



COMUNICACIONES

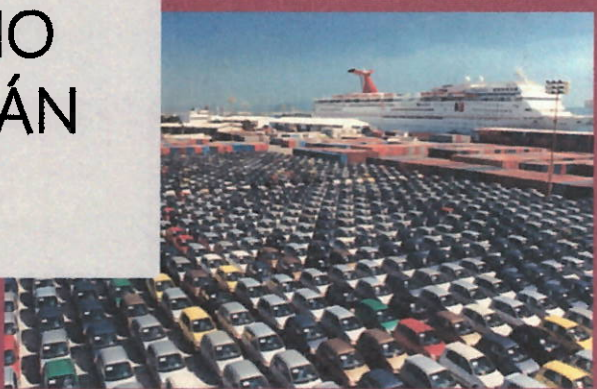
SECRETARÍA DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES



MAZATLÁN

COORDINACIÓN GENERAL
DE PUERTOS Y MARINA MERCANTE

PROGRAMA MAESTRO DE DESARROLLO PORTUARIO DEL PUERTO DE MAZATLÁN 2019-2024





PRESENTACION

El Plan Nacional de Desarrollo 2019 – 2024 (PND) establece como objetivos fundamentales del actual Gobierno Federal mejorar las condiciones de vida y el bienestar de los mexicanos mediante una profunda transformación de la vida política y económica del país.

En este sentido, el Programa de Trabajo de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT) 2019 señala que la Secretaría tiene la misión de contribuir al desarrollo regional y al bienestar social de la Nación mediante la construcción de una red intermodal de comunicaciones y transportes efectiva, sustentable y segura, así como el acceso universal a internet y la transformación digital del país, que mejore las condiciones de vida de la población, principalmente la de los menos favorecidos, así como la Seguridad Nacional.

El programa plantea como Objetivo 1 Desarrollar de manera transparente una red de comunicaciones y transportes accesible, segura, eficiente, sostenible, incluyente y moderna, con visión de desarrollo regional y de redes logísticas que conecten a la mayoría las personas de cualquier condición, facilite el traslado de bienes y servicios y contribuya a salvaguardar la seguridad nacional. Además, determina que se delinearán proyectos de modernización en todos los puertos del país.

El Programa Maestro de Desarrollo Portuario del Puerto de Mazatlán 2019 – 2024, contenido en este documento, tiene como propósito contribuir al logro de los objetivos planteados en el PND y en el Programa de Trabajo de la SCT para lo cual establece como misión del puerto Atender de manera confiable, eficiente, suficiente y sostenible, la demanda de infraestructura y servicios portuarios generada por las cadenas productivas, turísticas y comerciales de las regiones económicas que conforman su zona de influencia.

Para ello, la comunidad portuaria de Mazatlán canalizará recursos y coordinará sus esfuerzos a fin de impulsar el crecimiento de la actividad productiva y la creación de empleos en el puerto, facilitar el intercambio de bienes por vía marítima entre sus áreas de influencia y otras regiones económicas de México y el exterior, atraer inversiones, y dotar de un mayor sentido social a las actividades que realiza, particularmente en materia de transporte de personas y turismo, para crear nuevas opciones recreativas y de esparcimiento a la población.

El Director General de la API Mazatlán



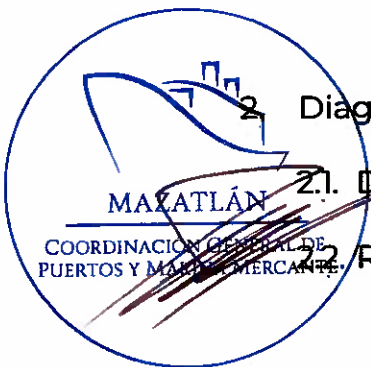
PROGRAMA MAESTRO DE DESARROLLO PORTUARIO DEL PUERTO DE MAZATLÁN 2019-2024

Contenido

1.	Recursos y competitividad del Puerto de Mazatlán.....	1
1.1.	Alcance legal del PMDP.....	2
1.2.	Instalaciones portuarias.....	4
1.3.	Comunidad portuaria.....	7
	Cesionarios.	
	Autoridades.	
	Prestadores de servicios.	
1.4.	Vocación del puerto, área de influencia y conectividad	13
2.	Diagnóstico y retos de desarrollo del Puerto de Mazatlán.....	25
2.1.	Diagnóstico de la competitividad del puerto.....	25
2.2.	Retos para el desarrollo del puerto.....	49
3.	Estrategia para el desarrollo portuario del Puerto de Mazatlán.....	57
3.1.	Visión y misión del Puerto del Puerto de Mazatlán	57
3.2.	Objetivo estratégico, estrategias y líneas de acción del puerto.....	58
3.3.	Metas e indicadores.....	58
3.4.	Zonificación maestra para el desarrollo portuario.....	63



SECRETARÍA DE COMUNICACIONES
Y TRANSPORTES
COORDINACIÓN GENERAL DE PUERTOS
Y MARINA MERCANTE
DIRECCIÓN GENERAL DE PUERTOS



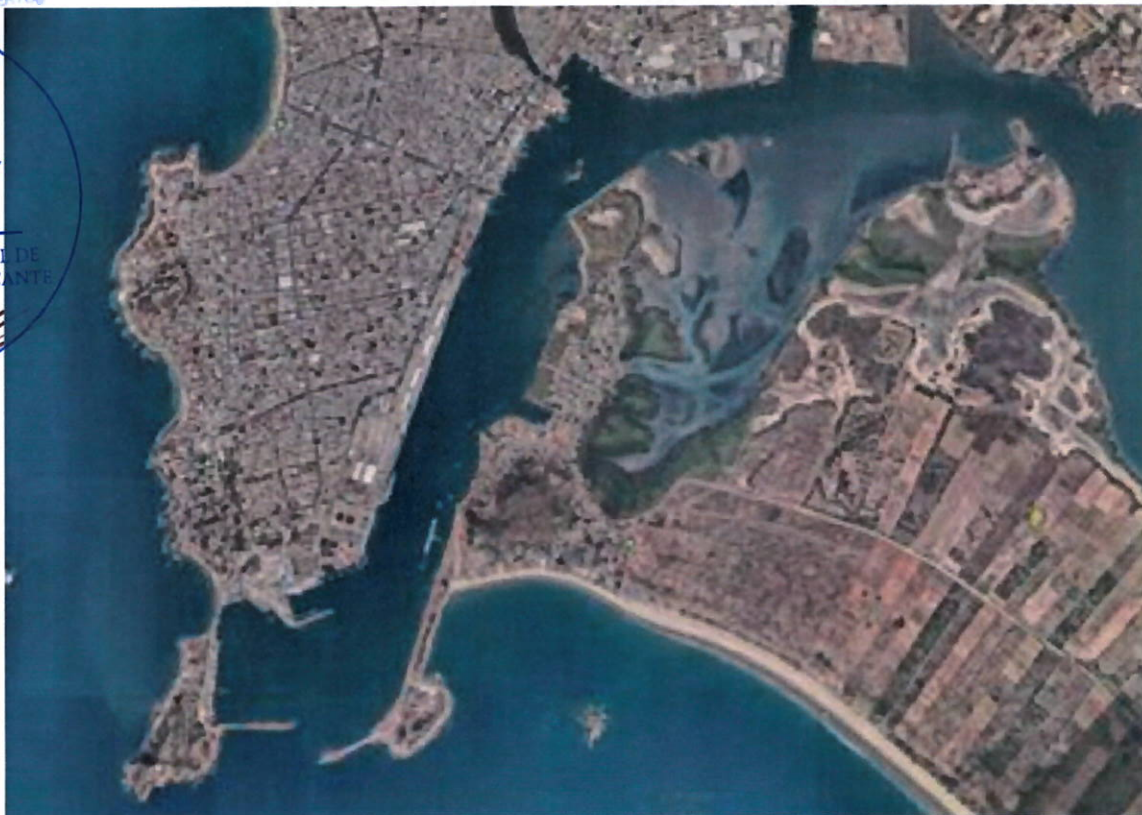
1. Recursos y competitividad del Puerto de Mazatlán

Para elevar los niveles de bienestar de los mexicanos, en condiciones de igualdad, justicia y libertad, México requiere una profunda transformación en lo económico, lo político y lo social. El Plan Nacional de Desarrollo 2019 – 2024 establece las estrategias y acciones orientadas a ello.

Con objeto de contribuir al logro de los objetivos de elevar el bienestar y la calidad de vida de la población y apoyar el crecimiento de la región económica que atiende el Puerto de Mazatlán, el presente Programa Maestro de Desarrollo Portuario del Puerto de Mazatlán 2019 - 2024 (PMDP) establece la planeación estratégica para que el puerto produzca una oferta eficiente y confiable de infraestructura y servicios portuarios, que faciliten el traslado de pasajeros y bienes en el territorio nacional y entre éste y el resto del mundo, favorezca la coordinación de la comunidad portuaria para el desarrollo del puerto, el incremento de la productividad, de sus operaciones y de la inversión, conforme a lo dispuesto en la Ley de Puertos y su Reglamento.

El presente capítulo contiene la descripción de las áreas e infraestructura de que dispone el puerto para el transporte de personas y el manejo de las mercancías que se transportan por él, a la fecha de elaboración de este programa.

Puerto de Mazatlán, municipio de Mazatlán, Sinaloa, México.



1.1. Alcance legal del PMDP

Conforme a la Ley, los contratos de cesión parcial de derechos y de prestación de servicios portuarios celebrados en el puerto, previstos en este PMDP, no confieren derechos de exclusividad, ni privilegios o condiciones especiales de explotación y se podrán otorgar, uno u otros, a favor de terceras personas para que exploten en igualdad de circunstancias, número y características técnicas, áreas o servicios idénticos o similares. Cualquier disposición o medida que incluya este PMDP contraria a los objetivos de desarrollo económico y social y a los principios de competencia, calidad y eficiencia que restrinja el desarrollo del puerto y/o que contravenga el interés público, se entenderá como no válida y no surtirá efectos.

Como establece el Título de Concesión otorgado por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT), a partir de noviembre del año 1994, el concesionario integral del Puerto de Mazatlán es la empresa paraestatal de la Administración Pública Federal, denominada Administración Portuaria Integral de Mazatlán S.A. de C.V. (API Mazatlán), la cual, en su calidad de concesionario integral, debe planear, programar y ejecutar las acciones necesarias para la promoción, operación y desarrollo del puerto; lograr su mayor eficiencia, competitividad y crecimiento; y elaborar el PMDP y someterlo a autorización de la SCT.

En un entorno participativo y de colaboración, a cada integrante de la comunidad portuaria de Mazatlán le corresponde en su ámbito de acción: contribuir al desarrollo del puerto y a lograr una mayor integración y competitividad en el tramo portuario de la cadena logística origen-destino de la carga; realizar y aportar sus esfuerzos e inversiones para la prestación eficiente de los servicios y el incremento de la productividad; impulsar actividades que agreguen valor a las mercancías movilizadas; facilitar el traslado seguro y eficiente de los pasajeros que se transportan por el puerto y apoyar el crecimiento de las actividades turístico-portuaria, pesquera e industrial que se realizan en el recinto portuario; contribuir al logro del objetivo estratégico, estrategias, líneas de acción y metas establecidas en este PMDP; y, dar cumplimiento a sus correspondientes contratos de cesión parcial de derechos o de prestación de servicios.

De acuerdo con lo establecido en la Ley de Puertos, la prospectiva adoptada en este programa corresponde a una visión de 20 años, como horizonte de planeación para la definición de objetivos, estrategias, líneas de acción y metas de desarrollo, con periodos de revisión cada cinco años. La vigencia del PMDP iniciará a partir de su autorización por la autoridad portuaria.

Este PMDP forma parte del Título de Concesión otorgado a API Mazatlán para la administración portuaria integral del puerto, por lo que, en cumplimiento de los artículos 41 de la Ley de Puertos y 39 de su Reglamento, identifica y justifica los destinos, usos y formas de operación de las áreas del puerto, e incluye: diagnóstico de la situación del puerto; su vinculación con la economía regional y nacional; la descripción de las áreas operativas; metas de construcción y modernización de infraestructura y de equipamiento; servicios



MARINA
SECRETARÍA DE MARINA



Programa Maestro de Desarrollo Portuario del Puerto de Mazatlán

portuarios y áreas en que se prestan; medidas y previsiones para garantizar la eficiente explotación y aprovechamiento de los espacios portuarios, su desarrollo, la conexión de los diferentes modos de transporte y para atender la demanda; así como, acciones de mantenimiento, metas de productividad e indicadores del aprovechamiento de los bienes concesionados.

El puerto se localiza en el litoral mexicano del Océano Pacífico, al sur del estado de Sinaloa. La demarcación territorial de este PMDP está definida sustenta en el *Título de Concesión*, de fecha 14 de noviembre de 1994, y el adendum a dicho *Título*, del 16 de julio de 1999; en el *Acuerdo mediante el cual se delimita y determina el recinto portuario del Puerto de Mazatlán*, de fecha 14 de octubre de 1994; así como en el *Acuerdo de modificación de la delimitación y determinación del recinto portuario del Puerto de Mazatlán* publicado en el Diario Oficial de la Federación el 27 de julio de 2023. Estos documentos dotan al puerto de las siguientes áreas:

Recinto portuario
del Puerto de Mazatlán

Área	Superficie (ha)
Tierra	140.38
Agua	901.01
Total	1,041.40

Las áreas concesionadas para el Puerto de Mazatlán se detallan en el siguiente *Plano del Recinto Portuario del Puerto de Mazatlán*.

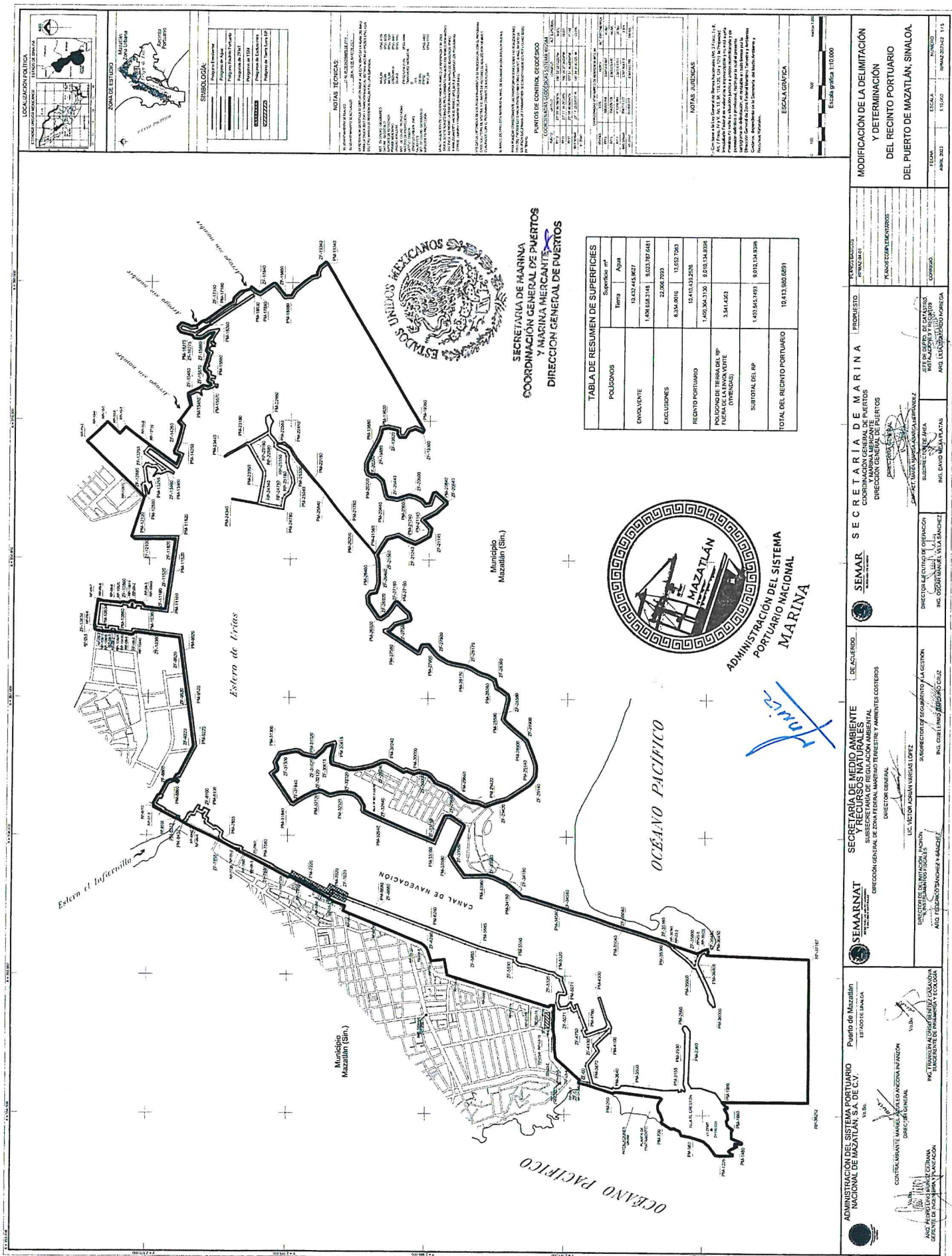
 **GOBIERNO DE MÉXICO** | **MARINA**
SECRETARÍA DE MARINA
DIRECCIÓN GENERAL DE PUERTOS
OF. 5255/23
11 DIC. 2023

AUTORIZADO
DIRECCIÓN DE DESARROLLO PORTUARIO


SECRETARÍA DE MARINA
COORDINACIÓN GENERAL DE PUERTOS
Y MARINA MERCANTE
DIRECCIÓN GENERAL DE PUERTOS



Fin



LOCALIZACIÓN Y ZONA DE ESTUDIO. NOTAS TÉCNICAS. NOTAS JURÍDICAS. ESCALA GRÁFICA. MODIFICACIÓN DE LA DELIMITACIÓN Y DETERMINACIÓN DEL RECINTO PORTUARIO DEL PUERTO DE MAZATLÁN, SINALOA.

1.2. Instalaciones portuarias

En el presente apartado se describen los principales elementos de infraestructura con que dispone el Puerto de Mazatlán, a la fecha de elaboración de este PMDP. En el Plano de Instalaciones Portuarias del Puerto de Mazatlán, incluido más adelante, se complementa la información que se presenta aquí de manera resumida.

Obras de protección

El Puerto de Mazatlán cuenta con las siguientes obras de protección, las cuales permiten la navegación segura de las embarcaciones, la seguridad de los pasajeros y de la carga, así como de las terminales e instalaciones:

Rompeolas El Crestón, de 729 m.

Rompeolas Chivos, de 1,716 m.

Rompeolas terminal de transbordadores, de 257 m.

Rompeolas este refugio pesquero, de 188 m.

Rompeolas oeste refugio pesquero, de 188 m.



Señalamiento marítimo

El Puerto de Mazatlán dispone de señalamiento marítimo adecuado para la seguridad en la navegación de las embarcaciones, el cual cumple con las normas internacionales para una marcación clara y sistemática de los canales y dársenas por donde efectúan su entrada, salida y navegación interna las embarcaciones mayores y menores que utilizan el puerto. El señalamiento está integrado por:

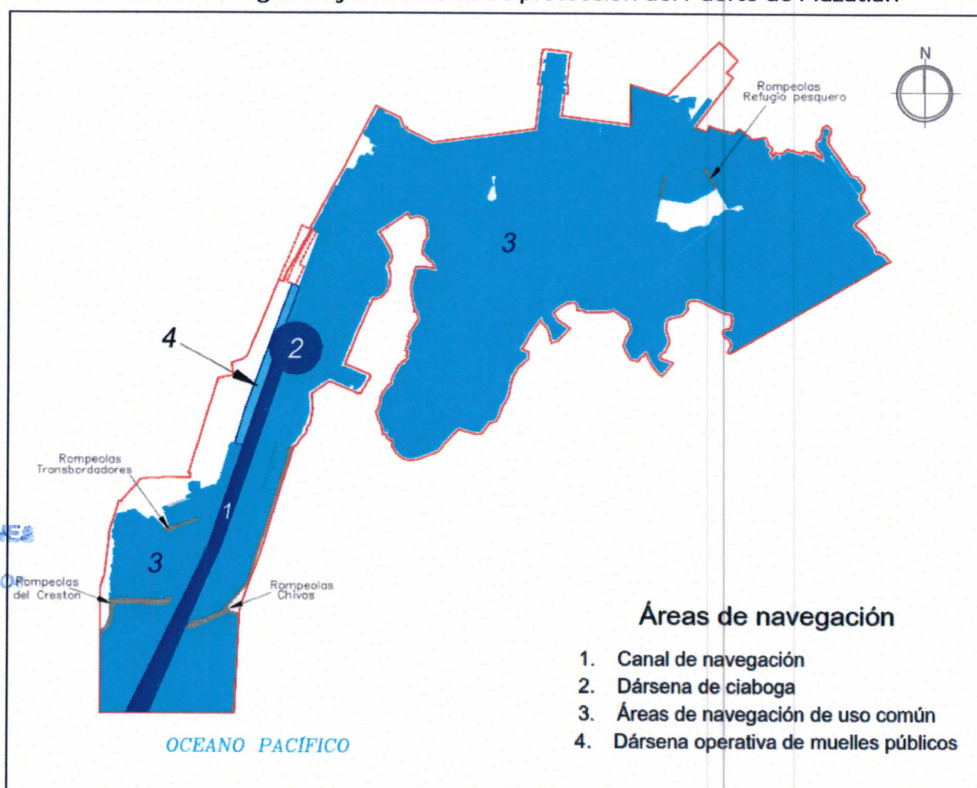
- Faro cerro El Crestón.
- 23 boyas al interior del canal de navegación.
- 6 balizas de enfilación.
- 9 balizas de ubicación.
- Boya de recalada.

El señalamiento marítimo cumple con la norma establecida por la *International Association of Lighthouse Authorities* (IALA), la cual estandariza las características del boyado que delimita canales de navegación y aguas adyacentes, así como lo establecido en el marco del Convenio SOLAS (1974) respecto a brindar ayudas a la navegación, en cumplimiento de los acuerdos de la Organización Marítima Internacional.

Áreas de agua

A la fecha de la elaboración de este PMDP, el canal de navegación y la dársena de ciaboga del Puerto de Mazatlán tienen un calado oficial de 12.24 m, en tanto que en la dársena de maniobras de transbordadores el calado oficial es de 10.5 m.

Áreas de navegación y estructuras de protección del Puerto de Mazatlán



Áreas de navegación

1. Canal de navegación
2. Dársena de ciaboga
3. Áreas de navegación de uso común
4. Dársena operativa de muelles públicos

Obras de atraque

El Puerto de Mazatlán cuenta con 8 posiciones de atraque para embarcaciones mayores y de transbordadores, con una longitud total de 2,278 m.

Vías férreas

Al interior de su recinto portuario, el Puerto de Mazatlán dispone de 5 km de vías férreas en áreas de uso común. La concesionaria Ferrocarril Mexicano, S.A. de C.V. (Ferromex) presta servicio en las vías de uso público del puerto.

Vialidades vehiculares

El recinto portuario de Mazatlán dispone de una red de vialidades vehiculares con una longitud de 3.5 km, que comunican a las terminales e instalaciones del puerto con el acceso principal.

Andadores peatonales

El puerto cuenta con 1,754 m de áreas asignadas a la circulación peatonal, mismas que se encuentran ubicadas en la instalación de carga general.

Además, al interior de la terminal de transbordadores se cuenta con 450 m de andadores peatonales.

Edificios

Las principales edificaciones y construcciones del Puerto de Mazatlán para las actividades objeto de la concesión portuaria son:

- Administración portuaria integral
- Terminal de transbordadores.
- Plaza para pasajeros de cruceros.
- Aduana marítima.
- Áreas de almacenamiento

Para el adecuado manejo de todo tipo de carga, el Puerto de Mazatlán dispone de áreas de almacenamiento, en patios y bodegas en número y extensión siguientes:

Áreas de almacenamiento

Para el adecuado manejo de todo tipo de carga, el Puerto de Mazatlán dispone de áreas de almacenamiento, en patios y bodegas en número y extensión siguientes:

Áreas de almacenamiento del Puerto de Mazatlán

Denominación	Cantidad	Superficie (m ²)
Patio	10	175,000.00
Almacén ¹	6	31,800.00
Total		206,800.00

¹ Capacidad total de almacenes: 100,000.00 m³

En el siguiente *Plano de Instalaciones Portuarias del Puerto de Mazatlán*, se detalla la delimitación actual de cada una de las áreas que ocupa la infraestructura portuaria y sus correspondientes tablas descriptivas.

1.3. Comunidad portuaria

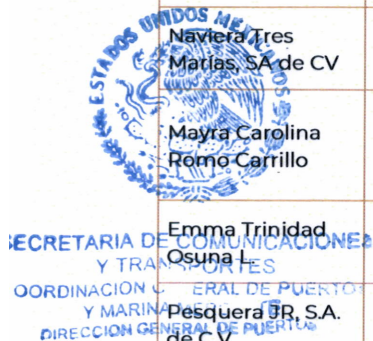
La comunidad portuaria del Puerto de Mazatlán se integra por cesionarios, autoridades, prestadores de servicios portuarios y prestadores de servicios conexos. Los integrantes de la comunidad portuaria, a la fecha de elaboración de este PMDP, se enlistan en las cuatro tablas siguientes.

Cesionarios del Puerto de Mazatlán

Cesionario	Clave de cesionario	Clave de zonificación	Número de registro	Vigencia del contrato	Objeto	Superficie cedida m ²	
						Agua	Tierra
Operadora Turística Tivi, SA de CV	C002	35PuE	APIMAZ01-002/95.M4.P2	20-oct-95 al 20-oct-25	Servicios a embarcaciones	64.59	879.61
Astilleros Marecsa, S. de R.L. de C.V.	C005	12PuE	APIMAZ01-005/96.M3	30-oct-1995 al 08-ene-2035	Construcción y reparación de embarcaciones	623.17	24,251.33
Ameriben, SA de CV	C007	9PuE	APIMAZ01-007/96.M1	23-jul-94 al 23-jul-22	Unidad frigorífica	-	9,260.72
GNC Hidrocarburos SA de C.V.	C009	6PuE	APIMAZ01-009/97.M4.P1	10-mar-1997 al 11-mar-2027	Combustibles y lubricantes a embarcaciones	27.25	3,618.24
Pesca Industrial Maros, SA de CV	C017	17PuS	APIMAZ01-017/98.M2.P1	5-ene-95 al 05-ene-25	Productos pesqueros	-	1,217.30
Inmobiliaria Pesca Activa, SA de CV	C021	17PuS	APIMAZ01-021/99.M2.P1	08-mar-99 al 18-may-27	Productos pesqueros	2,132.52	4,890.47
Organismo Descentralizado Pemex Logística	C030	7PaE	APIMAZ01-030/99	08-oct-99 al 08-oct-19 En proceso de registro	Terminal de petróleo y sus derivados	12,216.87	8,869.91
Universidad Nacional Autónoma de México	C035	3PaN	APIMAZ01-035/01.P1	15-mar-99 al 24-nov-23	Investigación científica	-	4,053.61
Europesca, SA de CV	C041	13PuN	APIMAZ01-041/02.M2	18-mar-02 al 18-mar-22	Productos pesqueros	377.901	894.129
Pesca Siglo XXI, SA de CV	C060	17PuS	APIMAZ01-060/03.P1	23-ene-03 al 31-dic-23	Productos marinos	123.53	976.36
Pescados Industrializados, SA de CV	C061	16PaS	APIMAZ01-061/03.M3	28-ene-03 al 01-ene-23	Terminal pesquera	-	5,792.30
Pesquera Danya, SA de CV	C068	15PuN	APIMAZ01-068/05.P1	12-jul-04 al 31-dic-23	Productos pesqueros	-	835.81
Organismo Descentralizado Pemex Logística	C069	7PaE	APIMAZ01-069/05.M1	18-oct-2004 al 15-ene-23	Terminal de combustóleo	-	29,408.97
Pescados Industrializados, SA de CV	C070	16PaS	APIMAZ01-070/05.M1	01-ene-05 al 01-ene-25	Terminal pesquera	-	3,510.00
Naviera Puerto Progreso, S.A. de C.V.	C071	11PaN	APIMAZ01-071/05.M1.P1	01-dic-2004 al 01-jul-2023	Servicios a embarcaciones pesqueras	-	1,195.78

Cesionarios del Puerto de Mazatlán (continua)

Cesionario	Clave de cesionario	Clave de zonificación	Número de registro	Vigencia del contrato	Objeto	Superficie cedida m ²	
						Agua	Tierra
Constructora y Reparadora de Buques, SA de CV	C121	2PaS	APIMAZ01-121/06.M5.P1	2-ene-06 al 9-feb-25	Construcción y reparación de embarcaciones	-	5,347.43
Pescados Industrializados, SA de CV	C125	16PaS	APIMAZ01-125/06	24-abr-06 al 24-abr-26	Terminal pesquera	-	2,253.71
Pesca Azteca, SA de CV	C126	18PaE	APIMAZ01-126/06. M4	21-sep-06 al 21-sep-26	Construcción y reparación de embarcaciones	-	7,065.39
Sport Vacation Acuaticos Dos Mares, SA de CV	C128	2PaS	APIMAZ01-128/07. M4.P2	16-abr-07 al 31-dic-20	Instalación de servicios turísticos y astillero	-	600.00
Arsenio Zatarain Zamudio	C158	3PaN	APIMAZ01-158/09.M1.P1	07-sep-09 al 31-dic-19	Instalación para paseos recreativos	-	574.00
Naviera Tres Marias, SA de CV	C159	3PaN	APIMAZ01-159/09.M2.P1	20-sep-09 al 31-dic-20	Atracadero de embarcaciones deportivas	-	1,527.28
Mayra Carolina Romo Carrillo	C162	15PuN	APIMAZ01-162/09.M2.P2	30-sep-09 al 31-dic-20	Servicio de trámites de embarcaciones pesqueras	-	29.31
Emma Trinidad Osuna L.	C165	17PuN	APIMAZ01-165/10	20-ene-10 al 20-ene-20	Servicios a embarcaciones pesqueras	-	404.00
Pesquera UR, S.A. de C.V.	C167	11PaN	APIMAZ01-167/10	02-mar-2010 al 15-feb-2020	Servicio a embarcaciones pesqueras	-	1,785.54
Congeladora Unión, SA de CV	C173	11PaN	APIMAZ01-173/10	31-may-10 al 31-may-20	Servicio a embarcaciones pesqueras	-	1,544.62
Operadora Marítima del Pacífico, SA de CV	C174	11PaN	APIMAZ01-174/10. M1	31-may-10 al 31-may-20	Servicio a embarcaciones pesqueras	-	480.00
Fomento Urbano de Mazatlán, SA de CV	C176	11PaN	APIMAZ01-176/10	31-may-10 al 31-may-20	Servicio a embarcaciones pesqueras	-	480.00
Fideicomiso de Formación y Capacitación para el Personal de la Marina Mercante Nacional (FIDENA)	C186	3PaN	APIMAZ01-186/10	30-oct-10 al 30-oct-20	Actividades de aprendizaje y prácticas	-	668.68



Cesionarios del Puerto de Mazatlán (continua)

Cesionario	Clave de cesionario	Clave de zonificación	Número de registro	Vigencia del contrato	Objeto	Superficie cedida m ²	
						Agua	Tierra
Terminal Marítima Mazatlán, SA de CV	C188	8PuS	APIMAZ01-188/12	16-abr-12 al 09-nov-32	Terminal de usos múltiples	13,500.00	152,616.27
Velia Orietta Ninomiya Ozono	C197	10PuS	APIMAZ01-197/13.M1.P1	19-mar-13 al 31-dic-19	Venta de artesanías	-	16.34
Flota Faro, SA de CV	C199	3PaN	APIMAZ01-199/13	9-abr-13 al 9-abr-23	Atracadero para servicio recreativo	-	1,571.44
Carlos Miguel Salazar Vargas	C200	3PaN	APIMAZ01-200/13	9-abr-13 al 9-abr-23	Atracadero para servicio recreativo	-	1,626.00
Oscar Valdez Navarro	C208	3PaN	APIMAZ01-208/13	12-jul-13 al 12-jul-23	Atracadero para servicio recreativo	-	447.18
Carlos Alberto Zamudio Balcázar	C209	10PuS	APIMAZ01-209/13.M1	6-sep-13 al 6-sep-23	Venta de artesanía	-	38.7625
Marivel Chavarin Chavarin	C210	10PuS	APIMAZ01-210/13	6-sep-13 al 6-sep-23	Ropa de playa y artesanías	-	7.2287
Miriam Dominga Iturralde García	C213	10PuS	APIMAZ01-213/14	31-ene-14 al 31-dic-20	Venta de joyería de plata, artesanías y medicina	-	4.02
Miriam Dominga Iturralde García	C214	10PuS	APIMAZ01-214/14	31-ene-14 al 31-dic-20	Venta de joyería de plata, artesanías y medicina	-	9.02
Miriam Dominga Iturralde García	C215	10PuS	APIMAZ01-215/14	31-en-14 al 31-dic-20	Venta de joyería de plata, artesanías y medicina	-	9.86
Ángel Alberto Ureña Enciso	C229	10PuS	APIMAZ01-229/15	28-may-15 al 31-dic-19	Venta de ropa y artesanías	-	4.00
Ruth García Galindo	C231	10PuS	APIMAZ01-231/15	26-jun-15 al 31-dic-19	Venta de artesanías, artículos de piel, y souvenirs	-	7.24
ADAMANT Corporation, SA de CV	C232	10PuS	APIMAZ01-232/15	7-sep-15 al 31-dic-19	Servicio de devolución de impuestos	-	1.00
Servicios Azteca, SA de CV	C234	19PaE	APIMAZ01-234/16	22-ene-16 al 22-ene-26	Terminal para combustibles y lubricantes a embarcaciones	-	1,620.02
Servicios Navales de Mazatlán, SA de CV	C235	20PaE	APIMAZ01-235/16	22-ene-16 al 22-ene-26	Construcción y reparación de embarcaciones	-	5,646.53
Servicios Navales de Mazatlán, SA de CV	C236	20PaE	APIMAZ01-236/16	29-ene-16 al 29-ene-26	Construcción y reparación de embarcaciones	-	1,322.98



SECRETARÍA DE COM.
Y TRANSPORTE
COORDINACIÓN GENERAL
Y MARINA MERCANTIL
DIRECCIÓN GENERAL DE PUERTOS



Cesionarios del Puerto de Mazatlán (continua)

Cesionario	Clave de cesionario	Clave de zonificación	Número de registro	Vigencia del contrato	Objeto	Superficie cedida m ²	
						Agua	Tierra
Ricardo González Castro	C238	2PaS	APIMAZ01-238/16	13-abr-16 al 31-dic-20	Servicio de paseos de transporte marítimo de pasajeros para recorridos turísticos y similares y prestar las maniobras para la transferencia de bienes o mercancías, proporcionar el servicio de atraque, almacenamiento y reparación de todo tipo de embarcaciones.	-	528.18
Operadora Pacific Palace, SA de CV	C240	10PuS	APIMAZ01-240/17	10-oct-16 al 31-dic-21	Venta de desarrollos inmobiliarios y tiempos compartidos	-	10.96
Operadora Pacific Palace, SA de CV	C241	10PuS	APIMAZ01-241/17	10-oct-16 al 31-dic-21	Venta de desarrollos inmobiliarios y tiempos compartidos	-	1.93
Jesús Arellano Ibarra	C242	10PuS	APIMAZ01-242/17	7-feb-17 al 31-dic-22	Farmacia	-	10.96
Fernando Zenteno Quintero	C243	10PuS	APIMAZ01-243/17	2-feb-17 al 31-dic-22	Venta de bebidas de coco	-	4.80
Fernando Zenteno Quintero	C244	10PuS	APIMAZ01-244/17	2-feb-17 al 31-dic-22	Venta de alimentos y bebidas	-	13.70
Tropical Tours Mazatlán, SA de CV	C245	10PuS	APIMAZ01-245/17	2-may-17 al 31-dic-20	Oficina de servicios	-	20.04
Thelma Selenia Sánchez Navarro	C246	10PuS	APIMAZ01-246/17	9-may-17 al 31-dic-22	Venta de ropa y souvenirs	-	13.10
Gianco, SA de CV	C247	10PuS	APIMAZ01-247/17	26-jun-17 al 31-dic-20	Oficina de servicios	-	16.88

Nota: al momento de elaboración del PMDP, existen contratos de cesión parcial de derechos que están en proceso de renovación o registro ante la autoridad.

Autoridades e instituciones del Puerto de Mazatlán

Autoridad	Clave de zonificación	Actividades y servicios
Administración Portuaria Integral de Mazatlán, SA de CV	26PuE 28PuE	Planear, programar y ejecutar las acciones necesarias para la promoción, operación y desarrollo del puerto, a fin de lograr la mayor eficiencia y competitividad portuaria.
Capitanía de Puerto	*	Autorizar el arribo y despacho de embarcaciones, vigilar que la navegación, atraque, servicios de pilotaje y remolque se realice con seguridad; supervisión de las vías navegables reúnan condiciones de seguridad, profundidad, señalamiento marítimo; y ayudas a la navegación verificar que se respeten las normas aplicables en materia de seguridad en la navegación y la vida humana en el mar, prevención de la contaminación marina, con facultades para solicitar los certificados de las embarcaciones.
Aduana Marítima de Mazatlán	27PuE	Vigilancia y custodia de las mercancías de comercio exterior dentro del recinto fiscal, así como autorizar la internación de dichas mercancías al territorio nacional a través del despacho aduanal. Lo anterior con facultades para vigilar e inspeccionar las mercancías, su debida clasificación arancelaria en los pedimentos y el cumplimiento de las obligaciones fiscales.
Sanidad Internacional	*	Plática libre abordaje; revisión del estado de salud de la tripulación; verificar el estado de salud de las personas.
Secretaría de Agricultura, Ganadería, Desarrollo Rural, Pesca y Alimentación	*	Llevar a cabo la verificación e inspección fitozoosanitaria de la carga de importación refrigerada; verificación, toma de muestras y expedición de certificados de las embarcaciones de granel agrícola; permisos y verificaciones para la fumigación; verificación y certificación de cargas de origen animal y vegetal contenerizada; emitir órdenes de cuarentena precautoria e inspección de productos.
Servicio Nacional de Sanidad, Inocuidad y Calidad Alimentaria	29PuE	Inspección física de productos y expedición de certificados sanitarios para asegurar la calidad e inocuidad de animales, vegetales y sus productos.
Procuraduría Federal de Protección al Ambiente	*	Realizar acciones de inspección, verificación y vigilancia para garantizar la protección de los recursos naturales.
Unidad de Protección Portuaria	25PuE	Tiene como función realizar las actividades de vigilancia, inspección y control en funciones de policía marítima, a fin de ejercer la autoridad en materia de protección marítima y portuaria.
Secretaría de Marina	30PaE	La Armada de México es una institución militar nacional cuya misión es emplear el poder naval de la Federación para la defensa exterior y coadyuvar en la seguridad interior del país, en los términos que establece la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, las leyes que de ella derivan y los tratados internacionales.

* Se ubican fuera del recinto portuario.

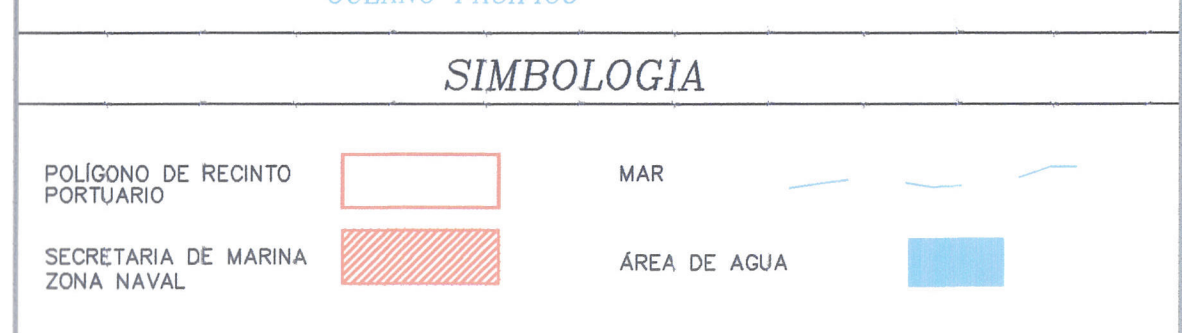
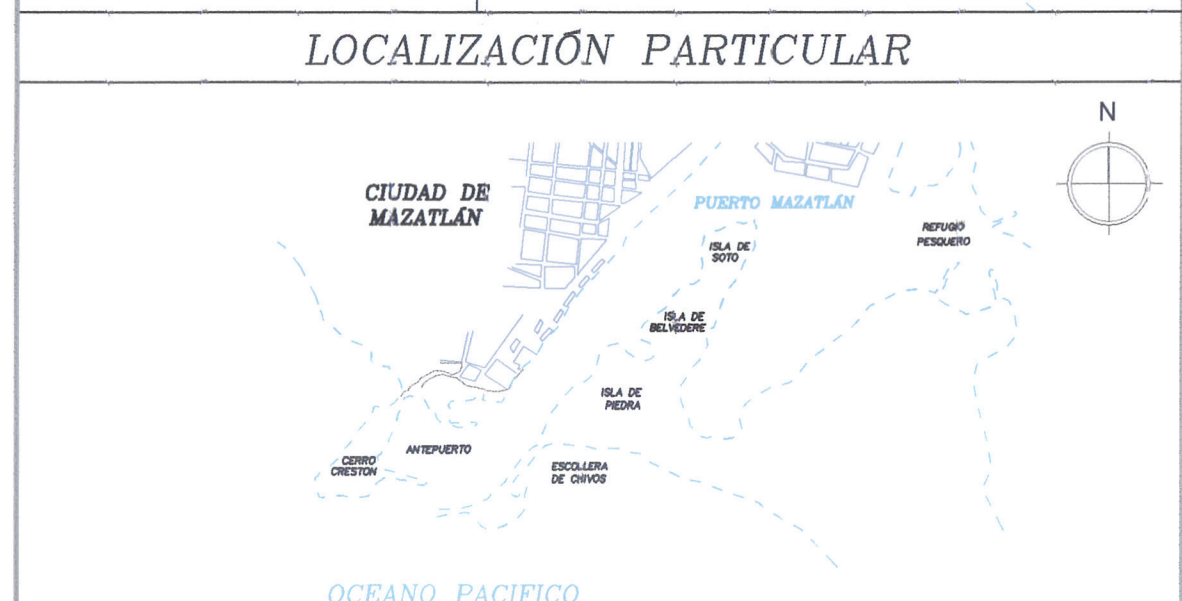
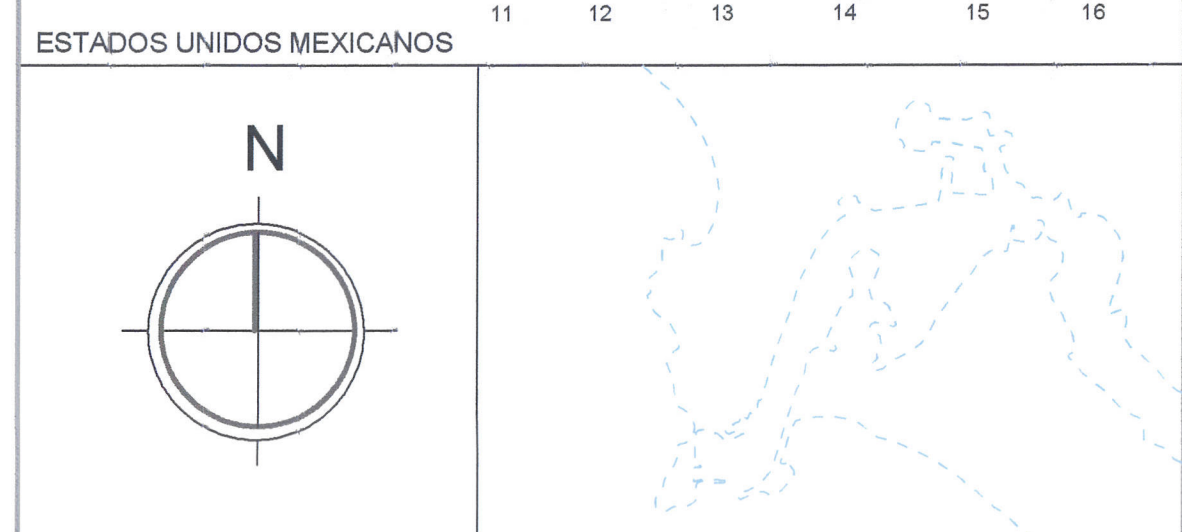
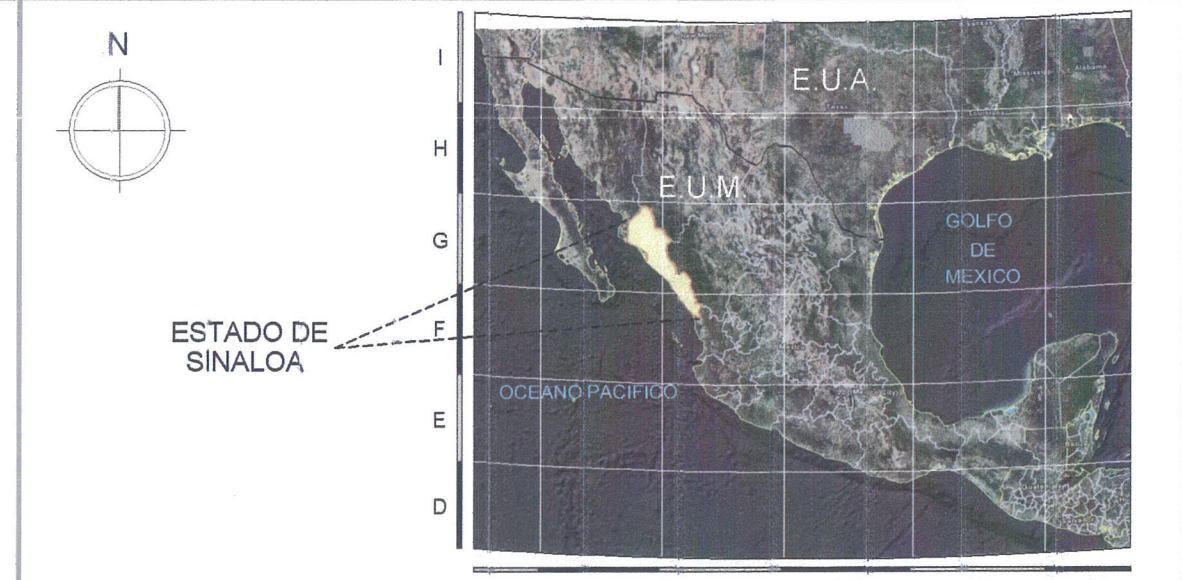
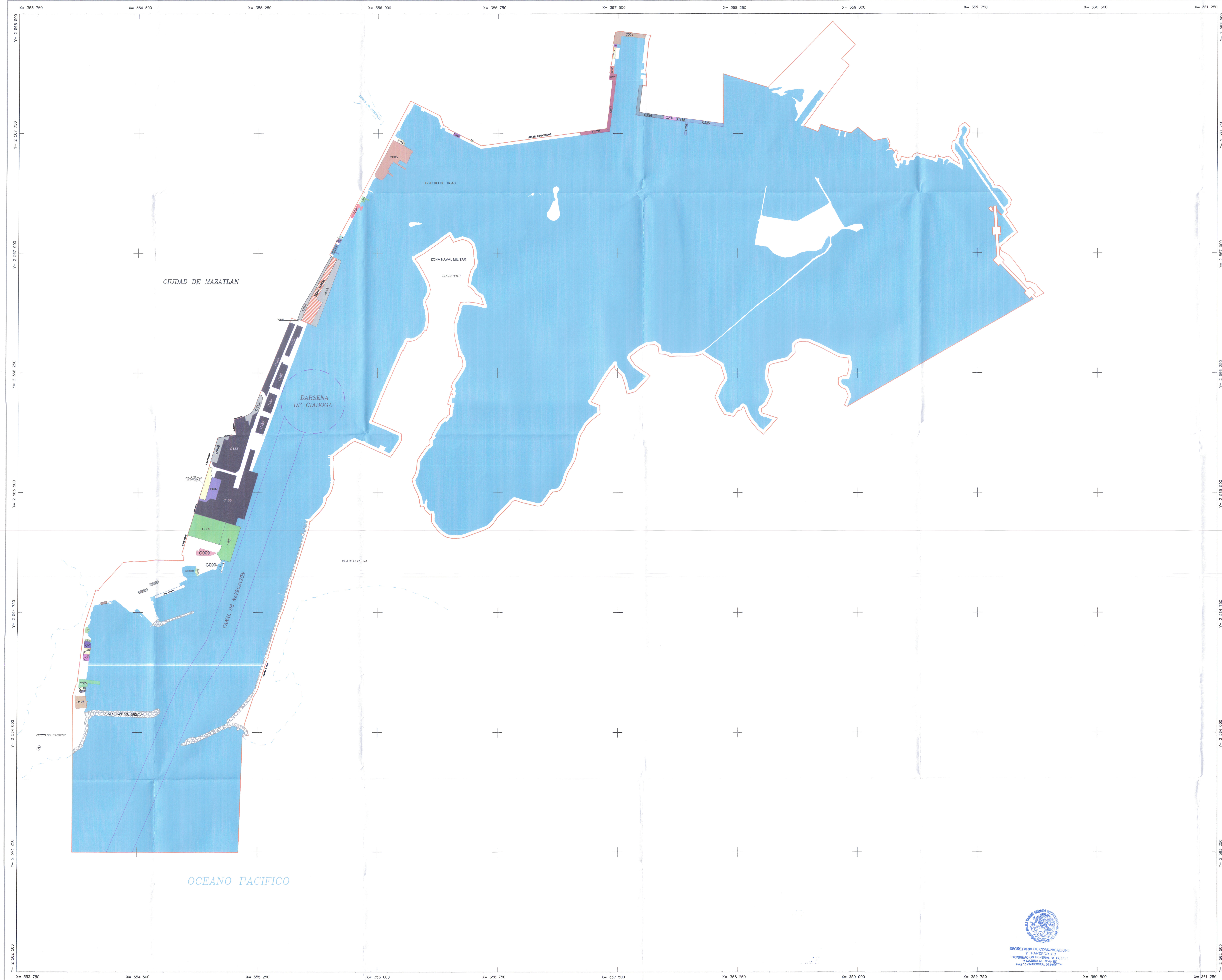
Prestadores de servicios portuarios del Puerto de Mazatlán

Prestador	Servicio portuario	Número de registro	Vigencia del contrato	Área donde presta el servicio
Compañía Marítima del Pacífico, SA de CV	Remolque	APIMAZ02-103/00.M2.P2	03-ago-24	Recinto portuario
Servicios Marítimos del Puerto de Mazatlán, SA de CV	Lanchaje	APIMAZ02-211/13	31-dic-23	
Abastecedora de Combustible del Pacífico, SA de CV	Suministro de combustible	APIMAZ02-213/14.M1P1	1-ene-22	
Vipez de Mazatlán, SA de CV	Reparaciones a flote	APIMAZ02-216/14	31-dic-20	
Ingeniería Naval del Pacífico, SA de CV	Reparaciones a flote	APIMAZ02-238/16	31-dic-19	
Servicios Azteca, SA de CV	Suministro de combustible y lubricantes	APIMAZ02-239/16	31-dic-20	
Electrónica y Comunicaciones Marina, SA de CV	Mantenimiento, reparación e instalación de equipo electrónico marino a embarcaciones	APIMAZ02-245/17	31-dic-20	
Sonia Astorga Cañedo	Reparación y mantenimiento a los sistemas eléctricos	APIMAZ02-247/17	31-dic-20	
Transportes Tiny, SA de CV	Suministro de combustible	APIMAZ02-248/17	31-dic-20	
Restauración de Motores Marinos e Industriales, SA de CV	Reparación y mantenimiento de motores marinos	APIMAZ02-250/17	31-dic-20	Recinto portuario
Alberto Quinones Arisqueta	Recolección de aceites	APIMAZ02-251/17	31-dic-20	

Prestadores de servicios portuarios del Puerto de Mazatlán

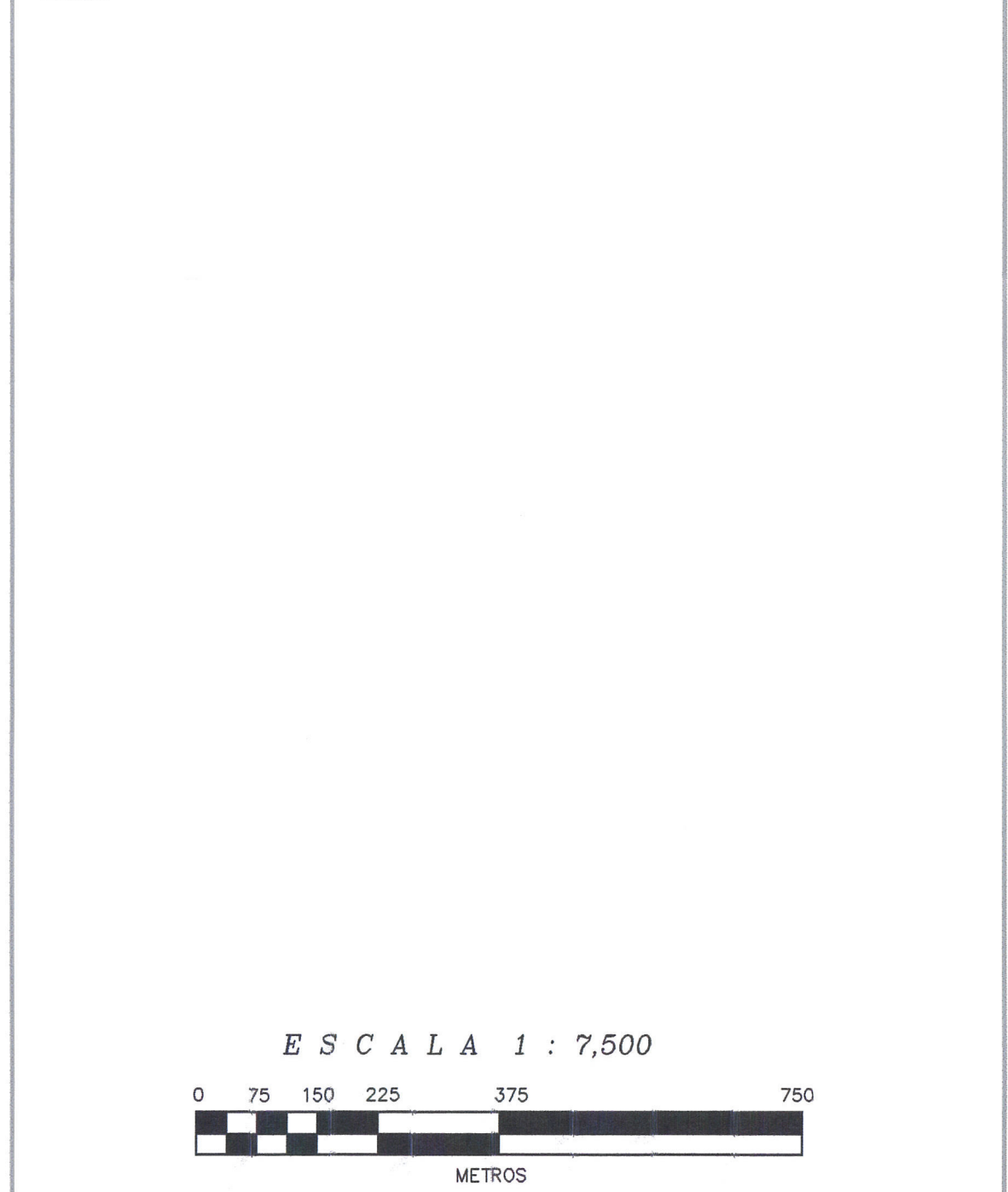
Prestador	Servicio conexo	Vigencia del contrato	Área donde presta el servicio
Asociación de Choferes, Guías de Turistas Rafael Buelna de Mazatlán, AC	Promoción de tours	05-dic-14 a 31-dic-20	Recinto portuario
Duncan y Cossio, SA de CV	Venta de equipos de seguridad a embarcaciones	04-mar-13 a 31-dic-23	
Publicport, SA de CV	Publicidad y promoción	10-ene-10 a 31-dic-22	
Alejandro González Gaxiola	Venta de souvenirs	30-sep-16 a 31-dic-22	
Transglobal SOS México, S de RL de CV	Consolidación, desconsolidación y reexpedición de mercancía de comercio exterior	24-abr-17 a 31-dic-20	
María Rita Zúñiga López	Renta de grúa para carga pesquera	26-may-17 a 31-dic-20	
Cargo Control, SA de CV	Fumigación	26-jun-17 a 31-dic-20	

En el siguiente *Plano de Cesionarios del Puerto de Mazatlán*, se describe la delimitación actual de cada una de las zonas portuarias asignadas a los cesionarios, autoridades e instituciones.

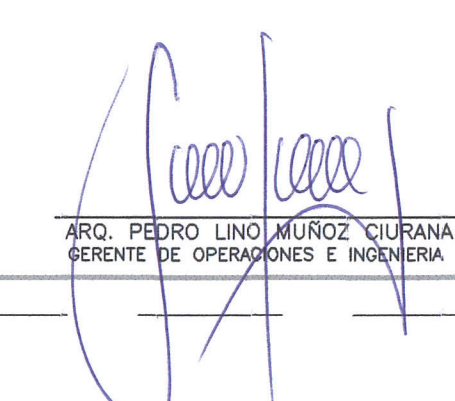
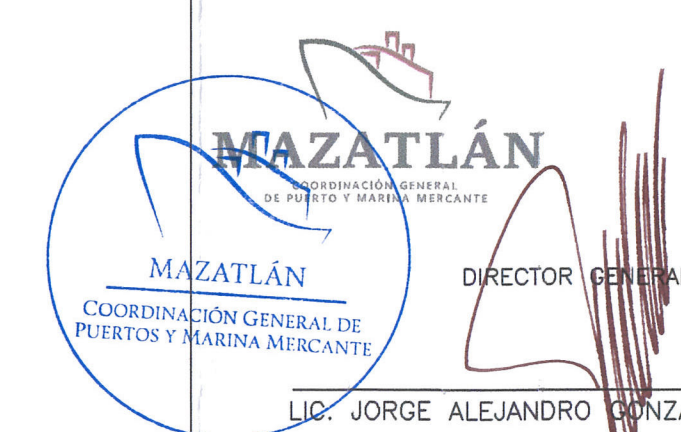


CESIONARIOS	
C002	OPERADORA TURISTICA TIV, SA DE CV
C003	ASTILLEROS MARECSA, S DE RL DE CV
C007	AMERBEN, SA DE CV
C008	ONC HORSCHBURGS, SA DE CV
C017	PESCA INDUSTRIAL MARECSA, SA DE CV
C021	PAQUILLARIA PESCA ACTIVA, SA DE CV
C030	ORGANISMO DESCENTRALIZADO PEMEX LOGISTICA
C035	UNIVERSIDAD NACIONAL AUTONOMA DE MEXICO
C041	EUROPECSA, SA DE CV
C060	PESCA SIGLO XXI, SA DE CV
C061	PESCADOS INDUSTRIALIZADOS, SA DE CV
C068	PESQUERA DANYA, SA DE CV
C069	ORGANISMO DESCENTRALIZADO PEMEX LOGISTICA
C078	PESCADOS INDUSTRIALIZADOS, SA DE CV
C071	NAVERA PUERTO PROGRESO, SA DE CV
C121	CONSTRUCTORA Y REPARADORA DE BUQUES, SA DE CV
C125	PESCADOS INDUSTRIALIZADOS, SA DE CV
C126	PESCA AZTECA, SA DE CV
C128	SPORT VACATION AGUATICS DOS MARES, SA DE CV
C158	ARSENIO ZATARAIN ZAMUDIO
C159	NAVERA TRES MARIAS, SA DE CV
C166	MAYRA CAROLINA ROMO CARRILLO
C165	EMMA TRINIDAD OSUNA L.
C167	PESQUERA JR, SA DE CV
C173	CONGELADORA UNION, SA DE CV
C174	OPERADORA MARITIMA DEL PACIFICO, SA DE CV
C176	FOMENTO URBANO DE MAZATLÁN, SA DE CV
C188	FOTOCOMUNICACION Y CAPACITACION PARA EL PERSONAL DE LA MARINA MERCANTE
C189	TERMINAL MARITIMA DE MAZATLÁN, SA DE CV
C199	FLOTA FARO, SA DE CV
C200	CARLOS MIGUEL SALAZAR VARGAS
C205	OSCAR VALDEZ NAVARRO
C234	SERVICIOS AZTECA, SA DE CV
C235	SERVICIOS NAVALES DE MAZATLÁN, SA DE CV
C236	SERVICIOS NAVALES DE MAZATLÁN, SA DE CV
C238	RICARDO GONZALEZ CASTRO
C239	CESIONARIOS DE LA PLAZA PARA PASAJEROS DE CRUCEROS

AUTORIDADES E INSTITUCIONES DEL PUERTO DE MAZATLÁN	
25PUE	UNIDAD NAVAL DE PROTECCION PORTUARIA
26PUE	ADMINISTRACION PORTUARIA INTEGRAL DE MAZATLÁN, SA DE CV
27PUE	ADUANA MARITIMA DE MAZATLÁN
28PUE	SERVICIO NACIONAL DE SANIDAD, INOCUIDAD Y CALIDAD AGROALIMENTARIA
29PUE	SECRETARIA DE MARINA



ADMINISTRACION PORTUARIA INTEGRAL
PUERTO DE MAZATLÁN, S.A. DE C.V.



PLANOS BASICOS	
N° RPMAZ-94-01	
PLANOS COMPLEMENTARIOS	
GENERO PROYECTO	
APROBADO	REVISADO
APROBADO	REVISADO

CESIONARIOS DEL PUERTO DE MAZATLÁN	
PROGRAMA MAESTRO DE DESARROLLO PORTUARIO	2019 - 2024
PUERTO DE MAZATLÁN, SINALOA	
FECHA	OCTUBRE 2019
PLAN DE OPERACIONES DEL PUERTO DE MAZATLÁN	
AUTORIZADO	

1.4. Vocación del puerto, área de influencia y conectividad

El Puerto de Mazatlán tiene vocación comercial, turística, pesquera e industrial. El puerto es una plataforma portuaria estratégica en el norte de México que atiende: el comercio exterior y de cabotaje del estado de Sinaloa, incluyendo sus industrias de pesca y astilleros, y el almacenamiento y distribución de combustibles petroleros para el parque vehicular e industrias de la región; el abastecimiento de mercancías, insumos y transporte de pasajeros al estado peninsular de Baja California Sur; el intercambio comercial internacional de los sectores agropecuario, automotriz y manufacturero del norte, occidente y del valle central de México; y, el turismo de cruceros y náutico.

La infraestructura y servicios del puerto de Mazatlán están dedicados a las siguientes líneas de actividad y negocios:


- **Petróleo y derivados:** es la línea de negocio con mayor movimiento de carga en el Puerto de Mazatlán, que en el año 2018 movilizó 2.4 millones de toneladas, volumen que representa el 50.7% del total de la carga operada en el puerto. Los principales productos manejados son gasolinas, diésel y cope, los cuales son distribuidos a diversas zonas del estado de Sinaloa y a la planta termoeléctrica cercana al puerto; se trasladan principalmente vía cabotaje desde el Puerto de Salina Cruz, en Oaxaca, y en los últimos años se complementan con importaciones de Estados Unidos o de países de Asia.
- **Carga general:** es la segunda línea de negocio en importancia en el Puerto de Mazatlán. En el año 2018 se movizaron 1.9 millones de toneladas, que representaron el 39.2% del total de carga transportada por el puerto. Esta carga se integra por: bienes de consumo e insumos con origen o destino en el Puerto de La Paz, en Baja California Sur; chatarra proveniente del Puerto de Ensenada, Baja California, con destino al estado de Guanajuato; maquinaria, rollos de lámina y alimentos procesados de exportación con origen en Nuevo León; madera de importación proveniente de Chile con destino a Durango; carga generada por la industria pesquera de Mazatlán; y, vehículos de importación y exportación.
- **Transbordadores:** (en estadísticas forma parte de la carga general) en el puerto tiene su base la ruta regular de cabotaje Mazatlán-La Paz-Mazatlán, con carga general Ro y transporte de pasajeros en viajes por motivos laborales, de turismo, comercio, negocios u otras razones.
- **Pesca:** esta actividad (estadísticamente forma parte de la carga general) destaca en los ámbitos económico y social por los volúmenes y valor de la captura que se realiza frente a las costas del estado de Sinaloa hasta la región denominada "Océano Pacífico Oriental", así como por la industria empacadora colindante al recinto portuario. El destino de los productos pesqueros es el consumo local y nacional y la exportación a Sudamérica y España. El Puerto de Mazatlán alberga a una de las mayores flotas de embarcaciones pesqueras del litoral mexicano del Océano Pacífico, con alrededor de 360 embarcaciones camaroneras y 25 embarcaciones atuneras.




SECRETARÍA DE COMUNICACIONES
Y TRANSPORTES
COORDINACIÓN GENERAL DE PUERTOS
Y MARINA MEXICANA
DIRECCIÓN GENERAL DE PUERTOS



- Vehículos: (registrada estadísticamente como parte de la carga general) integrada por: exportación con destino a la costa este de Estados Unidos y Sudamérica, proveniente de la armadora de la ciudad de Hermosillo, en Sonora; e importación de Japón, con destino al estado de Aguascalientes y Valle de México, desde donde también se exporta a Asia, Estados Unidos y Sudamérica.
- Contenedores: en el año 2018 el Puerto de Mazatlán movilizó 48,189 TEUs, con un peso de 479.3 mil toneladas, lo que representó el 10.1% de la carga total. En esta línea de actividad se maneja principalmente: rollos de lámina de acero, componentes automotrices, neumáticos y herramientas, provenientes de China, Corea y Japón con destino a Sinaloa y Valle de México; madera importada de Chile con destino a Durango; garbanzo, frijol, algodón y otros productos agrícolas, provenientes de Sonora y Sinaloa para exportación a Argelia y España; harina de pescado proveniente de Sinaloa y Sonora con destino a Corea, Taiwán, Vietnam, Canadá, Centroamérica y Chile.

 Cruceros: durante el año 2018, el Puerto de Mazatlán recibió 90 buques de crucero con 258,713 pasajeros; el puerto forma parte de la ruta de la Riviera Mexicana, la cual tiene su origen en los puertos de Los Angeles y de Long Beach, en California, Estados Unidos, y escala en los puertos mexicanos de Los Cabos, Mazatlán y Puerto Vallarta.

 Astilleros: en el Puerto de Mazatlán operan siete astilleros, que construyen buques y proporcionan servicios de mantenimiento y reparación de embarcaciones mayores y menores.

- Turismo de cabotaje: consiste en la operación de embarcaciones menores que realizan recorridos marítimos de cabotaje partiendo del recinto portuario de Mazatlán hacia diferentes zonas aledañas, los cuales se complementan con actividades turísticas, recreativas y deportivas, para cruceristas, otros turistas nacionales y extranjeros y población en general.

Conforme al análisis de mercado realizado para la elaboración del PMDP, de acuerdo con los orígenes y destinos de las cargas que por él se transportan, el hinterland o área de influencia del Puerto de Mazatlán se integra por cinco mercados relevantes:

- Mercado local: comprende la ciudad de Mazatlán, la ciudad capital Culiacán y municipios colindantes, en el estado de Sinaloa.
- Mercado de cabotaje: comprende los movimientos marítimos entre el Puerto de Mazatlán y los puertos de Ensenada y Guerrero Negro, en Baja California, el Puerto de La Paz, en Baja California Sur, y el Puerto de Salina Cruz, en Oaxaca.
- Mercado del norte: incluye los estados de Sonora, Durango y Nuevo León.
- Mercado del occidente: integrado por los estados de Jalisco, Nayarit, Aguascalientes y Guanajuato.
- Valle de México: comprende el Estado de México y la Ciudad de México.

Principales estados mexicanos con movimiento de carga en el Puerto de Mazatlán,
Por línea de negocio, acumulado 2014-2018 (miles de toneladas)

Estados	Carga total	General (incluye autos)	Contenerizada	Granel agrícola	Petróleo y derivados
Sinaloa	8,176.0	653.5	951.1	20.0	6,551.5
Baja California Sur	5,289.0	5,287.8	1.2	-	-
Oaxaca	4,058.8	-	27.2	-	4,031.6
Ciudad de México	569.8	345.9	223.9	-	-
Guanajuato	679.5	678.6	0.9	-	-
Sonora	437.7	136.0	301.7	-	-
Estado de México	347.2	283.4	63.8	-	-
Durango	288.8	-	288.8	-	-
Baja California	172.7	168.6	4.1	-	-
Aguascalientes	225.3	224.6	0.7	-	-
Jalisco	183.4	30.4	153.0	-	-
Nuevo León	39.2	-	39.2	-	-
Morelos	92.3	92.3	-	-	-
Nayarit	25.6	-	25.6	-	-
Otros	117.3	112.1	5.2	-	-
Total	20,702.7	8,013.1	2,086.4	20.0	10,583.1



SECRETARÍA DE COMUNICACIONES
Y TRANSPORTES
COORDINACIÓN GENERAL DE PUERTOS
Y MARINA MERC.
DIRECCIÓN GENERAL DE PUERTOS

Cabotaje

46.0%

Baja California, Baja
California Sur y Oaxaca

Mercado local

39.5%

Sinaloa

Occidente

5.4%

Jalisco, Nayarit, Guanajuato y
Aguascalientes

Norte

3.7%

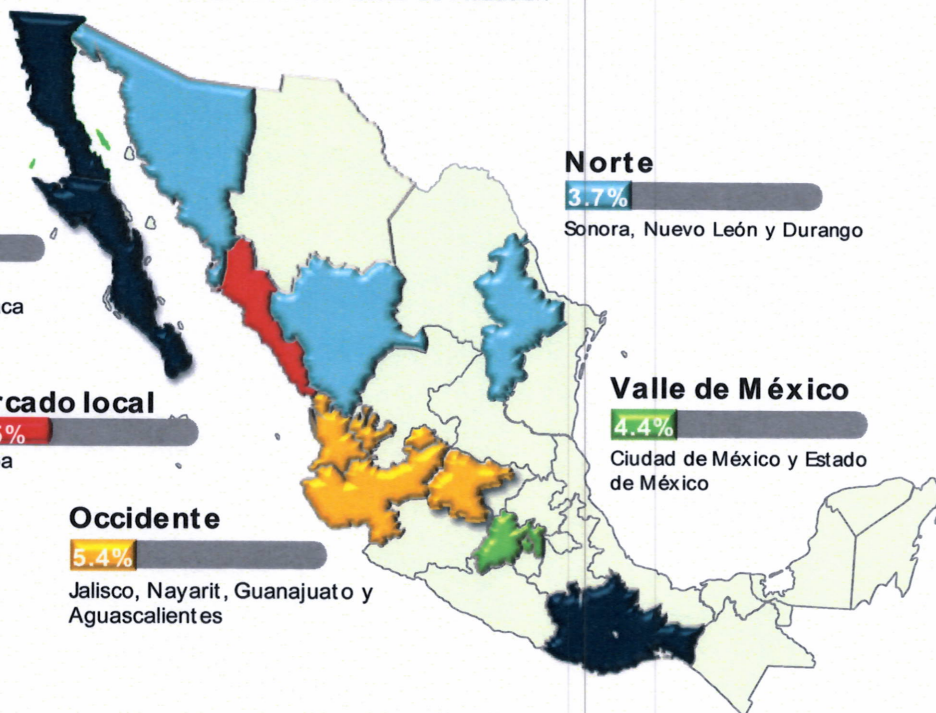
Sonora, Nuevo León y Durango

Valle de México

4.4%

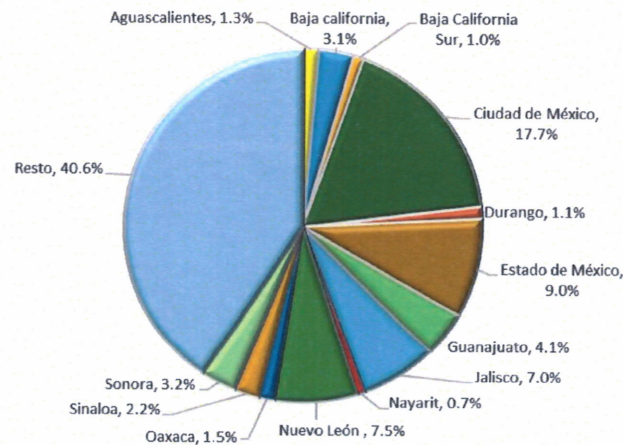
Ciudad de México y Estado
de México

Hinterland del Puerto de Mazatlán



Conforme al análisis de mercado del puerto realizado por la API de Mazatlán, los estados con mayor movimiento de carga que integran la zona de influencia del Puerto de Mazatlán se caracterizan por tener perspectivas positivas de crecimiento a largo plazo. Estas entidades representan el 59.4% del producto interno bruto de México.

Participación estatal en el PIB en la zona de influencia del Puerto de Mazatlán, 2018
(porcentaje)



En el mercado relevante local, el Puerto de Mazatlán atiende a los sectores agropecuario, pesquero, industrial y comercial de Sinaloa. Incluye movimientos de carga general y contenerizada con origen y destino en Mazatlán y Culiacán, en Sinaloa, principalmente, los cuales comprenden productos como garbanzo, café, maquinaria, rollos de lámina y alimentos procesados de exportación, combustibles petroleros y madera de importación, así como carga generada por las actividades pesqueras que se realizan frente a las costas de Sinaloa. Este mercado representa el 39.5% del total de carga que manejó el Puerto de Mazatlán durante el año 2018.

En este mercado se desarrollan también actividades de turismo, ya que Mazatlán es uno de los centros turísticos más relevantes de México y uno de los principales destinos de cruceros. El Puerto de Mazatlán forma parte de la ruta de la Riviera Mexicana, la cual atiende cruceros y pasajeros que parten de los puertos de Los Angeles y Long Beach, en California, Estados Unidos; en esta ruta participan también como puertos de escala Los Cabos y Puerto Vallarta. Los pasajeros provienen principalmente de los estados de la zona oeste de los Estados Unidos, y en menor medida de Canadá y de países de Europa.

El mercado local incluye el movimiento de turismo de cabotaje, con embarcaciones menores para cruceristas y otros turistas extranjeros y nacionales, que realizan recorridos marítimos cortos que parten del Puerto de Mazatlán hacia diferentes zonas cercanas al puerto, con actividades turísticas, recreativas y deportivas.

Otra actividad portuaria en el mercado relevante local es el servicio de transporte de pasajeros por motivos laborales, educativos o recreativos, de la Isla de la Piedra a la ciudad de Mazatlán y viceversa, el cual se proporciona cotidianamente en los denominados pasos de lancha, atravesando el canal de navegación del Puerto de Mazatlán, con embarque/desembarque en las riberas oeste y este del recinto portuario.

El mercado local incluye la operación de los astilleros que existen en el Puerto de Mazatlán y que tienen capacidad para construir, reparar y dar mantenimiento a prácticamente todo tipo de embarcaciones, particularmente a los barcos camaroneros y atuneros que operan

en el puerto; la capacidad técnica de los principales astilleros les permite participar en licitaciones públicas internacionales para la construcción de embarcaciones.

El mercado de cabotaje. El cual representa el 46.0% de la carga total, abarca los combustibles petroleros provenientes del Puerto de Salina Cruz, en Oaxaca, los movimientos de bienes de consumo e insumos destinados, vía transbordadores, al puerto de La Paz, en Baja California Sur, y los embarques de sal proveniente de Guerrero Negro, en Baja California, así como los de chatarra proveniente del Puerto de Ensenada con destino al estado de Guanajuato. Un rubro destacado en este mercado es el relativo al transporte de pasajeros vía transbordador, servicio que permite el traslado de la población entre esa entidad y la parte continental de la República Mexicana, además del turismo de viajeros provenientes de los estados del norte de México hacia los destinos turísticos de La Paz y Los Cabos, en Baja California Sur.

El mercado del norte, incluye los estados mexicanos de: Durango como destino de madera de importación; Nuevo León, como entidad de origen y destino de carga general, compuesta por madera, carga contenerizada con fertilizantes, refacciones, maquinaria y equipo, entre otros productos; Sonora, como origen y destino de flujos de carga en contenedores que comprenden productos como garbanzo, frijol, algodón y, en los últimos tres años, vehículos de exportación provenientes de la armadora automotriz ubicada en la ciudad de Hermosillo. El mercado del norte representa 3.7% del total de carga que se transporta por el Puerto de Mazatlán.

El mercado de occidente comprende los estados de Jalisco, Nayarit, Guanajuato y Aguascalientes, ubicados en una de las regiones económicas más importantes de México, tanto por sus sectores agropecuario e industrial, como por el comercio, turismo y otros servicios. Este mercado integra los flujos de carga de vehículos hacia la ciudad de Aguascalientes; acero con destino a Celaya, Guanajuato; carga en contenedores con productos como fertilizantes, madera, refacciones y productos agropecuarios con origen o destino en el estado de Jalisco, entre los que destaca la pulpa de mango, carga de exportación utilizada en la producción industrial de alimentos y bebidas; y flujos de carga contenerizada de exportación producidos en Nayarit, con alimentos procesados derivados del mango, principalmente. Este mercado participa con 5.4% del total de toneladas transportadas por el Puerto de Mazatlán.

El mercado del Valle de México aportó, en 2018, el 4.4% de la carga total del puerto, e incluye al Estado de México y a la Ciudad de México. Comprende movimientos de carga general y de contenedores de importación, con la operación de rollos de acero, automóviles, maquinaria, herramienta, fertilizantes, plásticos, textiles, alimentos procesados y otras manufacturas. Este mercado incorpora la importación y exportación de autos ensamblados en las plantas armadoras localizadas en la región. El mercado del Valle de México se articula a través del servicio ferroviario Puerto de Mazatlán-Tepic-Guadalajara-Celaya-Querétaro-Ciudad de México. En este mercado, el puerto es de fundamental importancia para la cadena logística de la industria automotriz y de otras industrias manufactureras que generan carga general, por la conexión intermodal con que cuenta el puerto con esa zona.

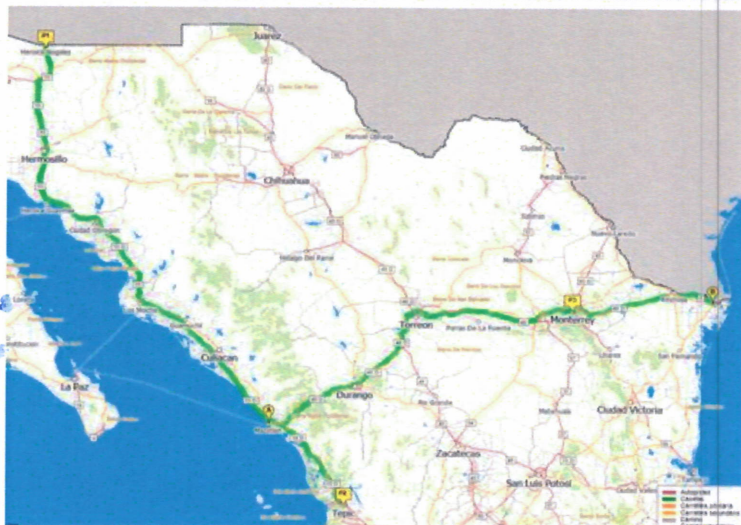
En materia de conectividad terrestre, en su mercado local, el Puerto de Mazatlán está comunicado por carretera y ferrocarril con las ciudades principales del estado de Sinaloa. La autopista Mazatlán-Durango es una carretera tipo ET, que permite la circulación de *fulles*, vehículos de doble remolque, en sus pesos y dimensiones máximas; la carretera que lo vincula hacia el norte y hacia el sur del estado de Sinaloa, comprende tramos tipo ET y A4, por las que pueden transitar camiones en arreglo *full*.

El Puerto de Mazatlán se enlaza con su mercado del norte a través de tres rutas, dependiendo la zona en que se ubique el origen o destino de la carga. Hacia el noroeste de México, el estado de Sonora en particular, el Puerto de Mazatlán se comunica a través de la carretera Mazatlán-Nogales, que comprende tramos tipo ET y A4, en los que pueden transitar vehículos con doble remolque, con sus pesos y dimensiones máximas. Al noreste, el puerto se enlaza mediante la autopista Mazatlán-Durango, y desde este punto se comunica con las carreteras que lo conectan con Monterrey, en Nuevo León, Nuevo Laredo y Reynosa, en Tamaulipas, con tramos tipo ET y A4, en los que pueden transitar vehículos en configuración *full*; esta ruta conecta el denominado Corredor Económico Interoceánico del Norte, que enlaza al Puerto de Mazatlán, en el Océano Pacífico, con los puertos de Matamoros, Altamira y Tampico, en el Golfo de México. Hacia el sur, el Puerto de Mazatlán se enlaza por la autopista Mazatlán-Tepic, que es una carretera tipo ET.

Enlaces carreteros del Puerto de Mazatlán con sus mercados relevantes local y del norte



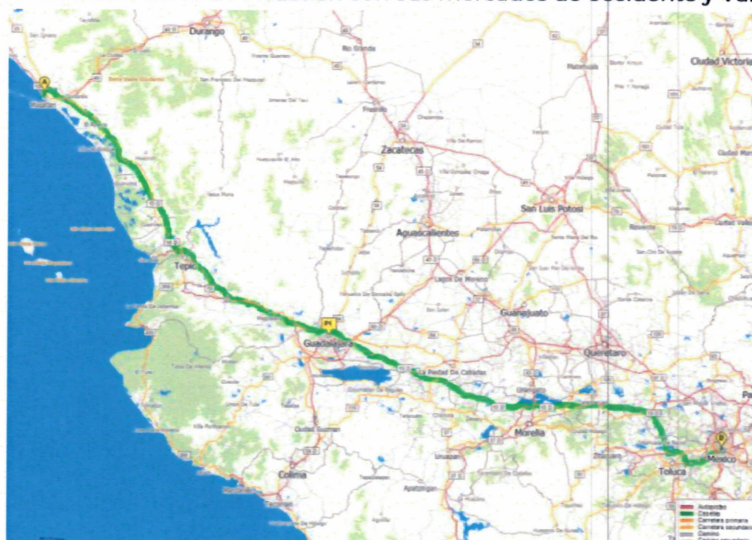
SECRETARÍA DE COMUNICACIONES
Y TRANSPORTES
COORDINACIÓN GENERAL DE PUERTOS
Y MARINA MERCANTE
DIRECCIÓN GENERAL DE PUERTOS



A su mercado del occidente, el Puerto de Mazatlán se conecta a través de la autopista Mazatlán-Tepic-Guadalajara-Ciudad de México, la cual permite la circulación de camiones en configuración tipo *full*.

Con el mercado del Valle de México, el puerto se conecta a través de dos rutas: vía la autopista Mazatlán-Tepic-Guadalajara-Ciudad de México o mediante la autopista Mazatlán-Durango, que se enlaza en este último estado con la red nacional de carreteras. En ambas rutas es posible la circulación de camiones en configuración tipo *full*.

Enlaces carreteros del Puerto de Mazatlán con sus mercados de occidente y Valle de México



Las distancias por carretera del Puerto de Mazatlán hacia las principales ciudades de las regiones económicas que atiende se muestran en la siguiente tabla.

Distancias por carretera a las principales ciudades de los mercados del Puerto de Mazatlán (kilómetros)

Ciudad	Mazatlán	Topolobampo	Manzanillo
Culiacán, Sinaloa	219	243	976
Hermosillo, Sonora	885	505	1,189
Durango, Durango	247	673	958
Monterrey, Nuevo León	836	1,262	1,140
Tepic, Nayarit	268	694	494
Guadalajara, Jalisco	476	862	1,230
Guanajuato, Guanajuato	755	1,181	1,509
Tlalnepantla, Estado de México	937	1,363	814
Ciudad de México	1,012	1,438	836



Por vía ferroviaria, el Puerto de Mazatlán se conecta con sus mercados local, norte, occidente y Valle de México, a través de la ruta Nogales-Mazatlán-Guadalajara-Ciudad de México, operada por la empresa concesionaria Ferromex, la cual tiene acceso directo al puerto. En su tramo Guadalajara-Guaymas, la vía férrea es de media capacidad al permitir el tránsito de trenes de 80 equipos ferroviarios de largo, con un total de 10,000 toneladas; el tramo Guaymas-Nogales es de alta capacidad, ya que pueden transitar trenes con 120 equipos ferroviarios de largo y hasta 16,000 toneladas de carga. Por vía ferroviaria se operan cargas como automóviles, chatarra, contenedores, láminas y varillas de acero, entre otros productos, que se transportan por el puerto para su exportación o hacia el mercado nacional.

Rutas ferroviarias de los mercados principales del Puerto de Mazatlán



Distancias por ferrocarril a las principales ciudades de los mercados del Puerto de Mazatlán
(kilómetros)

Ciudad	Mazatlán	Topolobampo	Manzanillo
Culiacán, Sinaloa	225	505	1,142
Hermosillo, Sonora	918	534	1,835
Monterrey, Nuevo León	1,593	1,501	732
Tepic, Nayarit	535	815	382
Guadalajara, Jalisco	638	1,083	349
Cortázar o Silao, Guanajuato ¹	898	1,390	633
Lechería o Tlalnepantla, Estado de México ²	1,179	1,693	976
Ciudad de México	1,195	1,699	963

¹Mazatlán y Topolobampo a Cortázar y Manzanillo a Silao. ²Topolobampo a Tlalnepantla.

Los principales países de origen o destino de la carga atendida por el Puerto de Mazatlán en el exterior, es decir, su *foreland*, son Estados Unidos, Japón, China, Chile y Perú.

Por lo que se refiere a los destinos de la carga comercial en el exterior durante el año 2018, destacó la participación de Chile con 15.9% del movimiento total de la carga de exportación, le siguieron Perú con 15.6%, Estados Unidos con 10.6, China con 8.4%, Guatemala, con 6.5% y Argelia con 5.8%. Durante el año 2018 el principal flujo de mercancías desde el exterior provino de Estados Unidos, que participó con el 81.1%; le siguieron Japón con 9.2%, Chile con 2.7% y China con 2.2%.

**Destinos de la carga de comercio exterior
del Puerto de Mazatlán, 2018**

País	Toneladas	Participación %
Chile	84,721	15.9
Perú	83,033	15.6
Estados Unidos	56,321	10.6
China	44,948	8.4
España	40,407	7.6
Guatemala	34,580	6.5
Argelia	30,815	5.8
Turquía	27,367	5.1
Otros países	130,856	24.5
Total	533,048	100.0

**Orígenes de la carga de comercio exterior del
Puerto de Mazatlán, 2018**

País	Toneladas	Participación %
Estados Unidos	1,978,049	81.1
Japón	224,924	9.2
Chile	66,571	2.7
China	53,071	2.2
Brasil	8,962	0.4
Corea del Sur	7,729	0.3
Vietnam	7,647	0.3
India	5,927	0.2
Otros	88,527	3.6
Total	2,441,407	100.0

Principales orígenes/destinos y productos, por línea de negocios, del Puerto de Mazatlán, 2018

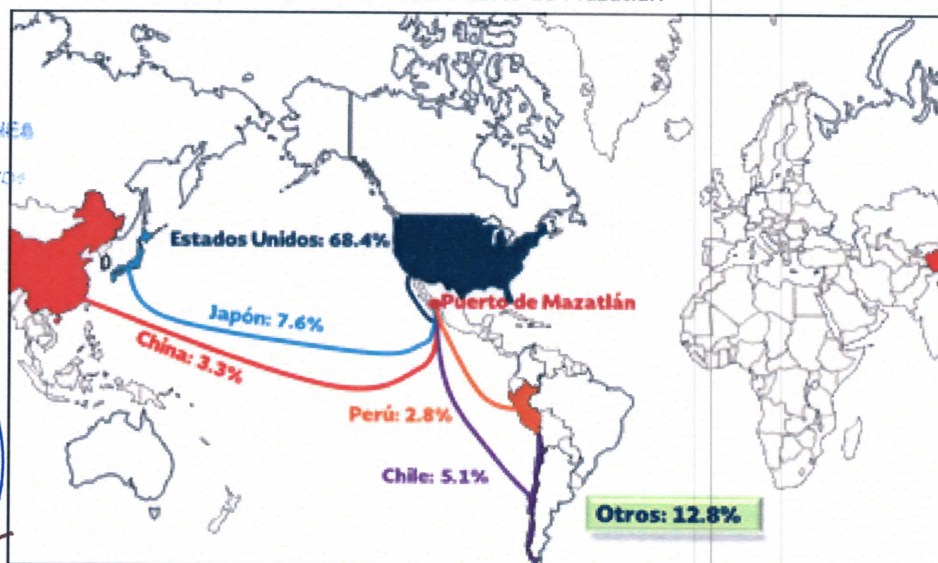
Línea de negocio	Origen/destino del flujo comercial	Principales productos
Carga general	Chile, Perú, China, Guatemala, Estados Unidos, Japón / Sinaloa, Baja California Sur, Baja California, Oaxaca, Guanajuato, Sonora.	Vehículos, rollos de lámina, acero, productos alimenticios, chatarra, sal, mercancía general.
Contenedores	Chile, China, Estados Unidos, España, China, Argelia, Turquía, / Sinaloa, Sonora, Ciudad de México, Durango, Jalisco	Fertilizantes (urea, amoníaco, fosfatos), madera, garbanzo, azulejos, rollo de lámina, aceites y lubricantes, pescados y mariscos, papel, puré de mango, carne, componentes automotrices.
Petróleo y derivados	Estados Unidos / Sinaloa, Oaxaca	Gasolina magna, diésel, gas y combustóleo.



SECRETARÍA DE COMUNICACIONES
Y TRANSPORTES
COORDINACIÓN GENERAL DE PUERTOS
Y MARINA MERCANTE
DIRECCIÓN GENERAL DE PUERTOS



Foreland del Puerto de Mazatlán



En sus mercados en el exterior, el puerto se conecta con puertos de Asia, Europa y América, a través de líneas navieras de servicio regular para transporte de carga general y contenedores, y con transporte tipo chárter para la operación de petróleo y derivados.

Principales líneas navieras en el Puerto de Mazatlán para carga general (transbordador) contenerizada y petróleo y derivados, 2018

Carga general en transbordador	Contenerizada	Petróleo y derivados
<ul style="list-style-type: none"> • Baja Ferries • Transportación Marítima de California 	<ul style="list-style-type: none"> • Baltnautic Shipmanagement Ltd. • Danaos Shipping Co. Ltd • Hapag Lloyd • Mediterranean Shipping Company • NYK Shipmanagement Ltd 	<ul style="list-style-type: none"> • Administradora De Naves Humboldt • Anglo Ardmore Ship Management Limited • Anglo Eastern Ship Management Pvt. Ltd • Beta Navigation Limited • Bp Shipping Limited • Cape Brasilia Navigation Co. Ltd. • Capital Ship Management Corp • Claus-Peter Offen. • Clean Products Tanker Alliance • Columbia Shipmanagement • Consolidated Marine Management Inc. • Cpo Tankerschiffreederei • Diamond Anglo Ship • Diamond S Management Llc • Eastern Pacific Shipping • Eletson Corporation Piraeus Hellas • Enterprises Shipping & Trading S.A. • Execitive Ship Management Pte • Fleet Management Ltd, • Glenda International • G-Marine Service Co., Ltd • Grace Management SA • Hafnia Management A/S • Imabari Shipbuilding Co Ltd • International Tanker Management Limited • Ishima Pte Ltd • Koch Shipping Inc • Navios Tankers Mangement • Norient Product Pool • Nyk Ship Management Pte. Ltd. • Oman Ship Management Co.Saoc • Optimum Ship Services Ltd • Parakou Shipmanagement Pte. Ltd • Pemex • Pmi Norteamerica • Pos Maritime Rx. S.A. • Sauos Ste.4mship Compa\Y • Scorpio Commercial Management Sam • Seaworld Management & Trading Inc. • Shell International Trading & Shipping Co. Ltd • Ships Surveys And Service • Socatra / Intershipping • Synergy Maritime Private Limited • Thome Ship Management Pte Ltd. • Tmm Division Maritima S.A. De C.V. • Torm A/S • V.Ships Uk Ltd • Valles Steamship Ltd • Vessel Co3 K/S • Waterfront Shipping Company Limited / • Westfal-Larsen Managment As • World Tankers Management Pte Ltd • Zenith Gemi Isletmeciligi A.S.



SECRETARÍA DE COMUNICACIONES
Y TRANSPORTES
COORDINACIÓN GENERAL DE PUERTOS
Y MARINA MERCANTE
DIRECCIÓN GENERAL DE PUERTOS



**Principales líneas navieras en el Puerto de Mazatlán para carga general
(acero y otros productos, automóviles y pesca), 2018**

Carga general		
Acero y otros productos	Automóviles	Pesca
<ul style="list-style-type: none"> • Administración y Logística Match Personnel SAPI de C.V. • Agencia Corporativa del Pacífico • Anglo Eastern Ship Management • Columbia Shipmanagement • Daeron Logistic Hk Co Limited • Far East Transport Co. Ltd. • Grindrod Ship Mgmt • Humboldt Shipmanagement • Irvington Navigation Inc • Island View Shipping • Ism Ship Management Pte Ltd • K. Iwama • Kawasaki Kisen Kaisha Ltd • Kline Shipping Co Inc Lt • Naviera Y Pesquera Del Pacífico, S.A. de C.V. • Navieros Y Consignaciones S.A. De C.V. • New Century Overseas Management, Inc. • Nitta Kisen Kaisha • Nyk Bulk & Projects • Pacifi Basin Shipping (Hk)Ltd • Sekihyo Line (Panama), S.A. • Shen Zhen Shun Xin Yuan Shipping Co Ltd • Shunzan Kaiun Co., Ltd. • Smitz Marine & Engineering Corporation • Splosna Plovba Ltd • The China Navigation Co. Pte. Ltd. • Toko Kaiun Kaisha Ltd • Toyo Shipping Line Co., Ltd • Trans World Shipping Management • Ts Maritime Corporation • Western Pacific Fisheries, Inc. 	<ul style="list-style-type: none"> • ASM Maritime B.V. • Cido Sgipping • Doriko Co Ltd • Eastern Pacific Shipping Pte. Ltd. • Eusu Shipmanagment Co Ltd • Ficantieri Cantieri Navalia Italiani • Fleet Ship Management Pte. Ltd. • Heavyoung Maritime Services Co., Ltd • Hoegh Wallem Ship Management Pte, Ltd • Hyundai Glovis Co Ltd • Kansai Steamship Co. Ltd • Mitsui O.S.K. Lines Ltd • Miyoshi Shipyard Co Ltd • Mol Ship Management (Singapore) Pte Ltd • New Asian Shipping Company Limited • Nissan Car Carrier • Nyk Ship Management Pte. Ltd • Shoei Kisen Kaisha Ltd • Siem Car Carrier As • Sugahara Kisen Co., Ltd. • Taiyo Nippon Kisen Co., Ltd. • Toyo Shipping Line Co., Ltd. • Wallen Shipmanagement Ltd • World Marine Co Ltd • Zodiac Maritime Limited 	<ul style="list-style-type: none"> • Administración y Logística Match Personnel Sapi de C.V. • Agencia Marítima Yamilay • Agropesca del Fuerte, S.A. de C.V. • Atuneros Unidos de California S.A de C.V • Atunes y Sardinas de Mexico S.A. de C.V. • Cape Breton Fisshing LP • Cape Ferrat Fishing LP • Comextun, S.A. de C.V. • Friesland Fishing Company, LI C • Hersea, S.A. de C.V. • Hong Kong (Liaoyu Group) Company Limited • Kitanihon Zosen K.K. Hachinohe • Pesca Azteca • Pesca Industrial Atunera de Altura S.A. de C.V. • Pescas Profesionales, S.A. de C.V. • Pesquera Mazcu I, S.A. de C.V. • Productos Pesqueros de Altura Del Pacífico, S.A. de C.V. • Sein Shipping Co. Ltd. • Servicios Náuticos Mundiales S.A. de C.V.

Principales líneas navieras para cruceros en el Puerto de Mazatlán, 2018

Cruceros	
<ul style="list-style-type: none"> • Azamara • Carnival • Crystal • Disney • Holland America 	<ul style="list-style-type: none"> • Norwegian • Princess • Seven Seas • Silver Sea • V Ships Leisure

Tanto en el movimiento de carga como en el de pasajeros de crucero, el Puerto de Mazatlán desempeña un papel relevante dentro del Sistema Portuario del Océano Pacífico, así como por su participación fundamental en el desarrollo de la actividad pesquera y de astilleros. Por el Puerto de Mazatlán se transporta el 14.5% de carga general movilizada por el litoral mexicano del Océano Pacífico, incluyendo vehículos, el 1.4% de carga contenerizada y el 9.4%

del petróleo y derivados; el Puerto de Mazatlán participa con el 3.6% del total de mercancías operadas en ese litoral. Su operación es fundamental para la población y las economías de las regiones que atiende.

Participación del Puerto de Mazatlán en el Sistema Portuario del Océano Pacífico, 2018
(porcentaje)

Puerto	Carga total	General (incluye autos)	Contenerizada	Granel agrícola	Granel mineral	Petróleo y derivados	Otros fluidos
Ensenada	1.9	1.7	4.8	2.0	1.1	-	1.6
Guaymas	6.8	1.8	0.8	18.6	9.9	9.1	7.4
Topolobampo	4.7	17.0	-	24.6	2.1	7.7	-
Mazatlán	3.6	14.5	1.4	-	-	9.4	-
Manzanillo	25.5	13.1	65.8	42.5	9.5	12.5	-
Cuyutlán	2.0	-	-	-	-	-	70.2
Lázaro Cárdenas	23.7	22.2	26.3	7.7	30.5	10.0	20.3
Salina Cruz	6.2	0.3	0.1	0.9	0.0	31.4	0.5
Puerto Chiapas	0.4	0.2	0.9	3.6	-	-	-
Otros	25.2	29.2	-	-	46.9	19.8	-



SECRETARÍA DE COMUNICACIONES
Y TRANSPORTES
COORDINACIÓN GENERAL DE PUERTOS
Y MARINA MERCHANT
DIRECCIÓN GENERAL DE PUERTOS



2. Diagnóstico y retos de desarrollo del Puerto de Mazatlán

En este capítulo se presenta el diagnóstico de la situación del Puerto de Mazatlán a la fecha de elaboración del PMDP, tomando en cuenta las características de la oferta portuaria, las tendencias y desempeño reciente del puerto, sus expectativas de crecimiento, su vinculación con la economía regional y nacional, así como su participación en el Sistema Portuario Nacional.

En el diagnóstico y definición de retos de desarrollo del puerto, se analizaron las características y capacidad de su infraestructura y servicios, su conectividad, sus mercados relevantes, así como el balance de oferta-demanda de infraestructura y de servicios portuarios. Asimismo, se examina la situación financiera de la API con objeto de definir viabilidad y opciones de financiamiento para inversiones que se proyecta realizar.

Este diagnóstico analiza la situación del puerto, sus fortalezas y los retos que tendrá que atender en los próximos años, considerando escenarios futuros, por lo que sirve de base para la definición de la imagen objetivo o visión del puerto a la cual se desea llegar, con la participación y concurrencia de esfuerzos de la comunidad portuaria, lo cual se presenta en el tercer capítulo de este PMDP.

2.1. Diagnóstico de la competitividad del puerto

Análisis de la conectividad del puerto

El Puerto de Mazatlán cuenta con servicios de transporte marítimo suficientes para el traslado de la carga a sus mercados en el exterior. Dispone de conexiones marítimas con los países de la Cuenca del Pacífico, la costa noroeste de Estados Unidos, así como con Centro y Sudamérica. Hacia el este y a través del Canal de Panamá, el Puerto de Mazatlán también se conecta con la costa Este de Estados Unidos y de Sudamérica, así como con África y Europa.

El Puerto de Mazatlán registra intercambios con 71 puertos de diversos países, mediante 145 líneas de transporte marítimo que ofrecen servicios regulares de ruta.

En carga contenerizada, Mazatlán opera como puerto *feeder*, con servicios de transporte marítimo de transbordo con el Puerto de Manzanillo, para importación y exportación. Tres empresas navieras ofrecen servicios de ruta regular para esta carga, al menos dos veces al mes.

La movilización de carga de cabotaje se realiza a través de cuatro rutas marítimas:

- Salina Cruz-Mazatlán: movimientos de combustibles petrolíferos, con embarcaciones de Pemex para abastecer los centros poblacionales del estado de Sinaloa y a la termoeléctrica ubicada a 6 km del Puerto de Mazatlán.

- Mazatlán-La Paz: movilización de carga rodada y de pasajeros a través de transbordadores, con dos líneas de servicio regular que ofrecen servicios diarios para el traslado de carga; una de ellas brinda también el servicio de transporte de pasajeros cada tercer día. El Puerto de Mazatlán se complementa con los de Topolobampo y Guaymas, para satisfacer la demanda de transporte de carga en general, así como de pasajeros y de flujos turísticos, provenientes de los estados del norte y otras regiones de México.

Para el transporte de pasajeros, los buques de transbordadores cuentan con una capacidad de 700 pasajeros por barco. Durante el segundo semestre de 2018, se incorporó en el puerto otra embarcación con capacidad para 900 pasajeros.

Ensenada-Mazatlán: movilización de chatarra de acero, mediante ruta regular, con conectividad intermodal vía ferrocarril a la ciudad de Celaya, en Guanajuato.

Guerrero Negro-Mazatlán: transporte de sal de mar, en una ruta regular de barcas.

El abasto de combustibles petroleros en la región sur de Sinaloa se complementa con importaciones provenientes de Estados Unidos y de China, con la operación de 51 líneas navieras. En la línea de negocios de cruceros, el Puerto de Mazatlán forma parte de la ruta de la Riviera Mexicana, la cual tiene como home ports los puertos de Los Ángeles y de Long Beach, en California, Estados Unidos, y como puertos de destino a Los Cabos, Puerto Vallarta y Mazatlán. De las diez líneas navieras que escalan en el puerto, seis operan en la ruta de la Riviera Mexicana, y ofrecen itinerarios de 7 días.

Mazatlán también es puerto de escala en las rutas de cruceros transcontinentales y de reposicionamiento. Para la ruta transcontinental, el Puerto de Mazatlán se conecta con los puertos mexicanos de Cabo San Lucas, en Baja California Sur, Huatulco, en Oaxaca y Puerto Chiapas, en el estado de Chiapas. En la ruta de reposicionamiento, el Puerto de Mazatlán se vincula con home ports de la costa este de Estados Unidos, como Miami y Fort Lauderdale-Everglades, en Florida.

El turismo de cabotaje incluye el movimiento de embarcaciones tipo catamarán, para uso colectivo, y lanchas, de uso particular, que transportan turistas en recorridos marítimos de corta distancia que parten del Puerto de Mazatlán hacia diferentes zonas marítimas o terrestres aledañas al puerto, de interés turístico, recreativo o deportivo. En el año 2018, en el puerto operaron 435 embarcaciones que prestaron estos servicios.

En el puerto operan embarcaciones menores que realizan diariamente servicios de viajes entre la Isla de la Piedra y la ciudad de Mazatlán, que trasladan pasajeros por motivos laborales, educativos o recreativos, y cruzan necesariamente el canal de navegación del Puerto de Mazatlán, con embarque/desembarque en las riberas del recinto portuario. Este recurrente movimiento náutico de lanchas se realiza a la par del desplazamiento de las embarcaciones mayores por el canal de navegación, manteniendo prioridad de tránsito estas últimas.


MAZATLÁN**COORDINACIÓN GENERAL DE
PUERTOS Y MARINA MERCANTE**

La conectividad con las áreas de captura de pesca de altura, que se extiende a la zona denominada Océano Pacífico Oriental, se realiza con la operación de 30 embarcaciones atuneras y sardineras, así como otras embarcaciones camarónicas, con recorridos de 60 días, a mil millas mar adentro. En total, en el Puerto de Mazatlán operan alrededor de 500 embarcaciones pesqueras, mayores y menores.

Hacia su mercado local, el Puerto de Mazatlán cuenta con conectividad carretera de buena calidad, con tramos tipo ET y A4, en los que pueden transitar vehículos tipo full, con doble remolque. En el caso del transporte para cruceristas, las vialidades a los sitios turísticos son vialidades urbanas y foráneas en buen estado.

Para su mercado del norte, el Puerto de Mazatlán se conecta únicamente por carretera. En comparación con otros puertos, el peaje para el traslado de carga desde y hacia esta región es más costoso, por las mayores distancias y los costos que representa la operación vehicular. Las tarifas promedio entre Nuevo León y Manzanillo son 50% más económicas que las cobradas en el tramo Nuevo León-Mazatlán, ya que desde Mazatlán la mayor parte de los vehículos de carga regresan vacíos a Nuevo León. Por la carretera sin peaje Mazatlán-Durango, se incrementan los tiempos de traslado, hasta un promedio de 10 horas para un recorrido de 300 km.

Si bien a sólo 250 km del Puerto de Mazatlán se localiza la ciudad de Durango, misma que dispone de un centro logístico intermodal con infraestructura moderna y amplias posibilidades de intercambio con los estados del norte de México, no existe conectividad ferroviaria entre ambos nodos logísticos. Esta carencia limita la posibilidad de que los sectores comerciales e industriales del Eje Económico del Norte utilicen el Puerto de Mazatlán y disminuye la competitividad de esta ruta. Se considera que los costos de construcción de esta vía férrea serían muy elevados, debido a la compleja orografía de la Sierra Madre Occidental por la que tendría que atravesar el ferrocarril.

Con sus mercados del occidente y del Valle de México, el Puerto de Mazatlán está comunicado por carreteras que operan en buenas condiciones. La carretera Mazatlán-Tepic-Guadalajara se conecta en ésta última ciudad, en Jalisco, con la red nacional de corredores carreteros y, por esta vía, a la Ciudad de México, los cuales tienen especificaciones tipo ET. El Puerto de Mazatlán también se conecta al Valle de México vía la autopista Mazatlán-Durango, que se enlaza con la red nacional de carreteras en ésta última ciudad.

El servicio de transporte en ferrocarril, que comunica al Puerto de Mazatlán con sus mercados relevantes del occidente y del Valle de México, opera en condiciones adecuadas para el movimiento de la carga portuaria. La distancia que existe entre el Puerto de Mazatlán y el Valle de México es considerable, sin embargo, durante los últimos tres años se ha registrado una tendencia sostenida al alza en los volúmenes de carga transportada, lo cual se atribuye principalmente a una efectiva conectividad ferroviaria, la movilización segura y confiable de la carga, así como a menores costos, mermas y tiempos de espera.

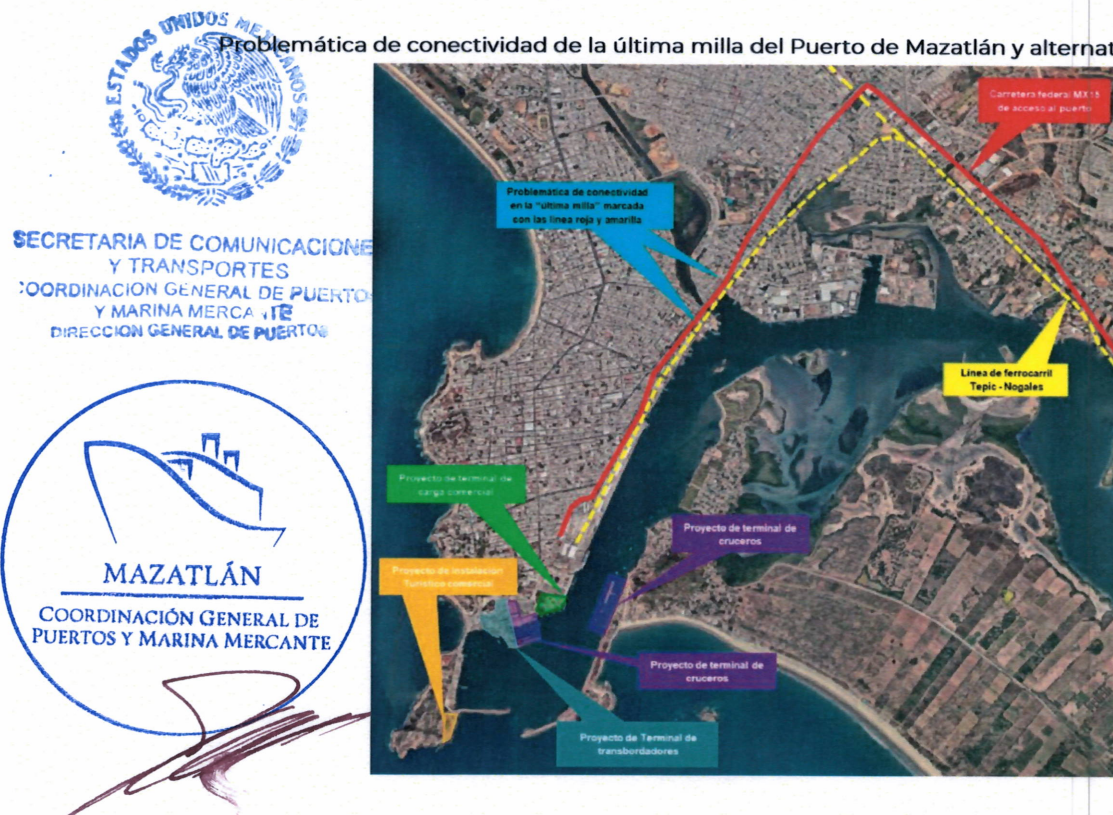
El Puerto de Mazatlán cuenta con vía de ferrocarril en su interior, lo que permite maniobras directas de buque a ferrocarril. Fuera del recinto portuario las vías férreas atraviesan la ciudad portuaria y la cuarta zona naval, lo que repercute desfavorablemente en la operación.

Para la conectividad carretera en la denominada última milla, el Puerto de Mazatlán dispone de vialidades primarias de cuatro carriles, que operan en buenas condiciones físicas. Al estar rodeado el puerto por la ciudad, el desplazamiento del autotransporte de carga comparte vialidades con el tránsito vehicular urbano, lo que suscita congestionamientos viales por el tiempo de espera del autotransporte en las avenidas aledañas al recinto portuario.

La zona portuaria en donde se produce la mayor movilización de autotransporte y de ferrocarril está totalmente circundada por la ciudad de Mazatlán. El previsible incremento de la carga y del movimiento de transporte terrestre, además del crecimiento natural del parque vehicular de la ciudad, traerá aparejado el agravamiento de los problemas viales en las vialidades urbanas contiguas al recinto portuario. Debido a la saturación inmobiliaria, es prácticamente imposible considerar como solución la ampliación de las vialidades existentes.

En el siguiente gráfico se detalla la problemática vial señalada y además se analiza la posible alternativa de solución, que considera el crecimiento natural del puerto hacia la zona norte y noreste del recinto portuario en el estero de Urías, mediante la conformación de nuevas superficies terrestres con rellenos de áreas marítimas. Como se observa en el gráfico, existiría la posibilidad de disminuir los impactos viales actuales en la zona oeste del puerto, con la proyección de una nueva conectividad terrestre portuaria en el noreste del recinto portuario, que ofrezca soluciones con duración a largo plazo. La conectividad carretera y ferroviaria para nuevas zonas portuarias de desarrollo, tendría necesariamente que desplegarse en la misma zona noreste, donde favorablemente existe proximidad con la línea ferroviaria y con el libramiento de la carretera internacional México 15 Culiacán-Mazatlán-Tepic.

Problemática de conectividad de la última milla del Puerto de Mazatlán y alternativa de solución



Esta posible alternativa de solución vial y de nueva conectividad portuaria terrestre, requiere de la integración de un plan vial integral, sustentado por los correspondientes estudios biológico-ambientales, de movilidad, de operación portuaria, e ingeniería, entre otros.

Análisis del mercado relevante

De acuerdo con el análisis de mercado realizado por la API de Mazatlán, el mercado local del Puerto de Mazatlán está conformado principalmente por las industrias agropecuaria, eléctrica, manufacturera y pesquera del estado de Sinaloa. La carga generada por estas industrias representó el 39.5% de las mercancías movilizadas en el puerto durante el año 2017. Cabe mencionar que está por concluirse el gasoducto Nogales-Mazatlán, que dará un impulso a la industrialización de Sinaloa, lo cual permitirá la diversificación productiva de la región, con impactos positivos para el desarrollo de proyectos industriales en áreas cercanas al puerto y un mayor crecimiento en el movimiento de carga.

También en su mercado local, el Puerto de Mazatlán tiene un papel destacado en el turismo de cruceros y en el náutico. En el año 2018, la autoridad en materia turística reportó que 2.7 millones de turistas visitaron Mazatlán y que por el Puerto de Mazatlán arribaron 258.7 mil pasajeros. La derrama económica que genera el turismo de cruceros es muy importante para la economía de Mazatlán y de áreas aledañas.

La línea de negocio de cruceros del puerto de Mazatlán está conformada por turismo proveniente de Estados Unidos y, en menor medida, de Canadá. El actor principal en la operación de cruceros son líneas navieras de capital mayoritariamente estadounidense y el mercado principal en el mundo lo constituye Estados Unidos, el país emisor de cruceristas más importante. Conforme a información de las asociaciones de líneas de cruceros, el mercado potencial de Estados Unidos se calcula en más de 80 millones de personas, considerando a la población con mayor capacidad adquisitiva.

El Puerto de Mazatlán ha ido recuperando los niveles de recepción de cruceros registrados a finales de la década pasada. A partir del año 2015 la cantidad de pasajeros se ha incrementado hasta alcanzar un total de 258.7 mil cruceristas en el año 2018, lo cual lo ubica como el cuarto destino en importancia en el litoral mexicano del Océano Pacífico.

La ciudad y puerto de Mazatlán recibe un gran número de turistas nacionales y extranjeros, tanto por vía marítima como por vía terrestre y aérea. A partir de la conclusión de la autopista Mazatlán-Durango, en el año 2013, se ha registrado un fuerte aumento en el flujo de turistas que visitan Mazatlán desde diversas ciudades de los estados del norte de México. Los atractivos turísticos de la ciudad y de sitios cercanos a Mazatlán, así como su experiencia en la operación de cruceros, dotan al puerto de un gran potencial de crecimiento en proyectos turístico-portuarios.

En turismo de cabotaje, también en su mercado local, el Puerto de Mazatlán atiende embarcaciones menores que prestan servicios turísticos, recreativos y deportivos. Se calcula que al año 2018 se atienden a cerca de 90 mil personas, entre cruceristas y otros turistas extranjeros y nacionales. De acuerdo con datos de la Florida-Caribbean Cruise Association, el 54% de los cruceristas que arriban al puerto realizan la compra de una excursión.

En el recinto portuario del Puerto de Mazatlán se ofrecen servicios de paseos en lancha hacia diferentes sitios atractivos de la zona, para turistas nacionales y extranjeros que arriban al puerto; destacan los servicios turísticos a la Isla de la Piedra, donde se ofrece gastronomía, cabalgatas, observación de flora y fauna o actividades de sol y playa.

Otra importante actividad portuaria en el mercado local es el servicio de transporte de pasajeros por motivos laborales, educativos, culturales o de esparcimiento, de la Isla de la Piedra a la ciudad de Mazatlán y viceversa, el cual se proporciona cotidianamente en los servicios denominados pasos de lancha. Se estima que se realizan anualmente alrededor de 751 mil viajes/persona.

En el mercado local se desarrolla también una importante actividad pesquera, la cual tiene su base en el Puerto de Mazatlán. El estado de Sinaloa ocupa el segundo lugar en el volumen de pesca en el país y el primer lugar por el valor de sus productos. El puerto alberga a una de las principales flotas pesqueras de México, con embarcaciones que operan frente a las costas de Sinaloa, en donde se pesca principalmente camarón y atún, productos de alto valor comercial que se industrializan para su exportación en las empacadoras colindantes con el puerto. Durante 2018, se ha registrado el desembarque de poco más de 82 mil toneladas al año, con crecimiento de 2.3% en el periodo 2014-2018. Se prevé que esta actividad continuará incrementándose en los próximos años.

En el mercado local del puerto, la industria naval con actividades de construcción, mantenimiento y reparación de barcos, tiene como mercado las embarcaciones camaroneras y atuneras, así como las de carga comercial y de servicios que operan en México o en el exterior, tales como buques de carga, remolcadores, embarcaciones recreativas y de pesca turística. Se estima que de la flota de 360 barcos que se dedican a la pesca de camarón, el 70% de las mismas tienen más de 40 años de antigüedad, lo que implica un mercado potencial.

El mercado relevante de cabotaje representa el 39.5% de la carga total del Puerto de Mazatlán y abarca:

- Traslados de combustibles petroleros provenientes de la refinería cercana al Puerto de Salina Cruz, en Oaxaca, destinados al estado de Sinaloa para el abastecimiento del parque vehicular, del transporte aéreo y las industrias eléctrica y manufacturera. Los principales productos manejados son cope, diésel y gasolinas. Durante los últimos años, los volúmenes de petrolíferos provenientes del Puerto de Salina Cruz, descendieron de 1.4 millones de toneladas en el año 2013 a 0.4 millones de toneladas en el año 2018. Esta reducción ha sido reemplazada con importaciones, las cuales crecieron de 0.2 millones de toneladas en el año de 2013 a 1.9 millones de toneladas en 2018. Durante el periodo 2010-2018, el movimiento de combustibles petroleros en el puerto creció a una tasa media anual de 2.3%, en contraste con el decremento de 0.7% promedio anual en el conjunto de los puertos del país observado en el periodo 2000-2018.
- Movimientos de carga destinados al estado de Baja California Sur, sobre todo al área de Los Cabos, mediante la operación de dos líneas de servicio regular de transbordadores con carga rodante, que ofrecen servicios diarios al Puerto de La Paz.

Estos movimientos son servicios fundamentales para la economía de Baja California Sur, pues por este medio se abastecen productos básicos, perecederos y diversos bienes y manufacturas. En la oferta de este servicio, el Puerto de Mazatlán se complementa con los puertos de Topolobampo y de Guaymas.

- El servicio de transbordador también transporta pasajeros entre los puertos de Mazatlán y La Paz. Se calcula que el 90.7% de las personas transportadas son viajeros y el 9.3% son conductores del autotransporte de carga. La mayor parte de los pasajeros son turistas provenientes de la Zona Metropolitana de la Ciudad de México, Guadalajara y Durango, principalmente; un segundo grupo lo forman trabajadores agrícolas originarios de Chiapas, Oaxaca y Veracruz; y, un tercer grupo se integra por trabajadores provenientes de Sinaloa y la Ciudad de México, primordialmente, que laboran en dependencias de gobierno o en establecimientos turísticos y comerciales en la península de Baja California Sur. La autopista Mazatlán-Durango ha permitido que Sinaloa y Baja California Sur representen nuevas opciones de turismo para la población de los estados del norte de México, que a través de esta vía y del transbordador pueden tener acceso a destinos como Cabo San Lucas, San Jose del Cabo, La Paz y Pichilingüe.

Movimientos de chatarra proveniente del Puerto de Ensenada, en Baja California, que se destina a la producción de varilla y lámina de acero en industrias de Celaya, en Guanajuato, productos que posteriormente son exportados a países de Sudamérica.

Sal en sacos, que se transporta de Guerrero Negro, en Baja California, para uso industrial en el estado de Sinaloa.

En el mercado del norte del Puerto de Mazatlán, destaca el estado de Sonora desde donde se movilizan automóviles producidos en la planta automotriz de Hermosillo, así como garbanzo, algodón, frijol y harina de pescado de exportación y fertilizante de importación. Hacia o desde los estados de Durango y Nuevo León, el puerto registra movimientos de carga particularmente de acero, así como refacciones y equipo en carga contenerizada.

En conjunto, este mercado representa el 3.7% de la carga total operada por el recinto portuario. Se estima que el crecimiento de este mercado será gradual, ya que para un mayor dinamismo se requeriría reducir los costos del autotransporte por carretera y construir un tramo ferroviario entre Mazatlán y Durango.

El Puerto de Mazatlán es plataforma portuaria oeste del Corredor Económico Interoceánico del Norte, que se enlaza con el Golfo de México a través de los puertos de Matamoros, Altamira y Tampico en el estado de Tamaulipas. La conectividad con los estados que atraviesan este corredor norteño es mediante la infraestructura carretera que se encuentra en condiciones físicas adecuadas. El mercado portuario de la región occidente aporta mercancías que representan el 5.4% de la carga total del puerto. Comprende productos de los sectores agropecuario e industrial de los estados de Jalisco, Nayarit, Aguascalientes y Guanajuato. Entre las cargas manejadas destacan: el tráfico de vehículos provenientes del Japón con destino al estado de Aguascalientes; movimiento de chatarra, proveniente del Puerto de Ensenada, en Baja California, con destino a Celaya, en Guanajuato, la cual se utiliza

en la fabricación de productos de acero, que posteriormente se exportan a Sudamérica; pulpa de mango proveniente del estado de Nayarit que se exporta al mercado europeo; garbanzo y aceite vegetal procedente del estado de Jalisco, que se exportan a países de Europa y Sudamérica, para el procesamiento de alimentos y bebidas. Por los volúmenes de carga que genera y sus perspectivas de crecimiento, este mercado tiene gran potencial de desarrollo.

El mercado relevante del Valle de México representa el 4.4% de la carga del Puerto de Mazatlán. Se exportan a Europa y Sudamérica productos como café, pulpa de mango y garbanzo, provenientes de la Ciudad de México, así como productos de acero fabricados en el Estado de México. Se importan vehículos, rollos de acero, madera, fertilizantes y diferentes bienes de consumo industrial y doméstico. Los centros de consumo y producción de este mercado mantienen un crecimiento sostenido y requieren plataformas logísticas que ofrezcan servicios integrales con altos estándares de calidad para la movilización segura y confiable de sus mercancías. Un factor favorable en este mercado es la conectividad ferroviaria y carretera existente, lo que representa una ventana de oportunidad para el crecimiento del movimiento de mercancías por el puerto.

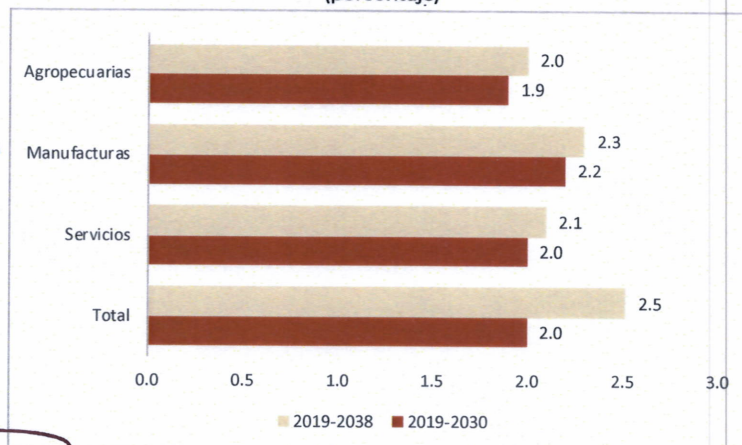
Análisis de la demanda

Las proyecciones de crecimiento a largo plazo de la economía mexicana son favorables, lo que previsiblemente conllevará a un incremento en los volúmenes de mercancías movilizadas en los puertos de México.

La gráfica siguiente sintetiza los datos sobre el crecimiento esperado de la economía mexicana durante los próximos años, los cuales incidirán en el escenario del desempeño futuro del Puerto de Mazatlán. Para la economía mexicana en su conjunto, se estima un crecimiento del PIB que va del 1.1 al 2.1% y del 1.4% al 2.4% para el periodo 2019 - 2024, perspectiva que puede cubrir en gran medida el periodo de vigencia del presente PMDP,



Perspectivas de crecimiento de la economía mexicana, 2019-2038
(porcentaje)



SECRETARÍA DE COMUNICACIONES
Y TRANSPORTES
COORDINACIÓN GENERAL DE PUERTOS
Y MARINA MERCANTE
DIRECCIÓN GENERAL DE PUERTOS



El movimiento de mercancías y de pasajeros en las distintas líneas de negocios que opera el Puerto de Mazatlán ha registrado el dinamismo que se presenta en las siguientes tablas.

Histórico del movimiento portuario por la línea de negocio del Puerto de Mazatlán, 2009-2018
(toneladas)

Año	Carga total	General (incluye autos)	Contenerizada	Granel agrícola	Granel mineral	Petróleo y derivados
2009	3,296,455	1,280,297	306,879	27,000	-	1,682,279
2010	3,099,274	1,275,556	295,839	-	-	1,527,879
2011	3,206,080	1,221,204	264,035	-	43,090	1,677,751
2012	3,443,835	1,299,541	435,462	-	48,300	1,660,532
2013	3,248,945	1,285,682	305,966	20,000	-	1,637,297
2014	3,263,052	1,242,502	403,198	20,000	-	1,597,352
2015	3,475,603	1,190,482	385,365	-	-	1,899,756
2016	4,487,688	1,753,365	36659	-	-	2,367,564
2017	4,731,333	1,955,730	467,391	-	-	2,308,212
2018	4,756,352	1,866,919	479,271	-	-	2,410,162

Dentro de la carga general destaca el movimiento de vehículos y la carga en transbordadores. Por lo que se refiere a los vehículos, en los últimos años se registra un notable crecimiento en esta carga, durante el periodo 2017 a 2018 se incrementó 5.9%, y en el periodo enero – junio de 2019 creció 11.3%. Cabe resaltar que en el Puerto de Mazatlán el tiempo de estadía de los vehículos es 30% menor y los niveles de productividad son similares que los que se registran en otros puertos del litoral mexicano del Océano Pacífico, en tanto que los costos portuarios son competitivos.

La carga de transbordadores en el periodo 2005 a 2018, tuvo una tasa de crecimiento media anual del 0.9%. En las siguientes tablas se muestra el comportamiento histórico de estos dos tipos de carga.

Histórico del movimiento de vehículos del Puerto de Mazatlán, 2009-2018
(unidades/toneladas)

Año	Vehículos	Toneladas
2009	29,407	48,227
2010	28,829	47,280
2015	11,167	18,314
2016	54,204	88,895
2017	76,628	125,670
2018	81,172	133,670

Histórico del movimiento de carga general en transbordadores del Puerto de Mazatlán, 2009-2018
(toneladas)

Año	La Paz-Mazatlán	Mazatlán- La Paz	Total
2009	371,851	690,027	1,061,878
2010	400,603	697,431	1,098,034
2011	349,071	723,542	1,072,613
2012	355,486	583,984	939,470
2013	343,116	594,320	937,436



Año	La Paz-Mazatlán	Mazatlán- La Paz	Total
2014	334,175	571,727	905,902
2015	311,890	583,870	895,760
2016	425,453	723,104	1,148,557
2017	470,429	789,890	1,260,319
2018	391,731	732,635	1,124,366

Por lo que se refiere a la línea de negocio de pesca, en la siguiente tabla se muestra el volumen de carga de atún atendida por terminales e instalaciones pesqueras del puerto.



Histórico del movimiento de carga de atún del Puerto de Mazatlán, 2014-2018
(toneladas)

Año	Toneladas
2014	75,049
2015	80,911
2016	89,095
2017	88,464
2018	82,211

SECRETARÍA DE COMUNICACIONES
Y TRANSPORTES
COORDINACIÓN GENERAL DE PUERTOS
Y MARINA MERCANTE
DIRECCIÓN GENERAL DE PUERTOS

El Puerto de Mazatlán atiende pasajeros de crucero y de transbordador. El segmento de cruceros registra una notable recuperación de niveles alcanzados en años anteriores, con tasas de crecimiento medio anual de 26.6% en los últimos cinco años. Cabe señalar que además de los cruceristas se transporta la tripulación del buque, la cual representa un 37% adicional, por lo que la demanda de servicios es mayor en esa proporción.

El movimiento de pasajeros en transbordador tuvo un crecimiento de 8.8% promedio anual en el periodo 2015-2018. Por este medio se movilizan tanto turistas como personas que laboran en algunas de las ciudades en el origen o destino del transbordador. La siguiente tabla muestra el movimiento histórico de pasajeros en ambos segmentos de negocio.

Histórico del movimiento de buques y de pasajeros de crucero y de transbordador
del Puerto de Mazatlán, 2009-2018
(unidades y pasajeros)

Año	Crucero		Transbordador	
	Buques	Pasajeros	Buques	Pasajeros
2009	170	457,009	490	46,063
2010	192	526,094	465	54,277
2011	41	71,048	348	34,231
2012	1	665	342	35,064
2013	6	8,734	357	31,914
2014	35	83,981	332	29,250
2015	77	195,033	312	26,553
2016	83	212,518	448	44,016
2017	80	205,581	492	56,126
2018	90	258,713	387	34,186



En cuanto al movimiento de pasajeros en el mercado relevante local, la siguiente tabla muestra: a) la cantidad de pasajeros atendidos en embarcación tipo catamarán, con

capacidad hasta 55 pasajeros, cuya operación está vinculada al movimiento de cruceristas y otros turistas que arriban al puerto; b) la cantidad de usuarios de paseos turísticos en lancha, con capacidad para 15 pasajeros, en zonas marítimas aledañas al recinto portuario y frente a las costas de Mazatlán, el cual corresponde al flujo de turistas nacionales y extranjeros a la ciudad y cuyo crecimiento tiene un ritmo del 8.7% anual en los últimos cuatro años; y, c) el cruce de personas de la Isla de la Piedra-Mazatlán y viceversa, que realizan este recorrido ribereño atravesando el canal de navegación del puerto y cuya dinámica se vincula al poblamiento de la denominada isla, estimado en 0.9% para los próximos años.

Histórico estimado del movimiento local de pasajeros del Puerto de Mazatlán, 2014-2018
(pasajeros y recorridos)

Año	Turismo de cabotaje				Pasos de lancha	
	Paseos en catamarán		Paseos en lancha		Mazatlán-Isla de la Piedra	
	Viajes	Pasajeros	Viajes	Pasajeros	Viajes	Pasajeros
2014	573	25,194	1,452	11,614	48,308	724,619
2015	1,330	58,510	1,481	11,851	48,743	731,141
2016	1,449	63,755	1,512	12,093	49,181	737,721
2017	1,402	61,674	1,542	12,339	49,624	744,360
2018	1,763	77,574	1,673	13,383	50,071	751,060

En México existe demanda de servicios de construcción, reparación o mantenimiento de embarcaciones, considerando que están matriculadas 4,785 embarcaciones y cada año se registran nuevas embarcaciones. Los mercados de los astilleros del Puerto de Mazatlán lo constituyen embarcaciones pesqueras, turísticas y de recreo, de carga y de apoyo como remolcadores y barcazas. En el periodo 2014 a 2018 se estima un crecimiento de la actividad en un 14%, lo que implica una tasa media de crecimiento anual del 3%. La siguiente tabla muestra el registro de los diferentes servicios proporcionados en los astilleros del Puerto de Mazatlán,

Histórico de servicios de los astilleros del Puerto de Mazatlán, 2014-2018
(unidades)

Año	Reparación o mantenimiento	Construcción
2014	30	1
2015	34	2
2016	61	5
2017	72	4
2018	78	4



Con base en el estudio de mercado realizado para la integración de este PMDP, se prevé que el Puerto de Mazatlán proseguirá una tendencia de crecimiento a largo plazo, aunque su crecimiento será condicionado por las condiciones de la economía nacional en donde se espera un crecimiento económico para los próximos años en rangos que van del 1.4% al 2.4% de acuerdo con los Criterios Generales de Política Económica 2020, del Centro de Estudios de las Finanzas Públicas", y las previsiones de crecimiento moderado para los años siguientes. Considerando estas previsiones se identifican tres posibles escenarios;

En un escenario base se estima un crecimiento similar al esperado por la economía mexicana del 2%, particularmente en el movimiento de carga general y contenerizada. Para el caso del movimiento de carga de combustibles, se estima un crecimiento con menor dinamismo ubicándose en 1.5% de incremento medio anual.

Tasas de crecimiento del manejo de carga en el Puerto de Mazatlán, escenario base (tendencial)
 (porcentaje promedio anual)

Años	Carga total	General (incluye autos)	Contenerizada	Petróleo y derivados
2019-2038	3.3	2.0	2.0	1.5
2000-2018	4.2	7.4	6.7	2.3

Bajo estos parámetros, el volumen de carga total pasará de 4.8 millones de toneladas en el año 2019 a 5.9 millones de toneladas en el año 2030 y a 6.7 millones en el año 2038. Se calcula que la carga a movilizar en el puerto para el año 2038 sea 1.4 veces el volumen registrado en 2018.

En un escenario medio, se estima un comportamiento de la economía en condiciones similares a las establecidas para el escenario base, estimando alcanzar un crecimiento en el movimiento de la carga comercial de 3% en promedio anual. En el caso de la carga de combustibles y derivados, este se encontrará en los niveles definidos en los Criterios de Política Económica. Con este nivel de crecimiento, se proyecta que en 20 años se movilicen 7.7 millones de toneladas en el Puerto de Mazatlán, es decir, que el movimiento de carga sea 1.6 veces mayor que el movimiento actualmente operado.

SECRETARÍA DE COMUNICACIONES
 Y TRANSPORTES
 COORDINACIÓN GENERAL DE PUERTOS
 Y MARINA MERCANTIL
 DIRECCIÓN GENERAL DE PUERTOS

Tasas de crecimiento del manejo de carga en el Puerto de Mazatlán, escenario medio
 (porcentaje promedio anual)

Años	Carga total	General (incluye autos)	Contenerizada	Petróleo y derivados
2019-2038	3.7	3.0	3.0	1.8
2000-2018	4.2	7.4	6.7	2.3

En el escenario optimista, se estima un crecimiento con mayor dinamismo en la carga comercial, logrando alcanzar un 4% de incremento medio anual. El movimiento de petróleo y derivados se ubicaría en el rango máximo estimado para la economía mexicana de 2%. Bajo estas consideraciones, se calcula que el Puerto de Mazatlán pase de un volumen de 4.9 millones de toneladas en 2018 a 8.7 millones de toneladas en el año 2038, con lo que se estaría manejando un volumen 1.8 veces mayor al volumen alcanzado en el año 2018.

Tasas de crecimiento del manejo de carga en el Puerto de Mazatlán, escenario optimista
 (porcentaje promedio anual)

Años	Carga total	General (incluye autos)	Contenerizada	Petróleo y derivados
2019-2038	4.3	4.0	4.0	2.0
2000-2018	4.2	7.4	6.7	2.3





19 MAR. 2024

En las siguientes tres tablas se presentan las perspectivas del Puerto de Mazatlán para los próximos 20 años, conforme a los escenarios base, medio y optimista.

AUTORIZADO

DIRECCIÓN DE DESARROLLO PORTUARIO

Pronósticos del movimiento portuario, por línea de negocio, en el Puerto de Mazatlán, escenario base
(toneladas)

Año	Carga total	General (incluye autos)	Contenerizada	Petróleo y derivados
2019	4,125,450	1,624,068	473,509	2,027,872
2020	3,558,440	1,684,005	445,147	1,429,288
2021	3,629,320	1,928,962	423,685	1,276,673
2022	4,173,851	1,838,822	351,509	1,983,520
2023	4,247,410	1,875,598	358,539	2,013,273
2024	4,322,292	1,913,110	365,710	2,043,472
2025	4,398,521	1,951,372	373,024	2,074,124
2026	4,476,121	1,990,400	380,485	2,105,236
2027	4,555,117	2,030,208	388,094	2,136,815
2028	4,635,535	2,070,812	395,856	2,168,867
2029	4,717,401	2,112,228	403,773	2,201,400
2030	4,800,742	2,154,473	411,849	2,234,421
2031	4,885,585	2,197,562	420,086	2,267,937
2032	4,971,957	2,241,513	428,487	2,301,957
2033	5,059,887	2,286,344	437,057	2,336,486
2034	5,149,402	2,332,070	445,798	2,371,533
2035	5,240,532	2,378,712	454,714	2,407,106
2036	5,333,307	2,426,286	463,809	2,443,213
2037	5,427,757	2,474,812	473,085	2,479,861
2038	5,523,913	2,524,308	482,546	2,517,059



SECRETARÍA DE MARINA
COORDINACIÓN GENERAL DE PUERTO
Y MARINA MERCANTE
DIRECCIÓN GENERAL DE PUERTOS

Pronósticos del movimiento portuario, por línea de negocio, en el Puerto de Mazatlán, escenario medio
(toneladas)

Año	Carga total	General (incluye autos)	Contenerizada	Petróleo y derivados
2019	4,125,450	1,624,068	473,509	2,027,872
2020	3,558,440	1,684,005	445,147	1,429,288
2021	3,629,320	1,928,962	423,685	1,276,673
2022	4,173,851	1,838,822	351,509	1,983,520
2023	4,275,264	1,893,986	362,054	2,019,224
2024	4,379,292	1,950,806	372,916	2,055,570
2025	4,486,003	2,009,330	384,103	2,092,570
2026	4,595,473	2,069,610	395,626	2,130,236
2027	4,707,774	2,131,698	407,495	2,168,581
2028	4,822,984	2,195,649	419,720	2,207,615
2029	4,941,182	2,261,519	432,312	2,247,352
2030	5,062,450	2,329,364	445,281	2,287,805
2031	5,186,870	2,399,245	458,639	2,328,985
2032	5,314,528	2,471,222	472,399	2,370,907
2033	5,445,513	2,545,359	486,571	2,413,583
2034	5,579,915	2,621,720	501,168	2,457,028
2035	5,717,828	2,700,372	516,203	2,501,254
2036	5,859,348	2,781,383	531,689	2,546,277
2037	6,004,573	2,864,824	547,639	2,592,110
2038	6,153,605	2,950,769	564,069	2,638,768



ADMINISTRACIÓN DEL SISTEMA
PORTUARIO NACIONAL
MARINA



Programa Maestro de Desarrollo Portuario del Puerto de Mazatlán

Pronósticos del movimiento portuario, por línea de negocio, en el Puerto de Mazatlán, escenario optimista (toneladas)

Año	Carga total	General (incluye autos)	Contenerizada	Petróleo y derivados
2019	4,125,450	1,624,068	473,509	2,027,872
2020	3,558,440	1,684,005	445,147	1,429,288
2021	3,629,320	1,928,962	423,685	1,276,673
2022	4,173,851	1,838,822	351,509	1,983,520
2023	4,301,135	1,912,374	365,569	2,023,191
2024	4,432,716	1,988,869	380,192	2,063,655
2025	4,568,752	2,068,424	395,400	2,104,928
2026	4,709,403	2,151,161	411,216	2,147,026
2027	4,854,839	2,237,208	427,664	2,189,967
2028	5,005,233	2,326,696	444,771	2,233,766
2029	5,160,767	2,419,764	462,562	2,278,442
2030	5,321,629	2,516,554	481,064	2,324,010
2031	5,488,014	2,617,217	500,307	2,370,491
2032	5,660,125	2,721,905	520,319	2,417,900
2033	5,838,172	2,830,781	541,132	2,466,258
2034	6,022,373	2,944,013	562,777	2,515,584
2035	6,212,957	3,061,773	585,288	2,565,895
2036	6,410,157	3,184,244	608,700	2,617,213
2037	6,614,219	3,311,614	633,048	2,669,557
2038	6,825,397	3,444,078	658,370	2,722,949



En la operación de cruceros, para el cierre del año 2019 se tienen programados un total de 136 arribos con una estimación de 390.9 mil pasajeros considerando el promedio de pasajeros por embarcación para el año 2018 de 2,875 pasajeros. Para proyectar el movimiento de embarcaciones y pasajeros de crucero, se considera el dinámico crecimiento experimentado por esta línea de negocio en el periodo 2014 a 2018 y al esperado para el cierre de 2019, el que puede alcanzar un promedio anual de 31% en el crecimiento de arribos de embarcaciones y del 36% en el crecimiento medio anual de pasajeros. La siguiente tabla muestra el crecimiento esperado por periodos de tiempo, en donde se considera tanto el comportamiento del mercado en años recientes, así como en el uso de embarcaciones de crucero cada vez de mayor envergadura bajo escenarios de crecimiento conservadores.

Tasas de crecimiento del movimiento de pasajeros y embarcaciones de crucero en el Puerto de Mazatlán (porcentaje promedio anual)

Años	Escenario base	Escenario medio	Escenario optimista
2020-2024	3.0	4.5	5.0
2025-2030	2.0	3.5	4.0
2031-2038	1.5	3.0	3.5

Con base en las anteriores tasas de crecimiento, en un escenario base el movimiento de pasajeros aumentaría de 402.7 mil pasajeros en el año 2020 a 574.9 mil pasajeros en el año 2038. En el escenario medio, se atenderían 758.6 mil pasajeros en el último año; y, en el escenario optimista, 827.4 mil pasajeros también en el año 2038. Cabe señalar que en la medida en que aumenten los arribos de cruceros, crecerá la demanda de infraestructura de atraque y espacio para la atención de los turistas, con la consiguiente merma en capacidad dedicada a la operación de carga.



de espacio para la atención de los turistas, con la consiguiente merma en capacidad dedicada a la operación de carga.

Pronósticos del movimiento de pasajeros y de buques de crucero en el Puerto de Mazatlán
(pasajeros y unidades)

Año	Pasajeros			Buques		
	Escenario base	Escenario medio	Escenario optimista	Escenario base	Escenario medio	Escenario optimista
2019	390,944	390,944	390,944	136	136	136
2020	402,672	408,536	410,491	140	142	143
2021	414,752	426,921	431,016	144	149	150
2022	427,195	446,132	452,567	149	155	157
2023	440,011	466,208	475,195	153	162	165
2024	453,211	487,187	498,955	158	169	174
2025	462,275	504,239	518,913	161	175	181
2026	471,521	521,887	539,669	164	182	188
2027	480,951	540,153	561,256	167	188	195
2028	490,570	559,059	583,706	171	194	203
2029	500,382	578,626	607,055	174	201	211
2030	510,389	598,878	628,301	178	208	220
2031	518,045	616,844	650,292	180	216	227
2032	525,816	635,349	673,052	183	222	235
2033	533,703	654,410	696,609	186	229	244
2034	541,709	674,042	720,990	188	236	252
2035	549,834	694,263	746,225	191	243	261
2036	558,082	715,091	772,343	194	250	270
2037	566,453	736,544	799,375	197	257	279
2038	574,950	758,640	827,353	200	265	289

Análisis de la oferta

El Puerto de Mazatlán dispone de muelles con capacidad para buques medianos, con bodegas y patios reducidos, ambos a un costado del muelle marginal. Cuenta con canal de navegación de 2.5 km de longitud, plantilla de 120 m de ancho, una dársena de ciaboga de 400 m de diámetro y 12.24 m de calado. Su infraestructura de navegación, de atraque, bodegas, patios, accesos y vialidades, se encuentran en condiciones físicas adecuadas, que garantizan la operación confiable y segura para el tipo de buques que atiende.

Para la operación de combustibles petroleros, el cesionario Pemex dispone de suficiente infraestructura portuaria e instalaciones especializadas para el manejo y almacenamiento de sus productos, atendiendo satisfactoriamente sus requerimientos de transporte marítimo, a través de su propia flota o mediante servicios chárter en movimientos de importación.

Para la carga general y contenerizada, distinta de la transportada en transbordadores, el Puerto de Mazatlán dispone de un muelle marginal de 1,300 m, diseñado para embarcaciones de hasta 200 m de eslora, lo cual permitiría nominalmente hasta 6 posiciones de atraque. El promedio de las esloras de los buques que arriban al puerto es superior a 230 m y toda vez que la normatividad de atraque establece un excedente de hasta

30 m. entre embarcaciones para su amarre, condición que reduce la disponibilidad real de dicho muelle a 4 posiciones de atraque simultáneo.

Esas 4 posiciones de atraque son de uso público, la primera al extremo norte del muelle corresponde al área de cabotaje y los tres restantes se destinan a operaciones de altura. El muelle marginal del Puerto de Mazatlán recibe todo tipo de carga, excepto fluidos. En los denominados muelles 2, 3, 4 y 5 también atracan cruceros, y en ocasiones en el muelle 6.

La posición de atraque localizada en el extremo sur e identificada como muelle 6, con 300 m de largo, está cesionada a la terminal de carga general, contenerizada y vehículos, la cual dispone además de 31,800 mil m² de áreas de almacenamiento, conformadas por 5 bodegas techadas de tipo convencional y una bodega especializada para rollos y bobinas de acero, en su conjunto suman un volumen de almacenaje de 100,000 m³; el sistema de almacenaje corresponde a un puerto de segunda generación.

Para la atención de los buques de crucero, se utiliza principalmente el muelle 4. Cuando existen arribos múltiples se usan los muelles 2 y 6 por lo general, y eventualmente los muelles 1 y 3. En el caso de los muelles 2 y 4, para el atraque de las embarcaciones se requiere del apoyo de los muelles colindantes (3 y 5), ya que las esloras de los barcos son mayores a 270 metros, además de que se requiere de los tramos de amarre. Cabe señalar, además, que el muelle 1 no está alineado con los muelles 2 a 6, por lo que la banda de atraque reduce sus posiciones a tres.

Para la atención de transbordadores de carga general, el Puerto de Mazatlán cuenta con dos posiciones de atraque y patios de maniobras de autotransporte para carga y descarga. La infraestructura de atraque ofertada es suficiente para atender la demanda, sin embargo, los patios presentan limitaciones para albergar holgadamente a los vehículos de autotransporte, por lo que muchos camiones de carga se estacionan en la calle, con lo que se ocasionan fuertes congestionamientos, al compartir vialidades con el parque vehicular de la ciudad.

México es importante productor pesquero a nivel mundial y mantiene una destacada participación en la Comisión Interamericana de Atún Tropical. Mazatlán es la segunda entidad con mayor producción pesquera en México y registra una tendencia de crecimiento sostenido en los últimos diez años. La capacidad de captura anual de la flota pesquera de altura del Puerto de Mazatlán se estima en 100 mil toneladas, considerando que cuenta con embarcaciones de 1,200 toneladas y dispone de terminales e instalaciones portuarias suficientes.

En el Puerto de Mazatlán, la infraestructura de atraque para navíos menores de carga pesquera presenta rezagos, principalmente en la zona norte del puerto y en el área del Parque Industrial Alfredo Bonfil, ya que el abrigo de embarcaciones se realiza a través de un amarre múltiple, acoderándose hasta 10 embarcaciones en una posición de atraque, y bajo esta misma configuración se realiza el avituallamiento y reparación de las mismas.

Los buques de cruceros utilizan el muelle marginal del Puerto de Mazatlán, para su atraque y para el desembarque/embarque de pasajeros, alternando el uso de esta infraestructura con buques de carga, teniendo prelación los cruceros conforme a la programación previa de arribos, comprometida con dos años de anticipación.

En el Puerto de Mazatlán existe una plaza para pasajeros de cruceros, en la que se ofertan diversos servicios turísticos, artesanías, souvenirs, alimentos y bebidas, además de disponer de áreas para la estancia temporal y recreación de los cruceristas.

Para el acceso a esta plaza desde el muelle, los cruceristas son trasladados en *shuttle* terrestre obligatorio buque-plaza-buque, atravesando los patios de almacenamiento de la terminal de carga general, contenedores y automóviles. Esta circunstancia genera limitantes de espacio y de tiempo en la operación, así como para el crecimiento de ambas líneas de negocio portuarias.

El Puerto de Mazatlán cuenta con servicios de *tour operadores* autorizados por la API Mazatlán y las líneas navieras, los cuales ofertan servicios turísticos a los cruceristas, a distintos sitios de atractivo en el destino. También operan guías de turistas y taxis que atienden la demanda. De manera general estos servicios se desarrollan satisfactoriamente.

El Puerto de Mazatlán carece de una marina y la infraestructura existente es incipiente, con necesidades para atender embarcaciones particulares de recreo y de pesca deportiva que demandan instalaciones y servicios de avituallamiento, suministro de combustibles y lubricantes, electricidad, recolección de desechos, entre otros.

Para el turismo de cabotaje, el Puerto de Mazatlán cuenta con embarcaciones recreativas tipo catamarán, para uso colectivo, y paseos turísticos en lancha, para uso privado, que realizan recorridos marítimos a diversos puntos de atracción cercanos a la costa de Mazatlán. Ambos tipos de embarcaciones tienen una demanda creciente por el incremento del flujo de turistas nacionales y extranjeros, generado por las recientes inversiones realizadas por los gobiernos municipal, estatal y federal en este destino turístico, dentro de las que destacan la conclusión de la carretera Durango-Mazatlán, la notable rehabilitación del Centro Histórico de Mazatlán y la celebración del Tianguis Turístico 2018 en Mazatlán.

La Isla de la Piedra, territorio peninsular localizado frente a la ciudad de Mazatlán, es un punto de atracción turística, que ofrece naturaleza, gastronomía y actividades recreativas y de playa. La forma más directa de llegar a este sitio es cruzando el canal de navegación del puerto, ya sea mediante un paseo turístico en lancha o en los servicios denominados pasos de lancha que transitan diariamente con frecuencia regular dentro del recinto portuario del Puerto de Mazatlán. El progresivo poblamiento de la Isla de la Piedra ha generado el incremento de este tipo de transportación ribereña para la población local.

La infraestructura de atraque y para embarque/desembarque de pasajeros para estos servicios turísticos y de transportación local, es convencional y atiende de manera básica la demanda. En el canal de navegación del puerto se está produciendo gradualmente un incremento de tránsito de embarcaciones, con la creciente confluencia de catamaranes, lanchas, buques de carga, cruceros, transbordadores y barcos pesqueros.

En el Puerto de Mazatlán operan siete astilleros, varios de los cuales presentan condiciones competitivas en el mercado de la industria naval, con capacidad para la construcción de embarcaciones de hasta 75 m de eslora y 2,500 toneladas de desplazamiento y para la reparación y mantenimiento de embarcaciones de hasta 100 m de eslora y 1,000 toneladas de desplazamiento. Las empresas cesionarias de astilleros calculan que de su capacidad de

servicios de construcción tienen un nivel de utilización del 30% y en reparación y mantenimiento del 70%.

Los movimientos de carga en el muelle marginal del Puerto de Mazatlán se operan mediante maniobras semiespecializadas, de tipo convencional; las de la carga contenerizada se realizan sin grúas de pórtico de muelle, ni de patio.

Para la carga general y la contenerizada, las áreas de almacenamiento son reducidas y las bodegas y patios están contiguos a muelle. Estas circunstancias condicionan la operación en las maniobras y limitan el crecimiento de las cargas, particularmente la que se refiere a vehículos. A esta situación se agrega el hecho de que el puerto está rodeado por la ciudad, lo que repercute en la entrada y salida al recinto portuario del autotransporte y del ferrocarril.

Cabe señalar que el Puerto de Mazatlán opera también como puerto *feeder* de contenedores, teniendo como *hub* al Puerto de Manzanillo. En la siguiente tabla se resumen los rendimientos actuales del Puerto de Mazatlán.

SECRETARÍA DE COMUNICACIONES
Y TRANSPORTES
COORDINACIÓN GENERAL DE PUERTOS
Y MARINA MERCANTIL
DIRECCIÓN GENERAL DE PUERTOS

Rendimientos en el Puerto de Mazatlán, 2018

Terminal/muelle	Tipo de carga	Modo de operación	Total de carga manejada en el año (toneladas)	Rendimientos			
				THBM	THBO	C/UHBM	C/UHBO
Muelles de TMAZ (1-6) y PINSA	Carga general	Semiespecializado	1,738,476	411.3	546.6	-	-
Muelles 2,3,4,6	Automóviles	Semiespecializado	128,442	-	-	131.8	156.9
Muelles de 1-6	Contenerizada	Semiespecializado	479,270	-	-	23.1	32.2
Monoboyas	Petróleo y derivados	Especializado	2,410,160	N.D.	N.D.	-	-

THBM: toneladas hora buque en muelle. THBO: toneladas hora buque en operación. THBO: Toneladas hora buque en operación.
C/UHBM: cajas/unidades hora buque en muelle. C/UHBO: cajas/unidades hora buque en operación

Con base en la productividad registrada durante el año 2018 y conforme a la metodología sugerida por la UNCTAD, se calcula que la capacidad instalada para el manejo de carga comercial en el Puerto de Mazatlán es de 8.1 millones de toneladas al año, como se detalla en la siguiente tabla.

Capacidad instalada integral en el Puerto de Mazatlán, por la línea de actividad y terminal, 2018 (toneladas)

Terminal/muelle		Primera maniobra	Segunda maniobra	Tercera maniobra	Capacidad integral
Carga general	Subtotal	7,035,596	3,874,182	5,248,965	3,465,884
	Terminal de carga general y muelles de uso común	3,099,048	1,720,714	1,312,416	1,312,416
	Terminal de transbordadores	3,936,549	2,153,468	3,936,549	2,153,468
Contenerizada	Subtotal	893,506	1,332,901	746,908	746,908
	Terminal de carga general y muelles de uso común	893,506	1,332,901	746,908	746,908
	Subtotal	477,906	238,300	245,984	238,300
Vehículos	Subtotal	477,906	238,300	245,984	238,300
	Terminal de carga general y muelles de uso común	477,906	238,300	245,984	238,300

Línea de negocio	Terminal/muelle	Primera maniobra	Segunda maniobra	Tercera maniobra	Capacidad integral
Pesca	Subtotal	307,493	401,179	307,493	307,493
	Muelles de uso común	26,446	26,446	26,446	26,446
	PINSA	281,047	374,733	281,047	281,047
Petróleo y derivados	Subtotal	3,578,853	3,379,121	3,578,853	3,379,121
	Pemex	3,578,853	3,379,121	3,578,853	3,379,121
	Total	12,293,354	9,225,683	10,128,202	8,137,705

En la línea de actividad de cruceros, Mazatlán tiene capacidad para atender 272 buques de crucero y el desembarque de 768 mil pasajeros al año. Los buques de las rutas de crucero arriban usualmente martes, miércoles y jueves. En la siguiente tabla se presenta la capacidad de atraque para cruceros.



Capacidad de atraque y de recepción de pasajeros de crucero en el Puerto de Mazatlán, 2018

Buques/pasajeros/año	
Cantidad de posiciones de atraque	2
Días máximos de ocupación al año	189
Factor de ocupación óptimo	0.72
Capacidad de atraque buques/año	272
Promedio de pasajeros por crucero	2,875
Capacidad de recepción de pasajeros al año	782,000

SECRETARÍA DE COMUNICACIONES
Y TRANSPORTES
COORDINACIÓN GENERAL DE PUERTOS
Y MARINA MERCANTE
DIRECCIÓN GENERAL DE PUERTOS

Durante el año 2018, el Puerto de Mazatlán atendió 620 arribos de buques de carga general y contenedores; 387 arribos de transbordadores y 90 de cruceros. En el Puerto de Mazatlán se ofrecen servicios regulares de transporte por mar proporcionados principalmente por 43 líneas navieras de carga general, incluyendo las líneas de transbordadores, y 6 líneas de contenedores; 20 para el movimiento de combustibles petroleros y 10 líneas de cruceros.

En el año 2018 el Puerto de Mazatlán recibió 220 buques de carga general, distinta a la transportada en transbordadores y automóviles, con un embarque promedio de 5,400 toneladas por buque; en transbordadores, el embarque promedio fue de 2,905.5 toneladas por embarcación; en vehículos, el embarque medio por buque fue de 894 unidades. En el rubro de petróleo y derivados, el embarque promedio fue de 10,913 toneladas; y en contenedores fue de 4,099 toneladas por barco.

En la tabla siguiente se presentan las características principales de los buques que fueron atendidos en el Puerto de Mazatlán durante el año 2018.

Datos de buques máximos del Puerto de Mazatlán, 2018

Línea de negocio	Total de buques	Eslora máxima (m)	Eslora tipo de buque (m)	Calado máximo (m)	Embarque máximo del buque (ton/pasajeros)
Carga general	238	198	19% eslora 170.0-200.0	14.0	15,025 ton



Línea de negocio	Total de buques	Eslora máxima (m)	Eslora tipo de buque (m)	Calado máximo (m)	Embarque máximo del buque (ton/pasajeros)
			14% eslora 111.0-169.9 67% eslora 33.0-110.0		
Automóviles	91	232.4	7% eslora 200.1-232.4 93% eslora 168.0-200.0	11.0	3,985 ton
Carga general en transbordadores	388	186	21% eslora 150.0-190.0 40% eslora 130.0-149.9 39% eslora 107.0-129.9	7.0	5,499 ton
Contenedores	105	210	48% eslora 180.0-210.0 52% eslora 107.5-179.9	10.0	11,556 ton
Petróleo y derivados	209	186	100% eslora 175.9-186.1	13.0	41,481 ton
Cruceros	90	334	92% eslora 200.0-333.9 2% eslora 200.0 a 189.9 6% eslora 108.0-199.9	9.0	4,004 pax

Por lo que respecta a la oferta de servicios portuarios, con excepción de los servicios de remolque, pilotaje y de transferencia de bienes y mercancías, en donde la entrada de nuevos operadores se da por concurso público, mismos que atienden a consideraciones técnicas de eficiencia y seguridad que determina la autoridad, los demás servicios portuarios y conexos son de libre entrada, debiendo cumplir con los requisitos de la normatividad competente y de las Reglas de Operación del Puerto de Mazatlán.

Para el desalojo de las mercancías, el Puerto de Mazatlán cuenta con vialidades que son compartidas con el tránsito vehicular urbano, lo que repercute en congestionamientos viales que impactan desfavorablemente en los tiempos de los ciclos de recorrido del autotransporte.

Para el desalojo o ingreso de las mercancías de comercio exterior al recinto portuario fiscalizado, el Puerto de Mazatlán cuenta con un acceso para la entrada y salida de vehículos de autotransporte, al cual están comunicadas las distintas terminales e instalaciones del puerto, mediante su red de vialidades vehiculares, que suma una longitud de 3.5 km. Por su parte, la terminal de transbordadores, que opera carga de tráficos de cabotaje, cuenta con un acceso propio.

Para el servicio ferroviario dentro del recinto portuario, se dispone de cinco vías, dos de ellas a costado de muelle y las otras tres en áreas más alejadas de éstos, con una longitud total de 5 kilómetros, por las cuales ingresa o salen los vagones de carga, utilizando el único acceso ferroviario que existe en el puerto.

La aduana marítima del Puerto de Mazatlán cuenta con un módulo de verificación de pedimentos, una plataforma para revisión con un carril vehicular, tres carriles para la revisión de vehículos seleccionados con semáforo rojo y un carril para los vehículos liberados por asignación de semáforo verde. Asimismo, la aduana cuenta con dos equipos móviles para revisión de mercancía no intrusiva, un dispositivo con rayos gamma y otro de rayos X. El horario de operación de la aduana es de 8:00 a 17:00 horas de lunes a viernes, con servicios

extraordinarios previa solicitud y autorización, conforme a la normatividad aduanera aplicable.

El Puerto de Mazatlán cuenta con un sistema de gestión ambiental basado en la norma ISO 9001:2015, la cual es el estándar internacional de carácter certificable que regula los sistemas de gestión de la calidad. Dicha norma permite verificar la capacidad de las organizaciones para proveer productos y servicios que atienden las necesidades de sus clientes y detectar medidas para elevar la satisfacción de éstos, mediante mejoras de procesos. El Puerto de Mazatlán cuenta también con la Certificación Ambiental ISO 14001:2015, la cual especifica los requisitos necesarios para establecer un Sistema de Gestión Ambiental en una organización, y determinar acciones para mejorar su desempeño ambiental.

En el ámbito laboral, la API Mazatlán acredita la Certificación OHSAS 18001, que establece los requisitos mínimos de las mejores prácticas en gestión de Seguridad y Salud en el Trabajo, destinados a permitir que una organización controle sus riesgos para la SST y mejore su desempeño de la SST. API Mazatlán tiene la certificación de la norma NMX-R-025-SCFI-2015 que establece los requisitos para la certificación de las normas de igualdad laboral y no discriminación.

El Puerto de Mazatlán tiene la Certificación de Calidad Ambiental Turística, por la cual se acredita que el puerto tiene un adecuado desempeño en el manejo de la infraestructura y los servicios al turismo. También el puerto tiene el Distintivo "S" otorgado por la Secretaría de Turismo del Gobierno de la República, como reconocimiento a la realización de buenas prácticas ambientales y al cumplimiento de la normatividad ambiental.

En materia de seguridad marítima y portuaria, el puerto tiene la Certificación Código Internacional para la Protección de Buques y de las Instalaciones Portuarias adoptado por la Organización Marítima Internacional.

El Puerto de Mazatlán cuenta con la plataforma informática Mediport, que utiliza mecanismos digitalizados para el intercambio de información, y permite que las solicitudes de arribos y operación de cargas se realicen electrónicamente, evitando registros en papel y agilizando trámites. Este sistema posibilita una gestión integral entre líneas navieras y autoridades que intervienen en la tramitación de arribos de buques.

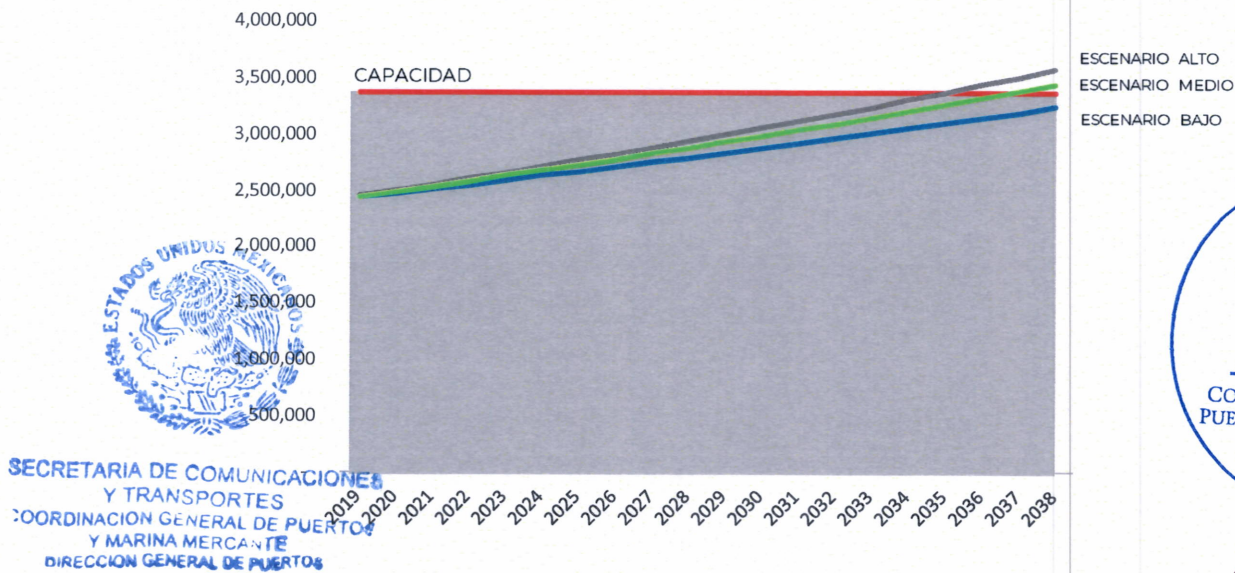
Balance de oferta y demanda de infraestructura

Con base en el análisis de los mercados atendidos por el Puerto de Mazatlán y el cálculo de su capacidad instalada, en las páginas siguientes se presentan gráficos que muestran el comparativo de la oferta portuaria (capacidad instalada) y la demanda (volumen de carga) para los próximos 20 años. En este análisis no se consideran proyectos de nuevas terminales portuarias e instalaciones en el horizonte de planeación, con el fin de detectar los requerimientos, en su caso, de ampliación de la capacidad portuaria en las distintas líneas de negocio.

En el manejo de petróleo y derivados, el Puerto de Mazatlán tiene capacidad instalada para atender la demanda prevista hasta el año 2035 en el escenario optimista que se ha planteado. En el escenario intermedio, la capacidad instalada existente permitiría cubrir la

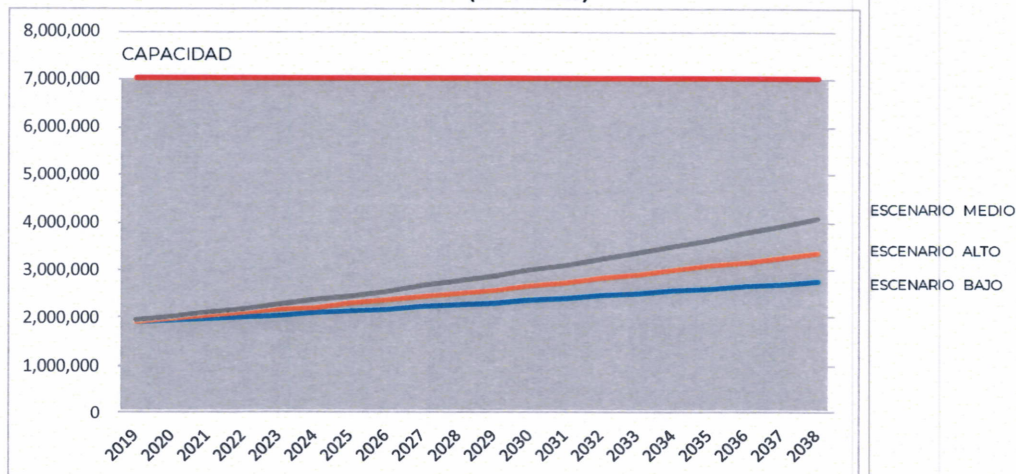
demanda hasta el año 2036. En el escenario base, el Puerto de Mazatlán podría atender el movimiento de carga de petróleo y derivados esperado hasta el año 2038 con la capacidad instalada actual.

Comparativo de oferta y demanda de petróleo y derivados en el Puerto de Mazatlán, 2019-2038
(toneladas)



En la línea de negocio de carga general, incluyendo vehículos y pesca, que es manejada en la terminal de carga general, en los muelles de uso común y de transbordadores, el Puerto de Mazatlán cuenta con capacidad para atender la demanda esperada en el periodo 2019-2038.

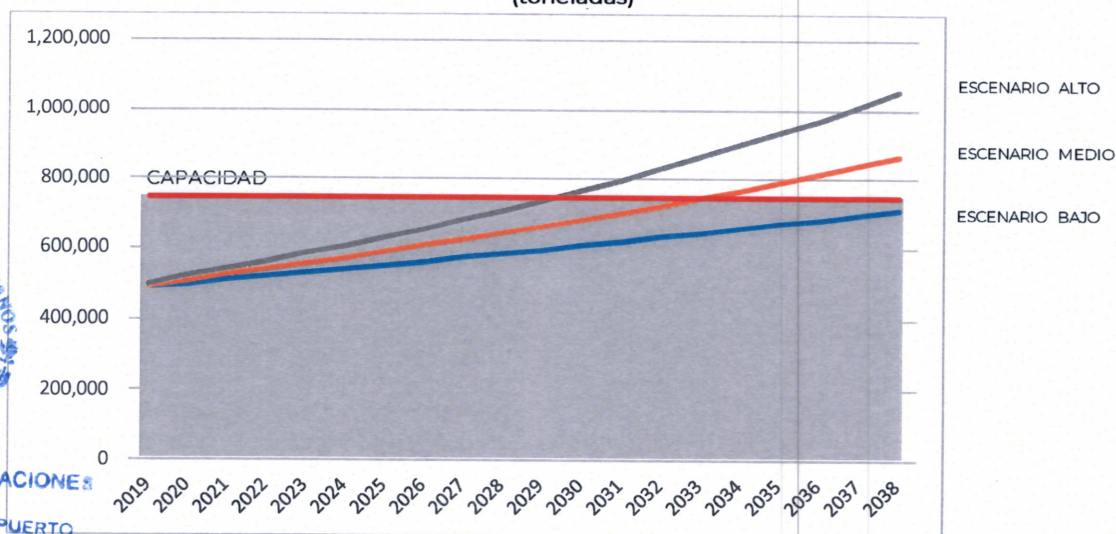
Comparativo de oferta y demanda de carga general en el Puerto de Mazatlán, 2019-2038
(toneladas)



La capacidad instalada en el segmento de carga contenerizada del Puerto de Mazatlán será suficiente para atender la demanda esperada hasta el año 2029 en el escenario optimista, al

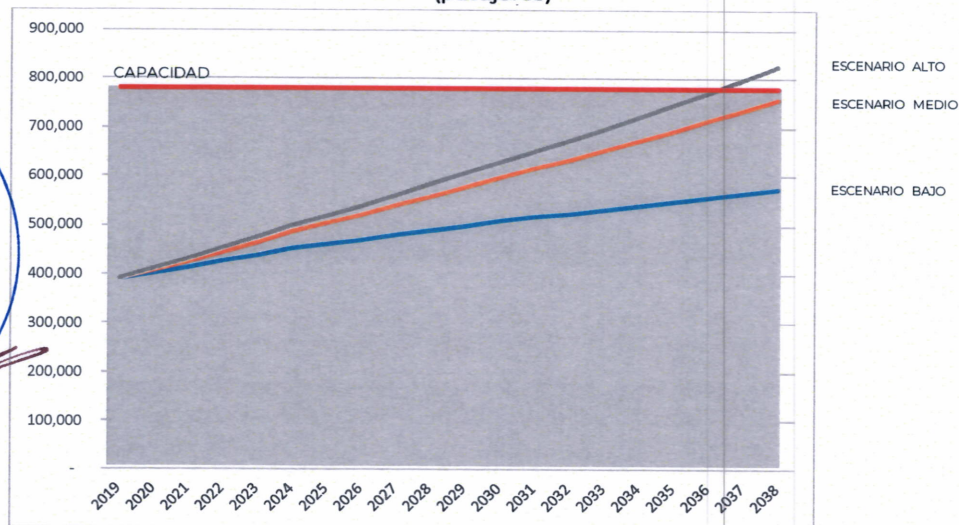
año 2033 en el escenario medio y en el escenario base de crecimiento de la carga, la capacidad instalada permitiría atender la demanda para el periodo 2019-2038.

Comparativo de oferta y demanda de carga contenerizada en el Puerto de Mazatlán, 2019-2038
(toneladas)



Para la línea de negocios de cruceros, el Puerto de Mazatlán tendrá la capacidad para atender el arribo de pasajeros de cruceros en los escenarios base y medio. En el caso del escenario optimista, sólo se tendrá capacidad de atención para el año 2036.

Comparativo de oferta y demanda de pasajeros de crucero en el Puerto de Mazatlán, 2019-2038
(pasajeros)



Análisis financiero para la inversión en infraestructura y equipamiento portuarios

La política del Sector Comunicaciones y Transportes promueve que la inversión en infraestructura aumente con la realización de proyectos de inversión pública y con proyectos desarrollados bajo esquemas de asociación público-privada

Para apoyar la construcción de infraestructura para el desarrollo de los puertos, el 5 de diciembre de 2017, se suscribió el contrato de Fideicomiso Público de Administración y Pago para la Adquisición de Bienes, Contratación de Servicios y Obra Pública denominado "Fondo para el Fortalecimiento de la Infraestructura Portuaria" (FIPOPT), por parte de la Secretaría de Hacienda y Crédito Público (SHCP) en su carácter de Fideicomitente Única de la Administración Pública Federal Centralizada, y por el Banco Nacional del Ejército y Fuerza Aérea y Armada, Sociedad Nacional de Crédito, Institución de Banca de Desarrollo como Fiduciario, con la participación de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes representada por el Coordinador General de Puertos y Marina Mercante. La disposición de recursos está sujeta a la autorización de su Comité Técnico, conforme a lo establecido en los fines del fideicomiso.

API Mazatlán obtuvo autorización para disponer de recursos para el Dragado del Canal de navegación, desde la bocana hasta la Dársena de ciaboga, por \$1,208.5 millones y por \$63.5 millones para la Reparación de los Rompeolas El Crestón y Chivos.

Con el objeto de revisar la factibilidad financiera de API Mazatlán, se realizó un análisis histórico de los ingresos y egresos, en el que se observa que esta empresa pública generó un flujo de efectivo de ingresos propios por \$562.9 millones de pesos, durante el periodo 2014-2018. Estos ingresos se destinaron a inversión en nueva infraestructura y a la aportación de 258.7 millones de pesos para la constitución del Fideicomiso para el Fortalecimiento a la Infraestructura Portuaria. Durante el periodo 2014-2018, la API Mazatlán realizó inversiones en infraestructura portuaria por un total de 113.2 millones de pesos, y efectuó pagos por aprovechamiento en 2017 y 2018 que suman 327.8 millones.

Al realizar las proyecciones de resultados de API Mazatlán, se estima que, durante el periodo 2019-2024, la empresa generará recursos propios de operación del orden de 170.0 millones de pesos anuales, para un total de 850 millones de pesos en los cinco años de vigencia de este PMDP, los cuales podrían ser destinados para financiar el mantenimiento mayor y la construcción de infraestructura portuaria de uso común, definida en las metas de inversión previstas en este PMDP. Se considera que los recursos que genera API Mazatlán tendrán un crecimiento estable durante el horizonte de planeación de este PMDP, ya que deriva de las tarifas cobradas por el uso de infraestructura portuaria a las embarcaciones y de las contraprestaciones que recibe por los contratos de cesión parcial de derechos.

Para la construcción y equipamiento de nuevas instalaciones portuarias, se considera que varios proyectos podrían ser financiadas por empresas privadas, que en su oportunidad solventen su capacidad técnica y económica en los correspondientes concursos de contratos de cesión parcial de derechos, conforme marco jurídico establecido en la Ley de puertos, que otorga certidumbre y reglas claras para la participación del sector privado en el desarrollo y operación de infraestructura portuaria.

MAZATLÁNCOORDINACIÓN GENERAL DE
PUERTOS Y MARINA MERCANTE

Con base en lo anterior, se considera que el Puerto de Mazatlán estaría en posibilidad de dar cumplimiento a las metas de mantenimiento, construcción y equipamiento definidas en este PMDP.

2.2. Retos para el desarrollo del puerto

Una sociedad con niveles de bienestar más elevados para su población, más justa, que ofrezca mejores condiciones para el ejercicio de la libertad por sus ciudadanos requiere una organización social y política participativa, un estado de derecho eficaz, un gobierno eficiente que actúe bajo condiciones de transparencia y responsabilidad, con una visión de futuro compartida por sus ciudadanos.

Para ello, el Gobierno de la República emprende un profundo proceso de transformación de la vida nacional, de los objetivos, estrategia de desarrollo e instituciones, así como en la forma de gobernar. El Plan Nacional de Desarrollo 2019 – 2024 establece como objetivo fundamental de la presente Administración elevar el bienestar de los mexicanos y transformar la vida nacional en lo social, lo político y económico para que la población viva en condiciones de igualdad, justicia y libertad plenas.

El gobierno de la cuarta transformación plantea lograr un mayor crecimiento económico, la creación de empleos y programas sociales, en un ambiente de certidumbre, estabilidad económica e igualdad; impulsar el fortalecimiento del mercado interno, el desarrollo de infraestructura y la inversión; así como la ejecución de programas y proyectos regionales y sectoriales.

El Plan Nacional de Desarrollo señala que sector público fomentará la creación de empleos mediante programas sectoriales, proyectos regionales y obras de infraestructura, con inversión pública, proyectos de asociación público – privada y la inversión de las empresas privadas.

En este marco de planeación, el Programa de Trabajo de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT) 2019 establece como misión de la Secretaría *contribuir al desarrollo regional y al bienestar social de la Nación mediante la construcción de una red intermodal de comunicaciones y transportes efectiva, sustentable y segura, así como el acceso universal a internet y la transformación digital del país, que mejore las condiciones de vida de la población, principalmente la de los menos favorecidos, así como la Seguridad Nacional.*

El programa de la Secretaría define Objetivo 1 *Desarrollar de manera transparente una red de comunicaciones y transportes accesible, segura, eficiente, sostenible, incluyente y moderna, con visión de desarrollo regional y de redes logísticas que conecten a la mayoría las personas de cualquier condición, facilite el traslado de bienes y servicios y contribuya a salvaguardar la seguridad nacional.* Además, determina que se delinearán proyectos de modernización en todos los puertos del país.

Por su ubicación nacional estratégica con conexión a la Cuenca del Pacífico, el Puerto de Mazatlán destaca por su potencial para ser el nodo logístico del norte de México que atraiga mayor cantidad de mercancías de comercio nacional e internacional, con origen/destino en

las regiones socioeconómicas de su área de influencia: la extensa meseta de los estados del norte-centro, los productivos estados del occidente y la desarrollada región central de México.

La ubicación geográfica del Puerto de Mazatlán, su avance en el comercio global, su experiencia y permanencia activa como plataforma logística, el crecimiento sostenido de su actividad portuaria, las recientes inversiones federal, estatal y municipal en infraestructura carretera, turística y para el desarrollo y diversificación económica del estado de Sinaloa, conllevan la necesidad de fortalecer al Puerto de Mazatlán como nodo logístico del norte de México, para pasajeros y carga, con una mejor oferta de servicios portuarios, con infraestructura, equipamiento y tecnologías más avanzadas para facilitar el traslado de personas y productos en su región de influencia.

El Puerto de Mazatlán tiene el reto de consolidar su papel en las cadenas logísticas de los mercados relevantes que atiende actualmente, con el incremento de volúmenes de carga, así como aprovechar la oportunidad de atracción de nuevas cargas y abrir nuevos ámbitos territoriales de influencia en tres regiones objetivo: norte-centro, occidente y centro de México.

La experiencia intermodal marítima, carretera y ferroviaria, que ha acumulado la comunidad del Puerto de Mazatlán, lo colocan frente al reto de ser promotor, en su ámbito de actuación, de mejorar y potencializar la infraestructura de su conectividad terrestre, considerando como estratégico: la construcción del tramo ferroviario Mazatlán-Durango; el uso intensivo del autotransporte de carga con costos competitivos en su región objetivo norte-centro de México; el aprovechamiento de la conectividad carretera y ferroviaria entre el puerto y sus regiones objetivo occidente y centro de México; la permanencia de condiciones de seguridad para el tránsito terrestre de mercancías. Con estas acciones se podrá impulsar una mayor colaboración y complementariedad con los puertos de Matamoros, Altamira y Tampico, ubicados en el estado de Tamaulipas, en el litoral del Golfo de México.

El Puerto de Mazatlán es ejemplo de movimientos de cabotaje por mar, por lo que su reto es reafirmar su avance e impulsar nuevos movimientos interportuarios que fortalezcan al Sistema Portuario Nacional, que estimulen el uso del transporte marítimo nacional como alternativa competitiva para el traslado de mercancías y de pasajeros. Su experiencia y crecimiento sostenido de intercambio comercial y de transporte de pasajeros vía marítima nacional, entre el macizo continental y el territorio peninsular integrado por los estados de Baja California y Baja California Sur, colocan al puerto ante el reto de consolidar este vital servicio para la conectividad nacional, impulsando a la vez su complementariedad con los puertos federales de Ensenada, en Baja California, de Topolobampo, en Sinaloa, y de Guaymas, en Sonora.

La comunidad portuaria de Mazatlán reconoce que la infraestructura de diseño y la tecnología del puerto corresponden a un puerto convencional de operación semiespecializada, con insuficientes áreas logísticas y de almacenaje y una acotada superficie operativa terrestre, circundada por el arraigado entorno urbano de la ciudad de Mazatlán. Ante ello, el reto fundamental del Puerto de Mazatlán es transformarse en un puerto moderno, altamente productivo, rentable y sostenible, que disponga de:


MAZATLÁNCOORDINACIÓN GENERAL DE
PUERTOS Y MARINA MERCANTE

- Nueva infraestructura portuaria básica que satisfaga las actuales demandas del transporte marítimo, que requiere de grandes calados, amplias dársenas de ciaboga y funcionales dársenas operativas.
- Nuevas áreas terrestres con rellenos de superficies marítimas, hacia el norte y noreste del recinto portuario en el estero de Urías.
- Rehabilitación de las obras de protección portuaria y de atraque.
- Nuevas terminales portuarias, equipadas para maniobras especializadas y para embarque/desembarque de pasajeros, con muelles aptos para recibir a buques de gran porte.
- Novedosas instalaciones logísticas con servicios integrales, que dispongan de equipamiento para el adecuado intercambio intermodal, espacios tecnificados suficientes para almacenaje de mercancías y áreas dedicadas a generar valor agregado, que cubran los requerimientos del comercio marítimo internacional.



SECRETARÍA DE COMUNICACIONES
Y TRANSPORTES
COORDINACIÓN GENERAL DE PUERTOS
Y MARINA MEXICANA
DIRECCIÓN GENERAL DE PUERTOS

Nuevos accesos terrestres, distribuidores viales, vialidades y patios reguladores, en la zona noreste del recinto portuario, eficientes para el autotransporte y ferrocarril y proyectados como efectiva solución vial con duración a largo plazo, para evitar y mitigar impactos viales en la ciudad portuaria.

Tecnologías de vanguardia aplicadas al equipamiento y a los procesos portuarios.

- Reserva territorial con visión de futuro, que permita el desarrollo del puerto a largo plazo para que pueda atender adecuadamente a las economías regionales a las que sirve.

El monto de inversión para estas construcciones, equipamiento y disponibilidad territorial es considerable, además de que es importante tener en cuenta la temporalidad de los procesos de incubación y maduración de los negocios portuarios, por lo que las inversiones requieren concretarse en etapas progresivas a corto, mediano y largo plazos, así como ser financiadas con recursos públicos y privados. Por el crecimiento económico y el desarrollo de los diversos sectores productivos asentados en las regiones objetivo, norte-centro, occidente y centro de México, así como por el potencial de nuevos negocios portuarios, se considera factible la atracción de inversión privada, nacional y extranjera. La Ley de Puertos, el Plan Nacional de Desarrollo y los programas del actual Gobierno Federal, así como la característica de empresa pública de la API Mazatlán, otorgan certidumbre jurídica para la concurrencia de inversiones públicas y privadas en el sector portuario, mediante la adjudicación de contratos de cesión parcial de derechos y la aplicación de esquemas de financiamiento que han sido probados en otros puertos mexicanos concesionados a empresas paraestatales federales.

A la par de la construcción e integración de nueva infraestructura, superestructura y equipamiento portuarios, el puerto requiere de la continuidad de su operación, el

mejoramiento de su productividad, así como reafirmar su participación en el comercio global.

El destino turístico de Mazatlán está en plena transformación, de manera acelerada, con calidad ascendente y con sustanciales inversiones públicas y privadas, mientras que el principal nodo portuario continúa ofertando la misma infraestructura, con instalaciones y un modelo logístico de hace más de dos décadas. El reto del Puerto de Mazatlán es incrementar el aprovechamiento de su vocación turística, transformando su enfoque en la actividad turístico-portuaria de manera sustancial dándole un sentido social, con los consiguientes cambios en lo físico y en lo logístico-operativo para hacer de Mazatlán un destino turístico global y acrecentar precisamente el valor de ese patrimonio, en beneficio mutuo con su ciudad portuaria.

El Puerto de Mazatlán tiene el reto de continuar la recuperación de su nivel de arribos de cruceros y estimular el desembarque del buque y la consiguiente derrama económica de los cruceristas, para lo cual podría edificar una terminal de cruceros de clase mundial, con identidad mazatleca, claramente diferenciada y con una oferta innovadora de servicios que otorgue una experiencia única a sus visitantes. Existe la disponibilidad de áreas terrestres y marítimas con ubicación estratégica, el negocio está en marcha y en crecimiento, integra una ruta regular probada con la recuperación de la preferencia de las líneas navieras, y además se cuenta con el potencial de un destino turístico renovado, para promover la inversión para la construcción y operación de la nueva terminal de cruceros de Mazatlán, que disponga de muelles dedicados para cruceros, áreas confinadas para la estadía temporal y movilidad de los pasajeros y la tripulación, zonas delimitadas para la logística intermodal y espacios turístico-comerciales disponibles para los cruceristas y el turismo en general.

Por sus atractivos naturales y urbanos, Mazatlán atrae también turismo náutico; sin embargo, no cuenta con suficientes espacios y servicios para embarcaciones recreativas y de pesca deportiva. El puerto dispone de áreas marítimas y terrestres con localización estratégica, para contar con una marina dentro del recinto portuario, con identidad propia, construida y operada por inversionistas privados.

En el mismo segmento de turismo náutico, dentro del recinto portuario se ha ido conformando progresivamente una oferta disímbola de servicios de turismo de cabotaje en embarcaciones menores, colectivas y de alquiler de servicio privado, para cruceristas y otros turistas extranjeros y nacionales, que se embarcan en los atracaderos del puerto con destino a diversos sitios aledaños de interés turístico. El Puerto de Mazatlán enfrenta el reto de reorganizar la logística portuaria y de negocio de este turismo de cabotaje, para garantizar la seguridad de los pasajeros, mejorar la calidad de los servicios turístico-portuarios, coadyuvar a reforzar la identidad del destino mazatleco y generar mayor rentabilidad y recuperación de costos de esta actividad portuaria.

El Puerto de Mazatlán enfrenta el reto de diversificar su oferta turístico-portuaria, destinada a los cruceristas, otros turistas, pasajeros y tripulaciones que concurren al interior de su recinto portuario, por lo que podría promover la construcción y operación, con inversión privada, de una instalación turístico-comercial que aproveche significativamente la

vocación pesquera del puerto. Existe la disponibilidad de áreas terrestres con ubicación adecuada, para edificar un conjunto de inmuebles con rasgos identitarios y arquitectura vernácula, abierto a turistas y a población local, donde se oferten productos pesqueros locales y la experiencia de un mercado gastronómico regional único en el destino turístico de Mazatlán.

Esta propuesta del Puerto de Mazatlán para incentivar sus líneas de negocio turístico-portuarias, requiere de la participación de las diversas instancias públicas, privadas y sociales involucradas en la industria turística de Mazatlán, para el incremento de atractivos, para la diferenciación del destino turístico y para elevar la competitividad de los servicios. A la par, es relevante la colaboración entre los puertos mexicanos del litoral del Océano Pacífico con líneas de negocio de cruceros y de turismo náutico, para la consolidación o apertura de rutas de cruceros, para la diferenciación de destinos y para impulsar las escalas náuticas recreativas.

La carga general es la principal línea de negocio no petrolera operada en el Puerto de Mazatlán, que tiene importantes perspectivas de crecimiento, ya que en los últimos años los volúmenes de esta carga han registrado un notable incremento gracias al crecimiento de los mercados que atiende el puerto, lo que conlleva el reto de que la terminal de carga general, contenedores y automóviles, adopte acciones concretas para elevar la productividad y ampliar su capacidad instalada.

En los últimos años se ha registrado un notable crecimiento en el movimiento portuario de vehículos, del año 2017 a 2018 se incrementó 5.9% y durante enero – junio de 2019 creció 11.3%. Esta actividad destaca favorablemente, porque el tiempo de estadía portuaria de los vehículos es 30% menor que en otros puertos del litoral mexicano del Océano Pacífico, los costos por conceptos portuarios son competitivos y mantiene adecuados niveles de productividad, además de que la ubicación geográfica privilegiada del Puerto de Mazatlán le otorga la preferencia de la industria automotriz, por lo que un reto específico de la terminal de vehículos es ampliar sus patios para el almacenamiento de esta carga.

Durante el periodo 2000-2018, la carga contenerizada ha tenido un crecimiento con promedio anual del 6.7% y se estima que podría presentar incrementos similares durante los próximos años, por lo que existe el reto de la terminal de contenedores de elevar su productividad mediante equipamiento especializado y la reorganización de espacios para maniobras y almacenamiento de contenedores.

Al concretarse los planes para la construcción de la terminal de cruceros, significaría un avance sustancial para el Puerto de Mazatlán, ya que todo el muelle marginal quedaría dedicado a contenedores y a la carga general, incluyendo pesca y vehículos, tanto de cabotaje como de altura. Ello permitiría una integración más provechosa para la ciudad y el puerto.

La pesca es una de las actividades productivas más importantes para la población de Mazatlán. El Puerto de Mazatlán tiene el reto de seguir contribuyendo a esta actividad económica, con el mejoramiento de la operación e incremento de la productividad de las diversas terminales e instalaciones pesqueras que alberga al interior de su recinto portuario, para mantener el liderazgo de Sinaloa en la producción pesquera nacional. De manera

específica requeriría promover la modernización de los muelles pesqueros colindantes con el parque industrial Alfredo V. Bonfil, con la participación de los propios pescadores y de las instancias públicas competentes.

El Puerto de Mazatlán tiene el reto de consolidar la actividad de transbordadores, con el incremento de la productividad mediante la óptima organización de los patios logísticos para el autotransporte de carga. Para el servicio de transporte de pasajeros en transbordador, resultaría relevante el mejoramiento de la sala de espera portuaria.

La continuidad de la contribución del puerto a la industria naval mexicana tiene el reto de promover la utilización de los astilleros que alberga en su recinto portuario. La concreción del proyecto de la marina dentro del puerto abrirá posibilidades de ampliación de este mercado.

La comunidad portuaria de Mazatlán tiene el reto de incrementar sus niveles de productividad en las tres maniobras, mediante la optimización en el aprovechamiento de la infraestructura, el equipamiento y los procesos operativos, así como el ordenamiento de la operación. Relacionado con estos fines resulta relevante la actualización de las reglas de operación del puerto.

El puerto enfrenta también el reto de concretar acciones que generen valor agregado a sus servicios. La innovación, la incorporación de recursos tecnológicos más avanzados y la implantación de un sistema de calidad para la eficiencia portuaria, representan áreas de oportunidad para incrementar la productividad y mejorar la integración del tramo portuario de las cadenas logísticas de los productos manejados.

Para la eficiente coordinación de las cadenas logísticas, el Puerto de Mazatlán deberá integrar una plataforma con tecnologías de la información y comunicación, que sea enlace común entre la comunidad portuaria y usuarios del puerto, que facilite el registro e intercambio de datos entre los involucrados en la actividad marítimo-portuaria y permita conocer en tiempo real la situación de las embarcaciones y de la carga. Esta herramienta tecnológica facilitaría la coordinación entre los diferentes actores y autoridades, evitando costos innecesarios, mejorando la competitividad de las cadenas logísticas y atendería la necesidad de los dueños de la carga de conocer al momento la ubicación de su mercancía.

Para el desarrollo de competencias y habilidades de los recursos humanos del Puerto de Mazatlán, la comunidad portuaria tiene el reto de promover programas de capacitación, formación y actualización de personal, para el mejoramiento de la capacidad técnica del personal portuario y de la capacidad gerencial del personal directivo.

La promoción y comercialización del Puerto de Mazatlán es un reto de la comunidad portuaria, que podría atender con acciones coordinadas que hagan eficiente la inversión en este rubro y multipliquen los resultados.

El Puerto de Mazatlán tiene el reto de impulsar la planeación integral y el desarrollo regional-urbano-portuario con sustentabilidad. La interrelación de estos tres ámbitos incide directamente en los planes de crecimiento portuario, por lo que es relevante mantener la comunicación y coordinación con las demás instancias involucradas. Además, resulta

SECRETARÍA DE COMUNICACIONES
Y TRANSPORTES
COORDINACIÓN GENERAL DE PUERTOS
Y MARINA MERCANTE
DIRECCIÓN GENERAL DE PUERTOS

MAZATLÁN
COORDINACIÓN GENERAL DE
PUERTOS Y MARINA MERCANTE

importante para el ejercicio de la planeación responsable, disponer de estudios técnicos que sustenten la adecuada toma de decisiones.

El Puerto de Mazatlán tiene el reto de coexistir con su ciudad portuaria, reconociendo que las obras y operación portuarias pueden producir impactos al medio ambiente y al entorno urbano, además de que el crecimiento del puerto genera flujos vehiculares con cargas pesadas en áreas urbanas. A la vez, se debe resaltar que el puerto genera importantes beneficios a la ciudad y a su población, ya que es una fuente para su desarrollo económico y el empleo. Resulta esencial que la ciudad y el puerto concreten una alianza estratégica, que confluya en una planeación y desarrollo integral, basada en el fortalecimiento de los instrumentos de coordinación y cooperación entre los sectores social, privado y gubernamental, a fin de apoyar un crecimiento sostenible en los ámbitos regional, urbano y portuario.

La problemática vial de la denominada última milla en el Puerto de Mazatlán representa un asunto que requiere la participación decidida de los tres niveles de gobierno, no sólo para la mitigación de los conflictos viales actuales, sino para ejecutar soluciones con duración a largo plazo. Considerando que la ampliación natural del puerto está orientada hacia el noreste del recinto portuario en el estero de Urías, el Puerto de Mazatlán tiene el reto de promover la proyección de nuevos accesos terrestres, distribuidores viales, vialidades y patios reguladores, en esa misma zona noreste del recinto portuario. Para este propósito, el Puerto de Mazatlán podría iniciar con los análisis y estudios formales que sustenten e integren un innovador plan de vialidad integral, que proyecte una nueva conectividad portuaria terrestre eficiente para la movilidad y para la productividad, con alcances de ejecución al interior del recinto portuario y en la denominada última milla, aprovechando el potencial de la proximidad de la línea ferroviaria y del libramiento de la carretera internacional México 15 Culiacán-Mazatlán-Tepic.

El Puerto de Mazatlán enfrenta el reto de contar con reservas portuarias para su crecimiento, mediante la posible ampliación de su recinto portuario y la creación de áreas terrestres con rellenos de áreas marítimas. Paralelamente requiere regularizar la ocupación de zonas portuarias que han sido rebasadas por el crecimiento urbano o que tienen problemáticas derivadas de cesión parcial de derechos.

El desarrollo turístico y poblamiento de la Isla de la Piedra, contigua al recinto portuario, ha generado necesidades de movilidad de personas entre dicha localidad y la ciudad de Mazatlán, que requieren cruzar el canal de navegación, por lo que el puerto afronta el reto de ordenar y regular la operación de los denominados pasos de lancha, para minimizar los riesgos para las personas y para las embarcaciones, menores y mayores, que transitan por el canal de navegación, así como para promover un servicio de transporte náutico seguro y de calidad, rentable para los prestadores de estos servicios y que sustente la inversión necesaria en atracaderos y para el mantenimiento correspondiente.

La operación de la planta de tratamiento de agua en el área contigua al Cerro de El Crestón provoca olores que se dispersan profusamente por el aire marino, afectando a las personas, a las actividades turísticas de la zona y a la actividad pesquera, por lo que el Puerto de Mazatlán requiere promover ante las autoridades competentes la reubicación de dicha

planta de tratamiento, para beneficio de la propia ciudad portuaria y de las actividades productivas portuarias.

Para el mejor desarrollo del puerto, su comunidad portuaria tiene el reto de lograr un desempeño ambientalmente responsable, con un compromiso colectivo de sustentabilidad, que sea integral, medible y evaluable. El desarrollo portuario sería respaldado con los beneficios a futuro que significa la conservación de los recursos naturales, promoviendo el uso de bienes y servicios amigables con el medio ambiente, así como la utilización de tecnologías de alta eficiencia energética y de baja o nula producción de contaminantes que causan el efecto invernadero. Se trata además de respaldar con acciones la política a favor de los mares y las costas, con el propósito de promover oportunidades económicas, fomentar la competitividad y la coordinación para hacerle frente a los efectos del cambio climático, apoyando decididamente la protección del patrimonio natural, previniendo la contaminación y contribuyendo a la preservación de la salud pública y del ambiente, ayudando con estas acciones a mitigar el impacto ambiental generado por las operaciones marítimo-portuarias.



SECRETARÍA DE COMUNICACIONES
Y TRANSPORTES
COORDINACIÓN GENERAL DE PUERTOS
Y MARINA MERCANTE
DIRECCIÓN GENERAL DE PUERTOS



3. Estrategia para el desarrollo portuario del Puerto de Mazatlán

En el marco de los objetivos y lineamientos establecidos por el Gobierno Federal en el Plan Nacional de Desarrollo para realizar una profunda transformación en la vida nacional y elevar el bienestar de la población mediante un mayor crecimiento económico, la construcción de infraestructura y la creación de empleos, el presente capítulo de planeación establece: la situación deseada o visión del puerto con un horizonte a 20 años y la misión para lograr dicha visión; el objetivo estratégico, estrategias y líneas de acción, que dan concreción a las políticas de desarrollo del puerto; las metas de mantenimiento, construcción y desarrollo portuario; los indicadores de seguimiento, evaluación y de resultados; y, la zonificación maestra, la cual sintetiza el propósito esencial del PMDP de identificar y definir los usos, destinos, y modos de operación de los espacios portuarios, así como los servicios y las áreas en las que deba admitirse a prestadores que satisfagan los requisitos que establezcan la normatividad y Reglas de Operación del Puerto de Mazatlán.

3.1. Visión y misión del Puerto de Mazatlán

Visión

Ser la plataforma logística del norte de México, con una oferta integral de infraestructura y servicios, económica y ambientalmente sostenible, que genera valor a sus usuarios y contribuye al desarrollo regional.



SECRETARÍA DE COMUNICACIONES
Y TRANSPORTES
COORDINACIÓN GENERAL DE PUERTOS
Y MARINA MERCANTE
DIRECCIÓN GENERAL DE PUERTOS

Misión



Atender de manera confiable, eficiente, suficiente y sostenible, la demanda de infraestructura y servicios portuarios generada por las cadenas productivas, turísticas y comerciales de las regiones económicas que conforman su zona de influencia.



3.2. Objetivo estratégico, estrategias y líneas de acción del puerto

El objetivo estratégico, metas de desarrollo, estrategias y líneas de acción que establece el presente PMDP tienen como fundamento los principios de confiabilidad, calidad y eficiencia en la prestación de los servicios portuarios.

El objetivo estratégico definido en este PMDP, el cual se presenta a continuación, responde a los retos que enfrenta el puerto para su desarrollo, los cuales fueron señalados en el capítulo anterior, y refleja los aspectos específicos de la visión y misión del puerto, por lo que destaca los beneficios esperados y las acciones para que brinde mejores servicios y contribuya de manera más amplia y efectiva al desarrollo de la economía y a elevar el bienestar y la calidad de vida de la población.

Objetivo estratégico	Estrategia	Línea de acción
 SECRETARÍA DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES COORDINACIÓN GENERAL DE PUERTOS Y MARINA MERCANTE DIRECCIÓN GENERAL DE PUERTOS Transformar al Puerto de Mazatlán en un nodo portuario y logístico altamente productivo, con procesos y tecnologías avanzadas  MAZATLÁN COORDINACIÓN GENERAL DE PUERTOS Y MARINA MERCANTE	Modernizar y ampliar la infraestructura portuaria.	Conservar la infraestructura en óptimas condiciones de operación.
		Desarrollar y mejorar infraestructura básica, instalaciones portuarias y conectividad vial para elevar la productividad e impulsar el crecimiento del puerto.
		Generar reservas territoriales para el desarrollo portuario a largo plazo.
		Promover la inversión privada en nuevos desarrollos portuarios.
	Fortalecer la competitividad portuaria.	Promover la mejora continua en los procesos operativos portuarios.
		Mejorar las capacidades gerenciales, técnicas y de negocios del personal portuario.
	Impulsar la planeación y el desarrollo sostenible e integral de los ámbitos portuario-urbano-regional.	Fomentar la concertación para el desarrollo integral y sustentable entre el puerto y su zona de influencia.
		Promover la complementariedad entre los puertos del Sistema Portuario Nacional.
		Disponer de información para la toma de decisiones responsables.

3.3. Metas e indicadores

Como parte fundamental del proceso de planeación estratégica, en las tablas siguientes se establecen las metas que el Puerto de Salina Cruz proyecta alcanzar durante la vigencia de este PMDP. Estas metas, expresadas como los resultados esperados, mantienen relación directa con el objetivo estratégico del puerto, están dimensionadas en tiempo, espacio y unidades de medida y clasificadas en los siguientes tres grupos:

- Metas de mantenimiento de infraestructura y equipamiento.
- Metas de construcción y modernización de infraestructura y equipamiento.
- Metas de desarrollo de la operación portuaria y logística.

Metas de mantenimiento de infraestructura y equipamiento

Objetivo estratégico	Meta	Inversión total estimada (pesos)	Año de ejecución						Ubicación	Responsable
			2019	2020	2021	2022	2023	2024		
Transformar al Puerto de Mazatlán en un productivo nodo portuario, con procesos y tecnologías de vanguardia	Rehabilitación de instalaciones eléctricas de edificaciones	2,797,000							Recinto portuario	Administración Portuaria Integral de Mazatlán, SA de CV
	Reparaciones hidráulicas y sanitarias en edificio de oficinas y muelles	1,526,000								
	Reparaciones en iluminación de Muelles, patios y Terminal de transbordadores.	1,791,000								
	Reparaciones y mantenimiento de edificios.	12,676,000								
	Reparaciones y mantenimiento muelles, patios, vías y cambios de vías, vialidades, defensas y bitas, bardas, balizas de señalamiento marítimo, cercas de malla ciclón y acceso al puerto dentro del Recinto Portuario.	40,310,000								
	Mantenimiento de infraestructura portuaria y de servicios	2,600,000							35PuE	Operadora Turística Tivi, SA de CV
		5,200,000							9PuE	Ameriben, SA de CV
		510,000							17PuS	Pesca Industrial Maros, SA de CV
		1,980,000							17PuS	Congeladora Doña Choco, SA de CV
		5,800,000							16PaS	Pescados Industrializados, SA de CV
		11,900,000							18PaE	Pesca Azteca, SA de CV
		750,000							18PaE	Astilleros Pescadores Unidos de Mazatlán, SA de CV
		10,200,00							8PuS	Terminal Marítima Mazatlán, SA de CV
		1,470,000							19PaE	Servicios Azteca, SA de CV
		10,080,00							20PaE	Servicios Navales, SA de CV



MARINA
SECRETARÍA DE MARINA



GOBIERNO DE MÉXICO
DIRECCIÓN GENERAL DE PUERTOS

OF. DGP.-1091/2024

19 MAR 2024

Programa Maestro de Desarrollo Portuario del Puerto de Mazatlán

Metas de construcción y modernización de infraestructura y equipamiento

AUTORIZADO

DIRECCIÓN DE DESARROLLO PORTUARIO

Meta	Inversión total estimada (pesos)	Año de ejecución de la meta						Ubicación	Responsable
		2019	2020	2021	2022	2023	2024		
Pavimentación con Concreto Hidráulico y Construcción de Infraestructura de Servicios en Av. del Delfín, Ubicada en la Ciudad de Mazatlán, Sinaloa.	187,000,000							Fuera del Recinto Portuario	Administración del Sistema Portuario Nacional Mazatlán, SA de CV.
Reparación de los Rompeolas El Crestón y Chivos	376,289,565							OP1 y OP5 34PuN	
Terminales Turísticas de Cruceros y Terminal de Transbordadores (Incluye Dragado)	818,739,814							31PuN, 32PuN 33PuN, 36PuE 37PuE y 38PuE	
Ampliación y Remodelación del Edificio de Oficinas	49,778,278							ED 61	
Rehabilitación de Edificio para Alojamiento del Personal de la Secretaría de Marina	40,753,064							Fuera del Recinto Portuario	
Substitución de Baliza Roca Negra	4,126,000							Fuera del Recinto Portuario	




Metas de desarrollo de la operación portuaria y logística

Objetivo estratégico	Meta	Unidad de medida	Año de ejecución de la meta						Ubicación	Responsable
			2019	2020	2021	2022	2023	2024		
Transformar al Puerto de Mazatlán en un productivo nodo portuario, con procesos y tecnologías de vanguardia	Ampliación y regularización del recinto portuario	Acuerdo publicado							Recinto portuario	Administración del Sistema Portuario Nacional Mazatlán, SA de CV
	Instrumentación de proceso de otorgamiento de cesión parcial de derechos para la construcción y operación de una terminal de cruceros	Contrato registrado								
	Instrumentación de proceso contractual de otorgamiento de cesión parcial de derechos para la construcción y operación de una instalación turístico-comercial	Contrato registrado								
	Desarrollo de un sistema de calidad para la eficiencia portuaria	Sistema operando							Recinto portuario	Administración del Sistema Portuario Nacional Mazatlán, SA de CV y comunidad portuaria de Mazatlán
	Actualización de las reglas de operación del puerto	Reglas de operación modificadas operando								
	Diseño y operación de una plataforma con tecnologías de la información y comunicación, que sirva de enlace común entre la comunidad portuaria y usuarios del puerto	Plataforma de información operando								

Handwritten signature

Metas de desarrollo de la operación portuaria y logística (continúa)

Objetivo estratégico	Meta	Unidad de medida	Año de ejecución de la meta						Ubicación	Responsable
			2019	2020	2021	2022	2023	2024		
 SECRETARÍA DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES COORDINACIÓN GENERAL DE PUERTOS Y MARINA MERCANTE DIRECCIÓN GENERAL DE PUERTOS Transformar al Puerto de Mazatlán en un productivo nodo portuario, con procesos y tecnologías de vanguardia	Diseño e instrumentación de programa de la comunidad portuaria para la promoción y comercialización del puerto como nodo logístico	Programa operando							Recinto portuario Recinto portuario	Administración Portuaria Integral de Mazatlán, SA de CV y comunidad portuaria de Mazatlán
	Diseño e instrumentación de programa para el mejoramiento de la capacidad técnica del personal portuario y de capacidad gerencial del personal directivo	Programa operando								
	Diseño e instrumentación de programa para coadyuvar a la planeación integral y el desarrollo regional –urbano– portuario con sustentabilidad	Programa operando								
	Diseño e instrumentación de programa de preservación de zonas de importancia ambiental del recinto portuario	Programa operando								
	Adopción de proceso de certificación como puerto sustentable	Proceso de certificación operando								
	Diseño e instrumentación de programa de colaboración con instancias que intervienen en la línea de negocio de cruceros, para el incremento de atractivos, la diferenciación del destino y elevar la competitividad de servicios	Programa operando								
	Diseño e instrumentación de programa de movilidad de embarcaciones menores en áreas de navegación interior	Programa operando								
	Suscripción y ejecución de acuerdo de colaboración y complementariedad entre los puertos del Sistema Portuario del Océano Pacífico	Acuerdo operando							*	
	Suscripción y ejecución de acuerdo de colaboración y complementariedad en materia turístico-portuaria entre los puertos del Sistema Portuario del Océano Pacífico	Acuerdo operando							*	
	Estudios técnicos para el desarrollo portuario	Estudios concluidos							Recinto portuario	

*Aplicable al Sistema Portuario Nacional.

Los dos indicadores del desarrollo portuario que se presentan a continuación tienen como propósito establecer variables para la medición del logro del objetivo estratégico de este PMDP, a fin de conocer en su oportunidad si se está produciendo un avance y en qué medida.

Indicador del desarrollo portuario 1/2

Objetivo estratégico	Transformar al Puerto de Mazatlán en un productivo nodo portuario, con procesos y tecnologías de vanguardia.	
Indicador	Productividad de maniobras portuarias.	
Descripción del indicador	Mide las toneladas, unidades o contenedores cargados o descargados de buque a muelle, o viceversa, en el tiempo expresado en horas de operación del buque.	
Método de cálculo	Toneladas, Cajas o Unidades Hora Buque en Operación = toneladas / [Fin de operaciones buque - Inicio de operaciones buque].	
Unidad de medida	THBO: Toneladas Hora Buque en Operación CHBO: Cajas Hora Buque en Operación UHBP: Unidades Hora Buque en Operación	
Frecuencia de medición	Anual	
Sentido del indicador	Ascendente	
	Línea base 2018	Meta 2024
	Carga general unitizada: 479.1 THBO Carga contenerizada: 29.3 CHBO Vehículos: 154.1 UHBO	Carga general unitizada: 527.0 THBO Carga contenerizada: 32.2 CHBO Vehículos: 157.2 UHBO

SECRETARÍA DE COMUNICACIONES
Y TRANSPORTES
COORDINACIÓN GENERAL DE PUERTOS
Y MARINA MERCANTE
DIRECCIÓN GENERAL DE PUERTOS

Indicador del desarrollo portuario 2/2

Objetivo estratégico	Transformar al Puerto de Mazatlán en un productivo nodo portuario, con procesos y tecnologías de vanguardia.	
Indicador	Recursos humanos para la sustentabilidad ambiental.	
Descripción del indicador	Cuantifica el número de empleados de autoridades, de cesionarios y/o de prestadores de servicios, que integran la comunidad portuaria, que formalmente dentro de sus funciones laborales cumplen acciones específicas para: aprovechar sustentablemente los recursos naturales en los procesos productivos o de trabajo; preservar la calidad del aire, agua y suelo; remediación a zonas naturales dañadas; y/o proporcionar servicios profesionales de educación ambiental.	
Método de cálculo	Suma del número de empleados de la comunidad portuaria que realizan formalmente acciones de sustentabilidad ambiental.	
Unidad de medida	Empleado	
Frecuencia de medición	Anual	
Sentido del indicador	Ascendente	
	Línea base 2019	Meta 2024
	No disponible. Se adoptará como línea base el resultado alcanzado en el primer ejercicio anual.	El doble de los empleados que se tengan en el primer ejercicio anual.





Programa Maestro de Desarrollo Portuario del Puerto de Mazatlán

3.4. Zonificación maestra para el desarrollo portuario

La zonificación maestra del Puerto de Mazatlán está integrada por dos tipos de zonas portuarias: las que ya han sido asignadas o adjudicadas, tanto a cesionarios o autoridades, conforme a los procedimientos y normatividad aplicables; y, nuevas zonas portuarias que se proyectan en este PMDP como de desarrollo.

En la siguiente tabla descriptiva se detallan primeramente las zonas portuarias asignadas a la fecha de elaboración de este PMDP.

Zonas portuarias

Clave de zonificación			Destino	Superficie (m2)	
Número consecutivo	Uso	Modo de operación		Agua	Tierra
1	Pa	N	Instalación para pesca deportiva y turismo de cabotaje	1,106.27	1,246.31
2	Pa	S	Instalación para astillero y pesca deportiva	5,653.29	7,982.51
3	Pa	N	Instalación para pesca deportiva, turismo de cabotaje, investigación y educación marítima	45,470.27	18,639.59
4	Pa	E	Instalación de escuela técnica pesquera	-	11,461.32
5	Pu	E	Terminal turística de cruceros	-	20,219.63
6	Pu	E	Instalación turístico comercial	2,451.00	4,412.88
7	Pa	E	Terminal de petróleo y sus derivados	12,214.87	38,272.93
8	Pu	S	Terminal de usos múltiples	13,500.00	170,544.11
9	Pu	E	Instalación de unidad frigorífica	-	9,260.97
10	Pu	S	Instalación turístico comercial	-	7,104.44
11	Pa	N	Instalación para servicio a embarcaciones pesqueras	27,924.13	13,354.78
12	Pu	E	Terminal de astillero	15,580.56	24,529.40
13	Pu	N	Instalación para productos pesqueros	3,511.06	2,018.67
14	Pa	S	Terminal de astillero	14,224.52	3,995.33
15	Pu	N	Instalación para productos pesqueros	-	21,201.03
16	Pa	S	Terminal pesquera	-	11,486.00
17	Pu	S	Instalación para productos pesqueros	-	19,726.54
18	Pa	E	Terminal de astillero	6,965.84	10,420.80
19	Pa	E	Terminal para combustibles y lubricantes a embarcaciones	2,430.08	1,620.02
20	Pa	E	Terminal de astillero	10,744.37	6,969.61
21	Pu	E	Terminal industrial	35,930.21	138,329.12
22	Pa	S	Instalación para productos pesqueros	24,466.42	-
23	Pu	N	Refugio pesquero	81,125.64	127,032.04
24	Pu	N	Atracadero de embarcaciones pesqueras y de pasajeros de la Isla de la Piedra	-	8,852.88
25	Pu	E	Instalaciones para oficinas y para UNAPROP	-	902.81
26	Pu	E	Instalaciones para oficinas de autoridades portuarias	-	968.79
27	Pu	E	Instalaciones de la Aduana Marítima	-	7,225.79
28	Pu	E	Instalaciones para oficinas de Autoridades Portuarias	-	5,613.22
29	Pu	E	Instalación para Autoridad Fitozoosanitaria	-	100.00
30	Pa	E	Instalaciones para Autoridad Marítima	125,103.62	30,589.42

- Pu: público; Pa: particular. Modo de operación.- N: No especializado; S: semiespecializado; E: especializado



SECRETARÍA DE MARINA
COORDINACIÓN GENERAL DE PUERTOS
Y MARINA MERCANTE
DIRECCIÓN GENERAL DE PUERTOS



ADMINISTRACIÓN DEL SISTEMA
PORTUARIO NACIONAL
MARINA

Maniz

Zonas portuarias

Clave de zonificación			Destino	Superficie (m2)	
Número consecutivo	Uso	Modo de operación		Agua	Tierra

Uso.- Pu: público; Pa: particular. Modo de operación.- N: No especializado; S: semiespecializado; E: especializado

En las siguientes tres tablas descriptivas se presentan las zonas portuarias proyectadas en este PMDP para desarrollo, detallando la correspondiente justificación técnica, así como la determinación del destino, uso y modo de operación.

Zona portuaria proyectada para desarrollo 1/5

Clave de zonificación			Destino	Superficie estimada (m2)	
Número consecutivo	Uso	Modo de operación		Agua	Tierra
31	Pu	N	Terminal de transbordadores	12,461.70	62,375.14

Justificación técnica

El manejo de carga general transportada en transbordadores es una de las principales operaciones del Puerto de Mazatlán. Esta actividad es de importancia estratégica para el abasto de bienes de consumo, insumos y equipos al estado de Baja California Sur.

No obstante la importancia del movimiento de productos y vehículos en transbordador, se carece de una terminal eficiente, con muelles y patios suficientes, y accesos y vialidades apropiados. Esta situación obliga a que el elevado flujo de camiones de carga utilice las vialidades urbanas que rodean el puerto y convivan con el tránsito urbano, lo cual genera altos niveles de congestionamiento y contaminación.

La terminal de transbordadores se localiza en la parte céntrica de la ciudad, lo cual agudiza los problemas para una convivencia sana entre el puerto y la ciudad, e impide desarrollar actividades de mayor valor para la comunidad, que mejoren dicho vínculo y hagan más atractiva la realización de actividades turísticas, recreativas, culturales y comerciales.

Ante tal situación, el Puerto de Mazatlán tiene el reto de consolidar la operación de transbordadores y elevar la productividad mediante la óptima organización de los patios logísticos para el autotransporte de carga. Para el servicio de transporte de pasajeros en transbordador, resulta fundamental el mejoramiento de la sala de espera portuaria.

Para atender este reto, se requiere reubicar la terminal de transbordadores a la zona anteriormente ocupada por la Terminal de CFE, lo cual permitirá además una operación eficiente de los vehículos de autotransporte que transportan carga general con origen o destino Baja California Sur.

Un beneficio altamente significativo que resultará de la reubicación de la terminal de transbordadores será la posibilidad de utilizar los espacios que ocupa actualmente para la construcción de una terminal de cruceros e instalaciones turístico comerciales, así como integrar adecuadamente la actividad portuaria con la ciudad de Mazatlán

De acuerdo con lo dispuesto en la Ley de Puertos, esta terminal sería construida con inversión privada, para lo cual la API realizará un concurso con objeto de asignar el área en donde será construida la terminal.



Zona portuaria proyectada para desarrollo 2/5

Clave de zonificación			Destino	Superficie estimada (m2)	
Número consecutivo	Uso	Modo de operación		Agua	Tierra
32	Pu	N	Terminal de cruceros	34,229.42	27,653.60
33				54,805.40	25,465.07

Justificación técnica

El Puerto de Mazatlán es uno de los puertos turísticos más importantes para el movimiento de cruceros en el litoral mexicano del Océano Pacífico. Después de varios años de una fuerte reducción de la actividad, durante los últimos cuatro años se ha empezado a recuperar el movimiento de pasajeros de cruceros atendidos, en el año 2018 atendió a 258.7 mil cruceristas y observa una tendencia creciente.

La zona norte de la costa oeste mexicana tiene potencial de ampliar la operación de cruceros, a partir del importante crecimiento de la flota naval de cruceros y del incremento de la actividad a nivel mundial, lo cual lleva a la búsqueda de nuevos destinos y nuevas rutas por parte de las navieras de cruceros.

El Puerto de Mazatlán es un puerto de escala de la ruta de cruceros de la Riviera Mexicana, que parte de los puertos de Los Ángeles y Long Beach, estado de California, de los Estados Unidos. Los Estados Unidos representan el principal mercado emisor de cruceristas.

Actualmente, en el puerto, los cruceros y los pasajeros son atendidos en los muelles y áreas de carga, con las consecuentes ineficiencias e incomodidades para los turistas, y las consiguientes afectaciones en la operación y productividad en el manejo de las mercancías.

De las proyecciones realizadas, así como de la programación acordada a la fecha con las líneas navieras, se estima que para el año de 2019 desembarquen cerca de 400 mil pasajeros, situación que demanda resolver la posibilidad de rebasar la capacidad de la infraestructura portuaria destinada para esta línea de negocios.

El crecimiento simultáneo de los movimientos de carga y de la actividad de cruceros ocasionará que en el corto plazo resulte más compleja la coexistencia entre las mismas, toda vez que actualmente la carga comercial también presenta tasas de crecimiento sostenidas (en el periodo 2000 – 2018, la carga manejada en esos muelles creció a un ritmo de 5.1% promedio anual).

En los últimos años, Mazatlán se ha convertido en un destino turístico de notable crecimiento, derivado de los mayores flujos de turistas que ha generado principalmente el Eje Económico del Norte y de las localidades regionales de Sinaloa, Durango y Nayarit. En su zona urbana, así como en su entorno regional, Mazatlán presenta un notable desarrollo social y económico, en donde se presentan interesantes atractivos turísticos como el centro histórico, el malecón, la catedral y el mercado municipal, así como de nuevos sitios turísticos naturales, que contribuyen a la integración de un positivo circuito sinérgico para el desarrollo y consolidación turística del destino.

El puerto tiene el reto de incrementar el nivel de actividad cruceista, consolidar su posición en la ruta de la Riviera Mexicana e incrementar la derrama económica de la actividad mediante la construcción y operación de una terminal especializada para cruceros, que oferte servicios turísticos y comerciales a los visitantes del puerto.

Con objeto de lograr un mayor crecimiento de la actividad y de ampliar la derrama económica que ésta genera, el administrador portuario prevé realizar un concurso público para asignar un contrato de cesión parcial de derechos, con un área para que se construya una terminal especializada para cruceros. El administrador portuario considera viable atraer inversiones, sin recurrir a recursos presupuestales, para realizar el proyecto de construir y operar la terminal de cruceros, de uso público y modo de operación especializada. La Terminal se localizará en los polígonos arriba señalados.

SECRETARÍA DE COMUNICACIONES
Y TRANSPORTES
COORDINACIÓN GENERAL DE PUERTOS
Y MARINA MERCANTIL
DIRECCIÓN GENERAL DE PUERTOS

MAZATLÁN

COORDINACIÓN GENERAL DE
PUERTOS Y MARINA MERCANTIL



MARINA
SECRETARÍA DE MARINA



AUTORIZADO
DIRECCIÓN DE DESARROLLO PORTUARIO

Programa Maestro de Desarrollo Portuario del Puerto de Mazatlán

Zona portuaria proyectada para desarrollo 3/5

Clave de zonificación			Destino	Superficie estimada (m2)	
Número consecutivo	Uso	Modo de operación		Agua	Tierra
34	Pu	N	Instalación turístico comercial en el Cerro del Crestón		156,610.5

Justificación técnica

Con esta zona fundamental para el puerto, se habilitará un área susceptible de utilizarse en diferentes usos portuarios, particularmente los de instalaciones turísticas y espacios recreacionales que generen valor agregado a los servicios portuarios en áreas actualmente no aprovechadas y que contribuirán a la consolidación de la vocación turística del recinto portuario del Puerto de Mazatlán.

Mazatlán es uno de los destinos turísticos de mayor importancia de México, con una elevada afluencia de turistas nacionales y extranjeros, que arriban a la ciudad por vía aérea, terrestre y marítima. La capacidad de las instalaciones abiertas al público se ven cada vez más superadas por el flujo de personas que acuden a este nodo turístico-portuario, generando una mayor presión a la infraestructura portuaria.

Con el desarrollo proyectado se podrán ofrecer instalaciones y servicios a la población y al turismo en general. Esta zona cuenta con una ubicación privilegiada para la atracción de inversiones de particulares en el desarrollo de equipamiento cultural, recreativo y de espacios turístico-comerciales. Estas instalaciones serán de uso público en beneficio de toda la población, con lo cual se elevará el bienestar y la calidad de vida de la comunidad.



SECRETARÍA DE MARINA
COORDINACIÓN GENERAL DE PUERTOS
Y MARINA MERCANTE
DIRECCIÓN GENERAL DE PUERTOS

Zona portuaria proyectada para desarrollo 4/5

Clave de zonificación			Destino	Superficie estimada (m2)	
Número consecutivo	Uso	Modo de operación		Agua	Tierra
31	Pu	N	Dragado del Canal de Navegación desde la Bocana hasta la Dársena de Ciaboga	12,374.51	
32	Pu	N		34,249.35	
33	Pu	N		45,789.00	
36	Pu	E		190,124.72	
37	Pu	E		125,663.70	
38	Pu	E	Terminal de astillero	383,085.49	
47	Pa	E			9,234.24

Justificación técnica

El puerto de Mazatlán es un puerto que fue diseñado de acuerdo a las características de las embarcaciones que predominaban en la segunda mitad del siglo pasado; de ahí que sus muelles y patios sean reducidos y su calado oficial limitado. Estas limitantes impiden atender embarcaciones comerciales de nuevas generaciones cuyas dimensiones superan a las ofertadas por el puerto, particularmente en el caso del calado, debido a la profundidad que tiene el puerto.

Una de las áreas en donde se tiene esta problemática de manera más acentuada es en la infraestructura de navegación interior en canales y dársenas de ciaboga, cuya profundidad es de 12 metros en sus áreas más profundas, la cual no es suficiente para las embarcaciones de nueva generación que cubren las rutas transoceánicas con mayor capacidad de carga en sus diferentes modalidades como portacontenedores y graneleros.

Lo anterior ha derivado en casos en que este tipo de buques no pueden zarpar a plena carga debido a la falta de profundidad, lo que provoca pérdidas a las líneas navieras y pérdida de competitividad del puerto para atender nuevas líneas navieras.

Ante esta problemática, resulta por demás indispensable realizar obras de dragado de construcción para

3. Estrategia para el desarrollo portuario del Puerto de Mazatlán.

Pág. 66





Programa Maestro de Desarrollo Portuario del Puerto de Mazatlán

dotar al puerto de la profundidad y calado necesario para atender a los buques que predominan en las rutas de comercio por mar en la costa del Pacífico.

El proyecto consiste en las siguientes líneas de acción:

1. Rectificación del dragado a la -12.m en la ampliación de la Dársena de Ciaboga de 300 a 500 metros (36PuE)
2. Rectificación del dragado desde la bocana de acceso hasta la Dársena de Ciaboga (37PuE y 38PuE)
3. Dragado a la -9.5 metros en dársenas operativas en el área de transbordadores (31PuN) y cruceros (32PuN y 33PuN)

La Terminal de astillero, es un área recientemente incluida en el recinto portuario donde actualmente ya se encuentra un astillero del cual ya se cuenta con solicitud de contrato de cesión parcial de derechos y obligaciones.



SECRETARÍA DE MARINA
COORDINACIÓN GENERAL DE PUERTOS
Y MARINA MERCANTE
DIRECCIÓN GENERAL DE PUERTOS

Zona portuaria proyectada para desarrollo 5/5

Clave de zonificación			Superficie estimada (m2)	
Número consecutivo	Uso	Modo de operación	Agua	Tierra
OA31		Embarcaderos Tenders		360

Justificación técnica

El crecimiento urbano ha provocado que el Puerto de Mazatlán se encuentre en una dinámica de creciente flujo de movimiento de personas entre la ciudad y las comunidades cercanas, particularmente de las poblaciones que se encuentran en ambos márgenes del estero Urías, lugar en donde se ubica el recinto portuario.

Por las distancias existentes, la conectividad por vía terrestre entre estas comunidades y la ciudad de Mazatlán requiere de utilizar periodos de tiempo muy amplios, ya que se debe recorrer por todo el borde del estero para comunicarse en ambas márgenes, lo que lleva a consumir periodos de más de una hora para su desplazamiento en unidades de transporte.

Ante esta situación, la población de esas comunidades ha optado por el transporte por agua como medio alternativo para trasladarse de la ciudad a su comunidad y a la inversa. Ello incide de manera sustancial en la operatividad portuaria, debido al elevado tráfico de embarcaciones de pasaje, turismo y comerciales que requiere atender el puerto. Además, esta situación conlleva un aumento elevado en el tráfico vehicular, seguridad pública y alteración de la vida comunitaria en el entorno del puerto y al interior de éste. A los flujos de personas por el puerto, se añade el flujo de turistas que acuden a la Isla de la Piedra para aprovechar los atractivos de sol y playa que ofrece este lugar, lo que eleva considerablemente el número de personas que se movilizan entre la ciudad de Mazatlán y la Isla de la Piedra.

Ante esta situación, la ampliación y modernización de la infraestructura marítimo-portuaria del Puerto es de importancia estratégica y es fundamental para la convivencia del binomio ciudad – puerto, el cual enfrenta el reto de conciliar el uso simultáneo del mismo canal de navegación para el traslado intensivo y permanente de pasajeros en embarcaciones menores, hacia y desde Isla de La Piedra, en paralelo al arribo y partida de buques mercantes y de cruceros que deben ser atendidos.

En este sentido, el reto es mejorar de forma segura y moderna, la coexistencia del cruce de ambos servicios dentro del Canal de Navegación, en cantidades cada vez mayores, cumpliendo los estándares internacionales de calidad y seguridad.

En la actualidad, para el traslado de personas entre estos dos puntos se utiliza un embarcadero con un



alto tráfico de población local y turística, mediante pequeños atracaderos flotantes en mal estado físico. El servicio se brinda con lanchas adaptadas para el transporte colectivo de 20 personas, en promedio. Los traslados diarios alcanzan los 5000 traslados con un incremento permanente. Para atender esta problemática, se requiere realizar la construcción de un embarcadero para tenders de aproximadamente 400m², con sala de espera, venta de artesanías y tienda de conveniencia, sanitarios y tres muelles flotantes para cinco lanchas cada uno.

Esta obra tiene el propósito de ofrecer mayor seguridad a las personas que utilizan esta alternativa de movilidad, así como regularizar las condiciones de operación de este servicio.

Las tablas descriptivas que se presentan a continuación especifican áreas de agua, vialidades, muelles de uso común y reserva portuaria.

Áreas de agua

Clave de zonificación			Destino	Superficie destinada (m ²) Agua
Número consecutivo	Uso	Modo de operación		
36	Pu	E	Dársena de ciaboga de uso común	190,124.72
37	Pu	E	Canal de navegación de uso común	363,085.49
38	Pu	E	Dársena de ciaboga cruceros	125,663.70
39	Pu	E	Dársena operativa	74,324.23
40	Pu	S	Dársena de atuneros y camareros	78,541.07
41	Pu	N	Dársena Isla de la Piedra	24,489.55
42	Pu	N	Áreas de navegación de uso común	7,522,445.17

Uso.- Pu: público; Modo de operación.- E: especializado.

Vialidades y muelles de uso común

Clave de zonificación			Destino	Superficie destinada (m ²)	
Número consecutivo	Uso	Modo de operación		Agua	Tierra
43	Pu	N	Muelles de uso común	-	19,878.62
44	Pu	N	Vialidades internas del recinto fiscalizado	-	45,729.17
45	Pu	N	Vialidades	-	20,600.97

Uso.- Pu: público; Modo de operación.- E: especializado.

Reserva portuaria

Clave de zonificación			Destino	Superficie destinada (m ²)	
Número consecutivo	Uso	Modo de operación		Agua	Tierra
46	-	-	Reserva portuaria	-	267,225.55

En la tabla descriptiva que se presenta a continuación, se enlistan los servicios portuarios y las áreas en las que, en los términos de la Ley de Puertos, deba admitirse a prestadores que satisfagan los requisitos que establezcan los reglamentos, reglas de operación y las consideraciones técnicas, de eficiencia y seguridad.



Programa Maestro de Desarrollo Portuario del Puerto de Mazatlán

Servicios portuarios y áreas para la prestación de servicios en el Puerto de Mazatlán

Servicio portuario		Cantidad de prestadores	Área para la prestación del servicio
Servicios a las embarcaciones para realizar sus operaciones de navegación interna	Pilotaje	A definir por la autoridad	Recinto portuario
	Remolque	A definir por la autoridad	
	Amarre de cabos	Libre entrada	
	Lanchaje		
Servicios generales a las embarcaciones	Avituallamiento		
	Agua potable		
	Combustible y Lubricantes		
	Comunicación		
	Electricidad		
	Recolección de basura o desechos		
	Eliminación de aguas residuales		
	Reparaciones a flote		
Lavandería			
Servicios para la transferencia de bienes o mercancías		A definir por la autoridad	

En el siguiente Plano maestro de destinos, usos y modos de operación del Puerto de Mazatlán se identifican cada una de las distintas zonas portuarias determinadas por el resultado de la planeación y operación portuarias, definiendo y diferenciando gráficamente cada una de las zonas adjudicadas y las proyectadas para desarrollo, así como su destino, uso y modo de operación establecidos en este PMDP.

GOBIERNO DE MÉXICO | **MARINA**
SECRETARÍA DE MARINA
DIRECCIÓN GENERAL DE PUERTOS

DGP-2965/2024

05 JUL. 2024

AUTORIZADO
DIRECCIÓN DE DESARROLLO PORTUARIO



