- Aprovechar las oportunidades que ofrecen proyectos externos al puerto para ampliar el hinterland de influencia y atraer nuevos mercados y líneas de negocios al puerto.
- Fomentar la inversión privada con el objetivo de ampliar la oferta de infraestructura de actividades portuarias, logísticas y comerciales que afiancen la inclusión del puerto en el mercado nacional e internacional.



Handwritten signature



Con base en los puntos expuestos anteriormente, a continuación, se presenta un resumen de las brechas vinculando estos a las principales temáticas en el contexto del Puerto de Topolobampo.

Servicio y participación del mercado

Resaltar las ventajas y oportunidades que ofrece el puerto para la captación de Granel Agrícola proveniente de la región agrícola del norte de Sinaloa y que hoy en día utiliza el puerto como punto de salida. Para reafirmar la vocación del puerto se debe continuar con la inversión y mejora de las instalaciones logísticas con el objetivo de proporcionar a los clientes beneficios que ayuden por ejemplo a la disminución de tiempo de transporte, costos de almacenamiento, etc.

En el resto de líneas de negocio, los retos se visualizan de forma transversal con la mejora en los servicios para continuar con el crecimiento estimado en las proyecciones y de esta forma posicionar al Puerto de Topolobampo como principal punto de entrada y salida de mercancía clave para la distribución de suministros y productos del estado de Sinaloa.

Productividad y operación

La infraestructura del puerto tiene capacidad para operar la demanda actual y proyectada. No obstante, en el caso de la carga rodada (Carga General) se encuentra al límite de capacidad debido a que los operadores Baja Ferries y TMC se encuentran operando al máximo de capacidad en cada recalada y considerando las condiciones actuales (operan en la misma sabana de carga y descarga), limitantes operativas y de navegación en cada puerto de recalada (Topolobampo y La Paz). Si bien ambos cesionarios esperan un crecimiento impulsado por el aumento del tráfico en la ruta Topolobampo-La Paz-Topolobampo, están considerando la adquisición de embarcaciones de mayor capacidad lineal que en consiguiente requerirían de mejoras en los frentes de atraque donde realizan su operación para maniobras y atraque.

Por último, es necesario considerar una mejora en los procesos de ingreso/salida de pasajeros y mercancía que salen de la terminal de transbordadores, con la finalidad de evitar congestiones y proteger la seguridad del pasajero, en la caseta de entrada al puerto y evitar conflictos con el autotransporte dedicado a la carga de otras líneas de negocio.

[Firma manuscrita]



Infraestructura portuaria

La infraestructura disponible cuenta con capacidad para ofrecer eficiencia en la operativa diaria del puerto y se debe plantear como reto el mantenimiento y mejora de las instalaciones existentes considerando el desgaste propio del uso y explotación, poniendo especial atención a los frentes de atraque que tienen mayor antigüedad y no han sido sometidos a obras de ampliación o mejora.

Lo anterior deberá ser complementado con proyectos de ampliación de muelles y obras de dragado que faciliten el acceso y maniobra de naves de mayor tamaño, siendo de carácter crítico aquellas que ofrecen los servicios de Cabotaje.

Conectividad y Logística

El puerto cuenta con una excelente ubicación geográfica marítima, lo cual ha ayudado a posicionarse como el líder en tráfico de carga rodada y pasajeros con la península de Baja California.

Asimismo, se encuentra a corta distancia de la Carretera Federal 15 que conecta con los principales estados y ciudades de la República Mexicana como Sonora, Sinaloa, Nayarit, Jalisco, Michoacán, Estado de México y Ciudad de México. En un futuro con el aumento del tráfico de autotransporte por la incorporación de nuevas terminales y líneas de negocio en el puerto, así como la finalización de la carretera Chihuahua-Los Mochis, será necesario evaluar y poner en marcha en conjunto con las autoridades federales, estatales y municipales; el libramiento de carga pesada con la Carretera Federal 15 para evitar el cruce a través de la ciudad de Los Mochis.

En el corto plazo será necesario contar con procesos ágiles para el ingreso y salida del autotransporte de las instalaciones portuarias, la planeación y digitalización de Centro de Atención Logística de Transporte (CALT) que funcione de forma integrada con las operaciones del puerto será fundamental en la operación portuaria.

Cuenta con conectividad férrea adecuada con vías que entran en el puerto y en algunas terminales, estas a su vez conectan con ciudades y fronteras para el movimiento de





mercancía. Es importante mencionar que el actual operador ferroviario del puerto cuenta con un plan de mejoras de infraestructura de las vías férreas.

Conectividad de rutas de Cabotaje y la participación del transporte marítimo a corta distancia

Si bien a nivel de distancias y volúmenes de carga se observan como viables rutas adicionales de TMCD desde el Puerto de Topolobampo, se necesitan acometer inversiones para mejorar la infraestructura actual y realizar un análisis integral del puerto en diferentes rubros, considerando como posible alcanzar puertos de Estados Unidos de América y Centroamérica situados a un máximo de 1,500 millas náuticas de distancia y menos de 3 días de trayecto.

Para la evaluación de nuevas rutas TMCD desde/hacia Topolobampo, se deben realizar análisis de los siguientes rubros para determinar la viabilidad: Marco legal y administrativo, costos operativos, políticas públicas, infraestructura, promoción, seguridad, extendiendo además un análisis completo sobre la cadena de suministro que visualice la facilitación del tránsito del puerto con rutas intermodales a través de una "Autopista Marítima".

Desarrollo del Sistema Portuario Nacional

Entre las principales acciones de esta ASIPONA Topolobampo, serán incentivar la construcción de obra de infraestructura portuaria e impulsar el tráfico de Cabotaje entre los puertos del mismo litoral, así como mejorar la conectividad intermodal de los recintos portuarios para convertir al Puerto de Topolobampo, en una plataforma logística integral que de valor agregado a las cadenas logísticas con el objetivo de mejorar la coordinación con las autoridades locales para el desarrollo portuario y el bienestar de las poblaciones que viven en zonas costeras.

El Puerto de Topolobampo tendrá que estar en armonía con sus pares de la región para afianzar la atención de las líneas logísticas que hoy en día opera el puerto junto con la atracción de carga que se encuentra en los extremos estatales de Sinaloa, así como los pasos fronterizos con los cuales tiene relación dada las mejoras que proyectan los corredores logísticos.



Relación Puerto Ciudad

El Puerto de Topolobampo tiene el reto de coexistir con la comunidad poblacional de Topolobampo, reconociendo como premisas de interés público que las obras y operaciones portuarias pueden tener impacto al ambiente y entorno urbano. Adicionalmente se debe considerar que el puerto genera flujo vehicular con cargas pesadas sobre la carretera que conecta con Los Mochis y en la entrada del recinto portuario que podrían afectar el entorno de la comunidad.

Es importante señalar que se debe considerar que el puerto genera ventajas para la población, ya que otorga posicionamiento a nivel nacional e internacional como un destino portuario y a su vez funge como una fuente para el desarrollo económico y generación de empleo de la región.

Se establece como una acción puntual para fortalecer y fomentar las actividades económicas locales (pesca, turismo y comercio marítimo) en el Puerto de Topolobampo, para afianzarlo como el receptor de mercancías provenientes de los estados del Sursureste se establece ampliar las espuelas del ferrocarril en el Puerto de Topolobampo para disminuir los congestionamientos vehiculares y mejorar la relación puerto-ciudad.

Derivado de estas ventajas e impactos identificados, se abre la posibilidad de mejorar la calidad de vida de la comunidad de Topolobampo mediante una relación armónica puerto-ciudad que tiene como objeto un crecimiento regional-urbano-portuario sustentable a futuro que propicie sinergias y mayores perspectivas de crecimiento socioeconómico para la ciudad y el puerto con miras al desarrollo a largo plazo.

Atracción de cargas de zona de influencia

La mejora de la infraestructura de vías férreas y carreteras, supone un aumento en el flujo de carga desde y hacia el puerto, aumentando su atractivo logístico para las cadenas de suministro que podrán considerar al puerto como un punto estratégico para movilizar la carga. Se plantea la posibilidad de integrar la movilización de contenedores en la operativa del puerto, lo que supone un gran reto la atención de este tipo de carga.



El principal reto del puerto será el lograr coordinar esfuerzos en las mejoras de los servicios y operaciones actuales junto con la integración de una eventual atención de nuevas líneas de negocio en los procesos, protocolos y procedimientos que tiene el puerto actualmente.

Por ello a través del objetivo 1, se buscará consolidar la capacidad operativa de la ASIPONA TOPOLOBAMPO, 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.

Con este objetivo se busca desarrollar y mejorar la infraestructura en ASIPONA TOPOLOBAMPO, para evitar congestiones en el horario de operación, dragado del canal principal de navegación y ampliación de muelle para recibir embarcaciones de mayor tamaño ya que los cesionarios tienen planes de crecimiento con la adquisición de naves de mayor tamaño y establecer procesos para agilizar el ingreso/salida de autotransporte de carga y pasajeros. Así mismo se busca Implementar un ordenamiento en las vías de comunicación de acuerdo a las diferentes cargas para mejorar la logística operativa del recinto portuario.

Lo anterior se llevará a cabo con los siguientes proyectos:

- Efectuar el dragado de mantenimiento del canal principal de navegación.
- Programar la ejecución de mantenimiento a infraestructura portuaria.
- Mejorar la superficie de rodamiento en vialidades y en áreas de carga y descarga
- Mejorar y adecuar el patio de maniobras y estacionamiento en área de transbordadores.
- Rehabilitar el sistema de defensas de paramentos de muelle 1, 2,3 y muelle de carga general.
- Adecuar las vialidades del recinto portuario de Topolobampo
- Ampliar la vía de acceso al Recinto Portuario de Topolobampo
- Ampliar el muelle de graneles (Posición No.3)
- Rellenar la ampliación de polígono 60 PuE en la zona de transbordadores
- Adecuar el alumbrado en patios de maniobras y vialidades del Puerto



Con ello, se fortalece la capacidad de la ASIPONA TOPOLOBAMPO para incrementar el movimiento de cargas, agilizando las entradas y salidas, cubriendo las necesidades logísticas del noroeste mexicano, cumpliendo con el modelo de desarrollo del Segundo Piso de la Cuarta Transformación

Mediante el objetivo 2 **Fortalecer la autosuficiencia financiera y la sostenibilidad de ASIPONA TOPOLOBAMPO, 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**, se busca la atracción de nuevos proyectos de Inversión Privada como lo es la Instalación de Usos Múltiples y la Nueva Terminal de Usos Múltiples, las cuales generarán nuevos empleos, se atenderán las necesidades del puerto en cuanto a carga general, contenerizada y vehículos, así como el granel mineral en espacios públicos; apoyando el desarrollo económico y competitivo de ASIPONA TOPOLOBAMPO. Así mismo se pretende aumentar de forma sostenida el volumen de carga y mejorar el rendimiento y eficiencia en las operaciones.

Mantener e incrementar los cesionarios y prestadores de servicios portuarios, así como también atraer un mayor número de arribos de embarcaciones para incrementar los recursos disponibles para su reinversión en el desarrollo de infraestructura y servicios portuarios.

Todo lo anterior, mediante la autosuficiencia financiera y sostenible con los propios recursos generados por ASIPONA TOPOLOBAMPO.

Lo anterior se llevará a cabo con los siguientes proyectos:

- Incentivar los proyectos de inversión privada. (Instalación de Usos Múltiples).
- Concertar entre los sectores social, privado y público para coadyuvar en el movimiento de carga, cuidando la sustentabilidad.
- Atraer nuevos tipos de carga, derivadas del nuevo recinto fiscalizado.
- Incentivar arribos de embarcaciones para generar mayores ingresos para la ASIPONA TOPOLOBAMPO.
- Mantener e incentivar los cesionarios y prestadores de servicios portuarios.





Proyectos que se llevarán a cabo:

- Efectuar el dragado de mantenimiento del canal principal de navegación.
- Programar la ejecución de mantenimiento a infraestructura portuaria.
- Mejorar la superficie de rodamiento en vialidades y en áreas de carga y descarga
- Mejorar y adecuar el patio de maniobras y estacionamiento en área de transbordadores.
- Rehabilitar el sistema de defensas de paramentos de muelle 1, 2,3 y muelle de carga general.
- Adecuar las vialidades del recinto portuario de Topolobampo
- Ampliar la vía de acceso al Recinto Portuario de Topolobampo
- Ampliar el muelle de graneles (Posición No.3)
- Rellenar la ampliación de polígono 60 PuE en la zona de transbordadores
- Adecuar el alumbrado en patios de maniobras y vialidades del Puerto
- Incentivar los proyectos de inversión privada. (Instalación de Usos Múltiples).
- Concertar entre los sectores social, privado y público para coadyuvar en el movimiento de carga, cuidando la sustentabilidad.
- Atraer nuevos tipos de carga, derivadas del nuevo recinto fiscalizado.
- Incentivar arribos de embarcaciones para generar mayores ingresos para la ASIPONA TOPOLOBAMPO.
- Mantener e incentivar los cesionarios y prestadores de servicios portuarios.

Visión de largo plazo

Hacia el año 2030, México se habrá consolidado como una nación marítima con instituciones sólidas, infraestructura moderna y capacidades estratégicas plenamente articuladas en su entorno bioceánico.

Las zonas marinas mexicanas estarán protegidas y aprovechadas de manera sostenible gracias a una Autoridad Marítima Nacional robusta, con funciones claramente delimitadas y plataformas interoperables que garanticen la trazabilidad, la seguridad y la eficiencia de todos los procesos marítimo- portuarios.





La ASIPONA TOPOLOBAMPO, operará con doctrina moderna, medios tecnológicos e infraestructura de vanguardia y una visión estratégica que le permitirá responder con eficacia a los retos para atender con seguridad y máxima operatividad a las cargas y buques que arriben al puerto, protegiendo al medio ambiente.

Se mejorará la calidad de vida de la comunidad de Topolobampo mediante una relación armónica puerto-ciudad que tiene como objeto un crecimiento regional-urbano-portuario sustentable a futuro que propicie sinergias y mayores perspectivas de crecimiento socioeconómico para la ciudad y el puerto.

Se fortalecerá ASIPONA TOPOLOBAMPO, integrándolo plenamente a cadenas logísticas multimodales y competitivas que le permita sostener con eficacia el comercio exterior y ampliar las rutas de cabotaje.

Para el año 2045,

ASIPONA TOPOLOBAMPO funcionará como verdadero polo de innovación logística, energética y tecnológica, conectando con redes carreteras, ferroviarias, aeroportuarias y digitales que permitirán responder con eficiencia a los desafíos globales. Con presencia activa en foros internacionales.

ASIPONA TOPOLOBAMPO contará con capacidades operativas, tecnológicas y humanas robustecidas, contribuyendo activamente al desarrollo del noroeste de México y a la protección del medio marino.

ASIPONA TOPOLOBAMPO tendrá una infraestructura sólida, moderna y competitiva, capaz de contribuir de manera decisiva al crecimiento del comercio marítimo, y al aprovechamiento estratégico de sus espacios, generando empleos calificados, impulsando el bienestar y la economía del noroeste mexicano.





6. Objetivos

Objetivos del Programa Institucional de la ASIPONA TOPOLOBAMPO 2025-2030

- 1.- Consolidar la capacidad operativa de la ASIPONA TOPOLOBAMPO, 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 TOPOLOBAMPO, 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 de la ASIPONA TOPOLOBAMPO, 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 presente objetivo contribuye con el modelo de desarrollo del Segundo Piso de la Transformación, en línea con el Eje 3 Economía moral y trabajo del Plan Nacional de Desarrollo 2025-2030 y se enmarca dentro del Programa Sectorial de Marina 2025-2030, así como dentro de los 100 compromisos para el Segundo Piso de la Cuarta Transformación, específicamente en el número 85.-, que es la Consolidación del Puerto de Salina Cruz y mejoramiento de 11 puertos más.

La **carga general** ha registrado un importante repunte durante los últimos años, impulsada por la recuperación del mercado de Baja California Sur y el turismo en esa entidad. En el año 2024, se movilizaron **2,500,402 toneladas**, representando el **49.48%** de la carga total operada en el puerto. Este crecimiento ha llevado a los operadores de transbordadores a estimar un crecimiento promedio anual del **5%** al **7%** durante los próximos cinco años.



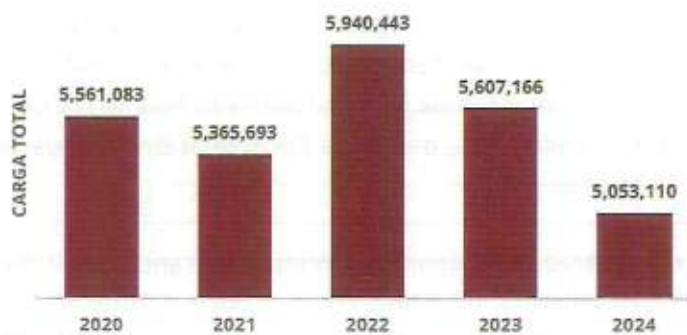


El **granel agrícola** representó en 2024 el **11.71%** del total de la carga, con un volumen de **591,671 toneladas**. La demanda sostenida de exportaciones mexicanas de maíz ha sido un factor clave, derivada de sequías extremas en otros países productores, la alta demanda de Venezuela y un crecimiento favorable de la producción local. Esto genera expectativas positivas de que las exportaciones de maíz por Topolobampo se mantendrán en niveles elevados.

El **movimiento de combustibles** en el puerto de Topolobampo muestra una tendencia a la baja. En 2024, PEMEX operó **1,127,031 toneladas**, equivalentes al **22.31%** de la carga total movilizada. La mayoría corresponde a tráfico de importación, principalmente de gasolina y diésel desde refinerías en California y Texas, Estados Unidos.

El **manejo de granel mineral**, que consiste en importaciones de fertilizantes para uso agrícola en Sinaloa y en menor medida la salida de cemento a granel con destino a Pichilingue, registró en 2024 un volumen de **834,006 toneladas**, lo que equivale al **16.51%** de la carga total. La cercanía del puerto con las principales zonas agrícolas del estado sostiene una demanda constante de fertilizantes. Sin embargo, los envíos de cemento por parte de CEMEX desde Topolobampo han disminuido, al privilegiarse su logística desde el puerto de Guaymas por su mayor cercanía con las plantas productivas en Hermosillo.

MOVIMIENTO DE CARGA EN PUERTO
TOPOLOBAMPO



Respecto al mercado internacional de **minerales como hierro y carbón**, se ha observado una caída significativa por la menor demanda de China. A pesar de ello, productos como los



[Handwritten signature]



concentrados de minerales aún mantienen actividad. A mediano y largo plazo, se espera un repunte en el manejo de granel mineral en los puertos del Pacífico mexicano.

Es importante también tener presente la estacionalidad que se registra en el movimiento de carga en líneas de negocio como granel agrícola, en donde la mayor demanda se registra durante los periodos de cosecha, y en carga general, con la particularidad de los horarios de los transbordadores que atienden los puertos de Topolobampo y Pichilingue.

En Topolobampo, como en la ruta Mar de Cortés, el movimiento de cruceros es incipiente. En el puerto y zonas aledañas, existe potencial para el desarrollo de marinas. Sin embargo, se requiere generar las condiciones regulatorias y de competitividad para que la inversión y la actividad de las marinas sea un negocio atractivo para los inversionistas.

Movimiento histórico del puerto por línea de negocio 2020-2024 (toneladas)

Año	Total	Carga General	Granel Agrícola	Granel Mineral	Petróleo y Derivados
2020	5,561,083	2,098,409	1,147,183	1,257,883	1,057,608
2021	5,365,693	2,399,375	429,567	1,342,252	1,194,499
2022	5,940,443	2,880,821	381,531	1,261,228	1,416,863
2023	5,607,166	2,619,717	537,171	1,201,227	1,249,051
2024	5,053,110	2,500,402	591,671	834,006	1,127,031





6.2 Relevancia del objetivo 2: Fortalecer la autosuficiencia financiera y la sostenibilidad de ASIPONA TOPOLOBAMPO, 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.

De igual manera, con este objetivo se busca incidir de manera positiva en el cumplimiento de los objetivos esbozados dentro del PND, dado que se enmarca dentro del Eje 3 Economía moral y trabajo, al mismo tiempo que se encuentra alineado al Programa Sectorial de Marina 2025-2030, así como dentro de los 100 compromisos para el Segundo Piso de la Cuarta Transformación, específicamente en el número 85.-, que es la Consolidación del Puerto de Salina Cruz y mejoramiento de 11 puertos más.

ASIPONA Topolobampo es de gran importancia, pues presenta gran impacto económico y social en la región noroeste, al ser una plataforma portuaria para la movilización de la producción agrícola Sinaloense, el cabotaje abastecedor de carga general y combustibles, además del transporte de pasajeros, de los estados de Sinaloa y Baja California Sur.

El hinterland del puerto de Topolobampo se identifica en dos regiones de México:

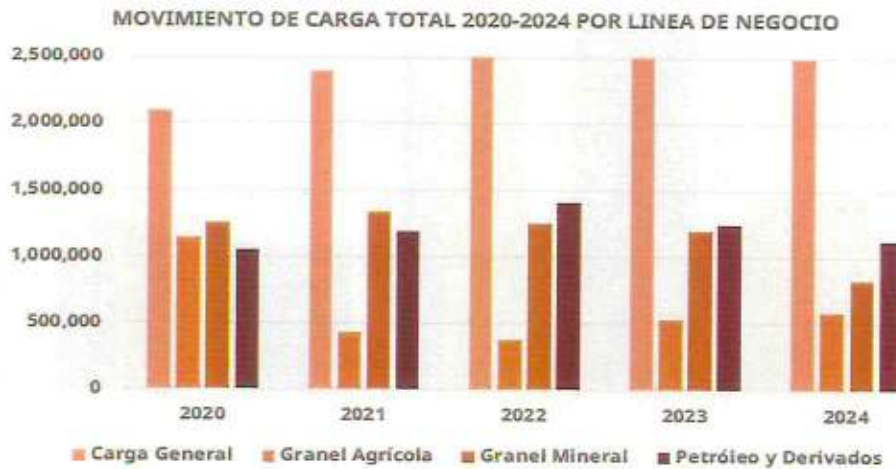
- Mercado local: conformado por el estado de Sinaloa, principalmente los municipios de Ahome, El Fuerte, Choix, Sinaloa y Guasave, con movimientos de granel agrícola de exportación, así como fertilizantes y combustibles de importación.
- Mercado de cabotaje: integrado por los tráficos de combustibles petroleros provenientes del puerto de Salina Cruz y los movimientos, de carga general al y desde el estado de Baja California Sur.



Handwritten signature



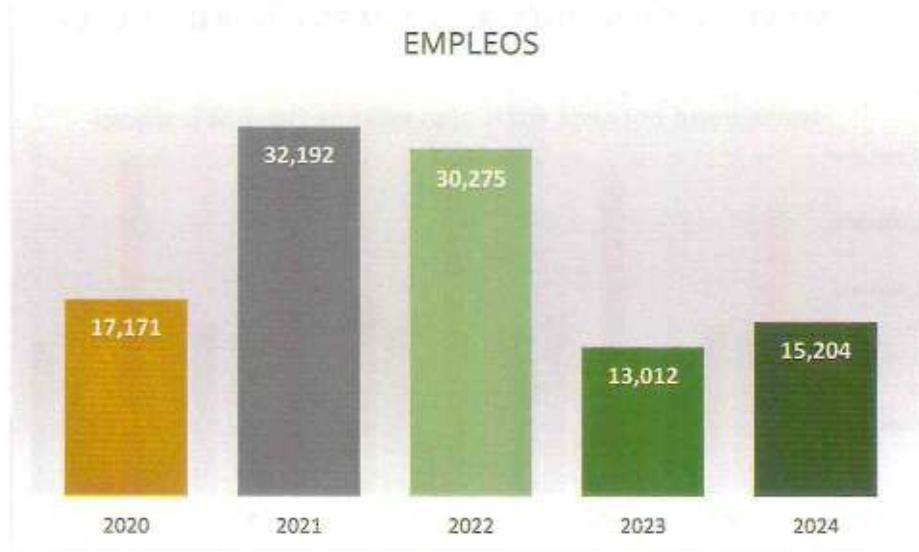
MOVIMIENTO DE CARGA TOTAL 2020-2024 POR LINEA DE NEGOCIO



Dentro del Recinto Portuario de Topolobampo, la creación de empleos se deriva a los generados por ASIPONA Topolobampo y por la iniciativa privada, principalmente por cesionarios y prestadores de servicios, en los que se incluyen empleos directos e indirectos. En los últimos cinco años se ha presentado una variación en la generación de empleos, debido en mayor parte a la iniciativa privada, ya que cuando se ejecuta inversión por parte de los cesionarios aumenta la generación de empleos, como es el caso del año 2021 que aumentó en un 87% en comparación con el 2020.

ASIPONA Topolobampo es primordial en el desarrollo de la localidad donde se encuentra, ya que es un puerto que atiende el sector primario y es fuente de empleo tanto para los habitantes del puerto de Topolobampo, así como para los habitantes de la ciudad de Los Mochis, Sinaloa.





ASIPONA TOPOLOBAMPO, proyecta ingresos hasta el 2030, siendo su prioridad, la construcción y mantenimiento de infraestructura de manera sostenible, atendiendo las necesidades y requerimiento del puerto, así como el diversificar fuentes de ingresos mediante la cesión parcial de derechos, y el incremento de arribo de nuevas embarcaciones por el manejo de nuevas cargas viables de arribar al Puerto.

Proyección de Ingresos en ASIPONA Topolobampo (millones)

CONCEPTO	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Ingresos	289,009,248.00	293,960,275.62	305,146,453.74	315,005,886.88	325,222,168.45	335,987,785.75

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

La ASIPONA Topolobampo determinó el desarrollo de la infraestructura y servicios portuarios de manera eficiente para el fortalecimiento de la competitividad como el objetivo estratégico formulado bajo los principios de competencia, calidad y eficiencia.





Objetivos del Programa Institucional	Objetivos del Programa Sectorial de Marina	Estrategias del Programa Sectorial
<p>Objetivo 1. Consolidar la capacidad operativa de la ASIPONA TOPOLOBAMPO, 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.</p> <p>Objetivo 2. Fortalecer la autosuficiencia financiera y la sostenibilidad de ASIPONA TOPOLOBAMPO, mediante la diversificación de fuentes de ingresos que permitan optimizar los recursos y su reinversión en el desarrollo de infraestructura y</p>	<p>Objetivo Prioritario 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.</p>	<p>Estrategia 3.5.-Fortalecer la red portuaria, aeroportuaria, ferroviaria y logística multimodal para mejorar la conectividad del país y contribuir al desarrollo nacional.</p>





7. Estrategias y líneas de acción

Objetivo prioritario. 1.- Consolidar la capacidad operativa de la ASIPONA TOPOLOBAMPO, 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 prioritaria 1.1 Incrementar el Movimiento de Carga en ASIPONA Topolobampo para convertir a la ASIPONA en un puente de desarrollo de la región.

Líneas de acción

- 1.1.1 Efectuar el dragado de mantenimiento del canal principal de navegación
- 1.1.2 Programar la ejecución de mantenimiento a infraestructura portuaria.
- 1.1.3 Mejorar la superficie de rodamiento en vialidades y en áreas de carga y descarga
- 1.1.4 Mejorar y adecuar el patio de maniobras y estacionamiento en área de transbordadores.
- 1.1.5 Rehabilitar el sistema de defensas de paramentos de muelle 1, 2,3 y muelle de carga general.
- 1.1.6 Adecuar las vialidades del recinto portuario de Topolobampo
- 1.1.7 Ampliar la vía de acceso al Recinto Portuario de Topolobampo
- 1.1.8 Ampliar el muelle de graneles (Posición No.3)
- 1.1.9 Rellenar la ampliación de polígono 60 PuE en la zona de transbordadores
- 1.1.10 Adecuar el alumbrado en patios de maniobras y vialidades del Puerto

Objetivo Prioritario 2 Fortalecer la autosuficiencia financiera y la sostenibilidad de ASIPONA TOPOLO-





BAMPO, diversificando fuentes de ingresos para incrementar recursos y su reinversión en el desarrollo de infraestructura y servicios portuarios, consolidando la competitividad del puerto en beneficio de sus usuarios directos e indirectos.

Estrategia prioritaria 2.1 Incrementar los ingresos totales de ASIPONA Topolobampo, como resultado a la inversión en infraestructura, a fin de que pueda privilegiarse el Polo de Desarrollo en la Región Norte de Sinaloa.

Las líneas de acción tomadas en la estrategia 2.1, provocan el incremento en los ingresos, convirtiendo a la ASIPONA Topolobampo como un referente, detonando el desarrollo de la región.

Líneas de acción

- 2.1.1 Incentivar los proyectos de inversión privada. (Instalación de Usos Múltiples)
- 2.1.2 Concertar entre los sectores social, privado y público para coadyuvar en el movimiento de carga, cuidando la sustentabilidad.
- 2.1.3 Atraer nuevos tipos de carga, derivadas del nuevo recinto fiscalizado.
- 2.1.4 Incentivar arribos de embarcaciones para generar mayores ingresos para la ASIPONA TOPOLOBAMPO.
- 2.1.5 Mantener e incentivar los cesionarios y prestadores de servicios portuarios.





8. Indicadores y metas

Indicador 1.1

ELEMENTOS DEL INDICADOR					
Nombre	Movimiento de carga de ASIPONA				
Objetivo	Consolidar la capacidad operativa de la ASIPONA TOPOLOBAMPO, 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.				
Definición o descripción	Mide el incremento, o disminución del movimiento de carga total en el puertos concesionados a ASIPONA				
Derecho asociado					
Nivel de desagregación	Sector económico (bienes)	Periodicidad o frecuencia de medición	Anual		
Acumulado o periódico	Acumulado	Disponibilidad de la información	Primer mes posterior al período de observación		
Unidad de medida	Toneladas	Período de recolección de los datos	Enero – Diciembre		
Tendencia esperada	Ascendente	Unidad responsable de reportar el avance	ASIPONA - DGFAP		
Método de cálculo	$Mc = (Tgs_t + Tc_t + Tga_t + Tgm_t + Tpd_t + Tfc_t)$ <p>Donde: <i>Mc</i> = Manejo de carga en ASIPONA <i>Tgs_t</i> = Toneladas de carga general suelta en el año de observación <i>Tc_t</i> = Toneladas de carga contenerizada en el año de observación <i>Tga_t</i> = Toneladas de carga de granel agrícola en el año de observación <i>Tgm_t</i> = Toneladas de carga de granel mineral en el año de observación <i>Tpd_t</i> = Toneladas de carga de petróleos y derivados en el año de observación <i>Tfc_t</i> = Toneladas de carga de fluidos en el año de observación</p>				
Observaciones	Muestra el movimiento de carga total en ASIPONA 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	2,500,402	Fuente de información variable 1	Coordinación General del Puertos y Marina Mercante
Nombre variable 2	Toneladas de carga contenerizada en el año de observación	Valor variable 2	0	Fuente de información variable 2	Coordinación General del Puertos y Marina Mercante
Nombre variable 3	Toneladas de carga de granel agrícola en el año de observación	Valor variable 3	591,671	Fuente de información variable 3	Coordinación General del Puertos y Marina Mercante
Nombre variable 4	Toneladas de carga de granel mineral en el año de observación	Valor variable 4	834,006	Fuente de información variable 4	Coordinación General del Puertos y Marina Mercante
Nombre variable 5	Toneladas de carga de petróleos y derivados en el año de observación	Valor variable 5	1,127,031	Fuente de información variable 5	Coordinación General del Puertos y Marina Mercante



Nombre variable 6	Toneladas de carga de fluidos en el año de observación	Valor variable 6	0	Fuente de información variable 6	Coordinación General del Puertos y Marina Mercante	
Sustitución en método de cálculo	Mc = (2,500,402+0+591,671+834,006+1,127,031+0) = 5,053,110					
VALOR DE LÍNEA BASE Y METAS						
Línea base			Nota sobre la línea base			
Valor	5,053,110	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			
5'350,000 Toneladas		Establecer la meta al término de la administración (2030) del indicador con base a los reportes realizados para la MJR.				
SERIE HISTÓRICA DEL INDICADOR						
2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
6'213,244	6'062,314	5'558,242	5'365,693	6'940,445	5'607,166	5,053,110
METAS						
2025	2026	2027	2028	2029	2030	
5'110,000	5'115,000	5'125,000	5'250,000	5'275,000	5'350,000	





Indicador 2.1

ELEMENTOS DEL INDICADOR						
Nombre	Ingresos obtenidos por el uso, aprovechamiento y explotación de los bienes concesionados a ASIPONA TOPOLOBAMPO					
Objetivo	Fortalecer la autosuficiencia financiera y la sostenibilidad de ASIPONA TOPOLOBAMPO, 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 puerto de Topolobampo					
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 posterior al periodo de observación			
Unidad de medida	Porcentaje	Periodo de recolección de los datos	Enero - Diciembre			
Tendencia esperada	Ascendente	Unidad responsable de reportar el avance	ASIPONA - DGFAP			
Método de cálculo	<p><i>Donde:</i> $I = \sum I_{g_t}$ $I =$ Ingresos propios $I_{g_t} =$ 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	315,994,782.00	Fuente de información variable 1	Estados financieros auditados.	
Sustitución en método de cálculo	$I = \sum 315,994,782.00_t$					
VALOR DE LÍNEA BASE Y METAS						
Línea base			Nota sobre la línea base			
Valor	315,994,782.00		Datos registrados al cierre de 2024 (real).			
Año	2024		La metodología se realizará con los datos obtenidos de los estados financieros auditados.			
Meta 2030			Nota sobre la meta 2030			
335,987,785.75			Establecer la meta al término de la Administración (2030) del indicador, con base en las proyecciones del tráfico de buques, movimiento de carga y pasajeros, 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
548,349,037.00	642,860,943.00	243,695,531.00	270,129,018.00	289,395,159.00	345,883,765.00	315,994,782.00
METAS.						
2025	2026	2027	2028	2029	2030	
289,009,248.00	293,960,275.62	305,146,453.74	315,005,886.88	325,222,168.45	335,987,785.75	



Gobierno de **México**



