



PROGRAMA MAESTRO DE DESARROLLO PORTUARIO DE LOS PUERTOS DE MANZANILLO Y LAGUNA DE CUYUTLÁN 2026 – 2031



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



Marina
Secretaría de Marina



GOBIERNO DE
MÉXICO
DIRECCIÓN GENERAL DE PUERTOS

Oficio Núm: 1857/2026
08 ABR. 2026

AUTORIZADO
DIRECCIÓN DE DESARROLLO PORTUARIO



[Handwritten signature]



Índice

1 Recursos y competitividad de los Puertos de Manzanillo y Laguna de Cuyutlán.....	1
1.1 Alcance legal del PMDP.....	2
1.2 Oferta de infraestructura portuaria.....	8
1.3 Comunidad portuaria (Autoridades, Cesionarios, y Prestadores de Servicios).....	22
1.4 Vocación del puerto, área de influencia y conectividad.....	31
2. Diagnóstico y retos de desarrollo de los Puertos de Manzanillo y Laguna de Cuyutlán	56
2.1 Diagnostico de la Competitividad del Puerto.....	57
2.2 Retos para el desarrollo del puerto.....	91
3. Estrategia para el desarrollo portuario de los Puertos de Manzanillo y Laguna de Cuyutlán.	98
3.1 Visión y misión de los Puertos de Manzanillo y Laguna de Cuyutlán.....	98
3.2 Objetivos estratégicos, estrategias y líneas de acción de los puertos.....	99
3.3 Metas e indicadores.....	100
3.4 Zonificación maestra para el desarrollo portuario.....	108



[Handwritten signature]



1. Recursos y competitividad de los Puertos de Manzanillo y Laguna de Cuyutlán

Derivado del Título de Concesión que el Ejecutivo Federal por conducto de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, ahora Secretaría de Infraestructura de Comunicaciones y Transportes (SICT), otorgó a favor de la entonces Administración Portuaria Integral de Manzanillo, ahora Administración del Sistema Portuario Nacional Manzanillo, S.A. De C.V., en el estado de Colima, el 01 de febrero de 1994 la concesión integral para usar, aprovechar y explotar bienes del dominio público de la federación y de las obras e instalaciones propiedad del Gobierno Federal; así como para la construcción de obras, marinas, terminales e instalaciones portuarias y la prestación de los servicios portuarios, así como el Addendum al título de Concesión mediante instrumento de fecha 18 de junio de 1999, a efecto de adicionar la garantía de cumplimiento de las obligaciones establecidas en el título a cargo de la Concesionaria, su Segundo Addendum al Título de Concesión del 31 de diciembre de 2015, en el que la SICT autorizó la incorporación de una superficie de agua de 14,625,165.01 m² del Vaso II de la Laguna de Cuyutlán del Puerto Laguna de Cuyutlán; el Tercer Addendum al Título de Concesión autorizado por el ejecutivo federal a través de la Secretaría de Marina (SEMAR), de fecha 4 de noviembre de 2022, que incorpora 104,423.5760 m² de superficie de tierra al polígono II Manzanillo; el Cuarto Addendum al Título de Concesión autorizado por el Ejecutivo Federal a través de la SEMAR de fecha 24 de abril de 2023, que incorpora 22,431.2930 m² de superficie de agua al polígono II Manzanillo; y Quinto Addendum al Título de Concesión, publicado en el Diario Oficial de la Federación de fecha del 17 de octubre de 2023, cuyo objeto es incorporar al Título de Concesión otorgado a la Administración del Sistema Portuario Nacional Manzanillo S.A. de C.V., el Recinto Portuario del Vaso II del Puerto Laguna de Cuyutlán, en Manzanillo Colima, la ampliación en superficie de tierra por 860,139.4009 m² y 17,330,564.1147 m² de área de agua





Puertos de Manzanillo y Laguna de Cuyutlán
en el Estado de Colima, México.



Fuente: Google Earth.

1.1 Alcance legal del PMDP.

Los contratos celebrados de Cesión Parcial de Derechos y de Prestación de Servicios Portuarios en el puerto previstos en este PMDP, así como los cesionarios o prestadores de servicios, no confieren derechos de exclusividad, ni privilegios o condiciones especiales de explotación y se podrán otorgar unos 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 principios de competencia, calidad y eficiencia que restrinja el desarrollo del puerto y/o que contravenga el interés público, se entenderá no válida y no surtirá efectos.

De conformidad con la autorización emitida por la autoridad competente, el presente PMDP tendrá una vigencia del 2026 al 2031. La prospectiva adoptada en este documento corresponde a una visión de 20 años, como horizonte de planeación para la definición de objetivos y estrategias de desarrollo.

Desde enero de 1994 el título de concesión del Puerto Manzanillo está a cargo de la entonces Administración Portuaria Integral de Manzanillo, ahora denominada Administración del Sistema Portuario Nacional de Manzanillo, S.A. de C.V. (en adelante ASIPONA Manzanillo), empresa de participación estatal mayoritaria de la Administración Pública Federal y sectorizada a la Secretaría de Marina, constituida mediante acuerdo secretarial No. 380/2021 del 16 de noviembre de 2021 continuando como titular de los derechos y obligaciones otorgados por el Gobierno Federal a través de su Título de Concesión y sus modificaciones (addendums) en todas las disposiciones normativas, acuerdos, reglamentos, específicos, circulares,





comunicados, normas técnicas, reglas de operación, programas maestros de desarrollo portuario, lineamientos, etc. y se encarga de la planeación, programación, desarrollo, uso, aprovechamiento y explotación del puerto en concesión, es autosuficiente, productiva y competitiva.

ASIPONA Manzanillo está a cargo de la concesión integral de los puertos de Manzanillo y Laguna de Cuyutlán, teniendo fundamentalmente la responsabilidad de planear, programar y ejecutar las acciones necesarias para la promoción, operación y desarrollo de ambos, por lo que le corresponde elaborar el PMDP y someterlo a autorización de la Dirección General de Puertos adscrita a la Coordinación General de Puertos y Marina Mercante dependiente de la Secretaría de Marina.

Para el PMDP del Puerto Manzanillo y Puerto Laguna de Cuyutlán resulta fundamental la participación de toda la comunidad portuaria, por lo que considera que a cada uno de sus integrantes les corresponde: contribuir dentro del ámbito de su competencia al logro de Objetivos estratégicos, estrategias y líneas de acción de los puertos establecidos en este PMDP vigentes; generar y aprovechar sinergias, mediante la aportación de sus esfuerzos e inversiones privadas; lograr una mayor integración y competitividad en el tramo portuario de la cadena logística origen-destino de la carga; promover actividades que agreguen mayor valor a las mercancías; y, dar cumplimiento a las acciones convenidas en sus correspondientes contratos de cesión parcial de derechos o de prestación de servicios portuarios.

Superficies de tierra y agua concesionadas a la ASIPONA Manzanillo del Recinto Portuario del Puerto de Manzanillo

Superficie en hectáreas	Acuerdo delimitación	Tercer addendum	Cuarto addendum
Polígono I Manzanillo:			
Terrenos Dominio Público Federación	3.62		
Mar Territorial	24.39		
Decreto Presidencial	2.98		
Total Polígono I	30.99		
Polígono II San Pedrito:			
Terrenos Dominio Público Federación	120.19	10.44	
Mar territorial	178.98		2.24
Decreto Presidencial	107.22		
Total Polígono II	406.39		
Envolvente Polígono I y II	437.38	10.44	2.24
Total Envolvente	450.06 Hectáreas		

Fuente: Elaboración propia ASIPONA Manzanillo

Superficies de tierra y agua concesionadas a la ASIPONA Manzanillo del Recinto Portuario del Vaso II del Puerto Laguna de Cuyutlán.

Área	Superficie Hectáreas
Tierra	860,139.4009
Agua	1,733.05
Total del recinto portuario	1,819.07 Hectáreas

Fuente: Quinto Addendum DOF 17 agosto 2023

La poligonal envolvente constituida por 18,909,950.1460 m2 se sustenta en el "Acuerdo por el que se delimita y determina el recinto portuario del Vaso II del Puerto Laguna de Cuyutlán, en Manzanillo, Colima", emitido por el Ejecutivo Federal por conducto de la Secretaría de Marina el 04 de agosto de 2023.





Dicho Addendum publicado en el Diario Oficial de la Federación el 9 de noviembre de 2023, le confiere al Puerto de Manzanillo el área concesionada que se detalla en el siguiente plano, "Plano del Recinto Portuario del Puerto Laguna de Cuyutlán".

El área total de 18,190,703.5156 m², del recinto portuario del Vaso II del Puerto Laguna de Cuyutlán, conforme a los datos contenidos en los cuadros de construcción de los planos oficiales, se desglosa de la siguiente manera:

CUADRO RESUMEN DE SUPERFICIES (M ²)	
POLIGONAL ENVOLVENTE	18,809,950.1460
TIERRA (M ²)	
POLÍGONOS DE TIERRA DE ZF NORESTE, NOROESTE, SUROESTE Y SURESTE	507,855.5264
POLÍGONO DE TIERRA ESCOLLERA OESTE	26,140.0874
POLÍGONO DE TIERRA ZFMT DE ISLETAS 1, 2 Y 3 (3)	366,907.6832
SUBTOTAL	900,903.2970
AGUA (M ²)	
POLÍGONO DE AGUA	18,275,954.5322
POLÍGONOS DE TIERRA ZFMT DE ISLETAS 1, 2 Y 3 (3)	366,907.6832
SUBTOTAL	17,909,046.8490
TIERRA RECINTO PORTUARIO (M ²)	
TIERRA	900,903.2970
EXCLUSIONES (-)	
POLÍGONO DE TIERRA SEMAR	12,219.5069
POLÍGONOS DE TIERRA C.F.E. 2 Y 3 (2)	5,238.8968
POLÍGONOS DE FERROMEX TIERRA 1, 2, 3, 4, 5, 6, Y 7 (7)	23,305.4924
SUBTOTAL	860,139.4009
AGUA RECINTO PORTUARIO (M ²)	
AGUA	17,909,046.8490
EXCLUSIONES (-)	
POLÍGONO AGUA SEMAR	111,749.1986
POLÍGONO DE AGUA C.F.E.	257,962.6730
POLÍGONOS DE FERROMEX AGUA 20, 21, 22, 23, 24, 25, 26, 27 Y 28 (9)	208,770.8627
SUBTOTAL	17,330,564.1147
POLÍGONO RECINTO PORTUARIO I	15,577,875.7419
POLÍGONO RECINTO PORTUARIO II	107,431.5171
POLÍGONO RECINTO PORTUARIO III	3,964.8414
POLÍGONO RECINTO PORTUARIO IV	2,170,647.7915
POLÍGONO RECINTO PORTUARIO V	231,019.2996
POLÍGONO RECINTO PORTUARIO VI	99,764.3241
SUBTOTAL	18,190,703.5156
RECINTO PORTUARIO	18,190,703.5156

Fuente: Elaboración propia ASIPONA Manzanillo



La demarcación territorial de este PMDP se sustenta en el Acuerdo por el que se amplía la delimitación y determinación de los recintos portuarios de la jurisdicción del Puerto de Manzanillo, Colima, publicado en el

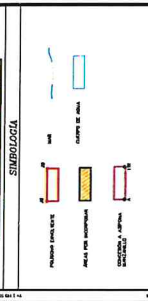
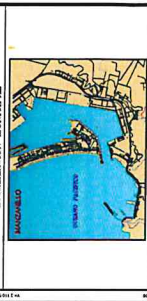
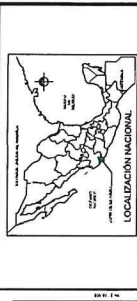
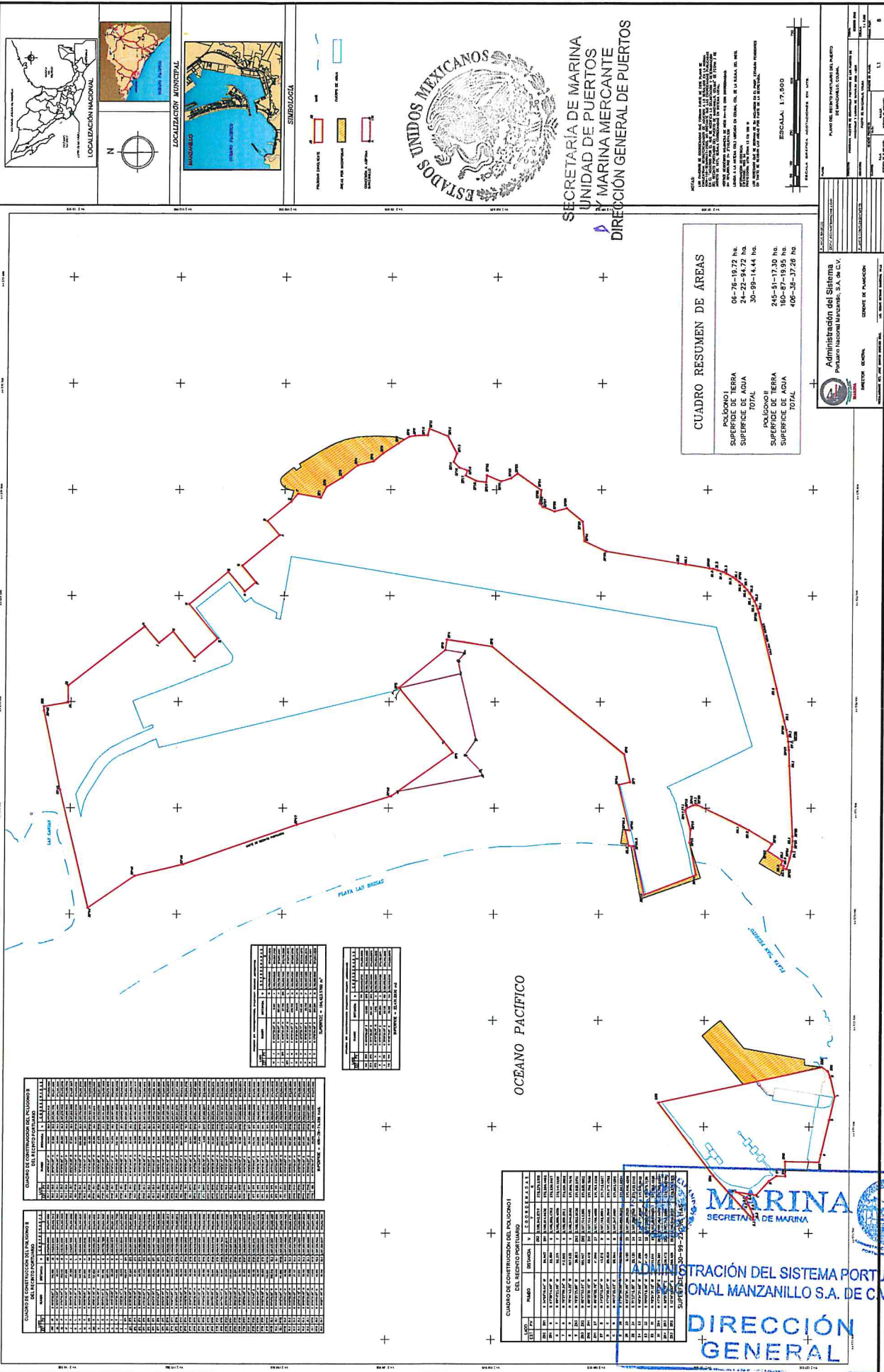




D.O.F. el 17 de enero de 1994, el referido Título de Concesión de fecha 1º. de febrero de 1994; con base en el Segundo Addendum al Título de Concesión, de fecha 31 de diciembre 2015 que incorpora la superficie (polígono III Manzanillo) de agua del Vaso II del Puerto Laguna de Cuyutlán; el Tercer Addendum al Título de Concesión, de fecha 4 de noviembre de 2022, que incorpora superficie de tierra al polígono II Manzanillo; el Cuarto Addendum al Título de Concesión, con fecha 24 de abril de 2023 que incorpora una superficie de agua al polígono II Manzanillo; y el Quinto Addendum al Título de Concesión, con fecha 17 de octubre de 2023, que incorpora superficie de tierra y agua al polígono III del Vaso II del Puerto Laguna de Cuyutlán; los cuales para el caso del Puerto de Manzanillo confieren a ese puerto las siguientes áreas:

Las áreas concesionadas se detallan en el siguiente plano:





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

ESTADO DE BAJA CALIFORNIA SUR
MUNICIPIO DE MANZANILLO
PUERTO DE MANZANILLO
PUESTOS EXISTENTES
PUESTOS PROYECTADOS
ÁREAS DE INTERÉS
ÁREAS DE PROTECCIÓN
ESCALA: 1:7,500

FECHA	15/05/2011
PROYECTO	PROYECTO DE OBRAS DE RECONSTRUCCIÓN DEL PUERTO DE MANZANILLO
CLIENTE	COMISIÓN DE PUERTOS DEL ESTADO DE BAJA CALIFORNIA SUR
ELABORADO POR	ING. JUAN CARLOS GARCÍA
REVISADO POR	ING. JUAN CARLOS GARCÍA
APROBADO POR	ING. JUAN CARLOS GARCÍA
FECHA DE APROBACIÓN	15/05/2011

CUADRO RESUMEN DE ÁREAS	
POLIGONO I	POLIGONO II
SUPERFICIE DE TIERRA	SUPERFICIE DE TIERRA
24-22-94.72 Ha.	245-51-17.30 Ha.
SUPERFICIE DE AGUA	SUPERFICIE DE AGUA
30-99-14.44 Ha.	160-87-19.95 Ha.
TOTAL	TOTAL
54-21-9.16 Ha.	406-38-37.25 Ha.

Administración del Sistema	
PUERTO DE MANZANILLO	COMISIÓN DE PUERTOS DEL ESTADO DE BAJA CALIFORNIA SUR
DIRECTOR GENERAL	ING. JUAN CARLOS GARCÍA
DIRECTOR DE PUERTOS	ING. JUAN CARLOS GARCÍA
DIRECTOR DE MARINA MERCANTE	ING. JUAN CARLOS GARCÍA

CUADRO DE CONTRIBUCIÓN DEL POLIGONO I	
NO. DE CONTRIBUCIÓN	CONTRIBUCIÓN
1	1.000.000.000
2	2.000.000.000
3	3.000.000.000
4	4.000.000.000
5	5.000.000.000
6	6.000.000.000
7	7.000.000.000
8	8.000.000.000
9	9.000.000.000
10	10.000.000.000
11	11.000.000.000
12	12.000.000.000
13	13.000.000.000
14	14.000.000.000
15	15.000.000.000
16	16.000.000.000
17	17.000.000.000
18	18.000.000.000
19	19.000.000.000
20	20.000.000.000
21	21.000.000.000
22	22.000.000.000
23	23.000.000.000
24	24.000.000.000
25	25.000.000.000
26	26.000.000.000
27	27.000.000.000
28	28.000.000.000
29	29.000.000.000
30	30.000.000.000
31	31.000.000.000
32	32.000.000.000
33	33.000.000.000
34	34.000.000.000
35	35.000.000.000
36	36.000.000.000
37	37.000.000.000
38	38.000.000.000
39	39.000.000.000
40	40.000.000.000
41	41.000.000.000
42	42.000.000.000
43	43.000.000.000
44	44.000.000.000
45	45.000.000.000
46	46.000.000.000
47	47.000.000.000
48	48.000.000.000
49	49.000.000.000
50	50.000.000.000
51	51.000.000.000
52	52.000.000.000
53	53.000.000.000
54	54.000.000.000
55	55.000.000.000
56	56.000.000.000
57	57.000.000.000
58	58.000.000.000
59	59.000.000.000
60	60.000.000.000
61	61.000.000.000
62	62.000.000.000
63	63.000.000.000
64	64.000.000.000
65	65.000.000.000
66	66.000.000.000
67	67.000.000.000
68	68.000.000.000
69	69.000.000.000
70	70.000.000.000
71	71.000.000.000
72	72.000.000.000
73	73.000.000.000
74	74.000.000.000
75	75.000.000.000
76	76.000.000.000
77	77.000.000.000
78	78.000.000.000
79	79.000.000.000
80	80.000.000.000
81	81.000.000.000
82	82.000.000.000
83	83.000.000.000
84	84.000.000.000
85	85.000.000.000
86	86.000.000.000
87	87.000.000.000
88	88.000.000.000
89	89.000.000.000
90	90.000.000.000
91	91.000.000.000
92	92.000.000.000
93	93.000.000.000
94	94.000.000.000
95	95.000.000.000
96	96.000.000.000
97	97.000.000.000
98	98.000.000.000
99	99.000.000.000
100	100.000.000.000

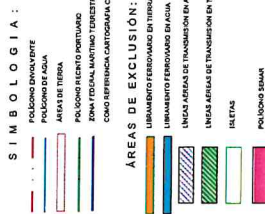
CUADRO DE CONTRIBUCIÓN DEL POLIGONO II	
NO. DE CONTRIBUCIÓN	CONTRIBUCIÓN
1	1.000.000.000
2	2.000.000.000
3	3.000.000.000
4	4.000.000.000
5	5.000.000.000
6	6.000.000.000
7	7.000.000.000
8	8.000.000.000
9	9.000.000.000
10	10.000.000.000
11	11.000.000.000
12	12.000.000.000
13	13.000.000.000
14	14.000.000.000
15	15.000.000.000
16	16.000.000.000
17	17.000.000.000
18	18.000.000.000
19	19.000.000.000
20	20.000.000.000
21	21.000.000.000
22	22.000.000.000
23	23.000.000.000
24	24.000.000.000
25	25.000.000.000
26	26.000.000.000
27	27.000.000.000
28	28.000.000.000
29	29.000.000.000
30	30.000.000.000
31	31.000.000.000
32	32.000.000.000
33	33.000.000.000
34	34.000.000.000
35	35.000.000.000
36	36.000.000.000
37	37.000.000.000
38	38.000.000.000
39	39.000.000.000
40	40.000.000.000
41	41.000.000.000
42	42.000.000.000
43	43.000.000.000
44	44.000.000.000
45	45.000.000.000
46	46.000.000.000
47	47.000.000.000
48	48.000.000.000
49	49.000.000.000
50	50.000.000.000
51	51.000.000.000
52	52.000.000.000
53	53.000.000.000
54	54.000.000.000
55	55.000.000.000
56	56.000.000.000
57	57.000.000.000
58	58.000.000.000
59	59.000.000.000
60	60.000.000.000
61	61.000.000.000
62	62.000.000.000
63	63.000.000.000
64	64.000.000.000
65	65.000.000.000
66	66.000.000.000
67	67.000.000.000
68	68.000.000.000
69	69.000.000.000
70	70.000.000.000
71	71.000.000.000
72	72.000.000.000
73	73.000.000.000
74	74.000.000.000
75	75.000.000.000
76	76.000.000.000
77	77.000.000.000
78	78.000.000.000
79	79.000.000.000
80	80.000.000.000
81	81.000.000.000
82	82.000.000.000
83	83.000.000.000
84	84.000.000.000
85	85.000.000.000
86	86.000.000.000
87	87.000.000.000
88	88.000.000.000
89	89.000.000.000
90	90.000.000.000
91	91.000.000.000
92	92.000.000.000
93	93.000.000.000
94	94.000.000.000
95	95.000.000.000
96	96.000.000.000
97	97.000.000.000
98	98.000.000.000
99	99.000.000.000
100	100.000.000.000

CUADRO DE CONTRIBUCIÓN DEL POLIGONO III	
NO. DE CONTRIBUCIÓN	CONTRIBUCIÓN
1	1.000.000.000
2	2.000.000.000
3	3.000.000.000
4	4.000.000.000
5	5.000.000.000
6	6.000.000.000
7	7.000.000.000
8	8.000.000.000
9	9.000.000.000
10	10.000.000.000
11	11.000.000.000
12	12.000.000.000
13	13.000.000.000
14	14.000.000.000
15	15.000.000.000
16	16.000.000.000
17	17.000.000.000
18	18.000.000.000
19	19.000.000.000
20	20.000.000.000
21	21.000.000.000
22	22.000.000.000
23	23.000.000.000
24	24.000.000.000
25	25.000.000.000
26	26.000.000.000
27	27.000.000.000
28	28.000.000.000
29	29.000.000.000
30	30.000.000.000
31	31.000.000.000
32	32.000.000.000
33	33.000.000.000
34	34.000.000.000
35	35.000.000.000
36	36.000.000.000
37	37.000.000.000
38	38.000.000.000
39	39.000.000.000
40	40.000.000.000
41	41.000.000.000
42	42.000.000.000
43	43.000.000.000
44	44.000.000.000
45	45.000.000.000
46	46.000.000.000
47	47.000.000.000
48	48.000.000.000
49	49.000.000.000
50	50.000.000.000
51	51.000.000.000
52	52.000.000.000
53	53.000.000.000
54	54.000.000.000
55	55.000.000.000
56	56.000.000.000
57	57.000.000.000
58	58.000.000.000
59	59.000.000.000
60	60.000.000.000
61	61.000.000.000
62	62.000.000.000
63	63.000.000.000
64	64.000.000.000
65	65.000.000.000
66	66.000.000.000
67	67.000.000.000
68	68.000.000.000
69	69.000.000.000
70	70.000.000.000
71	71.000.000.000
72	72.000.000.000
73	73.000.000.000
74	74.000.000.000
75	75.000.000.000
76	76.000.000.000
77	77.000.000.000
78	78.000.000.000
79	79.000.000.000
80	80.000.000.000
81	81.000.000.000
82	82.000.000.000
83	83.000.000.000
84	84.000.000.000
85	85.000.000.000
86	86.000.000.000
87	87.000.000.000
88	88.000.000.000
89	89.000.000.000
90	90.000.000.000
91	91.000.000.000
92	92.000.000.000
93	93.000.000.000
94	94.000.000.000
95	95.000.000.000
96	96.000.000.000
97	97.000.000.000
98	98.000.000.000
99	99.000.000.000
100	100.000.000.000

MARINA
SECRETARÍA DE MARINA

ADMINISTRACIÓN DEL SISTEMA PORTUARIO
NACIONAL MANZANILLO S.A. DE C.V.

DIRECCIÓN
GENERAL



ANEXO 1									
DELIMITACIÓN Y DETERMINACIÓN DEL RECINTO PORTUARIO EN EL VASO II DEL PUERTO LAGUNA DE CUYUTLAN, MANIZALLO - COLOMBIA.									
DESCRIPCIÓN		CANTIDAD		VALOR		DESCUENTO		TOTAL	
UNIDAD	CANTIDAD	VALOR	DESCUENTO	TOTAL	UNIDAD	CANTIDAD	VALOR	DESCUENTO	TOTAL
1.1									

RECINTO PORTUARIO	18,190,703.5156
-------------------	-----------------

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

DECRETO de habilitación del Puerto de Laguna de Cuyulán, ubicado en el Municipio de Manzanillo, en el Estado de Colima, de fecha 23/12/2011

SEGUNDO - Los titulares de concesiones, permisos o autorizaciones otorgados por el Ejecutivo Federal con anterioridad a la fecha de la entrega en vigor del presente Decreto, en la circunscripción del nuevo puerto "Laguna de Cuyulán", localizado en el Municipio de Manzanillo, en el Estado de Colima, conservarán sus derechos adquiridos hasta la conclusión de la vigencia de los títulos respectivos.

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

	SECRETARÍA DE FOMENTO
BALBOA	
DIRECTOR GENERAL	

AL SEÑOR JESÚS GARCÍA RIVERA
CALLE DEL COMERCIO EXTERIOR, S/N. P.O. BOX 10000
MANZANILLO, Q.R.T. 44000

378,750

Age Group	Percentage
18-24	10
25-34	25
35-44	45
45-54	65
55-64	85
65-74	100
75+	100

1

100

377.5

100

tado
la

En el Es
ción de l

conclus

\$74,250

principio de
iridos ha

el Muni
s adqui

ado en
derecho
ivos.

... localiz
... in sus c
... respect

375,000

de Cu
ma, con
de los

Laguna
de Colima
vigencia

100

5156

90,703.1

10.1

--	--

[illegible][illegible]

ORTUARI

DE C.V.

1



1.2 Oferta de infraestructura portuaria.

El valor estratégico de los Puertos de Manzanillo y Laguna de Cuyutlán resultan de gran importancia para el movimiento actual y futuro de la carga contenerizada y combustibles (petróleo y derivados).

El Puerto de Manzanillo cuenta con cuatro cesionarias habilitadas para el manejo de carga contenerizada, dos de ellas son terminales especializadas (SSA México y CONTECON), las cuales de manera conjunta movilizan el 80.52% de la carga contenerizada, demandada por las principales ciudades de los estados que conforman la región centro occidente – bajío y norte del País.

El valor estratégico del Puerto Laguna de Cuyutlán resulta de gran importancia, para el crecimiento y desarrollo portuario y Regional, que se enfocará en atender la creciente demanda de carga contenerizada, así como de los grandes buques portacontenedores, con una vocación para la atención de Carga Contenerizada e Hidrocarburos, contará con espacios para el desarrollo de 4 nuevas Terminales Especializadas de Contenedores (TEC); así como instalaciones y terminales para la recepción y despacho de energéticos; con instalaciones para la recepción de gas natural licuado, así como terminales marítimas de hidrocarburos, terminales de almacenamiento y distribución, y terminales particulares de combustibles; además, se cuenta con una reserva territorial, todo dentro del polígono envolvente concesionado a la ASIPONA Manzanillo.

El Puerto Laguna de Cuyutlán contará con capacidad para atender buques portacontenedores de grandes dimensiones (clase 3 E) a través de la incorporación de infraestructura, superestructura y calados en dársenas de maniobras y canales de navegación.

Las principales instalaciones para las operaciones portuarias y los recursos de infraestructura para garantizar la navegación y operación segura de las embarcaciones, de la carga y de las terminales e instalaciones, los Puertos de Manzanillo y Laguna de Cuyutlán cuentan con la siguiente infraestructura:

Obras de protección Puerto de Manzanillo

Obras de protección:	Característica
Rompeolas:	537 m.
Dos Escolleras: Norte Sur	290 m. 100 m.
Cuatro Protecciones marginales: Norte Sur	400 m. 250 m.
Terminal de cruceros Patio 15	350 m. 145 m.
Un Dren Interlagunar:	670 m.

Fuente: Elaboración propia ASIPONA Manzanillo

Obras de protección del Puerto Laguna de Cuyutlán.

Obras de protección:	Característica
Dos Escolleras: Oeste Este	474 m. 461 m.
Dos Protecciones marginales: Oeste Este	1247 m. 1039 m.

Fuente: Elaboración propia ASIPONA Manzanillo





Señalamiento marítimo.

Los Puertos de Manzanillo y Laguna de Cuyutlán cuentan además con el señalamiento marítimo en cumplimiento de las normas y recomendaciones de la Organización Marítima Internacional (OMI) y de la International Association of Lighthouse Authorities (IALA), sistema de faros, balizas y boyas integrado fundamentalmente por los siguientes elementos, todos bajo la responsabilidad de su mantenimiento de la ASIPONA:

Señalamiento Marítimo del Puerto de Manzanillo

Estructura	Denominación
Faros (2):	Principal de Campos
	Auxiliar de Campos
Balizas de enfilación (7):	Anterior de PEMEX
	Posterior de PEMEX
	Anterior de la Flechita
	Posterior de la Flechita
	Sectorizada Tramo 15
	Sectorizada Zona Norte
	Sectorizada banda B
Balizas de escollera (3):	Norte de las Brisas
	Sur de San Pedrito
	PEMEX
Balizas de muelle (7):	De pescadores banda A
	De pescadores banda C
	Norte del muelle turístico
	Sur del muelle turístico
	Cabeza del tramo 15
	Este muelle de autoridades
	Oeste muelle de autoridades
Boya (1):	Recalada
Boya (1):	Pilotos
Boyas de acceso (11):	Número 01
	Número 02
	Número 03
	Número 04
	Número 05
	Número 06
	Número 07
	Número 08
	Número 09
	Número 11
	Número 13

Fuente: Elaboración propia ASIPONA Manzanillo





Señalamiento Marítimo del Puerto Laguna de Cuyutlán

Estructura	Denominación
Balizas de enfilación (3):	Posterior de entrada sectorizada
	Posterior de salida
	Anterior de salida
Balizas de escollera (2):	Oeste
	Este
Boyas (4):	De recalada
	De propósito especial A
	De propósito especial B
	De propósito especial C
Boya (1):	Oceanográfica
Boyas de acceso (15):	Número 01
	Número 02
	Número 03
	Número 04
	Número 05
	Número 06
Boyas de acceso (15):	Número 07
	Número 08
	Número 09
	Número 10
	Número 11
	Número 12
	Número 13
	Número 14
	Número 15
	Número 16

Fuente: Elaboración propia ASIPONA Manzanillo

Áreas de agua del Puerto de Manzanillo.

Áreas de agua y de fondeo

Áreas de agua	Características	Profundidad
Navegación de embarcaciones:	846,956.505 m ²	---
Área de Fondeo:	11,465,638.95 m ²	
Alfa	Menores a 5,000 TBR	50 a 60 m.
Bravo	General, granel y contenedores	40 a 50 m.
Charly	Carga peligrosa	30 a 50 m.

Fuente: Elaboración propia ASIPONA Manzanillo

El calado oficial de acuerdo con la Capitanía del Puerto de Manzanillo es variable de acuerdo a las siguientes áreas de navegación y posiciones de atraque:





Áreas de agua y calados oficiales en posiciones de atraque del Puerto Manzanillo

Áreas de agua	Calado oficial
Navegación de altura y cabotaje, Terminal Marítima de PEMEX (Espigón Norte, Sur y Marginal)	11.3 - 13.4 m. (37 a 44 pies)
Navegación de altura, Terminal de Cruceros Turísticos (Bandas Norte, Sur, Este y Oeste)	7.1 - 12.3 m. (23 a 40 pies)
Navegación de cabotaje Parque Industrial Pesquero FONDEPORT (Bandas A, B y C)	6.3 - 6.4 m (21 pies)
Navegación de altura y cabotaje en el Puerto Interior de San Pedrito en:	
· Canal de Navegación (plantilla 150 m. de ancho)	15 m. 49 pies
· Dársena de maniobras Sur (diámetro 600 m.)	17.5 m. 57.4 pies
· Dársena de maniobras Norte (diámetro 575 m.)	16 m. 52.5 pies
Banda A tramos 2 y 3	15 m 49 pies
Banda B tramos 4 a 6	15 m 49 pies
Banda C tramos 7 al 13, nota el 14 es 14.2 m = 46.6 pies	15 m 49 pies
Banda D tramo 15	15 m 49 pies
Hazesa tramo 16 (del vértice banda D y E hacia el duque de alba, hasta 30 m.	9 m 29.5 pies
Hazesa tramo 16 (a partir de los 30 m. hasta los 90 m.)	11 m 36 pies
Hazesa tramo 16 (a partir de los 90 m. hasta el duque de alba)	14 m 45.9 pies
TEC II tramos 18 a 20	15 m 49 pies

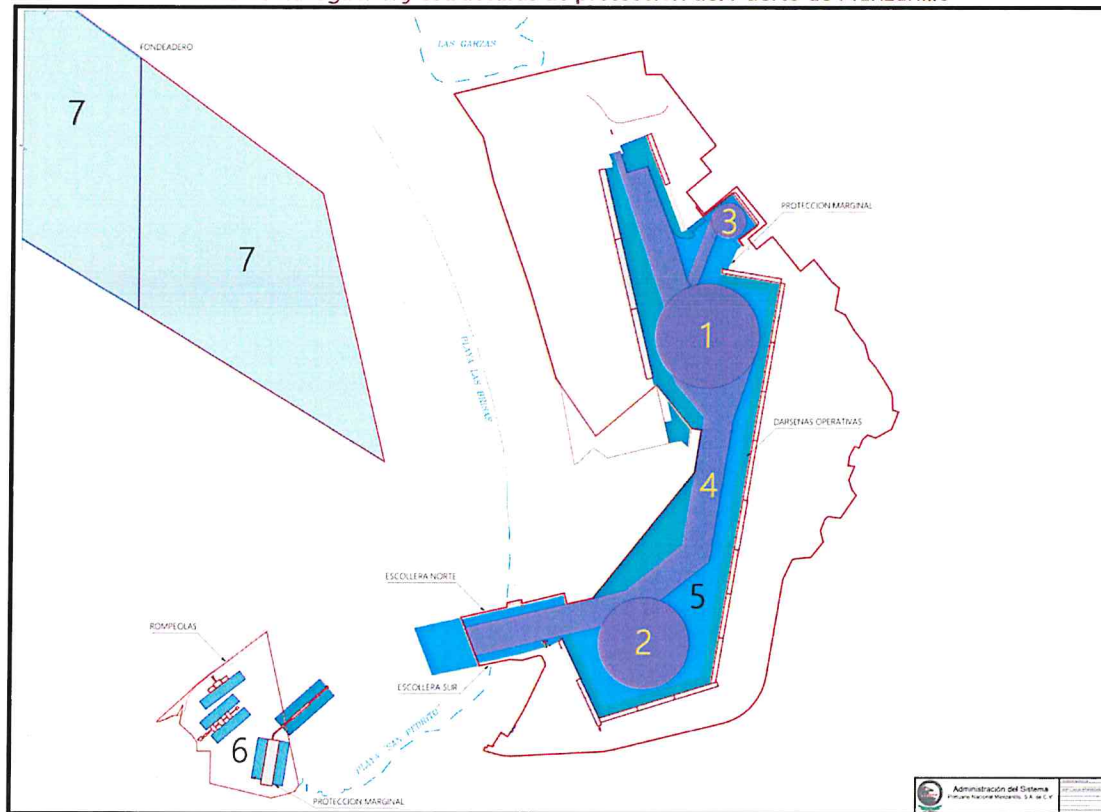
Fuente: Elaboración propia ASIPONA Manzanillo



[Handwritten signature]

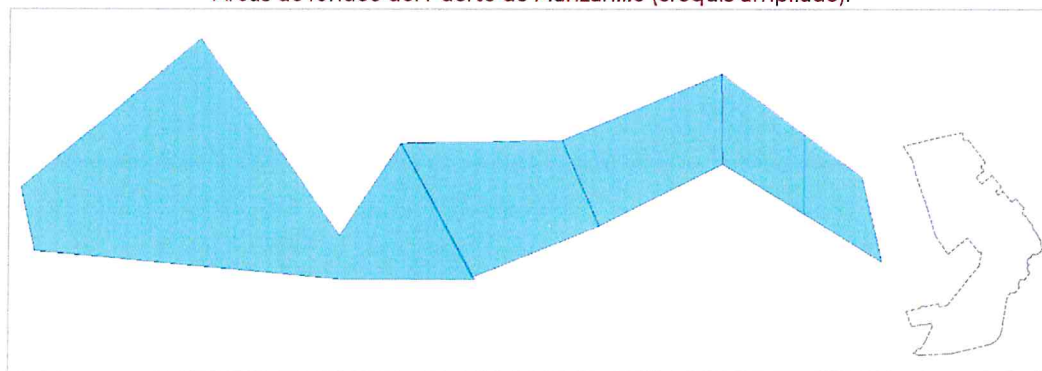


Áreas de navegación y estructuras de protección del Puerto de Manzanillo



Fuente: Gerencia de Ingeniería ASIPONA Manzanillo.

Áreas de fondeo del Puerto de Manzanillo (croquis ampliado).

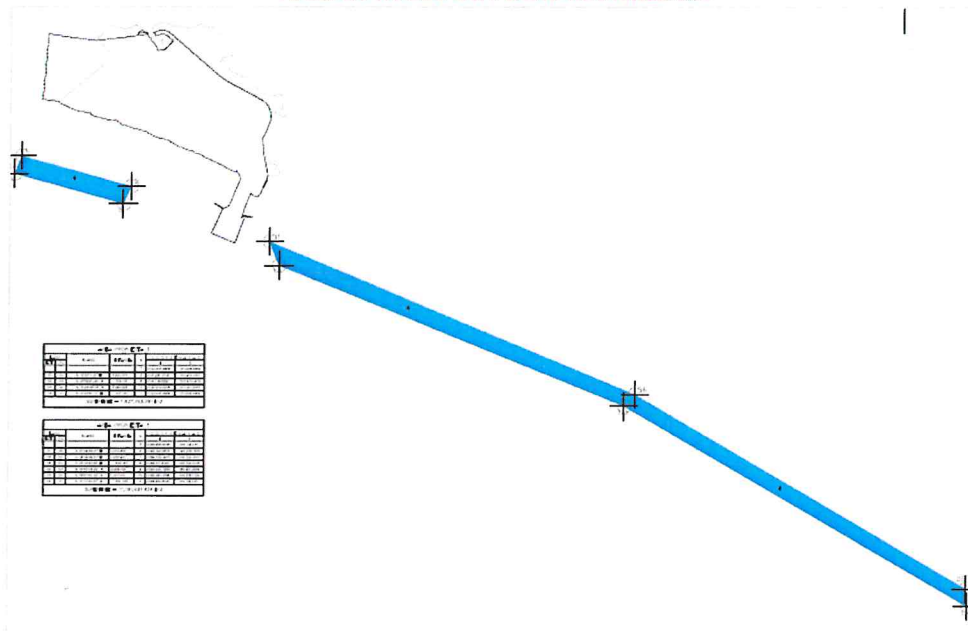


Fuente: Gerencia de Ingeniería ASIPONA Manzanillo.





Áreas de fondeo del Puerto de Manzanillo



Fuente: Elaboración propia ASIPONA Manzanillo

Obras de atraque del Puerto de Manzanillo

Obras de atraque	Cantidad
Para embarcaciones petroleras	3
Para cruceros turísticos	4
Para embarcaciones pesqueras	3
Para embarcaciones de carga general, graneles y contenedores.	18

Fuente: Elaboración propia ASIPONA Manzanillo

En total corresponden a 6,280 m. de muelles para tráfico de altura (carga y pasajeros) y 532 m. para actividades pesqueras.

Nuevas ampliaciones y obras de atraque en proceso en el Puerto de Manzanillo:

La terminal de HAZESA amplió el segundo tramo de la terminal de usos múltiples, el nuevo tramo fue inaugurado el 1º. de junio del 2022.

Por su parte la terminal especializada de contenedores TEC II de CONTECON cuenta con dos posiciones de atraque de 360 m. cada una localizadas en la Zona Norte del Puerto de Manzanillo y programa concluir 180 m de la tercera posición de atraque y como segunda etapa de 2025-2026 la construcción de poco más de 227 metros de muelle, lo que permitirá ampliar la capacidad de la terminal de 1.4 millones para recibir poco más de dos millones de TEU.





Áreas de agua del Puerto Laguna de Cuyutlán.

El Puerto Laguna de Cuyutlán cuenta con 879,617.118 m² de infraestructura para la navegación y 12.20 m de calado para embarcaciones en navegación de tráfico de altura.

El Puerto Laguna de Cuyutlán dispone de las siguientes áreas de agua:

Áreas de agua	Características	Profundidad (M)
Navegación de embarcaciones:	879,617.118 m ²	Canal de acceso 16.00
		Dársena Ciaboga 14.60
		Canal Secundario 15.00
		Dársena Operativa 14.50

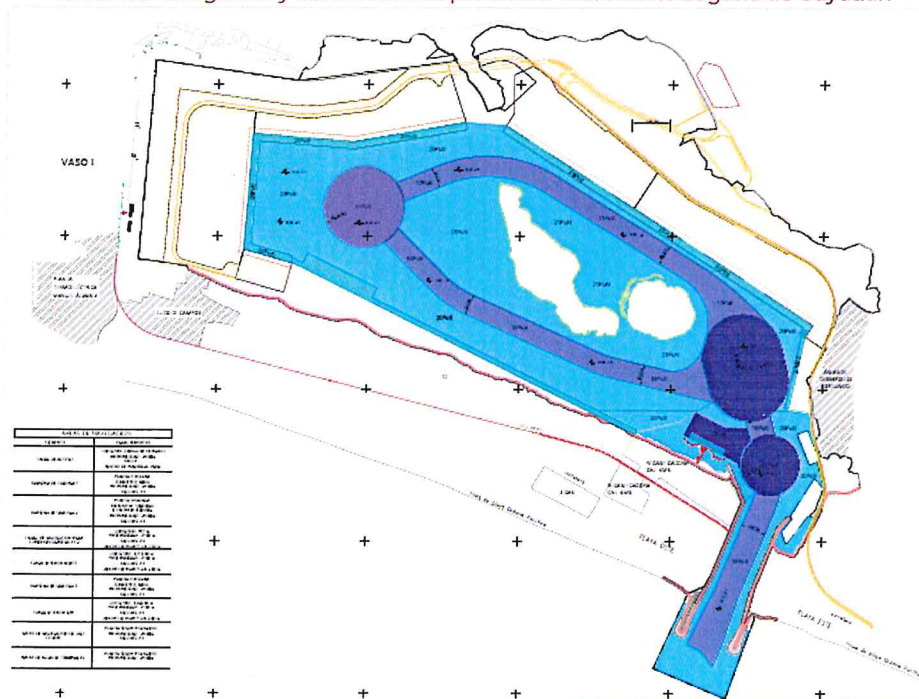
Fuente: Elaboración propia ASIPONA Manzanillo

Áreas de agua y calado oficial Muelle Terminal KMS

Áreas de agua	Profundidad	Calado oficial
KMS DE GNL	13.20 m	12.20 m
	43.30 pies	40 pies

Fuente: Elaboración propia ASIPONA Manzanillo.

Áreas de navegación y estructuras de protección del Puerto Laguna de Cuyutlán



Fuente: Datos de la ASIPONA Manzanillo.





Obras de atraque del Puerto Laguna de Cuyutlán.

El Puerto Laguna de Cuyutlán cuenta en la actualidad con 1 posición de atraque, siendo:
Obras de atraque

Obras de atraque	Cantidad
Para embarcaciones de Gas Natural Licuado	1

Fuente: Gerencia de Ingeniería ASIPONA Manzanillo.

El Puerto Laguna de Cuyutlán cuenta con una sola posición de atraque para embarcaciones de Gas Natural Licuado en tráfico de altura, atendidas en la Terminal de KMS, en total son 437 m. de muelle.

Vías férreas del Puerto de Manzanillo.

El Puerto de Manzanillo cuenta actualmente 29.2 km de vías férreas en las áreas de uso común para el desalojo de mercancías que se mueven por el puerto.

Cuenta además con áreas habilitadas para la operación del segmento intermodal, tanto en áreas de uso común como en instalaciones particulares y terminales públicas y privadas, dispone de vías férreas para la carga y descarga de carros de ferrocarril; plataformas para el manejo de contenedores, góndolas para el acero y tolvas para minerales principalmente, el tipo de vía es ahogada en concreto o asfalto, consiste en construcción de parrilla de varillas donde se colocan los durmientes y los rieles fijados con soldadura posteriormente se hace un colado de concreto dejando espacio entre el hongo del riel y el concreto, así como vía tradicional consistentes en explanadas de concreto o asfalto que disponen de vías férreas para carga y descarga de carros de ferrocarril.



Fuente Google: Ejemplo de vías ahogadas.

El servicio de transporte ferroviario es proporcionado a lo largo de las vías de uso público localizadas al interior del recinto portuario de Manzanillo, por la empresa privada concesionaria Ferrocarril Mexicano (Ferromex).

La empresa Ferromex de Grupo México Transportes ("GMXT") es considerado un Ferrocarril Clase I, ofrece el servicio de patio de colocación y retiro de carros de ferrocarril a lo largo de las vías de uso público localizadas al interior del recinto portuario de Manzanillo, adicional a la infraestructura ferroviaria de uso común, varias empresas de servicios logísticos asentadas en las cercanías del recinto portuario cuentan con espacios que complementan las áreas para la operación intermodal y carga general suelta.





Ferromex cuenta con el servicio intermodal de Manzanillo con destino a Guadalajara, este servicio tiene una frecuencia de salidas de martes a domingo, de Guadalajara sale la carga contenerizada con destino a Silao (bajío) y Monterrey (noreste), adicionalmente Ferromex cuenta con servicio de transporte de carga a granel con origen en Manzanillo con destinos a Guadalajara, Tlalnepantla, Víctor Rosales, Zacatecas, estos servicios se complementan con cemento de la planta de Holcim en Tecomán vía Estación Caleras en el Estado de Colima.

Se cuenta con un servicio diario con origen de Peña Colorada que pasa por el Puerto de Manzanillo con destino a Monterrey, N.L. y Xoxtla, Pue., conectando ese Puerto con la región Este-Noreste de México.

Vías férreas del Puerto Laguna de Cuyutlán.

Actualmente el Puerto Laguna de Cuyutlán no cuenta con servicio ferroviario, ya que la terminal que opera el gas natural licuado lo hace a través de gasoductos, sin embargo, el desarrollo de nuevas terminales especializadas en contenedores, petróleo y derivados, que requerirán para su transporte el servicio ferroviario y el desarrollo de patios, espuelas y vías férreas.

Importante señalar, que en la parte Norte del Puerto Laguna de Cuyutlán se encuentra ubicado el libramiento ferroviario y en la parte Sur sobre la barra de Campos el patio ferroviario Tepalcates propiedad de la empresa FERROMEX, mismos que brindan actualmente el servicio de transporte ferroviario a contenedores, graneles minerales y agrícolas en el Puerto de Manzanillo.

Vialidades del Puerto de Manzanillo.

El recinto portuario de Manzanillo, en su polígono denominado San Pedrito, dispone de una vialidad perimetral para uso común con una longitud total de 6,470 m. integrada por:

Vialidades Vehiculares

Vialidad	Número de carriles	Longitud m.
Perimetral	4	3,010
Perimetral	2	2,400
Ruta Fiscal	4	1,060

Fuente: Gerencia de Ingeniería ASIPONA Manzanillo

Estas vialidades internas se comunican los muelles de uso común, las diversas terminales e instalaciones portuarias y los accesos al puerto ubicados en San Pedrito.

En cuanto a las vialidades externas, se incorpora a la infraestructura carretera con destino al Recinto portuario el Segundo Acceso, una vialidad de 2.5 km de longitud con 4 carriles, así como una superficie de rodamiento de concreto hidráulico, un tramo a nivel de 1.6 km y ancho de 18 a 20 m. promedio; así como un tramo elevado de 0.9 km, que cruza a desnivel con el boulevard Miguel de la Madrid Hurtado, la ruta confinada y las vías de ferrocarril.

Al interior del Polígono 1, se encuentra la Terminal Marítima de Pemex y la Terminal de Cruceros Turísticos, se dispone de una sola vialidad que comunica directamente con las calles del centro de la ciudad.

Adicionalmente, se cuenta con un patio regulador, mismo que en la actualidad se encuentra arrendado para actividades de apoyo logístico, a 3.5 km del acceso al puerto sobre la carretera a Jalipa, fuera del recinto portuario.

Hoy en día la dosificación de entradas del autotransporte de carga al puerto se realiza en función de la capacidad de recepción y desalojo de cada terminal e instalación portuaria, empleando el Módulo Regulador





de Citas, aprovechando la herramienta tecnológica del sistema informático denominado Puerto Inteligente Seguro (PIS).

Vialidades del Puerto Laguna de Cuyutlán.

El Puerto Laguna de Cuyutlán no cuenta con vialidades internas, sin embargo, en sus proximidades de encuentra la carretera 200D o autopista Manzanillo – Guadalajara que representa una gran oportunidad para su adecuada conectividad con la red carretera nacional existente.

Andadores peatonales.

El Puerto de Manzanillo dispone de 830.92 m. de andadores peatonales de concreto, ubicados en el acceso peatonal de San Pedrito.

El Puerto Laguna de Cuyutlán no cuenta con andadores peatonales.

Edificaciones principales.

El Puerto de Manzanillo cuenta con diferentes edificaciones y construcciones para servicios de apoyo a la actividad marítima y portuaria, siendo las más importantes las siguientes:

Edificaciones principales

Nombre	Cantidad
Centro de Control de Tráfico Marítimo (CCTM).	1
Instalaciones de la Aduana Zona Norte.	1
Módulos de aduana.	3
Control fitosanitario.	1
Casetas de control de acceso.	15
Casetas de salida de Aduana	11
Subestaciones eléctricas.	18
Talleres mecánicos (de cesionarios).	2
Estaciones de servicio.	2
Módulo de servicio.	1
Central de Emergencias Portuarias.	1

Fuente: Gerencia de Ingeniería ASIPONA Manzanillo.

Centro de Control de Tráfico Marítimo (CCTM):

El CCTM del Puerto de Manzanillo cumple con las normas internacionales establecidas por la Organización Marítima Internacional (OMI), su principal función es prestar los servicios de facilitación y coordinación del tráfico marítimo en los Puertos de Manzanillo y Laguna de Cuyutlán, con el fin de mejorar la seguridad y la eficacia de la navegación, la seguridad de la vida humana en el mar y proteger el medio ambiente marino, la zona costera adyacente y las obras de infraestructura e instalaciones portuarias de posibles efectos adversos resultado del intenso tráfico marítimo.

Equipo principal con el que cuenta el CCTM.

Equipo	Localización
Radar primario banda "X"	Parte alta del edificio del CCTM
Radar secundario banda "S"	Parte alta del Cerro del Vigía
Radar primario banda "X"	Faro de Campos

Fuente: Gerencia de Operaciones ASIPONA Manzanillo





Por la relevancia de las actividades y funciones propias del CCTM, ASIPONA inició desde junio de 2022 un programa para su modernización y actualización que concluyó en el 2024, la instalación se mantiene en perfecta operatividad garantizando la continuidad de los servicios de los radares y los aplicativos especializados.

Se incluye el suministro de radares primarios y secundarios, software de procesamiento de video, sistema AIS (Automatic Identification System), sensores de monitoreo ambiental, de cámara térmica, de cámara de baja intensidad de luz, unidad de posicionamiento, radio comunicación, sistema de gestión de blancos/objetivos, sistema de gestión de tráfico marítimo, sistema de grabación y reproducción, así como su integración e interfase a la plataforma del Sistema Portuario Nacional y la plataforma del Sistema de Puerto Inteligente Seguro (PIS).

El CCTM es una instalación de vanguardia, cuenta con dos consolas de operación, la primera para el propio servicio del control del tráfico marítimo comercial y la segunda de apoyo a las actividades de la Región Naval en materia de supervisión y protección de costas e instalaciones estratégicas.

Edificaciones principales del Puerto Laguna de Cuyutlán.

En el Puerto Laguna de Cuyutlán no existen edificaciones.

Puerto Inteligente Seguro (PIS)

Para facilitar las acciones coordinadas entre entidades públicas y privadas que intervienen en las distintas actividades para la prestación de servicios portuarios y conexos al interior del Recinto Portuario y áreas concesionadas, la ASIPONA diseñó la plataforma informática denominada Puerto Inteligente Seguro (PIS), para la gestión de las operaciones de arribo, asignación de las posiciones de atraque en los diferentes muelles. Los usuarios del puerto utilizan el sistema PIS, herramienta informática propiedad de la Secretaría de Marina para realizar las acciones de coordinación operativa, dicha plataforma fue puesta a disposición por parte de la ASIPONA Manzanillo para la comunidad portuaria y marítima de Manzanillo desde el año 2022.

El CCTM alimenta a tiempo real la información del tráfico de embarcaciones al módulo de buques del sistema Puerto Inteligente Seguro (PIS), el cual integra la interfaz de la "Ventanilla Única Marítima" del Sistema Portuario Nacional de México (PIS-SICAPAM), dando cumplimiento a lo dispuesto por el Comité de Facilitación de la Organización Marítima Internacional (OMI), sobre la autenticación, integridad y confidencialidad en el intercambio electrónico de la información requerida a la llegada, estancia y salida de los buques en los puertos de México.

Áreas de almacenamiento del Puerto de Manzanillo.

El Puerto de Manzanillo cuenta con diversas áreas de almacenamiento de carga, compuestos por patios a cielo abierto y áreas techadas, con el equipo especializado de maniobras para un adecuado y seguro manejo de todo tipo de carga, destacan las siguientes:

Denominación	Cantidad	Superficie (m ²)
Patio	14	1,027,512.94
Almacén	4	1,874.18
Bodega	21	73,745.91
Cobertizo	1	4,641.80
Total	40	1,107,774.83
Silo	9	9,352.70
Total		9,352.70

Fuente: Gerencia de Ingeniería ASIPONA Manzanillo





Áreas de almacenamiento del Puerto Laguna de Cuyutlán.

Dentro de la concesión, el Puerto Laguna de Cuyutlán no cuenta con áreas para el almacenamiento para cargas secas, sin embargo, cuenta con dos tanques para almacenamiento de Gas Natural Licuado en la terminal de KMS con capacidad de:

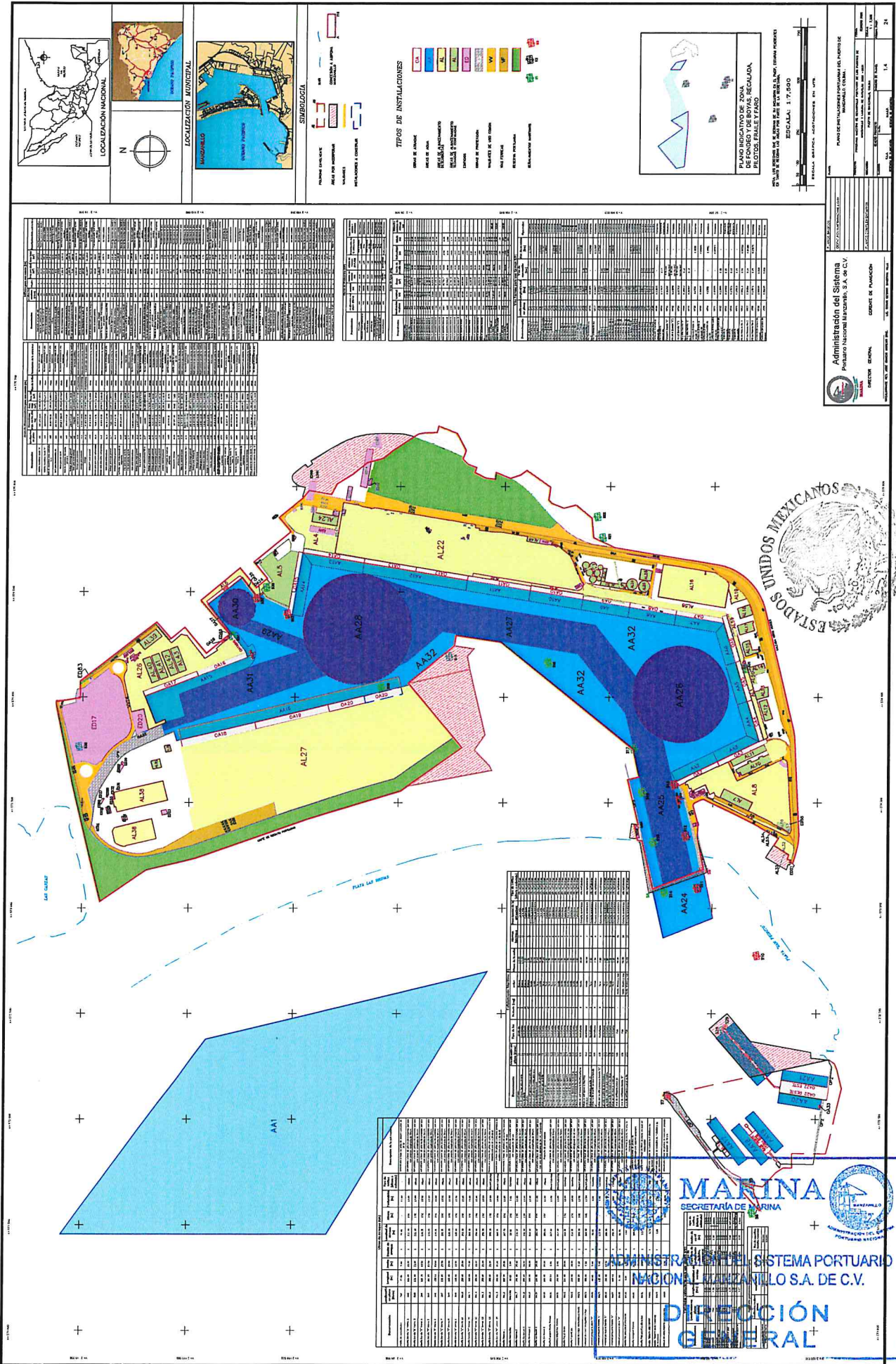
Denominación	Cantidad	Capacidad
Tanque	2	150,000 m ³ cada uno
Total		300,000 m ³

Fuente: Gerencia de Operaciones de ASIPONA Manzanillo

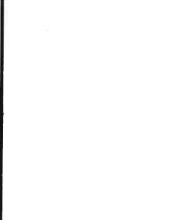
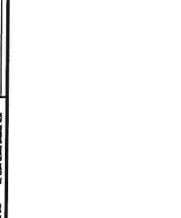
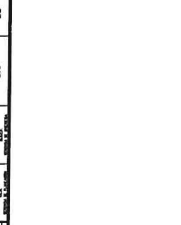
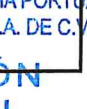
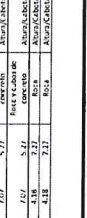
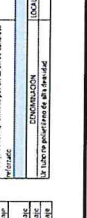
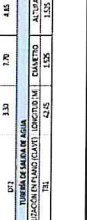
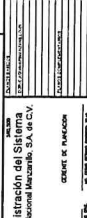
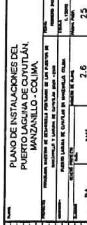
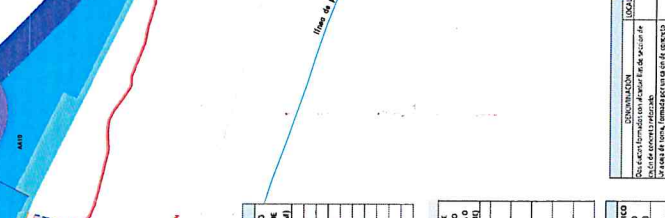
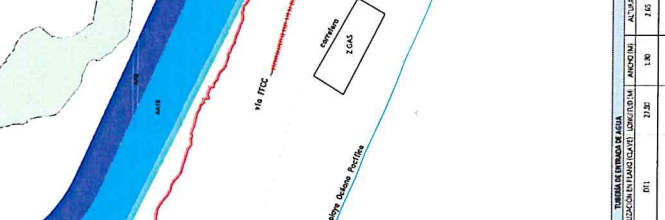
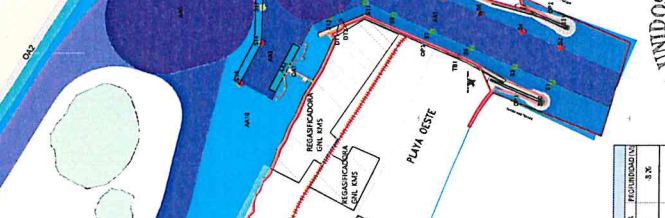
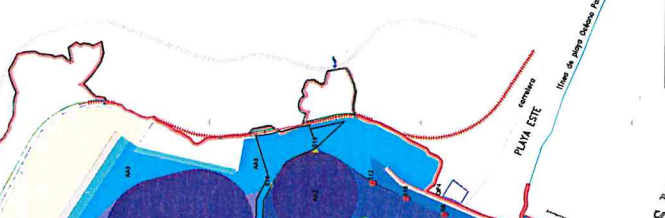
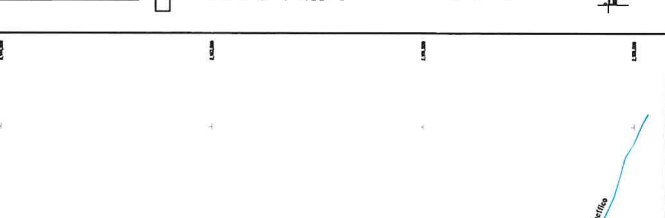
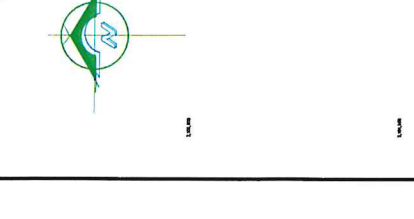
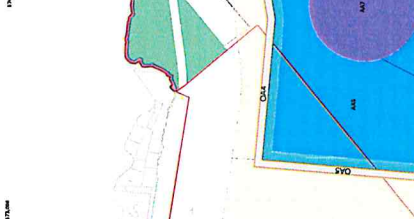
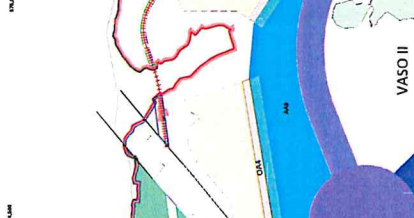
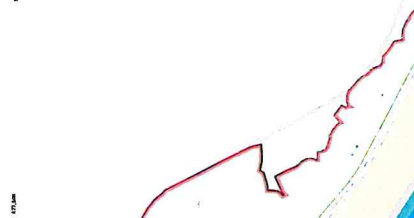
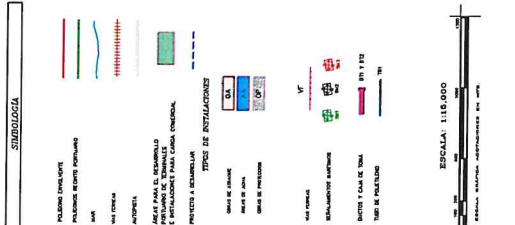
En los siguientes planos de las Instalaciones Portuarias del Puerto de Manzanillo, y de Laguna de Cuyutlan, se presenta la delimitación actual de cada una de las áreas que ocupa la infraestructura.



y



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





1.3 Comunidad portuaria (Autoridades, Cesionarios, y Prestadores de Servicios).

La comunidad portuaria de los Puertos de Manzanillo y Laguna de Cuyutlán está compuesta por Autoridades Portuarias, Cesionarios, Prestadores de Servicios Portuarios y Servicios Conexos.

La comunidad portuaria del Puerto de Manzanillo se encuentra integrada de acuerdo a las clasificaciones que se presentan en las siguientes cuatro tablas.

Autoridades del Puerto de Manzanillo

Autoridad	Clave de zonificación	Actividades y servicios
Aduana Marítima de Manzanillo	17 PuE	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.
Centro Unificado para la Protección Marítima y Portuaria (CUMAR)	18 PuE	Encargado de implementar medidas para garantizar la protección, seguridad y prosperidad marítima y portuaria contra amenazas como terrorismo, crimen organizado y narcotráfico en el Puerto de Manzanillo, mediante, entre otros, el establecimiento del Código de Protección a Buques e Instalaciones Portuarias, (Código PBIP), así como del Convenio para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar (SOLAS) de la Organización Marítima Internacional.
Servicio Nacional de Sanidad, Inocuidad y Calidad Alimentaria, (SENASICA)	20 PuE	Inspección física de productos y expedición de certificados sanitarios para asegurar la calidad e inocuidad de animales, vegetales y sus productos.
Secretaría de Marina (SEMAR)	1	Armada de México, institución militar nacional, de carácter permanente, 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.
Capitanía de Puerto	2	Autorizar el arribo y despacho de embarcaciones, vigilar que la navegación, atraque, servicios de pilotaje y remolque se realice con seguridad; supervisar que 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.
Administración del Sistema Portuario Nacional Manzanillo	3	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.

Fuente: Elaboración por ASIPONA Manzanillo con información propia.





Cesionarios del Puerto de Manzanillo

Cesionario	Clave de cesionario	Clave de zonificación	No. de registro	Vigencia del contrato	Objeto	Superficie cedida m²	
						Agua	Tierra
SSA México, S.A. de C.V.	C001	6 PuE	APIMAN01-001/95.M10. P2.C.DER.2	28-jul-95 al 30-ene-44	Terminal para carga contenerizada	38,770.17	320,471.87
Servicios Marítimos PACNAV, S.A. de C.V.	C003	27 PaE	APIMAN01-003/95.M4.P1	14-dic-94 al 01-may-40	Terminal para el manejo y almacenamiento de cemento y otros materiales relacionados con la producción del cemento y carga general	-	17,440.35
Frigorífico de Manzanillo, S.A. de C.V.	C004	12 PuE	APIMAN01-030/13.M1	26-jul-95 al 12-ago-33	Instalación para productos alimenticios refrigerados, carga general y contenedores	-	16,426.00
Cemex, S.A.B.de C.V.	C005	13 PuE	APIMAN01-005/95 C.DER2.M6. P1	23-jun-95 al 13-ago-33	Instalación para manejo de cemento y carga general	-	15,237.35
Corporación Multimodal, S.A. de C.V.	C006	11 PaE	APIMAN01-006/95.M3. P1	27-feb-95 al 27-feb-35	Instalación para carga general, graneles y carga refrigerada	-	9,156.16
Comercializadora La Junta, S.A.de C.V.	C007	9 PuE	APIMAN01-007/96.M5.P2	8-sep-95 al 12-ago-33	Terminal para el manejo de graneles agrícolas, prestar el servicio de almacenamiento de contenedores, actividades afines y carga suelta, incluyendo el servicio de maniobras y construcciones necesarias para la operación de carga general contenerizada y no contenerizada limitado solo adentro del área cedida.	-	35,090.88
Marfrigo, S.A. de C.V.	C011	4 PaE	APIMAN01-011/98.M1.P1	1-mar-98 al 28-feb-38	Instalación para productos pesqueros	-	2,200.00
Pemex Logística	C014	16 PaE	APIMAN01-014/99.M1.P1	8-oct-99 al 07-oct-39	Terminal para petróleo y derivados	-	27,933.29
Granelera Manzanillo, S.A. de C.V.	C016	8 PuE	APIMAN01-016/99.M3	22-oct-99 al 21-oct-29	Instalación para granel agrícola	-	14,959.29
Operadora de la Cuenca del Pacífico, S.A. de C.V.	C019	14 PuE	APIMAN01-019/07.M1.P1	25-ago-95 al 11-jul-37	Instalación para carga general, granel agrícola y mineral y contenedores	-	96,378.29
Terminal Internacional de Manzanillo, S.A. de C.V.	C020	10 PuE	APIMAN01-020/07.P1. M1	09-ago-98 al 11-jul-37	Instalación para carga general, granel agrícola y mineral y contenedores	-	90,690.33
Estación Marina Manzanillo, S.A. de C.V.	C026	3 PuE	APIMAN01-028/10.M2	26-feb-10 al 26-feb-30	Instalación para suministro de combustible y lubricantes a embarcaciones menores	-	11.25
Contecon Manzanillo, S.A. de C.V.	C028	1 PuE	APIMAN01-028/10.M2	3-jun-10 al 01-02-44	Terminal para carga contenerizada	57,614.19	806,638.643
Terminal Marítima Hazesa, S.A. de C.V.	C029	2 PuE	APIMAN01-029/13.M6.P1	26-abr-13 al 31-ene-44	Terminal de usos múltiples, incluyendo contenedores en transferencia con carga seca (para consolidar y desconsolidar), exceptuándose contenerizada en carga y descarga de buques, graneles agrícolas, perecederos y automóviles.	39,831.31	133,595.055
Compañía Terminal de Manzanillo, S.A. de C.V.	C030	26 PuE	APIMAN01-031/17	09-jun-17 al 09-jun-37	Terminal para carga general y automóviles.	13,744.25	36,594.31

Fuente: Elaboración por ASIPONA Manzanillo con información propia.

El siguiente Plano de Cesionarios del Puerto de Manzanillo, describe la delimitación actual de cada una de las zonas portuarias adjudicadas a los cesionarios.



Prestadores de servicios portuarios del Puerto de Manzanillo

Prestador	Servicio portuario	No. de registro	Vigencia del contrato
Servicios Integrales Marítimos y Portuarios, S.A. de C.V.	Amarre y desamarre de cabos y los servicios conexos de traslado de mercancías por agua a los buques, asistir a los buques de menor eslora en atraque y desatraque, extender y replegar barrera contenedora de derrames	APIMAN02-162/15.M4.P3	16/03/2026
Trámites Portuarios del Pacífico, S.A. de C.V.	Amarre y desamarre de cabos	APIMAN02-148/14.M3.P3	31-ene-29
Servicios Integrales Marítimos y Portuarios, S.A. de C.V.	Lanchaje	APIMAN02-168.M3.P3	02-feb-28
Navecopa, S. de R.L. de C.V.	Lanchaje	APIMAN02-181/17.M1.P1	07-oct-27
Compañía Marítima Mexicana, S.A. de C.V.	Remolque a embarcaciones en el Puerto de Manzanillo y Puerto Laguna de Cuyutlán	APIMAN02-176/16.M3.P1	19-abr-33
RPM del Pacífico, de S.A.P.I. de C.V.	Remolque a embarcaciones	APIMAN02-030/97.M6.P4	17-ene-31
Luis Alberto Daniel Melchor Nando	Avituallamiento	APIMAN02-131/12.M4.P4	01-abr-28
Mexrom, S.A. de C.V.	Avituallamiento	APIMAN02-178/17.M3.P3	17-ago-28
G. Saza, S.A. de C.V.	Avituallamiento	APIMAN02-172/16.M3.P3	02-mar-28
Proveedora de Barcos Avimar	Avituallamiento	APIMAN02-134/13.M4.P4	02-may-28
Land Sea Services, S.A. de C.V.	Avituallamiento	APIMAN02-146/14.M4.P4	30-abr-28
Servicios Integrales Marítimos y Portuarios, S.A. de C.V.	Avituallamiento	APIMAN02-187/19.M2.P2	31-may-28
Abastecedora de Mar y Tierra Paji, S.A. de C.V.	Avituallamiento	APIMAN02-187/19.M4.P4	02-abr-28
Jorge Ahumada Ventura	Recolección de residuos peligrosos	APIMAN02-081/05/M8.P8	02-abr-2028
Tramites Portuarios del Pacífico, S.A. de C.V.	Recolección de residuos peligrosos de Manejo Especial y Suministro de Agua Potable	APIMAN02-182/17.M1.P1.	25-sep-27
Servicios Integrales Marítimos y Portuarios, S.A. de C.V.	Suministro de agua potable	APIMAN02-153/14.M4.P4	02-abr-28
Navalmex Combustibles, S.A. de C.V.	Suministro de combustible y lubricantes	APIMAN02-073/05.M8.P7	29-feb-28
Abastecedora de Combustibles del Pacífico, S.A. de C.V.	Suministro de combustible y lubricantes	APIMAN02-113/11.M5.P5	02-mar-28
Servicios Integrales Marítimos y Portuarios, S.A. de C.V.	Suministro de lubricantes marinos	ASIPONAMAN02-206/22.M1.P1	15-ene-26
Daniel León Vázquez	Servicio Portuario de reparación y soldadura en general a las embarcaciones a flote dentro del Recinto Portuario.	APIMAN02-166-16.M3.P3	30-nov-27
Servicios Integrales Marítimos y Portuarios, S.A. de C.V.	Servicio Portuario de Reparación y Soldadura en General a las Embarcaciones a Flote dentro del Recinto Portuario.	APIMAN02-167/16.M3.P3	02-feb-28
Maniobrista La Junta S.A. de C.V.	Maniobra de bienes o mercancía	APIMAN02-150/14	07-abr-28

Fuente: Elaboración por ASIPONA Manzanillo con información propia





Prestadores de servicios portuarios del Puerto de Manzanillo

Prestador	Servicio portuario	No. de registro	Vigencia del contrato
Quality Ship Suppliers, S.A. de C.V.	Avituallamiento	APIMAN02-200/21.M1.P1	27-ago-27
Servicios Múltiples del Sureste, S.A. de C.V.	Avituallamiento	ASIPONAMAN02-208/24	03-ene-27
Marítima Y Servicios, S.A. de C.V.	Servicio Portuario de Maniobras de Mercancías, tales como la carga, descarga, alijo, estiba y acarreo, graneles minerales, carga contenerizada, carga general, unitizada y fraccionada y productos pesqueros en terminales, instalaciones y áreas comunes dentro del Recinto Portuario de Manzanillo, Colima.	APIMAN 02-040/98.M5.P3	01-mar-28
Servicios Integrados de Manzanillo, S.A. de C.V.	Servicio Portuario de Maniobras para la transferencia de bienes o mercancías, tales como la carga, descarga, alijo o estiba y acarreo en terminales, instalaciones y áreas comunes del Puerto Interior de San Pedrito y del Muelle Fiscal, en el Recinto Portuario de Manzanillo, Colima.	APIMAN02-044/99.M3.P2	15-jul-29
Grupo Almacont, S.A. de C.V.	Servicio Portuario de Maniobras para la Transferencia de Bienes o Mercancías, tales como la carga, descarga, alijo, estiba y acarreo específicamente de carga general, granel mineral y agrícola, dentro del Recinto Portuario de Manzanillo, Colima.	APIMAN02-177/17	22-ago-27
Operadora de la Cuenca del Pacífico, S.A. de C.V.	Servicio Portuario de Maniobras para la transferencia de bienes o mercancías, tales como carga, descarga, alijo, estiba y acarreo en el Recinto Portuario de Manzanillo.	ASIPONAMAN02-202/22	30-ene-44
Terminal Internacional de Manzanillo, S.A. de C.V.	Servicio Portuario de Maniobras tales como la carga, descarga, alijo, estiba y acarreo en terminales, instalaciones y áreas comunes, en el Recinto Portuario de Manzanillo. Los servicios a que se refiere la fracción III del artículo 44 de la Ley de Puertos, consistentes en las maniobras para la transferencia de bienes o mercancías, en las áreas de uso común del Puerto, terminales e instalaciones.	ASIPONA MANZANILLO02-204/22	11-jul-37
CIMA Logistic, S.A. de C.V.	Servicios Portuarios de Maniobras para la transferencia de bienes o mercancías, tales como carga, descarga, alijo, estiba y acarreo específicamente de carga general, granel mineral y agrícola, dentro del Recinto Portuario de Manzanillo, Colima	ASIPONA MANZANILLO02-183/18	01-nov-27
SSA México, S.A. de C.V.	Servicio portuario de maniobras, para la atención de embarcaciones portacontenedores	APIMAN02-199/21	31-ene-44
Corporación Multimodal, S.A. de C.V.	Los servicios portuarios de maniobras, para la transferencia de bienes o mercancías, tales como carga, descarga, alijo, estiba y acarreo o arrastre para el manejo de graneles y carga general desde y hacia la terminal de corporación multimodal; Contenedores para carga refrigerada y seca desde y hacia dicha terminal en tercera maniobra	ASIPONAMAN02-203/22	16-mar-37
Servicios de manejo de embarques Latinoamericana, S.A. de C.V.	Servicio portuario de maniobras de carga y descarga (consolidación/desconsolidación de contenedores) de mercancías de comercio exterior en la plataforma de Aduana del Recinto Fiscal, dentro del Recinto Portuario de Manzanillo, Colima".	ASIPONAMAN02-205/22.M1	17-feb-27
Cemex, S.A.B. de C.V.	Servicio portuario de maniobras en los muelles para la transferencia de bienes o mercancías, tales como carga, descarga, alijo, estiba y acarreo para el manejo de carga general, granel mineral y fertilizante mineral.	ASIPONAMAN02-207/23	13-ago-33

Fuente: Elaboración por ASIPONA Manzanillo con información propia

Prestadores de servicios conexos del Puerto de Manzanillo.

Prestador	Servicio conexo	No. de registro	Vigencia del contrato
Distribuidora de Autopartes de Colima, S.A. de C.V.	Servicios de asistencia mecánica.	ASIPONAMAN03-030/25	17-04/2023 - 01/03/2026





Francisco Ernesto Meillón Fernández	Servicios de grúa de arrastre	ASIPONAMAN030/25	17/04/2023 - 16/04/2026
JOSANISE, S.A. de C.V.	Servicios de barreras marinas	ASIPONAMAN03-022/24	01/04/2024 - 31/03/2027
Carlos Ernesto Castillo Benítez	Servicio de transporte de personal	ASIPONAMAN03-023/25	08/09/2024-08/09/2027

Fuente: Elaboración por ASIPONA Manzanillo con información propia

Puerto Laguna de Cuyutlán

La comunidad portuaria del Puerto Laguna de Cuyutlán se compone de tres cesionarios, autoridades y prestadores de servicios portuarios en apoyo a las operaciones actuales, los integrantes de la comunidad portuaria son los que se presentan en las siguientes tablas.

Autoridades del Puerto Laguna de Cuyutlán

Autoridad	Clave de zonificación	Actividades y servicios
Aduana Marítima de Manzanillo	17 PuE	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.
Centro Unificado para la Protección Marítima y Portuaria (CUMAR)	18 PuE	Encargado de implementar medidas para garantizar la protección, seguridad y prosperidad marítima y portuaria contra amenazas como terrorismo, crimen organizado y narcotráfico en el Puerto de Manzanillo, mediante, entre otros, el establecimiento del Código de Protección a Buques e Instalaciones Portuarias, (Código PBIP), así como del Convenio para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar (SOLAS) de la Organización Marítima Internacional.
Servicio Nacional de Sanidad, Inocuidad y Calidad Alimentaria, (SENASICA)	20 PuE	Inspección física de productos y expedición de certificados sanitarios para asegurar la calidad e inocuidad de animales, vegetales y sus productos.
Secretaría de Marina (SEMAR)	1	Armada de México, institución militar nacional, de carácter permanente, 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.
Capitanía de Puerto	2	Autorizar el arribo y despacho de embarcaciones, vigilar que la navegación, atraque, servicios de pilotaje y remolque se realice con seguridad; supervisar que 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.
Administración del Sistema Portuario Nacional Manzanillo	3	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.

Fuente: Elaboración por ASIPONA Manzanillo.





Cesionarios del Puerto Laguna de Cuyutlán

Cesionario	Clave de cesionario	Clave de zonificación	No. de registro	Vigencia del contrato	Objeto	Superficie cedida m²	
						Agua	Tierra
Terminal KMS de GNL, S. de R.L. de C.V.	C032	1PaE	APIMAN 01-032/18.M2	06-oct-17 al 24-jun- 29	Terminal para la recepción de gas natural licuado.	6,034.3179	2,066.7386-
Logística de Fluidos y Graneles, S.A. de C.V.	C033	2PaE	APIMAN 01-035/18	01-sep-2018-31-ago-38	Terminal especializada de uso particular, para la recepción de fluidos en materia energética, tales como gasolina, diésel y combustóleo	90,000	-
PORTER FG México, S.A. de C.V.	C034	9PaE	ASIPONAMAN01-036/23	13-dic-22 al 13-dic- 2042	Terminal Portuaria de uso particular especializada en el manejo de fluidos petrolíferos (gasolina, diésel, GAS LP, y combustóleo) y aceites minerales y vegetales para el uso industrial.	52,011.27	-

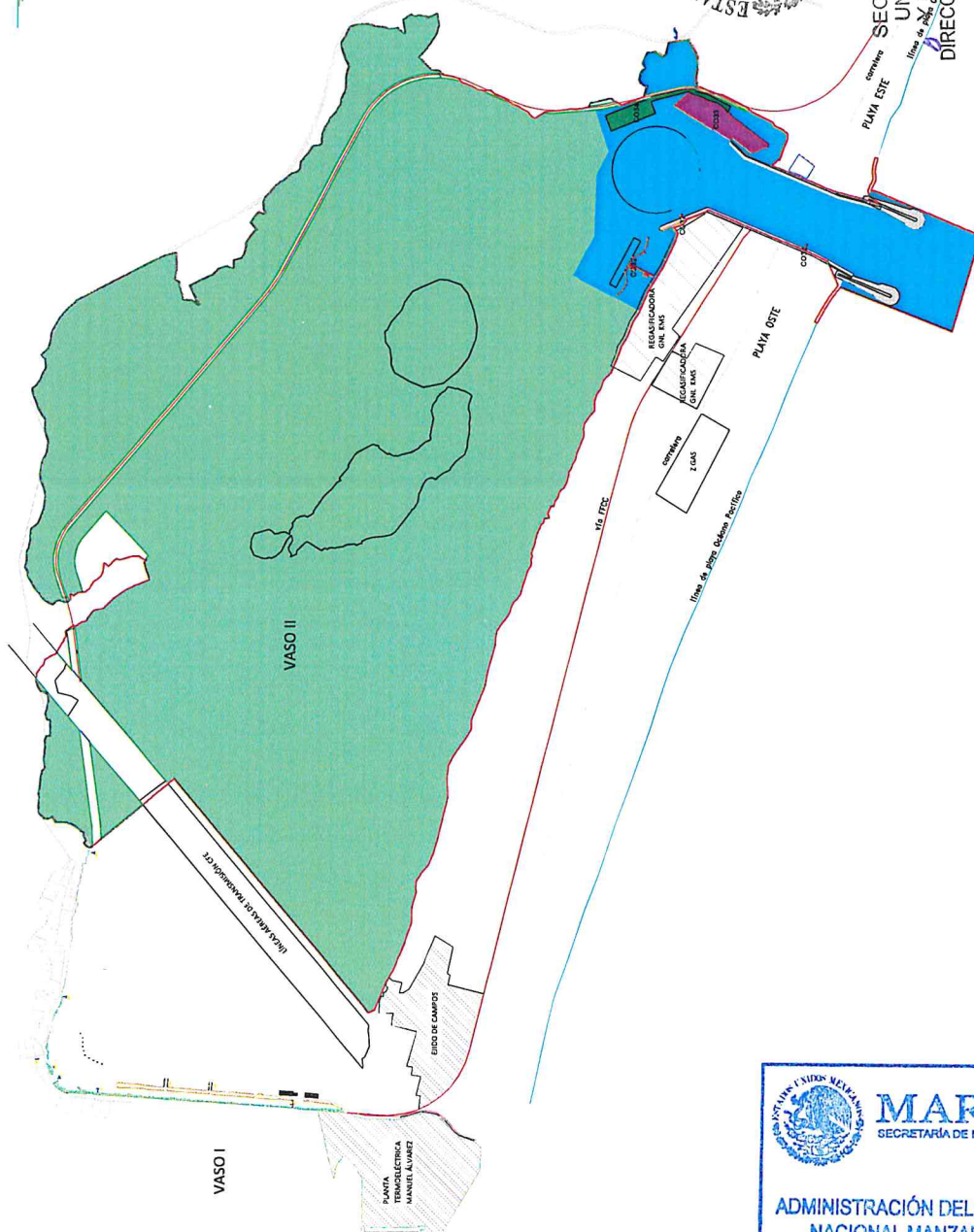
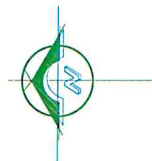
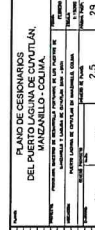
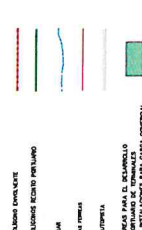
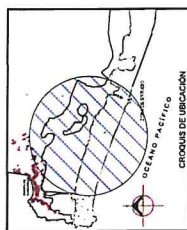
Fuente: Elaboración por ASIPONA Manzanillo.

La ASIPONA Manzanillo suscribió en 2018 contrato de cesión parcial de derechos y obligaciones con la empresa Logística de fluidos y Graneles para desarrollar una Terminal Portuaria Especializada en el manejo de combustibles, proyecto con espuela de FFCC, construcción de muelle con instalaciones y tanques para el almacenamiento de hidrocarburos.

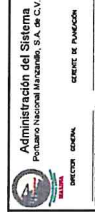
En el 2022 la ASIPONA Manzanillo suscribió contrato de cesión parcial de derechos y obligaciones con la empresa PORTER FG México para el desarrollo de una Terminal de Manejo de Fluidos Petrolíferos, con capacidad de 9 tanques de almacenamiento.

En el siguiente Plano de Cesionarios del Puerto Laguna de Cuyutlán, se describe la delimitación actual de cada una de las zonas portuarias adjudicadas a los cesionarios, así como los cesionarios potenciales del puerto.





SECRETARIA DE MARINA
UNIDAD DE PUERTOS
MARINA MERCANTE
DIRECCION GENERAL DE PUERTOS



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

 **DIRECCIÓN GENERAL**

GERENTE DE PLANEACIÓN



MARINA
SECRETARÍA DE MARINA



ADMINISTRACIÓN DEL SISTEMA PORTUARIO
NACIONAL MANZANILLO S.A. DE C.V.

**DIRECCIÓN
GENERAL**



Los prestadores de servicios portuarios y conexos se pueden complementar con los del Puerto de Manzanillo, sin embargo, cuando el Puerto Laguna de Cuyutlán requiera de estos servicios, la ASIPONA podrá realizar extensiones a los contratos que correspondan, mediante la firma de convenios modificatorios, para los prestadores que cumplan los criterios para la ampliación.

Prestadores de servicios portuarios del Puerto Laguna de Cuyutlán

Prestador	Servicio portuario	No. de registro	Vigencia del contrato
Compañía Marítima Mexicana, S.A. de C.V.	Remolque a embarcaciones en el Puerto de Manzanillo y Puerto Laguna de Cuyutlán	APIMAN02-176/16.M3.P1	19-abr-33
RPM del Pacífico, de S.A.P.I. de C.V.	Remolque a embarcaciones	APIMAN02-030/97.M6.P4	17-ene-31
Servicios Integrales Marítimos y Portuarios, S.A. de C.V.	Amarre y desamarre de cabos y los servicios conexos de traslado de mercancías por agua a los buques, asistir a los buques de menor eslora en atraque y desatraque, extender y replegar barrera contenedora de derrames	APIMAN02-162/15.M3.P3	16-mar-26
Trámites Portuarios del Pacífico, S.A. de C.V.	Amarre y desamarre de cabos	APIMAN02-148/14.M3.P3	31-ene-29
Servicios Integrales Marítimos y Portuarios, S.A. de C.V.	Lanchaje	APIMAN02-168/16.M3.P3	02-feb-28
Navecopa, S. de R.L. de C.V.	Lanchaje	APIMAN02-181/17.M1.P1	07-oct-27

Fuente: Elaboración por ASIPONA Manzanillo con información propia.





1.4 Vocación del puerto, área de influencia y conectividad.

El Puerto de Manzanillo tiene como vocación natural ser un puerto comercial, de alta competitividad en el manejo de carga contenerizada, por su capacidad instalada y la especialización desarrollada, su ubicación geográfica estratégica, infraestructura y la amplia cartera de servicios del Puerto de Manzanillo, lo facultan para atender además varios tipos de cargas que demandan las economías de escala y alto rendimiento operativo en su manejo.

Actualmente cuenta con 8 instalaciones y 7 terminales portuarias, el Puerto de Manzanillo posee infraestructura y servicios portuarios para atender en forma eficiente las siguientes ocho líneas de negocio:

Líneas de negocio
Contenedores
Granel Mineral
Carga General
Petróleo y Derivados
Granel Agrícola
Vehículos
Pesca
Cruceros

Fuente: Elaboración por ASIPONA Manzanillo

Por otra parte, el Puerto Laguna de Cuyutlán nace con vocación para ser principalmente un puerto en el manejo de fluidos, combustibles, carga contenerizada de maniobra especializada. Se realizó el análisis de diversas alternativas de diseño conceptual, todas ellas permiten la instalación de al menos 4 TEC's de alrededor de 100 ha., 3 muelles de petróleo y derivados y una terminal de almacenamiento y distribución con una reserva territorial importante para el desarrollo futuro de terminales de carga seca o fluidos; incluidos los vehículos.

Actualmente el Puerto Nevo Manzanillo cuenta con infraestructura especializada y servicios portuarios para atender en forma eficiente la siguiente línea de negocio.

A continuación, una breve descripción de la situación evolutiva de carga por línea de negocio de los Puertos de Manzanillo y Laguna de Cuyutlán:

Contenedores:

Es la línea de negocio de mayor dinamismo en el puerto, en el año 2024 se movilaron un total de 23,580,209 millones de toneladas y 3,924,501 millones de TEUs, registró un crecimiento de 6.1% anual respecto a 2023.

El Puerto de Manzanillo es líder nacional en el movimiento de carga contenerizada, en 2024 representó el 57% del total de TEUs operados en el Pacífico y 42% del movimiento del Sistema Portuario Nacional.

Las principales mercancías de importación son materias primas e insumos para las cadenas productivas de la industria automotriz, química, alimenticia y otras manufacturas, el tráfico de altura presenta un serio desbalance, siendo la exportación el 41% considerando contenedores llenos y vacíos.

Los principales sectores económicos receptores y generadores de estas cargas se encuentran en Ciudad de México, Estado de México, Nuevo León y Jalisco.

Si bien el Puerto de Manzanillo se caracterizó por el manejo de grandes cantidades de cajas en transbordo cuyo destino final son las regiones de Centro y Sudamérica; este movimiento representó en 2024 un 15% del total de TEUs operados, esta operación últimos años empieza a registrar sensible reducción resultado del





efecto adverso del fuerte congestionamiento que enfrentan las instalaciones del puerto, por ello el Puerto de Lázaro Cárdenas ha tomado ese rol, en lo que transbordos representa.

Carga General:

Línea de negocio Carga general, en constante ascenso impulsada por la industria automotriz principalmente con la importación de rollos, bobinas y otros productos de acero.

Fundamentalmente se movilizan rollos de acero de importación, con destino a la industria automotriz del estado de Jalisco y del centro de México.

- Tráfico de altura
 - Importación (productos de acero y derivados, rollos y bobinas de lámina, maquinaria y fertilizantes en superbolsas).
 - Exportaciones (maquinaria y carga proyecto)
- Tráfico de cabotaje
 - Cátodos de cobre y cobalto y carga proyecto

Granel Mineral:

Línea de negocio Granel mineral, aporta volúmenes alrededor de los 4 millones de toneladas anuales.

En el litoral mexicano del Océano Pacífico, el Puerto de Manzanillo ocupa el cuarto sitio en el manejo de granel mineral (cifras a 2024).

Puertos del Pacífico	Millones Ton.
1. Lázaro Cárdenas	10.926
2. Isla de Cedros, BC.	9.259
3. Guerrero Negro	5.096
4. Manzanillo San Pedrito	4.054
5. Otros	7.357
Total Pacífico	36.693

Fuente: Investigación DGP y depto. de estadística ASIPONA Manzanillo

Las principales mercancías transportadas de granel mineral vía marítima son:

- Tráfico de altura
 - Exportaciones de pellets y concentrado de mineral de hierro, cobre, plomo, zinc de la región
 - Importación de fertilizantes (sulfato de amonio y urea).
- Tráfico de cabotaje.
 - Salida al Puerto de Lázaro Cárdenas concentrados de mineral y pellets de hierro.
 - Entrada de fertilizantes a la zona centro y norte de México.





Petróleo y derivados:

Línea de negocio de petróleo y derivados, con ligera tendencia a la baja, y muy reducida capacidad de almacenamiento de refinados (gasolinas y diésel).

En los últimos años el movimiento de carga en tráfico de altura de hidrocarburos en la terminal de PEMEX presentó un decremento disminuyó sensiblemente, el Puerto de Manzanillo movilizó en 2024 un menor volumen de combustibles.

En el año 2024, se manejó en la terminal de Pemex del Puerto de Manzanillo un total de 2,091,147 toneladas siendo:

- 70.66% Altura (Importación diésel, gasolinas y exportaciones combustóleo)
- 29.34% Cabotaje (entrada y salida diésel y gasolinas, entrada combustóleo)

Granel agrícola:

En este tipo de carga el año 2024 cerró con un acumulado de 1,690,486 toneladas. Casi el 93% del total lo representar tres mercancías, siendo 54.37% a la importación de semilla de canola, destinada a su transformación en aceite en las industrias localizadas en la zona metropolitana de Guadalajara, Jalisco, el movimiento de frijol de soya con 26.87% y cereales (avena, cebadaya trigo) que representa el 24.16%.

Granel agrícola movilizado en 2024 (principales granos)

Granel agrícola	Ton.
Semillas y frutos diversos	985,651
Legumbres (frijol de soya)	413,056
Avena	70,100
Cebada	188,679
Azucar	33,000

Fuente: Departamento de estadística ASIPONA Manzanillo

Vehículos:

Su zona de influencia en esta línea de negocio abarca los estados de Jalisco, Aguascalientes, Guanajuato y San Luis Potosí, donde se ubican las principales armadoras del país, sin embargo, por falta de espacios en los patios del puerto para atender esta línea de negocio, el volumen de unidades ha disminuido considerablemente en los últimos años, hasta casi desaparecer, en 2024 se movilizaron solamente 1,039 vehículos de importación principalmente de la marca HONDA con destinos a Jalisco y Cd. de México.

Algunos embarques de autos han cambiado la modalidad pasando de carga Roll-On Roll-Off (transporte rodado) a carga contenerizada, existen desde hace algunos pocos años nuevos diseños y prototipos de contenedores multinivel de la naviera China COSCO para transportar automóviles, que ya han sido probados con éxito, este contenedor tiene la capacidad de transportar hasta cuatro vehículos ligeros simultáneamente, marcando un cambio radical en la eficiencia y reducción de costos para la industria, si bien la caja mantiene las dimensiones de longitud, anchura de sus contrapartes convencionales, tienen mayor altura, este nuevo diseño permitió duplicar la capacidad de transporte de vehículos por contenedor.





Pesca:

En los últimos años esta línea de negocio registró fuerte caída, en 2020 por el efecto de la pandemia del Covid-19 pero repuntó al año siguiente para luego descender gradualmente en los últimos dos años (cifras en ton).

En la dársena pesquera del Puerto de Manzanillo opera una de las flotas más productivas de captura de atún en México, que atiende la alta demanda de una importante empresa industria de alimentos de productos pesqueros enlatados en el país, también se exporta producto congelado a Estados Unidos y Japón.

La línea de negocio de pesca del puerto de Manzanillo representa una industria con operación de captura con buques especializados, cámaras de refrigeración, planta procesadora, empacadora de atún y producción de enlatado. Éste corporativo pesquero es el segundo en tamaño y participación en el mercado mexicano.

Año	Toneladas	Procedencia
2019	10,361.00	España
2020	5,177.00	España y Taiwán
2021	14,500.98	Nueva Guinea, Samoa, Taiwán y Panamá
2022	13,927.67	Islas Marshall, Samoa, Micronesia y Taiwán
2023	8,228.77	Australia y Nueva Guinea
2024	-	No se cuenta con registros

Fuente: Departamento de estadística ASIPONA Manzanillo

Cruceros

Esta línea de negocio se vio severamente afectada en el 2020 y 2021 por el efecto adverso de la pandemia del COVID-19, pero muestra signos de clara recuperación.

Año	Arribos	Cruceristas
2024	19	46,536
2023	16	33,314
2022	14	17,540
2021	4	4,921
2020	9	11,253
2019	26	47,742
2018	24	44,345

Fuente: Información estadística de la CGPMM, 2018 – 2024

El Puerto de Manzanillo dispone de una terminal para cruceros, respaldando el potencial del estado de Colima como destino turístico.

La terminal se ubica estratégicamente en la zona contigua al centro de la ciudad de Manzanillo, facilitando el embarque y desembarque de cruceristas sin afectar el movimiento portuario de la carga comercial.

La ASIPONA en apoyo a esta industria de turismo construyó una bita de amarre adicional en el muelle lo que permitió poder atracar cruceros con mayor eslora (hasta 333 m).





Fluidos no petroleros (Gas Natural Licuado).

El Puerto Laguna de Cuyutlán cuenta con una sola terminal marítima en operación que atiende la línea de negocio de Gas Natural Licuado (GNL, se ubica en el Vaso II de la Laguna de Cuyutlán a 800 km al Oeste de la Ciudad de México y 300 km al Suroeste de Guadalajara.

La Terminal KMS de GNL, S. de R. L. de C.V. establecida en 2008 por un consorcio conformado por Korea Gas Corporation (Corea), Mitsui & Co., Ltd. (Japón) y Samsung C&T Corporation (Corea), suscribió contrato con CFE para desarrollar la terminal para abastecer de gas a las Centrales Termoeléctrica Manzanillo I y Ciclo Combinado Manzanillo II, con capacidad de 2,804 MW y futuras centrales que se lleguen a ubicar en zonas centro y occidente del país, inicia operaciones en 2008.

Con instalaciones de vanguardia cumple normas internacionales de seguridad, se compone de un muelle, brazos de descarga, 2 tanques de almacenamiento y área de reserva para 2 más, equipo de bombeo, vaporizadores, estación de compresión y medición, tomas de agua de mar y quemador.

Su operación consiste en la recepción de buques con GNL en fase líquida, regasificación y almacenamiento del gas que es transportarlo por gasoductos a dos distintos destinos, la Central Termoeléctrica Manzanillo I y al Sistema Nacional de Gasoductos en Guadalajara, la operación del ducto es reversible, está enterrado a 10 m., no siendo un obstáculo al canal de navegación.



En 2017 KMS suscribe contrato de cesión con la ASIPONA Manzanillo.

El volumen total de gas natural licuado recibido por la Terminal de KMS abastece a su cliente CFE, por cambios en la política nacional, las toneladas han disminuido significativamente desde 2020, resultado del programa de ductos que transportan el GNL a México desde el Sur de Texas en los Estados Unidos de América, que pasa por Guadalajara.

Es importante señalar que la CFE considera a la terminal de KMS como un complemento a la seguridad, en caso de alguna falla de la red de gasoductos; el contrato suscrito entre KMS y CFE se mantiene vigente y concluye en agosto del 2031.

Los mayores volúmenes anuales se alcanzaron en 2017 y 2019, fueron atendidos cada año 41 embarcaciones y 2.7 millones de toneladas de gas, en 2022 no se recibió ninguna embarcación, mientras que en 2021 y 2023 llegaron al Puerto solo 2 buques de GNL

La tablas siguientes muestra los registros históricos del los buques atendidos por KMS en el periodo 2016 a 2023:





Tabla el histórico de arribos de buques de GNL y toneladas.

Año	Arribos Tanker (Gas)	Toneladas
2023	2	74,409
2022	0	-
2021	2	135,546
2020	23	1,497,015
2019	41	2,688,669
2018	36	2,439,939
2017	41	2,677,991
2016	25	1,540,412

Fuente: Elaboración por ASIPONA Manzanillo con información propia.

En 2023 se recibió un total de 74,409 toneladas por el Puerto Laguna de Cuyutlán.

El potencial comercial del Puerto de Manzanillo se sustenta en las dos siguientes ventajas:

- Privilegiada ubicación geográfica en el litoral del pacífico mexicano
- Óptima conectividad terrestre (carretera y ferroviaria) a su zona de influencia (hinterland) con la que cuenta.

Disponer de esas dos ventajas le han conferido un papel fundamental en el movimiento de carga hacia el centro y sur del continente americano, propiciado el dinamismo de la economía de su zona de influencia o hinterland generando un constante flujo de mercancías del comercio exterior e interior.

El potencial comercial del Puerto Laguna de Cuyutlán suma a las dos anteriores, la siguiente ventaja:

- Amplios espacios portuarios para instalar hasta 4 nuevas TEC's, así como para el manejo de petróleo, sus derivados y otros fluidos no petroleros.

Estas tres ventajas le confieren a ambos puertos un papel fundamental para la instalación de nuevas Terminales, potenciando el dinamismo de la economía regional de su zona de influencia y generando un constante flujo de mercancías en tráfico de altura.





Hinterland.

El Hinterland del Puerto de Manzanillo identifica cinco mercados relevantes:

Mercados relevantes del Puerto de Manzanillo

Mercado relevante	Entidad federativa con la que se tiene comercio
Local Manzanillo	Colima (cajas de transbordo al interior del puerto)
Valle de México	Integrado por Cd. de México y Estado de México
Bajío Occidente	Zona conurbada de Guadalajara, Jalisco
	Aguascalientes
	Querétaro
Cabotaje (2 sentidos)	Guanajuato
	Entrada, origen Salina Cruz, Oaxaca
Norte	Salida, destino Lázaro Cárdenas, Michoacán.
	Estado de Sonora
	Zona conurbada de Monterrey, Nuevo León

Fuente: Departamento de estadística de ASIPONA Manzanillo

El Hinterland del Puerto Laguna de Cuyutlán identifica y reconoce como potencial los mercados relevantes del Puerto de Manzanillo antes referidos, a continuación un análisis puntual de la situación actual de sus mercados relevantes:

Mercado relevante del Puerto Laguna de Cuyutlán

Mercado relevante	Entidad federativa con la que se tiene comercio
Local Manzanillo	Colima

Fuente: Departamento de estadística de ASIPONA Manzanillo

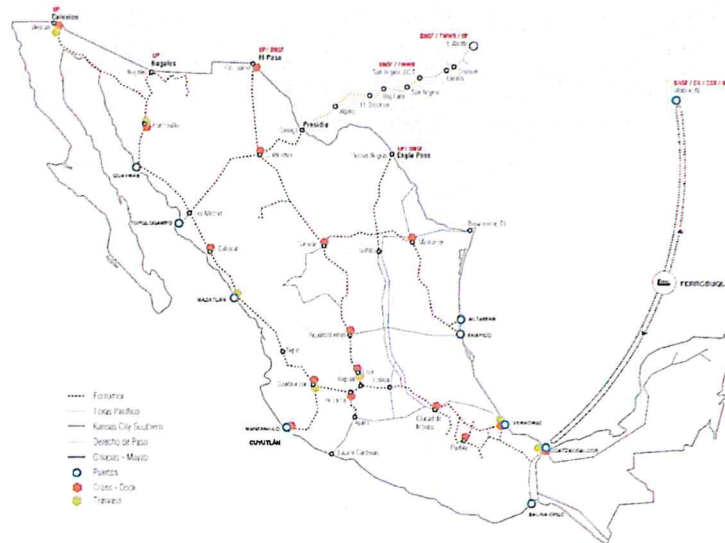
Conectividad

La conectividad de los Puertos de Manzanillo y Laguna de Cuyutlán, se encuentran comunicados por el Sistema Ferroviario Mexicano y sus empresas asignadas y concesionarias de las principales vías o rutas de comunicación:

- Ferromex conecta con 24 estados que representan el 86% del PIB.
- Presencia en dos estados de EUA que suman el 13% del PIB de EUA.
- Es uno de los 8 ferrocarriles Clase 1 en Norte América.
- Integración con los sistemas ferroviarios de México, EUA y Canadá mediante 8 puentes de intercambio.
- Acceso al mercado Asiático, Latino América y Europeo por 13 puertos.

El siguiente Plano de la Red Ferroviaria del Sistema Nacional muestra la conectividad con los Puertos de Manzanillo y Laguna de Cuyutlán, describe las rutas de los concesionarios de la red ferroviaria, delimitación actual de cada una de las líneas ferroviarias y portuarias adjudicadas a los cesionarios, así como los pasos de puentes y la interconectividad con los ferrocarriles en Estados Unidos y el servicio de Ferro buque en el Golfo de México.





Fuente: Página de internet de Ferromex www.ferromex.com.mx

Puerto de Manzanillo

Principales estados mexicanos con movimiento de carga de importación en el Puerto de Manzanillo, por línea de negocio, acumulado 2024 (toneladas)

Estados	Total carga	General (incluye autos)	Contenerizada	Granel Mineral	Granel Agrícola	Petróleo y derivados (No incluye GNL)
Colima	9,515,934	315,390,391	9,059,764	134,782	0	5,997
Cd. De México	3,885,016	346,528	2,542,445	121,394	0	874,649
Jalisco	2,773,993	244,452	665,337	579,877	1,284,327	0
Nuevo León	1,396,159	228,278	1,167,881	0	0	0
Estado de México	690,173	176,580	286,932	42,181	184,479	0
Guanajuato	644,296	242,847	389,049	12,400	0	0
Querétaro	428,901	254,947	138,300	35,653	0	0
Sonora	232,619	9,791	12,524	210,304	0	0
Sinaloa	194,314	10,215	13,713	0	0	170,386
Aguascalientes	165,761	41,744	124,017	0	0	0
Zacatecas	144,356	21,680	6,776	0	115,900	0
Michoacán	76,108	15,282	19,442	21,806	0	19,578
Hidalgo	54,538	4,185	50,353	0	0	0
Subtotal	20,202,168	1,911,919	14,476,533	1,158,397	1,584,706	1,070,610
Otros	860,193	158,933	356,695	112,743	105,779	126,044
Total	21,062,361	2,070,852	14,833,228	1,271,140	1,690,485	1,196,654

Se incluye únicamente importaciones, exportaciones y cabotaje. Productos petroleros, no incluye Gas Natural Licuado.

Fuente: CGPMM, 2020 - 2024.



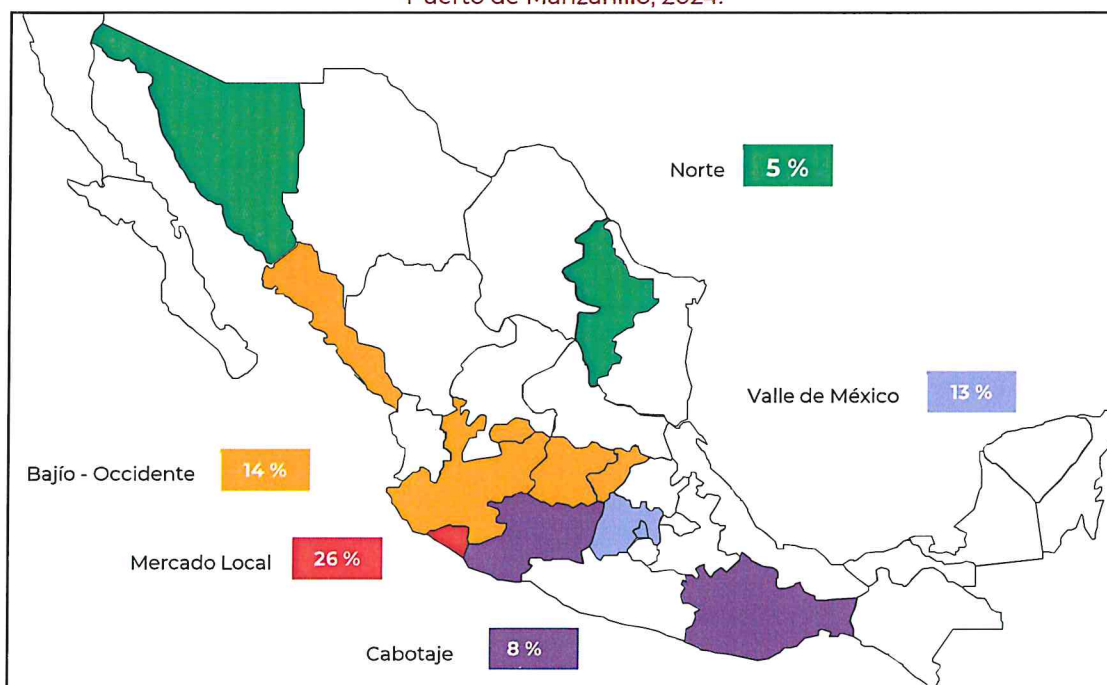


La Participación porcentual de los principales orígenes y destinos de las mercancías manejadas por el Puerto de Manzanillo para los cinco mercados relevantes representan aproximadamente el 65% del total de toneladas de la carga manejada en 2024, siendo:

Mercados relevantes	Porcentaje
Mercado local (incluye transbordos)	25.88%
Bajío-occidente	13.54%
Valle de México	13.01%
Mercado de cabotaje	7.87%
Mercado del Norte	4.67%

Fuente: Departamento de Estadísticas de ASIPONA Manzanillo

**Grafica de la Zona de Influencia del
Puerto de Manzanillo, 2024.**



Fuente: Elaboración por ASIPONA Manzanillo con información propia.

Las 13 entidades federativas que integran la zona de influencia del Puerto de Manzanillo se caracterizan por ser dinámicas económicamente hablando y por tener altas perspectivas de crecimiento en el mediano y largo plazo, estas entidades representaron en 2022 el 59.28% del producto interno bruto de todo el país y una tasa de variación de crecimiento promedio del 3.9 % respecto a su año anterior, igual al 3.9% del promedio nacional, cifras del 2022.



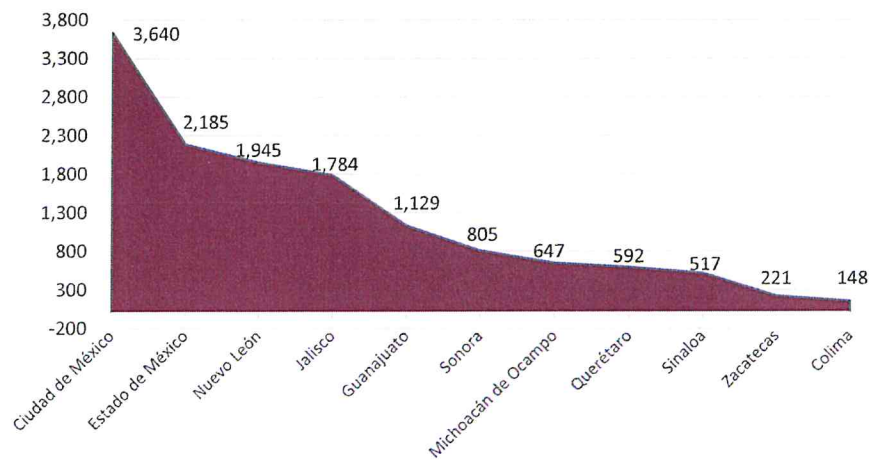


Entidad	PIB a precios de mercado		
	2021	2022	Var %
Nacional	23,301	24,221	3.9
Colima	147	148	0.7
Ciudad de México	3,481	3,640	4.6
Jalisco	1,694	1,784	5.3
Nuevo León	1,880	1,945	3.4
Estado de México	2,125	2,185	2.8
Guanajuato	1,095	1,129	3.1
Querétaro	575	592	3
Sonora	768	805	4.8
Sinaloa	507	517	1.9
Aguascalientes	313	317	1.1
Zacatecas	220	221	0.6
Michoacán de Ocampo	624	647	3.7
Hidalgo	384	427	11
Subtotal entidades	13,813	14,357	3.90%
% del Total nacional	59.28%	59.28%	0

Fuente: comunicado de prensa INEGI 774/23 del 7 de diciembre de 2023.

Producto Interno Bruto por entidad federativa en la zona de influencia
del Puerto de Manzanillo, 2022 (valor de mercado del PIB)

Valor de Mercado 2022

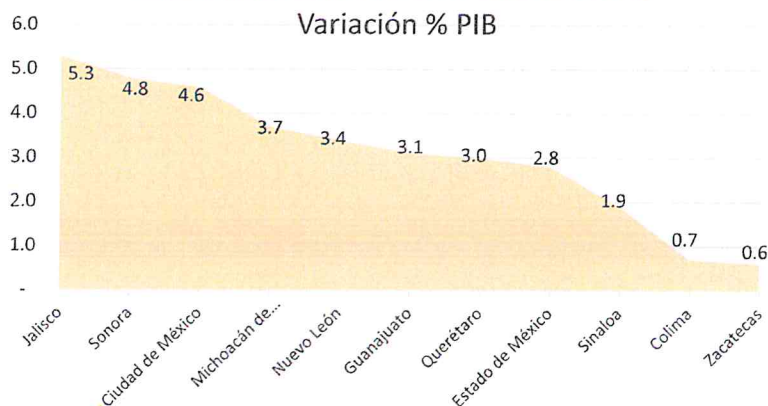


Fuente: Elaboración propia ASIPONA Manzanillo
con datos estadísticos del INEGI.





**Producto Interno Bruto por entidad federativa en la zona de influencia del Puerto de
Manzanillo, 2022 (% variación respecto a 2021)**



Fuente: Elaboración propia ASIPONA Manzanillo
con datos estadísticos del INEGI.

El mercado local del Puerto de Manzanillo se compone de los movimientos de transbordo de contenedores que se realizan sin salir del puerto, los cuales en el año 2024 alcanzó un total de 598,513 TEUs, así como del movimiento de importantes volúmenes de pellet de hierro en tráfico de cabotaje hacia la siderúrgica de Lázaro Cárdenas y en altura la exportación a países de Asia de concentrados de minerales que tienen su origen en los estados al noreste de Colima y acopiados en las cercanías del puerto y totalizaron 3,649,411 ton.

El mercado de Bajío-occidente, integrado principalmente por la zona conurbada de Guadalajara en Jalisco y los estados de Guanajuato y Querétaro representan el 14% del total de la carga operada importada por el puerto, el 87% del granel agrícola y el 6% de la carga contenerizada.

El mercado relevante del Valle de México, conformado por la Ciudad de México y la zona industrial del Estado de México, representa el 13% del total de la carga de importación operada por el puerto y el 12% de la carga contenerizada.

Puerto Laguna de Cuyutlán

Estados mexicanos con movimiento de carga de importación en el Puerto Laguna de Cuyutlán para la línea de negocio de GNL, cifras 2023 (toneladas)

Estados	Gas Natural Licuado (No incluye LPG) Toneladas
Colima	74,409
Total	74,409

Incluye importaciones vía marítima de Gas Natural Licuado.
Fuente: Departamento Estadística ASIPONA Manzanillo

Participación porcentual de los principales orígenes y destinos de las mercancías manejadas por el Puerto Laguna de Cuyutlán, su mercado relevante actual representa el 100% del total de toneladas de la carga manejada en 2023.





Grafica de la Zona de Influencia del Puerto Laguna de Cuyutlán, 2023.



Fuente: Elaboración por ASIPONA Manzanillo con información propia.

De acuerdo a las características socioeconómicas del Puerto Laguna de Cuyutlán, la entidad federativa que integra actualmente su zona de influencia, se caracteriza por tener un reducido dinamismo, económicamente hablando.

Colima como entidad federativa representó en el 2022 el 0.63% del producto interno bruto de todo el país con una tasa de variación de crecimiento promedio del 0.70% respecto al año anterior, por debajo del 3.9% del promedio nacional, cifras del 2022.

Entidad	PIB a precios de mercado		
	2021	2022	Var %
Nacional	23,301	24,221	3.9
Colima	147	148	0.7
% del Total nacional	0.63%	0.61%	-3.1%

Fuente: comunicado de prensa INEGI 774/23 del 7 de diciembre de 2023.

El mercado local del Puerto Laguna de Cuyutlán se compone actualmente de la importación vía marítima de Gas Natural Licuado para abastecer a la central de generación eléctrica de C.F.E. de Manzanillo I, II y III llegando a importar volúmenes cercanos a las 3 millones de toneladas anuales.

Conectividad Terrestre.

Los Puertos de Manzanillo y Laguna de Cuyutlán se encuentran comunicados por la red de autopistas; las principales vías de comunicación son: la carretera 200D Colima-Manzanillo (4 carriles, vías de cuota en obra de ampliación a 6 carriles); Manzanillo-Puerto Vallarta, Manzanillo-Minatitlán, Ramal-Aeropuerto, Cuyutlán-Manzanillo y Libramiento-Colomos-Tapeixtles que comunican a Manzanillo con el estado de Colima y el país para el intercambio comercial por vía terrestre.

La calidad del enlace carretero de los Puertos de Manzanillo y Laguna de Cuyutlán con los destinos actuales de sus mercados en el Valle de México, Bajío-occidente y Norte, cuentan con autopistas y caminos tipo ET y A, para configuración de camión T3-S2-R4.





Tablas de distancias carreteras, mapas de enlaces carreteros y costos estimados de transporte a las principales ciudades de los mercados del Valle de México y Bajío-occidente de los Puertos de Manzanillo y Laguna de Cuyutlán y su comparativo con el Puerto de Lázaro Cárdenas

Ciudad / Estado	Manzanillo y Cuyutlán (Km)	Costo Estimado (Pesos)	Lázaro Cárdenas (Km)	Costo Estimado (Pesos)
Guadalajara, Jalisco	300	\$1,515	494	\$2,426
Tepic, Nayarit	464	\$2,281	691	\$3,192
León, Guanajuato	517	\$2,979	505	\$2,651
Aguascalientes, Ags.	555	\$2,985	620	\$3,433
Morelia, Michoacán	572	\$3,111	312	\$1,587
Querétaro, Qro.	660	\$3,140	496	\$4,144
Zacatecas, Zac.	637	\$3,068	749	\$3,516
CD. México	836	\$4,876	619	\$3,352
Saltillo, Coahuila	1,019	\$3,771	1,067	\$3,283
Monterrey, Nuevo León	1,086	\$3,371	1,137	\$3,283

Fuente: Elaboración propia ASIPONA Manzanillo, datos SICT para camión de 5 ejes.

De acuerdo Norma Oficial Mexicana NOM-012-SCT-2-2017, pesos y dimensiones que transitan vías generales de comunicación, existen 5 categorías de caminos, la clasificación ET y A son aquellas que permiten la circulación y operación de todos los vehículos con máximas dimensiones, capacidad y peso; la configuración de tractocamión y semirremolque máxima configuración es la T3-S2-R4, Tractor semirremolque de 9 ejes y 34 llantas.

Enlaces carreteros Tipo ET del Puertos de Manzanillo con sus mercados relevantes del Valle de México y Bajío- occidente.



Fuente: Elaboración propia ASIPONA Manzanillo con datos de la SICT.

La zona conurbada de Monterrey, Nuevo León, Saltillo y Coahuila, representan el cuarto mercado relevante del Puerto de Manzanillo, el cual aporta el 3.8% de la carga total operada por el puerto y el 5.76% del movimiento de carga contenerizada. Su conexión carretera con el Puerto de Manzanillo es eficiente, ya que como se refirió a todo lo largo de la ruta pueden circular camiones en configuración T3-S2-R4.





Distancias carreteras a las principales ciudades del
mercado del Noreste del Puerto de Manzanillo (km).

Ciudades	Manzanillo
Saltillo	1,090
Monterrey	1,086

Fuente: Elaboración propia ASIPONA Manzanillo con datos de la SICT.

Enlaces carreteros tipo ET y A del Puerto de Manzanillo
con su mercado relevante del Noroeste.



Fuente: Elaboración propia ASIPONA Manzanillo con datos de la SICT.

Inversiones en infraestructura vial

Con una inversión privada de más de 4,440 millones de pesos, a través de la modernización de la Autopista Armería-Manzanillo se mejorará la capacidad de operación del Puerto de Manzanillo considerado la puerta de entrada de Asia a América del Norte y la del Puerto Laguna de Cuyutlán.



Fuente: SICT. Gobierno de México

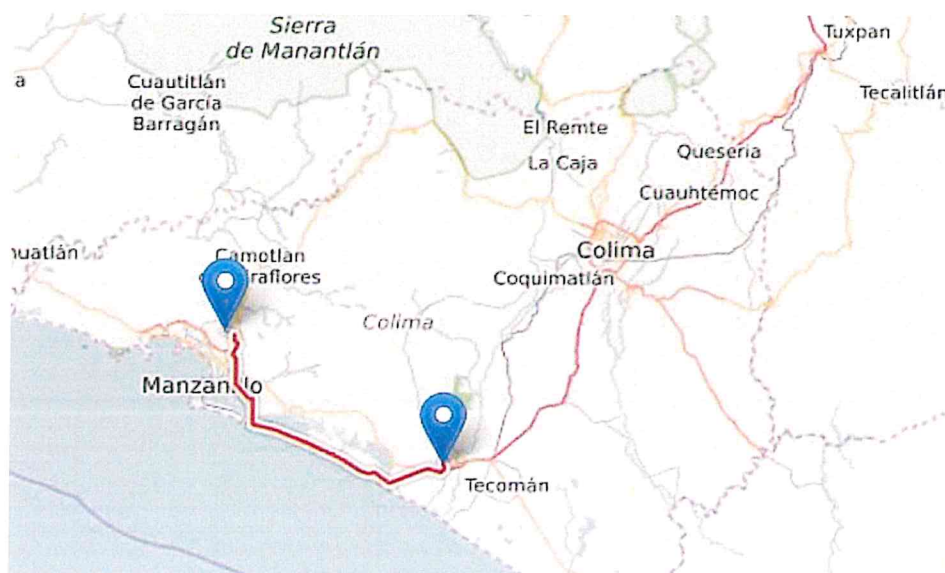




El proyecto consta de seis tramos:

- Ampliación de 4 a 6 carriles la Autopista Armería-Manzanillo
- Construcción de la desincorporación elevada Jalipa-Colima
- Edificación de la desincorporación Colima-Puerto
- Ampliación de 2 a 4 carriles Libramiento con retornos en Herradura
- Ampliación de 2 a 4 carriles Carretera Libre, Rocío-Autopista.
- Ampliación de 2 a 4 carriles de la gaza de desincorporación Colima Puerto, incluye ampliación puente arroyo Jalipa y retorno en herradura, elevado y laterales.

El propósito de esta autopista es reducir los tiempos de traslado para los usuarios, debido a que los camiones de carga representan el 30% del tráfico de la autopista, de esta manera se evitará la saturación de esta vía por el incremento de automóviles que son exentos de peaje.



Fuente: Elaboración propia ASIPONA MAN con datos de la SICT.

Conectividad Ferroviaria

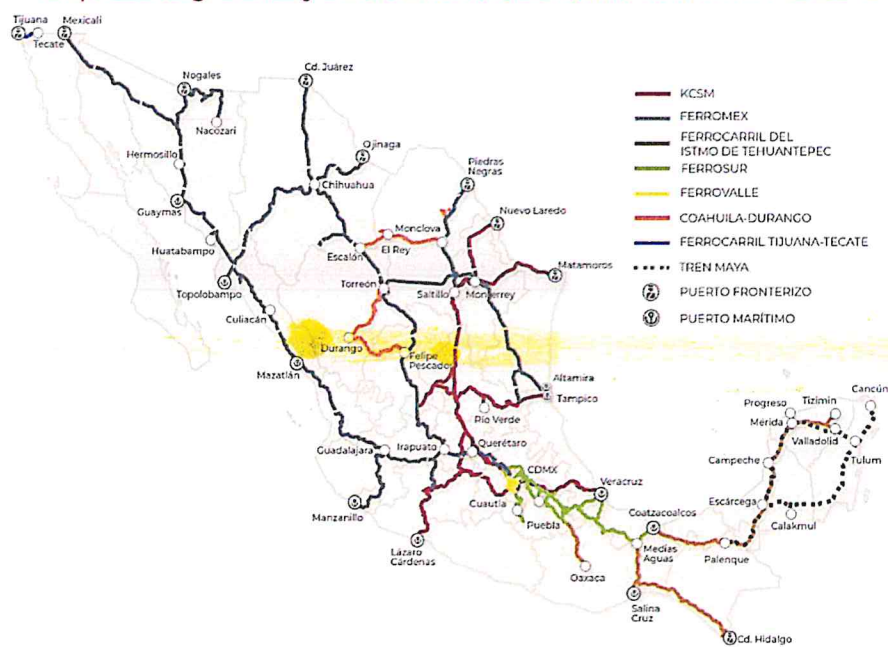
Por vía ferroviaria, los Puertos de Manzanillo y Laguna de Cuyutlán están conectados con todos sus mercados relevantes a través de los servicios de la empresa Ferromex, empresa que tiene acceso directo a ambos puertos y también ofrece servicios al centro y norte de México.

Los Puertos de Manzanillo y Laguna de Cuyutlán se conectan al interior del país a través de la red carretera y ferroviaria eficiente, lo que permitirá el desalojo de las mercancías en forma rápida y oportuna.

Serán requeridas inversiones adicionales en vías, laderos, espuelas y zonas intermodales que puedan conectar la infraestructura ferroviaria ya existente con los desarrollos por etapas de las nuevas terminales a ser instaladas en el Puerto Laguna de Cuyutlán, temas que a nivel conceptual son tratados en una sección posterior en este mismo documento.



Empresas asignatarias y concesionarias del Sistema Ferroviario Mexicano



Fuente: Atlas del Sistema Ferroviario Mexicano.

Las distancias de enlaces ferroviarios, capacidad de carga en vías, costos estimados de fletes a las principales ciudades de los mercados del Valle de México, Bajío-occidente y Norte, así como las empresas asignatarias y concesionarias de la red del Sistema Ferroviario Mexicano de la red con puertos y cruces fronterizos se encuentran referidas en las tablas y mapas siguientes.

Distancias ferroviarias a las principales ciudades de los mercados relevantes del Puertos de Manzanillo y Laguna de Cuyutlán y Lázaro Cárdenas (km)

Ciudades	Manzanillo y Laguna de Cuyutlán (km)	Lázaro Cárdenas (km)
Saltillo	1,750	1,133
Monterrey	1,380	1,292
Zacatecas	969	1,062
Pantaco, México	960	863
Aguascalientes	834	872
Querétaro	703	605
Guadalajara	355	896

Fuente: Elaboración propia ASIPONA Manzanillo con datos de la SICT.

Red Ferroviaria.

La conectividad de Ferromex saliendo desde los Puertos de Manzanillo y Laguna de Cuyutlán cuentan con acceso directo a Guadalajara, Nayarit, Sinaloa, Sonora, Baja California (Mexico), Chihuahua y conexión con



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



ahua y conexión con

pág. 46

ADMINISTRACIÓN DEL SISTEMA PORTUARIO
NACIONAL MANZANILLO S.A. DE C.V.

**DIRECCIÓN
GENERAL**





los puertos de Mazatlán, Topolobampo y Guaymas, además los cruces fronterizos en Calexico, Nogales, El Paso, e Eagle Pass, Ciudad de México y Puebla, hacia Noreste llega a Torreón, Ramos Arizpe, Saltillo y Monterrey, y desde ese punto tiene acceso a los Puertos de Altamira y Tampico en la costa del Golfo de México.

Servicios marítimos en contenedores 20' y 40'

Origen	Destino
Manzanillo	Guadalajara
	Aguascalientes
	Monterrey
	Altamira
	Celaya
	Querétaro
	CDMX
	Puebla
	Veracruz

Fuente: Elaboración propia ASIPONA Manzanillo.

Servicios domésticos servicio en contenedores 53'

Origen	Destino
Manzanillo	Guadalajara
	Hermosillo
	Mexicali
	Silao
	Celaya
	Querétaro
	CDMX

Fuente: Elaboración propia ASIPONA Manzanillo

Distancias vías de comunicación terrestre y ferroviaria:

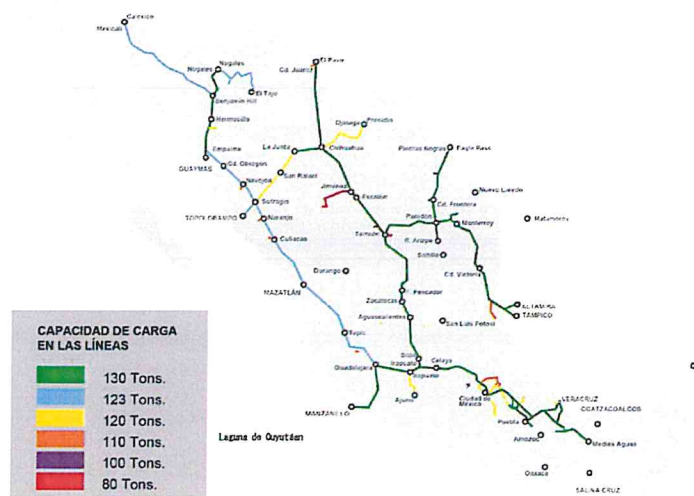
Destinos y distancias en Km		
Ciudad	Carretera	Ferroviaria
Aguascalientes	555	834
Altamira	1,095	1,342
Ciudad Juárez	1,849	2,222
Guadalajara	300	355
León	517	661
Mexicali	2,235	2,507
Monterrey	1,086	1,380 (*)
Nogales	1,955	2,119
Nuevo Laredo	1,310	1,640 (*)
Ojinaga	660	703
Pantaco (México)	791	960
Querétaro	660	703
Salamanca	586	618
Saltillo	1,019	1,750
San Luis Potosí	667	1,058
Veracruz	1,252	1,409

Fuente Gobierno de México / ASIPONA Manzanillo. (*) Vía Celaya





Capacidad de Carga en vías (ton)



Fuente: Mapa de capacidad de carga en líneas.

La capacidad de 130 ton. es la suma del peso del carro de ferrocarril más la carga.

Análisis de costos de fletes para el transporte de carga por el Sistema Nacional Ferroviario para los 4 tipos de carga descritos en la tabla y los cinco destinos seleccionados, los resultados se muestran en las tablas.

Costos de referencia del transporte ferroviario desde los Puertos de Manzanillo y Laguna de Cuyutlán a destinos de mercados relevantes por tipo de carga:

Costo por FFCC por destino y tipo de carga				
Destinos	Contenedor 40"	Alambrón	Granel mineral	Trigo
Guadalajara	\$5,406	\$41,971	\$27,008	\$27,047
Ciudad de México	\$11,947	\$78,209	\$50,231	\$51,314
Monterrey	\$15,163	\$131,904	\$86,012	\$86,210
Querétaro	\$15,200	\$90,124	\$50,575	\$50,649
Mexicali	\$22,706	\$176,499	\$119,556	\$119,834

Fuente: Investigación propia departamento de estadística

La calidad de la conectividad y enlace en el servicio de carga ferroviario Clase I desde y hacia Manzanillo y al interior del país a los destinos de su mercado de influencia para el intercambio por vía férrea que son; Valle de México y Bajío-Occidente cuentan con vías férreas tipo elástica de alta especificación, la capacidad de carga va desde 123 hasta 130 toneladas, por donde pueden circular las unidades de arrastre del tipo Automax, binivel, trinivel, carro tanque 43", contenedor 53", Furgón 50", góndola, góndola multiusos, góndola cubierta, tolva granelera jumbo, maxi stack III, plataforma, tolva abierta, granelera y cementera.





Conectividad Marítima del Puerto de Manzanillo.

En los destinos de la carga comercial con el exterior movilizados en el año 2024, destacó China, seguido por Corea del Sur, Japón, Panamá, Colombia, Perú, Chile, Estados Unidos, Guatemala y Ecuador estos primeros diez países acumulan el 56% del total movilizado al exterior del país.

Destinos de la carga comercial de comercio exterior del
Puerto de Manzanillo (exportaciones), 2024.

Países	Toneladas	Participación %
China	1,762,403	32%
Corea del Sur	838,555	15%
Japón	431,130	8%
Panamá	493,857	9%
Colombia	251,297	5%
Perú	228,520	4%
Chile	218,230	4%
Estados Unidos	134,061	2%
Guatemala	62,858	1%
Ecuador	111,910	2%
Otros	995,265	18%
Total	5,528,086	100%

Fuente: Departamento de Estadísticas de ASIPONA Manzanillo

Durante el año 2024, el principal flujo de mercancías de importación también provino de China, seguido de Corea del Sur, después Estados Unidos, Chile, Vietnam, Canadá, Japón, Taiwan, Brasil y Panamá estos diez países representaron 79% del total de carga movilizada desde el exterior.

Orígenes de la carga comercial de comercio exterior del
Puerto de Manzanillo, (importaciones) 2024.

Países	Toneladas	Participación %
China	9,955,476	47%
Corea del Sur	3,594,396	17%
Estados Unidos	1,116,370	5%
Chile	711,216	3%
Vietnam	92,419	0.4%
Canadá	761,632	4%
Japón	1,242,701	6%
Taiwán	499,258	2%
Brasil	299,954	1%
Panamá	410,821	2%
Otros	2,378,119	11%
Total	21,062,362	100%

Fuente: Departamento de Estadísticas de ASIPONA Manzanillo





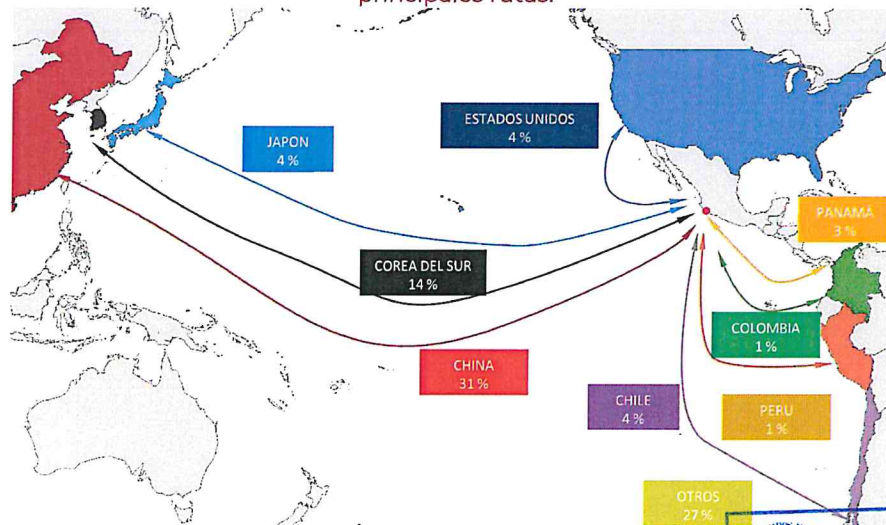
**Principales orígenes/destinos y productos por línea de negocio
del Puerto de Manzanillo, 2024.**

Línea de negocio	Origen/destino del flujo comercial	Principales productos
Carga general	Japón, China, Corea del Sur, Vietnam Chile, Australia, Indonesia y Nueva Guinea	Productos de acero, rollos de lámina, maquinaria, carga proyecto, fertilizante mineral (superbolsas)
Contenedores	China, Corea del Sur, Chile, Taiwán, Hong Kong, Panamá, Japón, Perú	Autopartes, aparatos electrónicos, productos de acero, concentrados de mineral, plásticos, papel, textiles, bebidas, alimentos, electrodomésticos
Granel agrícola	Canadá, Australia, Brasil, Estados Unidos	Semilla de canola, frijol de soya, avena, cebada y trigo
Granel mineral	China, Rusia, Noruega, Canadá, Estados Unidos	Pellet de hierro, fertilizantes minerales, urea; concentrados de zinc, cobre, hierro y plomo
	Cabotaje Manzanillo - Lázaro Cárdenas	
Vehículos	China e Indonesia	Automóviles

Fuente: Información del departamento de estadística de la ASIPONA Manzanillo.

El Puerto de Manzanillo se conecta en su Foreland con 190 orígenes y destinos, mediante 21 líneas navieras de servicios regulares, así como servicios chárter o tipo trampa para granel agrícola y granel mineral.

Foreland de los Puerto de Manzanillo y Laguna de Cuyutlán y la participación porcentual de las principales rutas.



Fuente: Información de la ASIPONA Manzanillo.





Servicios marítimos.

En el Puerto de Manzanillo operan servicios regulares proporcionados principalmente por 21 líneas navieras de contenedores, cuyos itinerarios comunican con China, Corea del Sur, Japón, sureste asiático, costa oeste de Estados Unidos, Centro y Sudamérica entre otros.

Dichas líneas navieras han incrementado progresivamente el número de sus servicios, disponiendo actualmente el puerto de 60 rutas, en su mayoría con frecuencias semanales.

Principales líneas navieras para el manejo de contenedores en el Puerto de Manzanillo, 2023.

Línea Naviera	
Baja Ferris	Ocean Network Express (ONE)
CMA CGM	OOCL
Cosco Shipping Lines	Pacific International Lines (PIL)
Evergreen Line	Sealand
Great White Fleet (GWFC)	Transfar Shipping
Hamburg Süd	VAL
Línea Naviera	
Hapag - Lloyd	Wan Hai Lines
Hyundai Merchant Marine (HMM)	X-Press Feeders
Maersk	Yang Ming Marine Transport Corp. (YML)
Mediterranean Shipping Company (MSC)	ZIM

Fuente: Departamento de estadística de la ASIPONA Manzanillo.

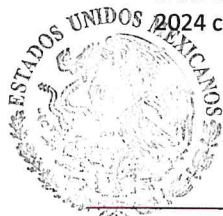
Durante el año 2024 el Puerto de Manzanillo recibió un total de 1,128 buques de carga contenerizada con capacidades de 646 a 13,892 TEUs.

Así mismo, el Puerto de Manzanillo recibió en el año 2024 un total de 200 buques de granel mineral y agrícola. Dada la naturaleza de estos tipos de carga, no tienen servicios de ruta regular, las líneas navieras la atienden con servicios de fletamento tipo charter o con los llamados buques trampa.

En el mismo año, en el Puerto de Manzanillo escalaron 217 buques de carga general. Los principales orígenes son Corea del Sur, China y Japón, en su mayoría se trata de productos de acero.

Para el transporte de petróleo y derivados, durante el 2024 el puerto atendió 185 embarcaciones, la mayoría de las importaciones de hidrocarburos provienen de países asiáticos (China, Corea y Singapur) con cerca de 600 mil toneladas, mientras que de Canadá y Estados Unidos 780 mil toneladas.

Por lo que se refiere a cruceros turísticos presentó un incremento significativo en turistas respecto al año anterior, en 2023 se registraron 16 cruceros transportando un total de 33,093 pasajeros, mientras que en 2024 cerró con un acumulado de 19 cruceros y un total de 46,386 pasajeros.





Principales Agencias Consignatarias de carga general, granel mineral, granel agrícola y cruceros en el Puerto de Manzanillo, 2023.

Carga General	Granel Mineral	Granel Agrícola	Cruceros
Acapulco Shipping Agencies	Acapulco Shipping Agencies	Meritus Holdings	Mexshipping Agencia
Agunsa L & D	Altamaritima	Meritus México	Representaciones Transpacíficas
Altamaritima	Meritus Holdings	Navecopa	
Meritus Holdings	Meritus México	Navieros y Consignaciones	
Mexshipping Agencia	Mexshipping Agencia	Representaciones Marítimas	
MX Agencia Portuaria	Navecopa	Twin Marine del Pacífico	
Navecopa	Navieros y Consignaciones		
Navieros y Consignaciones	Representaciones Marítimas		
Naveservicios	Representaciones Transpacíficas		
Neek Trade	Twin Marine del Pacífico		
Representaciones Marítimas			
Transmarine Navigation de México			
Twin Marine del Pacífico			

Fuente: Departamento de Estadísticas ASIPONA Manzanillo.

Conectividad Marítima del Puerto Laguna de Cuyutlán.

De acuerdo a los orígenes de la carga de Gas Natural Licuado se movilizaron desde 10 diferentes países un poco más de 11 millones de toneladas durante el periodo comprendido de 2016 a 2023, el detalle en el cuadro siguiente:

**Orígenes del Gas Natural Licuado de comercio exterior del
Puerto Laguna de Cuyutlán(importación).**

Países	Toneladas	Participación %
Estados Unidos	7,262,587	65.70%
Trinidad y Tobago	1,426,851	12.91%
Perú	1,079,386	9.76%
Guinea Ecuatorial	503,263	4.55%
Nigeria	340,316	3.08%
Otros	441,578	4.00%
Total	11,053,981	100%

Fuente: Departamento de Estadísticas de ASIPONA Manzanillo





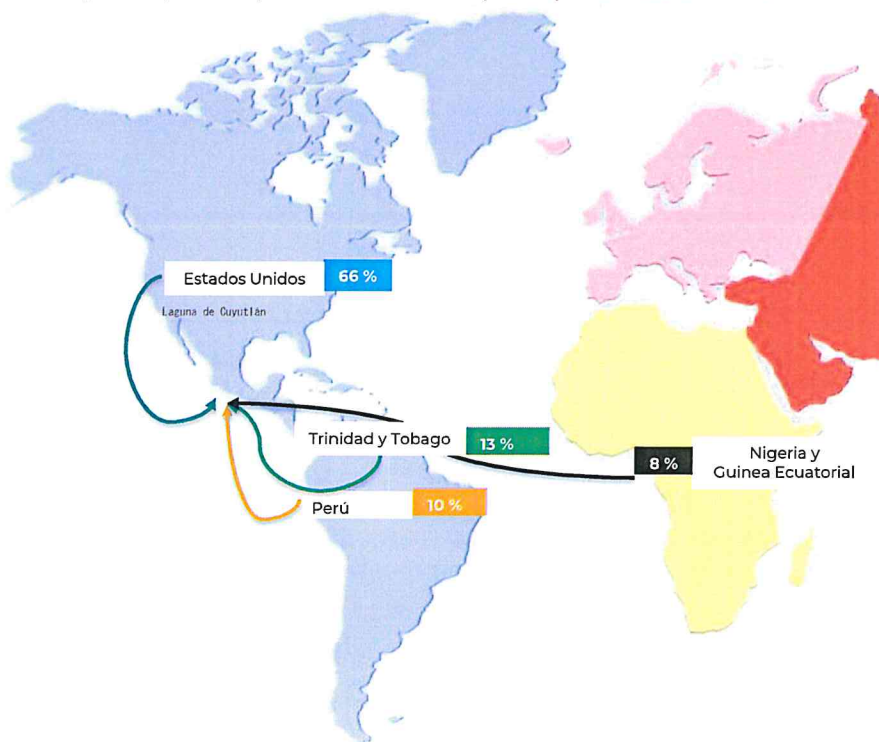
Durante ese periodo, el principal flujo de mercancías de importación provino de Estados Unidos, Trinidad y Tobago y Perú, esos tres países representaron el 88% del total de carga movilizada en 170 arribos, transportando un promedio 71 mil toneladas por escala.

**Principales orígenes y principales productos por línea de negocio
del Puerto Laguna de Cuyutlán, 2016 a 2023.**

Línea de negocio	Origen/destino del flujo comercial	Principales productos
Fluidos No Petroleros	Argelia, Australia, Estados Unidos, Guinea Ecuatorial, Nigeria, Panamá, Papúa Nueva Guinea, Perú, Santo Tomé y Trinidad y Tobago	Gas Natural Licuado

Fuente: Información departamento de estadística ASIPONA Manzanillo.

**Foreland del Puerto Laguna de Cuyutlán y la
participación porcentual de las principales rutas marítimas**



Fuente: Información departamento de estadística ASIPONA Manzanillo.
Nota: muestran los principales y cifras aproximadas.





Servicios marítimos.

El Puerto Laguna de Cuyutlán se conecta en su Foreland (principales puertos del mundo), mediante buques gaseros (Gas Carriers) en servicio trampa, han sido atendidos por diversas agencias consignatarias que prestan sus servicios en el Puerto de Manzanillo, los buques LNG han sido representados por al menos seis diversas agencias.

Principales agencias consignatarias de buques para manejo de
Gas Natural Licuado en el Puerto Laguna de Cuyutlán, 2016 a 2023.

Agencias Consignatarias / Años de servicio	
Maritimex	2016
Meritus México	2016
Navecopa	2016 - 2019
MHO	2016 - 2021
Meritus Holdings	2023
Altamaritima	2023

Fuente: Departamento de estadística de la ASIPONA Manzanillo.
En 2022 no arribaron buques de LNG

El Puerto Laguna de Cuyutlán en 2023 recibió 2 buques de GNL; el Marvel Hawk y el Golar ICE, con 89,432 y 81,534 Toneladas de peso muerto respectivamente.



Los Puertos de Manzanillo y Lázaro Cárdenas son hoy en día plataformas logísticas torales para el dinamismo, la competitividad y la diversificación del comercio exterior de México, que facilitan la operación de rutas de comercio marítimo con Asia, y la costa Oeste de Latinoamérica, Estados Unidos; por su parte el Puerto Laguna de Cuyutlán cuenta con enormes espacios portuarios dentro de su envoltente para convertirse en los próximos años en el puerto con mayor potencial de crecimiento y ocupar un papel muy destacado en la futura economía mexicana, dinamizando el Sistema Portuario de la región del Pacífico, aunque por su recinto portuario actualmente solo se moviliza gas natural licuado, en muy corto plazo se podrá manejar una parte de la carga contenerizada manejada vía marítima por el litoral del pacífico mexicano y un volumen importante de toneladas de petróleo y otros derivados.





Los Puertos de Manzanillo, Laguna de Cuyutlán y Lázaro Cárdenas son el acceso más importante de mercancías vía marítima que abastecen la economía mexicana desde los mercados internacionales que fluyen principalmente desde la Cuenca del Pacífico.

**Participación del Puerto de Manzanillo
en el Sistema Portuario Nacional región pacífico, 2024 (porcentaje).**

PUERTOS	CARGA TOTAL	SUELTA INCIUYE AUTOS	CONTEN EDORES.	GRANEL AGRICOLA	GRANEL MINERAL	PETROLEO Y DERIVADOS	OTROS FLUIDOS
MANZANILLO	27.61%	13.67%	57.74%	59.57%	11.05%	8.62%	0%
LAZARO CARDENAS	25.8%	18.92%	34.58%	0%	29.77%	10.26%	57.93%
ISLA CEDROS	7.66%	0%	0%	0%	25.31%	0%	0%
SALINA CRUZ	9.04%	0.46%	0%	2.05%	0.11%	44.73%	1%
GUAYMAS	4.41%	0.20%	0.30%	13.44%	8.17%	7.31%	3.62%
GUERRERO NEGRO	4.20%	0%	0%	0%	13.89%	0%	0%
TOPOLOBAMPO	4.16%	16.41%	0%	20.85%	2.27%	4.66%	0%
MAZATLAN	3.67%	17.48%	1.03%	0%	0%	5.66%	0%
ENSENADA	3.12%	3.49%	5.24%	0%	2.07%	0%	22.71%
OTROS	10.33%	29.37%	1.11%	4.09%	7.43%	18.72%	3.80%
TOTAL	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%

Fuente: Información estadística de la CGPMM, 2024

El GNL (otros fluidos) se registra en el Puerto Laguna de Cuyutlán.



Handwritten signature



2. Diagnóstico y retos de desarrollo de los Puertos de Manzanillo y Laguna de Cuyutlán.

En este capítulo se realiza un diagnóstico de los Puertos de Manzanillo y Laguna de Cuyutlán, en el cual se analiza su participación en el Sistema Portuario Nacional, su vinculación con la economía regional y nacional, así como su importancia en el comercio exterior marítimo.

Este diagnóstico sustenta la planeación estratégica que se presenta en forma detallada en el siguiente capítulo, por lo que se abordan la situación actual y la problemática del Puerto de Manzanillo considerando sus necesidades de crecimiento y sus expectativas de desarrollo.



El análisis realizado considera tres escenarios futuros, estableciendo los retos que tendrá que afrontar el Puerto de Manzanillo, con el propósito de construir la visión de a dónde se quiere llegar con la suma de esfuerzos y recursos portuarios.

Para estos fines, se analizaron la conectividad del puerto y sus mercados relevantes, se estudió el balance de oferta y demanda de infraestructura y se realizó una evaluación de la competitividad integral del puerto, considerando los diversos factores internos y externos, así como un análisis financiero que respalde la viabilidad de las acciones de mejora de la infraestructura y equipamiento portuarios.

Además, como resultado de la incorporación del Quinto Addendum al título de concesión, la ASIPONA Manzanillo ha analizado el crecimiento y desarrollo del Puerto Laguna de Cuyutlán, así como su vinculación con la economía regional y nacional y su importancia en el comercio exterior marítimo.

En años recientes la ASIPONA Manzanillo, ha realizado análisis y estudios tendientes a explorar la factibilidad de llevar a cabo el proyecto del recinto portuario del Puerto Laguna de Cuyutlán.





Este diagnóstico realiza la planeación del desarrollo del Puerto Laguna de Cuyutlán considerando sus necesidades de crecimiento y expectativas a través de lo siguiente:

A cargo del desarrollo del Puerto Laguna de Cuyutlán, la ASIPONA Manzanillo analizó los criterios y consideraciones para el predimensionamiento de la infraestructura Portuaria necesaria para la ampliación del Puerto Laguna de Cuyutlán dentro del recinto portuario.

Del análisis inicial de estos estudios y de los requerimientos actuales solicitados por ASIPONA Manzanillo se realizaron diversas propuestas y variantes de posible arreglo y zonificación de la infraestructura.

2.1 Diagnóstico de la competitividad del puerto.

ASIPONA Manzanillo administra y opera con dos Recinto Portuarios, el Puerto de Manzanillo y el Puerto Laguna de Cuyutlán (para efectos de promoción: Laguna de Cuyutlán).

Análisis de la conectividad del puerto de Manzanillo

El recinto portuario de Manzanillo, en su polígono denominado San Pedrito, dispone de una vialidad perimetral para uso común, con una longitud total de 6,595.32 m, integrada por: 3,013.45 m de vialidades de cuatro carriles; 1,132.10 m de dos carriles; 1,392.42 m de vialidades troncales; y finalmente, 1,057.35 m configurados como ruta fiscal de cuatro carriles. Estas vías comunican los muelles de uso común, las diversas terminales e instalaciones y los accesos al Puerto de Manzanillo.

Vialidades vehiculares para uso común

Denominación	Longitud (km)	Cantidad de carriles	Tipo de superficie de rodamiento (asfalto, concreto)	Ancho de carril (m)	Tipo de tráfico (altura o cabotaje)
Acceso San Pedrito	0.21	2	Concreto y Asfalto	6.1	Altura
Vialidad 1	0.52	2	Asfalto y concreto	3.5	Altura
Vialidad 2	0.4	2	Concreto	4	Altura
Vialidad 3	0.34	2	Concreto y adoquín	5.5	Altura
Vialidad 4	0.07	2	Concreto	5.5	Altura
Vialidad principal	1.76	4	Asfalto y concreto	3.6	Altura
Vialidad 5	0.12	2	Adoquín	4	Altura
Vialidad 7	0.17	2	Adoquín	4	Altura
Vialidad 8	0.18	2	Adoquín	4	Altura
Vialidad acceso Pez Vela	1.25	4	Asfalto	3.8	Altura Cabotaje
Vialidad Ruta Fiscal	1.06	4	Asfalto	4	Altura
Vialidad 14	0.12	2	Adoquín	5.15	Altura Cabotaje
Vialidad 15	0.39	2	Adoquín	5.7	Altura Cabotaje
Vialidad Aduana Zona Norte	2.52	2, 3 y 4	Asfalto	Variable	Altura

Fuente: Gerencia de Ingeniería ASIPONA Manzanillo.

Con lo que respecta a la denominada Zona Norte del puerto, cuenta con una vialidad de 2,518.99 m. de longitud, que comunica a las dos terminales ubicadas en esa área con las instalaciones de la aduana marítima.

Además, al interior de las terminales de hidrocarburos y de cruceros, ubicadas en el polígono 1, se dispone de una sola vialidad que comunica directamente con las calles del centro de la ciudad de Manzanillo.

El Puerto de Manzanillo, tanto en la zona Sur como en la llamada Zona Norte, dispone de vialidades para el autotransporte con longitudes limitadas por la geografía del recinto portuario que interconectan las áreas operativas y de almacenamiento del puerto, no obstante, carece de una vialidad continua y directa que permita la circulación eficiente entre ambas zonas y que a su vez garantice el confinamiento aduanal del movimiento de carga entre terminales. Esta circunstancia representa una limitante para la actividad de transbordos de contenedores generando pérdidas de volumen en los últimos años; siendo práctica regular en el comercio mundial que este tipo de transferencias requiera intercambio entre líneas navieras y entre





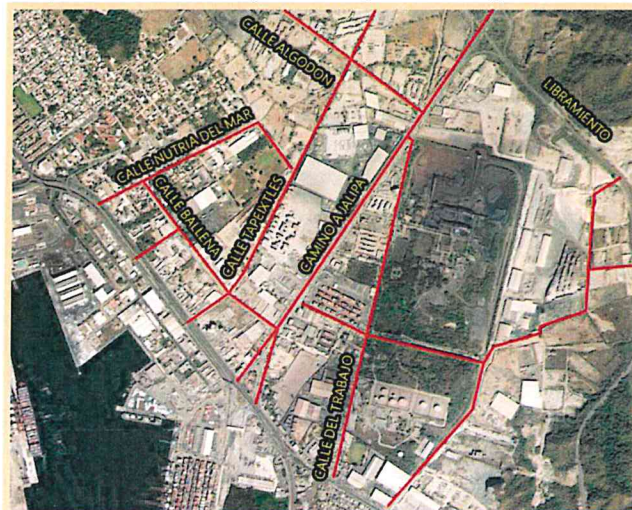
diferentes terminales alojadas en un mismo puerto, se debe considerar que el proyecto de ampliación del Puerto Laguna de Cuyutlán, considere acciones que den solución a la situación actual y se procure una visión integral que permita la realización de transferencias por transbordos entre las terminales de contenedores actuales y las terminales nuevas que se construirán en el Puerto Laguna de Cuyutlán.

En la denominada última milla, los enlaces viales del Puerto de Manzanillo están fuertemente afectados por el intenso flujo vehicular, tanto en las zonas donde se localizan la central de autobuses y los patios externos, como principalmente en el eje vial denominado Camino a Jalipa, que comunica al puerto con el libramiento de Manzanillo, el cual conecta con las carreteras libre y de peaje que van a Colima y rumbo a Guadalajara.

A lo largo de esta vialidad se ubican la mayoría de los patios de almacenamiento de contenedores, de granel mineral y de tracto-pensiones de camiones de carga, algunos de los cuales operan de manera irregular sin la infraestructura mínima requerida, aunque sirven de relativo apoyo a las operaciones portuarias.

La elevada cantidad y frecuencia del tránsito vehicular que genera la dinámica actividad del puerto excede notablemente la capacidad de este camino y sus vialidades aledañas, propiciando un congestionamiento vial que en ocasiones repercute desfavorablemente en demoras del autotransporte para llegar a los accesos del puerto.

Principales vialidades con problemática de flujo de transporte de carga en el Puerto de Manzanillo.



Fuente: Elaboración propia ASIPONA Manzanillo con imagen de Google Earth.

Las calles con mayor problemática de flujo de transporte de carga en el Puerto de Manzanillo son las siguientes: Camino a Jalipa, Calle Tapeixtles, Calle Ballena, Calle Nutria, Calle Algodón y Calle del Trabajo. También el libramiento que es una de las dos vías para salir y entrar de Manzanillo, está acotado a carril y medio por sentido y no cuenta con las gasas e incorporaciones necesarias lo que genera tránsito con alto riesgo de accidentes; sus condiciones y capacidades son inadecuadas para los requerimientos actuales que exige el transporte de carga y el particular, generando ineficiencia en la movilidad y aspectos negativos que deterioran la relación ciudad – puerto.

La conectividad carretera del Puerto de Manzanillo con su hinterland consiste en vialidades de cuatro carriles, de alta calidad y buen estado físico de conservación. En contraste con estas ventajas, se producen problemáticas viales para llegar a los accesos al puerto, donde confluye también la aduana marítima, debido a una alta demanda de utilización tanto del autotransporte de carga, como de los automóviles durante las llamadas horas pico.





Para la conectividad con sus mercados relevantes, los Puertos de Manzanillo y Laguna de Cuyutlán cuentan con los siguientes corredores carreteros:

- Guadalajara: vincula con esta ciudad del estado de Jalisco y lo conecta con el resto de sus mercados.
- Valle de México: vía Morelia, Michoacán, conectando al puerto con la Ciudad de México, Toluca y Estado de México.
- Bajío: comunica al puerto con las ciudades de Lagos de Moreno, Jalisco; Aguascalientes, León, Guanajuato; y Querétaro, Querétaro.
- Noreste: vía Zacatecas, Zac., vinculando al puerto con las zonas conurbadas de Saltillo, en Coahuila y de Monterrey, Nuevo León.

Corredores carreteros del Puerto de Manzanillo y Laguna de Cuyutlán, para camiones tipo full.



Fuente: Elaboración propia ASIPONA Manzanillo con datos de la SICT.

El corredor Guadalajara es el eje troncal de la conectividad carretera del Puerto de Manzanillo; está clasificado como tipo ET, por donde pueden circular camiones de doble remolque denominados tipo full, disponiendo de cuatro carriles, excepto en un tramo de 23.7 km con dos carriles ubicado entre Colima y Guadalajara, a las faldas del volcán de Colima, lo que afecta el tiempo de recorrido.

Por la alta densidad del tránsito vehicular urbano, el cruce por la ciudad de Guadalajara representa un importante retraso de los flujos de carga que van hacia el resto de los otros tres mercados relevantes del puerto; el macro libramiento gran inversión que presenta una alternativa que acorta los tiempos y evita el paso por la zona conurbada de Guadalajara, también, al completarse la ampliación de la autopista Colima-Jalisco, los automovilistas ahorrarán 40 minutos en su recorrido de Manzanillo a Guadalajara.

A partir de Guadalajara, se cuenta con los principales ejes de autopistas a los centros de producción, distribución y consumo más importantes del país, todos ellos clasificados tipo ET, los cuales permiten la circulación de camiones en configuración full.

Con lo que se respecta a la conectividad ferroviaria al interior del Recinto Portuario, actualmente está conformada por de 29.2 km distribuidos en áreas de uso común. Además, cuenta con zonas habilitadas para la operación intermodal, tanto en áreas de uso común como en instalaciones y terminales, dichas zonas se emplean para la carga y descarga de mercancía en los diferentes tipos de cargas de ferrocarril, transportando principalmente contenedores, acero y graneles agrícolas y minerales.





El servicio ferroviario es proporcionado por la empresa cesionaria Ferrocarril Mexicano (Ferromex). Las vías de uso común que se localizan al interior del recinto portuario se describen a continuación:

Vías férreas para uso común

Denominación	Longitud total (km)	Vías de operación (km)	Vías de servicio (km)	Operador
Vía de apoyo No-1	2.7115	-	2.7115	Ferromex
Vía pelicano No-1	0.50545	0.51	-	Ferromex
Vía pelicano No-2	0.2957	0.3	-	Ferromex
Vía pelicano No-3	0.237	0.24	-	Ferromex
Vía a Cemex No- 1	0.91655	-	0.91655	Ferromex
Vía Cemex No-2	0.43535	0.43 (sin operar)	-	Ferromex
Vía Cemex No-3	0.41115	0.41 (sin operar)	-	Ferromex
Vía No-3	1.51963	-	1.51963	Ferromex
Ramal Peña Colorada	2.01842	-	2.01842	Ferromex
Vía No-6 (banda "A")	0.18097	(sin operar)	0.18097	Ferromex
Vía No-8 (banda "B")	0.72163	0.72	-	Ferromex
Vía No-9 (banda "B")	0.56782	0.57	-	Ferromex
Vía No-2	0.32998	-	0.32998	Ferromex
Vía No-14	0.80569	-	0.80569	Ferromex
Vía No-13	0.55516	-	0.55516	Ferromex
Vía Pacnav No-1	0.27395	0.27	-	Pol 38
Vía Pacnav No-2	0.20484	0.2	-	Pol 38
Vía Pacnav No-3	0.23326	0.23	-	Pol 38
Vía Pacnav No-4	0.25444	0.25	-	Pol 38
Vía Pacnav No-5	0.18777	0.19	-	Pol 38
Vía Pacnav No-6	0.21008	0.21	-	Pol 38
Conexión Pacnav	0.03865	-	0.03865	Ferromex
Conexión Timsa	0.06428	-	0.06428	Ferromex
Vía Timsa No-1	0.28055	0.28	-	Ferromex
Vía Timsa No-2	0.23848	0.24	-	Ferromex
Vía Contenedores No-2	0.82369	-	0.82369	Ferromex
Vía Contenedores No-3	0.11407	-	0.11407	Ferromex
Vía Norte	0.37609	-	0.37609	Ferromex
Vía SSA MÉXICO No-1	0.4599	0.46	-	Ferromex
Vía SSA MÉXICO No-2	0.45989	0.46	-	Ferromex
Vía SSA MÉXICO No-3	0.47537	0.48	-	Ferromex
Vía Zona Norte No-1	3.06146	-	3.06146	Ferromex
Vía Zona Norte No-2	1.28263	-	1.28263	Ferromex
Vía Contecon No-1	0.93455	0.93	-	Ferromex
Vía Contecon No-1A	0.46664	0.47	-	Ferromex
Vía Contecon No-1B	0.42784	0.43	-	Ferromex
Vía Contecon No-2	0.93521	0.94	-	Ferromex
Vía Contecon No-2A	0.42245	0.42	-	Ferromex
Vía Contecon No-2B	0.46039	0.46	-	Ferromex
Vía de Apoyo No-8	0.55753	-	0.55753	Ferromex
Vía Secundaria No-1	0.35943	-	0.35943	Ferromex
Vía Secundaria No-2	0.24153	-	0.24153	Ferromex
Conexión la Junta	0.10113	-	0.10113	Ferromex
Vía La Junta No-1	0.35827	0.36	-	La Junta
Vía La Junta No-2	0.27373	0.27	-	La Junta
Vía La Junta No-3	0.31545	0.32	-	La Junta
Vía La Junta No-4	0.35836	0.36	-	La Junta
Vía La Junta No-5	0.3313	0.33	-	La Junta
Vía Granelera Manzanillo No-1	0.23524	0.23	-	Granelera Manzanillo





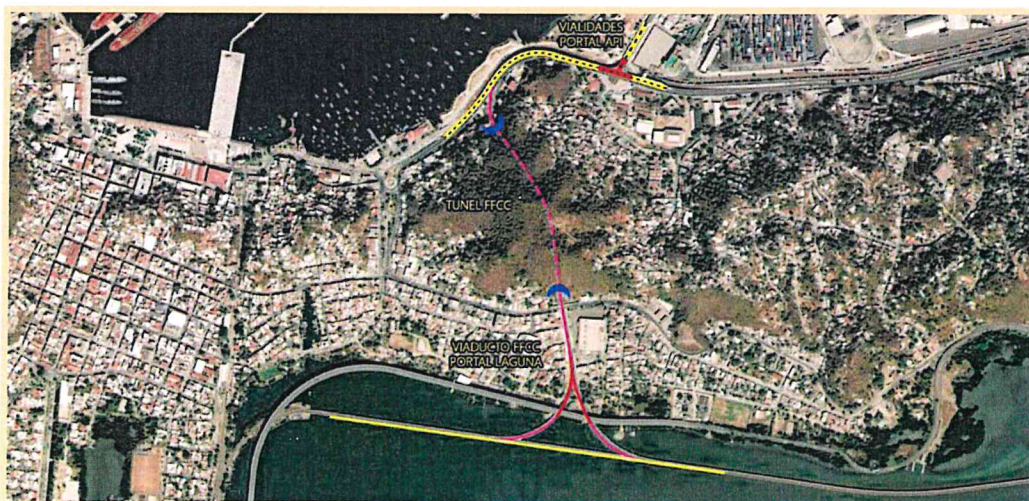
Denominación	Longitud total (km)	Vías de operación (km)	Vías de servicio (km)	Operador
Vía Granelera Manzanillo No-2	0.18999	0.19	-	Granelera Manzanillo
Conexión Granelera Manzanillo	0.12825	-	0.12825	Ferromex
Vía Granelera Manzanillo	0.12037	0.12	-	Granelera Manzanillo
Conexión banda "C"	0.31293	0.31 (sin operar)	-	Ferromex
Vía 10-A (banda "C")	0.46803	0.46 (sin operar)	-	Ferromex
Vía 12 (banda "C")	0.46792	0.46 (sin operar)	-	Ferromex
Vía patio banda "C" No-1	0.28062	0.28 (sin operar)	-	Ferromex
Vía patio banda "C" No-2	0.21907	0.21 (sin operar)	-	Ferromex
Cortavía (Cemex) 01	0.05003	0.05 (sin operar)	-	Ferromex
Cortavía (Cemex) 02	0.05816	0.05 (sin operar)	-	Ferromex
Cortavía (frente a Timsa) 03	0.0559	-	0.0559	Ferromex
Cortavía (frente a vialidad8) 04	0.05695	-	0.05695	Ferromex
Cortavía (frente bodega mantto de SSA MÉXICO) 05	0.0552	-	0.0552	Ferromex
Cortavía (frente patio de SSA MÉXICO) 06	0.06365	-	0.06365	Ferromex
Cortavía (en patio de Contecon) 07	0.10305	0.1	-	Ferromex

Fuente: Gerencia de Ingeniería ASIPONA Manzanillo.

Actualmente el Puerto de Manzanillo tiene conexiones marítimas a los principales mercados de Asia, Latinoamérica y Estados Unidos. Mantiene relaciones comerciales con 51 puertos para exportación e importación, además de cinco destinos nacionales y recibe a 14 líneas navieras que escalan en el puerto. Dispone de 60 servicios regulares para el manejo de contenedores con frecuencia semanal, con lo que cubre óptimamente su demanda de traslado marítimo hacia y desde su Foreland.

Túnel ferroviario portal ASIPONA - Cuyutlán

El túnel ferroviario que conecta el Portal ASIPONA al portal de la Laguna de Cuyutlán tiene una longitud de 500 metros por 8.5 metros de altura. Dicho túnel se localiza primordialmente en el área urbana de la ciudad de Manzanillo, en la vía troncal, bajo el cerro de San Pedrito, desemboca de manera elevada y después cruza Av. Galeana, sobre la Laguna de Cuyutlán.



Fuente: Elaboración propia ASIPONA Manzanillo con imagen de Google Earth.

Construido en 2018 por la entonces Secretaría de Comunicaciones y Transportes a través de la Dirección General de Desarrollo Ferroviario y Multimodal (DGDFM) y el centro SICT Colima (CSICTC), garantiza la movilidad urbana ininterrumpida de vehículos y peatones, se evitan accidentes por la interacción ferrocarril-





tránsito vehicular-peatonal, se eliminan los tiempos perdidos en espera del paso del tren de los ciudadanos que circulan por la zona, se redujeron los niveles de contaminación visual, auditiva y por emisión de gases de combustión y genera

El libramiento ferroviario consta de 13 kilómetros de longitud, partiendo de un punto situado entre la autopista Armería-Manzanillo y el canal de Tepalcates, hasta concluir en el extremo norte del pedraplén (protección de piedra) sobre el que corre la vía actual, un total de 8.57 kilómetros son viaductos elevados, además, posee tres túneles falsos. En la obra se invirtieron dos mil 530 millones de pesos de recursos públicos.

Ferromex, empresa que oferta el servicio de transporte ferroviario en la región, con acceso directo al Puerto de Manzanillo y se conecta con todos sus mercados relevantes. Su red ferroviaria fue ajustada en los gálibos, para permitir el paso de trenes en doble estiba de la carga contenerizada y hasta el triple nivel para transportar vehículos automotores. Tanto para la ruta a la Aduana de México (Pantaco), Ciudad de México, como a Monterrey, Nuevo León, la capacidad de sus vías férreas es de trenes unitarios de hasta 120 carros de ferrocarril.

Actualmente, Ferromex oferta 5 servicios diarios de trenes de doble estiba para contenedores.

Servicios trenes unitarios de contenedores doble estiba desde el Puerto de Manzanillo

Origen-destino	Salida diaria
Pantaco (CDMX)	2
Guadalajara	1
Silao	1
Monterrey	1

Fuente: Ferromex

Se destaca que esta línea cuenta con cinco opciones para realizar cruces fronterizos ferroviarios con Estados Unidos: Piedras Negras-Eagle Pass, Ojinaga-Presidio, Ciudad Juárez-El Paso, Nogales-Nogales y Mexicali-Caléxico. Integración entre ferrocarriles de México, Estados Unidos & Canadá con 8 puntos de intercambio por lo que se pueden proyectar cadenas logísticas en el corredor ferroviario desde Manzanillo, el centro y al este de Estados Unidos y el sureste de Canadá, transportando mercancías originarias de Asia, como una alternativa al puerto de los Ángeles – Long Beach y el paso por el canal de Panamá.

Capacidad de fosos en vía de terminales:

- SSA MÉXICO: 3 vías con 25 fosos c/u, (total 75 fosos).
- CONTECON: 6 vías 20 fosos c/u, (total 120 fosos).
- TIMSA: 2 vías 16 fosos c/u, 2 vías 7 c/u, 1 vía 18 c/u (total 64 fosos).
- OCUPA: 2 vías 16 fosos c/u, 1 vía 18 fosos (total 50 fosos).
- GLIPSA: 1 vía (30 fosos).
- HAZESA: 1 vía (30 fosos)

La TEC II cuenta actualmente con un total de 2,900 metros de vías férreas. Se estima con la construcción de la fase 2 para el año 2024 - 2025, casi duplicará su capacidad, buscando incrementar el porcentaje de desalojo de carga por este medio.

Ferromex concluyó la construcción de la Terminal Intermodal de Tepalcates, con una inversión de 406 millones de pesos, está ubicada a 28 kilómetros del con una ruta del Valle de México, Monterrey, Guadalajara y Silao.

Ubicación de Terminal Intermodal Tepalcates





Fuente: Ferromex

A un costado de la autopista 200D, se encuentra la Terminal Intermodal de Tepalcates, en el cual se prevé un movimiento total de 3.8 millones de contenedores marítimos, 16.8% sobre la proyección conservadora en un horizonte de 5 años.

Proyección de movimiento de contenedores llenos/vacíos en la Terminal Intermodal de Tepalcates.

Año	2024	2025	2026	2027	2028
Contenedores	621,362	745,634	782,916	814,232	838,660

Fuente: Registro de 2023 del área de estadística de ASIPONA Manzanillo

Para la terminal Marítima Hazesa, Ferromex tiene el objetivo de incrementar el movimiento de fertilizantes por ferrocarril desde el Puerto de Manzanillo hacia las zonas de Jalisco, Valle de México, Bajío y Chihuahua. Este proyecto contó con una inversión estimada de 60 millones, para 30 fosos, cuenta con la aprobación de la aduana marítima y se tiene en programa iniciar operación a partir del segundo semestre de 2024, el cual traerá grandes beneficios como la reducción de costos logísticos de transporte, disminución de un 78% la huella de emisiones de Co2, parcial descongestionamiento de camiones en el puerto debido a la reducción de la carga en transporte terrestre.

Proyecto Ferroviario Terminal Marítima Hazesa.



Fuente: Elaboración propia ASIPONA Manzanillo con información de Ferromex.

Para atender los buques de esa rutas el Puerto de Manzanillo cuenta con la siguiente infraestructura marítima portuaria:





- Canal de Navegación: Con una longitud de 600 m. y un ancho de plantilla de 150 m., la profundidad del canal de navegación es de 17.20 m., correspondiendo un calado oficial de 15.0 m.
- Dársenas Norte y Sur: Los diámetros y profundidades en las dos dársenas de maniobras son: Norte 575 m. y 17.0 m., Sur 600 m. y 18.5 m. que permiten el arribo de buques con calados de 16.0 m. y 17.50 m. respectivamente, aunque se debe considerar que la limitante del calado oficial del canal de navegación y de la mayoría de los muelles de carga comercial localizados en Bandas de atraque "A" al "D" es actualmente de 15.0 m., según la publicación más reciente de la Capitanía de Puerto.
- Muelles: Los muelles de la terminal especializada de contenedores denominada TEC I así como los tramos de atraque de Bandas A y B donde también se operan contenedores su calado oficial es 15.0 m. al igual que la Banda C y los muelles de la TEC II cuyo también calado alcanza los 15.0 m., ASIPONA inició en noviembre de 2024 una importante inversión en obras de dragado de construcción para elevar el calado oficial a la cota -15.50 m. en todo el canal de navegación.

Por su parte el Puerto Laguna de Cuyutlán, siendo un enorme espacio portuario por desarrollar puede aprovechar las conexiones marítimas existentes en el Océano Pacífico, y que actualmente han sido las principales rutas aprovechadas por el Puerto de Manzanillo.

- Canal de Navegación: Cuenta con dos obras de protección, la oeste de 4,754 m. de longitud y la este de 1,039 m.; la profundidad de canal de acceso es 16.0 m. para un calado oficial de 12.2 m.; siendo del interés de la ASIPONA ejecutar en breve la primera etapa el dragado de construcción del puerto.
- Dársenas de ciaboga: La profundidad de la dársena es 14.6 m., permiten el arribo de buques de 300 m. de eslora con calado oficial de 12.20 m.
- Muelles: Cuenta con un único muelle de la Terminal de GNL de KMS, de 437 m. de longitud y un calado oficial de 12.20 m., según publicación más reciente de la Capitanía de Puerto.

Análisis del mercado relevante

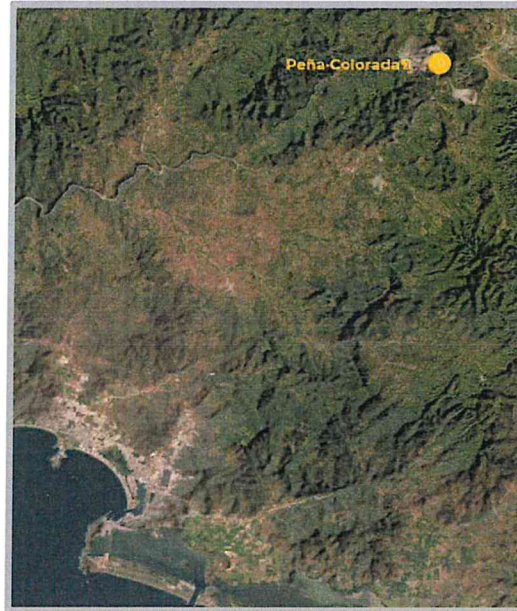
El mercado local del Puerto de Manzanillo se compone fundamentalmente por dos tipos de movimientos:

a. Mineral de hierro

Tanto en cabotaje hacia la siderúrgica de Lázaro Cárdenas, como de exportación a países de Asia; además de las exportaciones de concentrados de minerales que provienen del noreste del país y son acopiados en las inmediaciones del puerto. El mineral de hierro se extrae mediante el método de tajo a cielo abierto en una mina localizada en el poblado de Minatitlán, Colima, a 37 km del Puerto de Manzanillo, y se transporta por un ferroaducto hasta la planta procesadora de pellets localizada a 1.2 km del puerto denominada Peña Colorada, propiedad 50-50% de Ternium y de Arcelor Mittal. Más de 2 millones de toneladas de estos pellets son transportados vía marítima del Puerto de Manzanillo al Puerto de Lázaro Cárdenas, en donde se localiza una planta siderúrgica de la misma empresa Arcelor Mittal.



[Firma manuscrita]



Fuente: Observatorio de paisajes mineros / Peña Colorada UNAM, Colegio de San Luis y Universidad de Guanajuato.

b. Movimiento de transbordos de contenedores.

Esta operación se realiza sin salir del puerto, esta actividad alcanzó en el año 2024 un total de 598,435 TEUs, siendo que en el 2020 se operaron un total 943,770 TEUs, o sea registra una reducción de casi un 37%.

Los transbordos de contenedores en TEUs representó en 2024 el 16% del movimiento total de la carga contenerizada del Puerto de Manzanillo, gracias a su ubicación geográfica estratégica, exactamente en la ruta entre el Canal de Panamá y el extremo oriente, a su vasta conectividad marítima y a su destacada infraestructura y equipamiento de Manzanillo se ha constituido como puerto Hub, a la par que el de Lázaro Cárdenas, operando como articulador entre los principales corredores logísticos de contenedores de Asia y de Centro y Sudamérica, resulta importante resaltar que por la falta de espacios portuarios, el movimiento de contenedores de transbordo fue transferido en los años 2021 y 2022 en gran cantidad por las líneas navieras al puerto michoacano, condición que se comprueba con las tablas siguientes.

Porcentaje de transbordos de los Puertos de Manzanillo y Lázaro Cárdenas

Año	% Transbordos Manzanillo vs total de TEU's	% Transbordos Lázaro Cárdenas vs total de TEU's
2015	38%	22%
2016	38%	25%
2017	37%	26%
2018	36%	30%
2019	31%	35%
2020	32%	33%
2021	28%	51%
2022	22%	52%
2023	20%	32%
2024	16%	36%

Fuente: Información estadística de la CGPMM, 2015-2023





En 2023 Lázaro Cárdenas perdió participación en las operaciones de transbordo contra otros puertos centroamericanos, ambos puertos mexicano, Manzanillo y Lázaro Cárdenas, presentan una tendencia creciente entre 2015 y 2021, alcanzando su punto máximo en este último año, posteriormente muestran una disminución sostenida hasta 2024. Este comportamiento podría estar influenciado principalmente por la evolución de Lázaro Cárdenas, quien experimenta un crecimiento significativo hasta 2022, mientras que Manzanillo mantiene un comportamiento más estable con ligeras variaciones.

Transbordos Puertos de Manzanillo y Lázaro Cardenas 2015 - 2024

Año	Manzanillo	Lázaro Cárdenas	Total	Total TEUs	%
2015	962,297	228,702	1,190,999	3,599,887	33%
2016	988,519	276,234	1,264,753	3,694,274	34%
2017	1,057,359	293,375	1,350,734	3,979,449	34%
2018	1,106,418	396,410	1,502,828	4,393,311	34%
2019	940,956	455,141	1,396,097	4,387,915	32%
2020	943,770	354,268	1,298,038	3,973,307	33%
2021	938,418	862,685	1,801,103	5,057,514	36%
2022	760,219	1,049,459	1,809,678	5,505,404	33%
2023	747,119	593,890	1,341,009	5,568,547	24%
2024	598,435	858,700	1,457,135	6,331,495	23%

Fuente: Información estadística de la CGPMM, 2015-2024

**Participación de transbordos puertos de Manzanillo y Lázaro Cárdenas con relación al total de TEU's
manejados (porcentaje)**



Fuente: Información estadística de la CGPMM, 2015 -2024

A partir del año 2013 en el que inició operaciones la terminal especializada de contenedores II de CONTECON, el Puerto de Manzanillo refrendó su importante participación global en el transbordo de contenedores, sin embargo, esta situación empezó a mostrar signos de desaceleración en el número de transbordos.

Actualmente la transferencia de contenedores entre las Terminales de contenedores de la zona norte y sur deben realizarse por instrucciones de aduana previa programación con 24 hr. de anticipación, solo se permite una ventana al día mediante convoy cuya operación se supervisa por personal de la autoridad aduanera, esto ha afectado las necesidades particulares de las líneas navieras.

Centros de consumo y producción

Los principales centros de consumo y producción que atiende el Puerto de Manzanillo se ubican dentro del denominado triángulo dorado de la economía nacional mexicana, el cual tiene como vértices el Valle de





México, Guadalajara y Monterrey, donde se localiza el 47% de la población del país y el 41% de la actividad manufacturera de México.

Área de influencia desde el Puerto de Manzanillo



Entidades federativas (población y manufactura)

Entidad Federativa	Población 2023	Industria Manufacturera (cantidad)
Edo. de México	17,617,089	61,840
Cd. de México	9,314,678	32,384
Jalisco	8,670,396	35,702
Guanajuato	6,306,505	31,508
Nuevo León	6,092,924	14,001
Michoacán	4,955,484	37,608
San Luis Potosí	2,869,733	9,962
Querétaro	2,512,390	7,649
Aguascalientes	1,491,953	5,588
Colima	742,251	2,969
Subtotal entidades	60,573,403	239,211
Total Nacional	129,625,968	579,828
Porcentaje	46.7 %	41.3 %

Fuente: Instituto Nacional de Estadística y Geografía

El mercado relevante de la zona metropolitana del Valle de México representa el 13% del total de la carga operada por el puerto, este mercado incluye Ciudad de México y el Estado de México, entidades en las que se ubican grandes centros productivos, industriales y de consumo más importantes del país.

El mercado del Bajío-occidente, integrado principalmente por la zona conurbada de Guadalajara, y estados de Aguascalientes, Querétaro y Guanajuato, representa el 17.30% del total de la carga operada por el puerto, y 79.17% del granel agrícola, comprende importantes regiones productivas del país, que abarcan a diferentes sectores económicos, como el agropecuario, alimenticio, textil y automotriz, actividades del corredor industrial asentado desde la ciudad de Querétaro, Querétaro, hasta Guadalajara, Jalisco, además del área fabril de Guanajuato.

Las zonas de Monterrey en Nuevo León y de Hermosillo, Sonora, aportan el 5.41% de la carga total operada por el puerto, región caracterizada por su desarrollada industrialización, la cual genera importantes flujos de carga.





Análisis de la demanda

Los Puertos de Manzanillo y Lázaro Cárdenas representan una importante entrada de carga para el Sistema Portuario Nacional en el litoral del Pacífico.

Porcentaje de la participación de ambos puertos por tipo de carga

Litoral Pacífico	Total (Ton) 2024	Manzanillo y Lázaro Cárdenas %	Manzanillo %	Lázaro Cárdenas %
Contenerizada	37,700,633	92.32%	57.74%	34.58%
Granel Agrícola	1,690,486	59.57%	59.57%	0%
Granel Mineral	14,980,788	40.82%	11.05%	29.77%
General Suelta	4,967,214	32.60%	13.67%	18.92%
Petróleo y derivados	4,558,846	18.88%	8.62%	10.26%
Otros Fluidos	887,524	57.93%	0%	57.93%
Total Carga	64,795,491	53.41%	27.61%	25.80%

Fuente: Información estadística de la CGPMM, 2024

Del total de la carga contenerizada operada en el pacífico, Manzanillo participó con el 57.74% lo que pone en manifiesto el crecimiento en las preferencias de las cadenas logísticas y de suministro de operar por Manzanillo impactando favorablemente en el volumen de carga para el puerto.

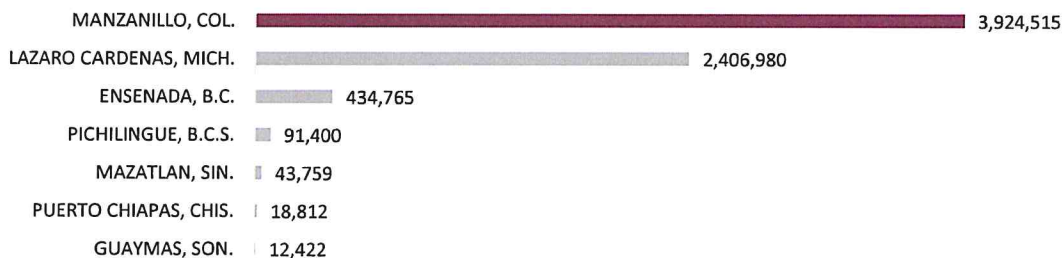
Del 40.82% del granel mineral, Manzanillo el 11.05% y 29.77% Lázaro Cárdenas, El posicionamiento de Manzanillo se basa en gran medida por el manejo de exportaciones y salida de granel mineral de hierro en pellets producto de la extracción minera de la zona.

el 59.57% del granel agrícola, Manzanillo movió el 59.57% y Lázaro Cárdenas 0%, representando el posicionamiento de las cadenas alimenticias productivas del Puerto.

El 32.60% de la carga general, Manzanillo el 13.67% y el 18.92% por Lázaro Cárdenas, son alcanzados por la importante participación del puerto michoacano.

La línea de negocio de contenedores en todo el litoral mexicano del Océano Pacífico asciende a 6.932 millones de TEUs movilizados. El Puerto de Manzanillo registra una participación preponderante, puesto que atiende a los principales mercados del país, como se muestra en la siguiente gráfica.

Movimiento de contenedores en el litoral mexicano del Océano Pacífico, 2024.



Fuente: Información estadística de la CGPMM, 2024.

En el año 2024, Manzanillo manejó un total de 33.499 millones de toneladas de carga, la cual tuvo como origen o destino principal las zonas metropolitanas del Valle de México, Guadalajara y Monterrey, la zona del Bajío, cabotaje así como la operación de transbordos dentro del puerto.





Desde hace más de una década (2014) el Puerto de Manzanillo, mantiene el liderazgo como el puerto del sistema portuario nacional que maneja el mayor volumen de carga comercial en el litoral del pacifico mexicano.

En la línea de negocio de carga general, el Puerto de Manzanillo maneja el 6.38% del total operado, en el año 2024 movilizó 2.08 millones de toneladas de esta carga, con participaciones destacadas del Estado de México, Guanajuato, Querétaro, Jalisco y Nuevo León. Por lo que se refiere al intercambio de carga general es mayoritariamente con Asia 88% y América, Europa y otras regiones del mundo apenas el 12%

La línea de negocio de granel agrícola en el Puerto de Manzanillo ha mantenido un volumen estable en los últimos años, en 2024 operó 1.690 millones de toneladas, la mayoría correspondiente a cadenas logísticas vinculadas con la industria de aceite comestible de Guadalajara, Jalisco. Importantes embarques de semilla de canola y frijol de soya procedentes de Canadá, Australia, Brasil y Estados Unidos de América respectivamente arriban al Puerto de Manzanillo para ser transportadas a la capital de Jalisco y Valle de México, principalmente por ferrocarril, también destacan algunos flujos de trigo para la industria harinera y panadera de la ciudad de México.

Respecto a la línea de negocio de granel mineral, en 2024 el Puerto de Manzanillo operó 4.054 millones de toneladas. La participación en esta línea de negocio corresponde principalmente a cabotaje de pellet de hierro y concentrado del mismo mineral de hierro de Arcelor Mittal hacia el Puerto de Lázaro Cárdenas y exportaciones de concentrados de varios minerales (hierro, cobre, zinc y plomo), representando el mineral de hierro en diversas presentaciones un 39.75% del total del mineral, también se reciben importaciones de fertilizantes mineral, sulfato de amonio y urea.

En el año 2024, el Puerto de Manzanillo operó 2.091 millones de toneladas de petróleo y derivados, de ese movimiento total de Pemex, las operaciones de cabotaje representaron el 21%, mientras que en tráfico de altura registró el 79%; se dejó de importar combustóleo pesado con destino a la planta generadora de energía eléctrica de la Comisión Federal de Electricidad (CFE) cercana al puerto, cuyo consumo se eliminó dado el incremento en el uso del gas natural licuado, como dato histórico la CFE en el año 2011 consumió 1.3 millones de toneladas de combustóleo y al cierre del 2023 ninguna tonelada fue consumida.

El resto del volumen de esta carga corresponde principalmente a la importación de Diesel de 676,574 ton. y gasolinas regular y premium por 691,299 ton., en cabotaje la entrada y salida de gasolinas, Diesel y combustóleo totaliza 441,556 ton. Lo proveniente de la refinería de Salina Cruz, Oaxaca ha disminuido significativamente en los últimos años, apenas registró 143,886 ton. en 2023.

La línea de negocio de pesca del Puerto de Manzanillo representa una industria local integrada verticalmente en un grupo corporativo, con operación de captura de atún con buques especializados, cámaras de refrigeración, planta procesadora, empacadora y producción de envase de enlatado. Éste corporativo pesquero es el segundo en tamaño y participación en el mercado mexicano.

La línea de negocio de automóviles a pesar de tener hoy poca presencia en el puerto, había presentado crecimientos interesantes en los últimos años, en 2016 registró 15,754 unidades, en 2017 un total de 19,047, en el año 2018 alcanzó 23,228 unidades, sin embargo, derivado de la pandemia COVID-19 y su afectación a la industria automotriz registró en 2020 un total de 8,058 unidades, siendo ese año un punto de inflexión sin poderse recuperar desde 2021, en 2023 totalizó apenas 4,266 unidades, siendo transferida esa carga principalmente al Puerto de Lázaro Cárdenas, como resultado en gran medida de falta de espacios portuarios en Manzanillo por el incremento explosivo de la carga contenerizada.

Los cruceros turísticos presentaron un decremento significativo en los últimos años, en el 2020 cerró con un acumulado de 9 cruceros y un total de 11,253 cruceristas, la disminución de esta actividad se empezó a registrar derivado de la suspensión mundial de cruceros turísticos por la contingencia SARS-COV2 (COVID





19) desde el mes de abril de 2020, se observa una recuperación de esta industria, los cruceristas han vuelto, 2025 fue un año de retos y a comparación de 2024 que arribaron 19 cruceros, arribaron un total de 17 cruceros, se tienen buenas expectativas en crecimiento gradual del número de cruceros al cierre de 2026.

El Gas Natural Licuado manejado en el Puerto Laguna de Cuyutlán, como ha sido referido en anteriores secciones, registra reducción significativa en los últimos años del volumen de gas, derivado de cambios en la política nacional del transporte de gas, que cambió de vía marítima a gasoducto.

Las expectativas de crecimiento de la economía mexicana a largo plazo se consideran favorables, el nearshoring será un motor detonante de más carga comercial, por lo que se estima que se producirá un incremento en los volúmenes de mercancías movilizadas en los puertos mexicanos; de igual forma, se proyecta un aumento en la inversión en infraestructura y en industrialización del país.

Por consiguiente, el Puerto de Manzanillo tendrá un mayor crecimiento en sus actividades, generando la necesidad de desarrollar nueva infraestructura portuaria en el Vaso II de la Laguna de Cuyutlán, que actualmente forma parte de la concesión de la ASIPONA Manzanillo.

El crecimiento esperado de la economía en México repercute sobre el escenario del desempeño futuro del Puerto de Manzanillo, el crecimiento del PIB, el movimiento de cargas para el periodo 2009-2025 y sus proyecciones hasta el 2044 con base a tres escenarios (conservador, base y optimista) se tratan con el mayor detalle y rigor a continuación:

Histórico del movimiento de carga (en toneladas) del Puerto de Manzanillo, 2009-2025.

Año	Carga general (incluye autos)	Contenerizada	Granel agrícola	Granel mineral	Petróleo y derivados	Total
2009	906,297	9,356,898	695,514	4,892,722	2,677,230	18,528,661
2010	1,500,704	12,017,085	895,313	4,731,708	3,055,284	22,200,094
2011	1,384,709	14,629,003	932,534	5,274,198	3,241,155	25,461,599
2012	1,306,602	16,151,915	1,319,850	5,973,368	2,534,235	27,285,970
2013	1,379,332	16,317,571	1,190,194	6,902,941	1,916,137	27,706,175
2014	1,600,546	18,000,742	1,125,511	5,069,457	2,700,171	28,496,427
2015	1,577,779	18,631,108	1,547,169	3,892,207	2,975,203	28,623,466
2016	1,382,310	18,831,078	1,650,737	4,274,411	2,764,724	28,903,260
2017	1,680,800	20,540,939	1,563,008	4,195,895	3,118,115	31,098,757
2018	1,646,035	22,028,299	1,688,661	5,022,790	3,227,461	33,613,246
2019	1,656,599	21,113,172	1,524,864	5,175,188	2,706,606	32,176,429
2020	1,385,113	20,441,983	1,572,215	5,596,700	2,011,167	31,007,178
2021	2,465,075	23,103,516	1,642,738	5,647,631	2,030,276	34,889,236
2022	2,403,303	22,549,578	1,855,234	4,684,130	2,901,922	34,394,167
2023	1,669,529	22,606,989	1,668,676	5,147,520	2,131,641	33,224,355
2024	2,083,678	23,580,391	1,690,486	4,054,103	2,091,147	33,499,805
2025	1,625,671	22,052,674	1,733,221	4,413,272	1,526,299	31,351,137

Fuente: Información estadística de la CGPMM, 2009-2025.





Histórico movimiento de contenedores de comercio exterior (Altura / Cabotaje) y transbordos Puerto de Manzanillo, 2015-2025 (TEUs).

Año	TEUS-Altura	TEUS-Cabotaje	Total	Transbordos
2015	2,537,046	4,094	2,541,140	962,297
2016	2,578,700	122	2,578,822	988,519
2017	2,830,370	0	2,830,370	1,057,359
2018	3,078,513	0	3,078,513	1,106,418
2019	3,069,067	116	3,069,183	940,956
2020	2,909,454	178	2,909,632	943,770
2021	3,371,438	0	3,371,438	938,418
2022	3,472,854	0	3,472,854	760,219
2023	3,699,254	0	3,699,254	747,119
2024	3,924,515	0	3,924,515	598,435
2025	3,893,355	0	3,893,355	545,419

Fuente: Información estadística de la CGPMM, 2015-2025.

Se proyecta que el Puerto de Manzanillo seguirá con su dinamismo creciente en el largo plazo, para ello se han proyectado tres posibles escenarios de crecimiento, mismos que se desglosan a continuación.

Los 3 escenarios que serán analizados son conservador, base y optimista. A partir del año 2009 al 2024, los diferentes tipos de carga han registrado comportamientos diversos. No obstante, el movimiento de contenedores ha tenido un crecimiento constante.

Con oscilaciones frecuentes en el periodo, el movimiento de la carga general suelta también ha observado una tendencia ascendente. Por su parte, la carga de granel mineral ha registrado una tendencia ascendente más suave en el periodo, con oscilaciones importantes en el camino. La carga de granel agrícola ha observado variaciones a lo largo de una línea de tendencia ascendente. Con oscilaciones importantes a lo largo del camino, la carga de derivados del petróleo ha registrado una tendencia descendente. El movimiento de vehículos, por su parte, ha observado una clara tendencia descendente a lo largo del periodo.

En materia de pasajeros de cruceros turísticos, Manzanillo ha registrado durante el periodo un arribo anual modesto en comparación con otros puertos mexicanos del Pacífico (Puerto Vallarta, Mazatlán, Cabo San Lucas), y dentro de una línea de tendencia descendente.

Cabe destacar, que la importación de gas natural licuado, que inició en 2011 y llegó a representar cerca de 4 millones de toneladas métricas anuales, dejó de realizarse de manera regular a partir de 2021, cuando la termoeléctrica de la CFE empezó a recibir gas natural por gasoducto desde Estados Unidos.

A continuación, se presenta la evolución de la carga contenerizada y se hace un ejercicio para estimar, sus tasas de crecimiento anual.

Línea de negocio Contenedores.

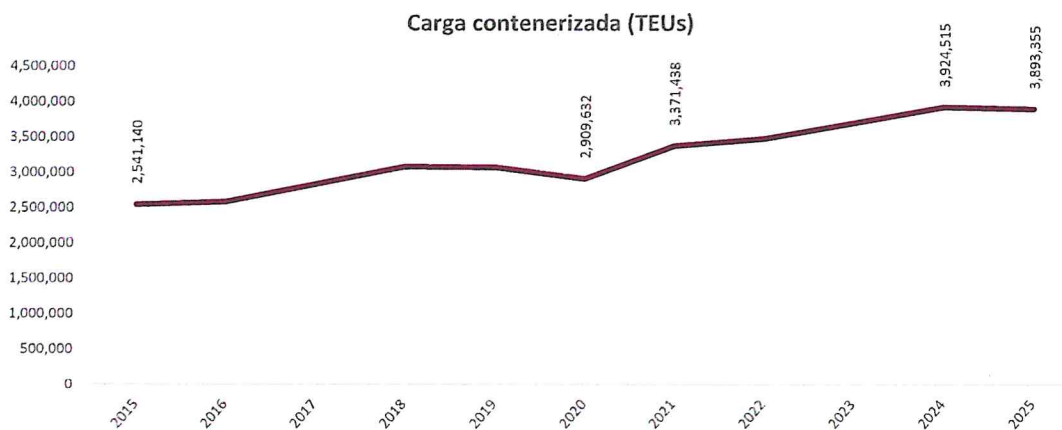
La carga contenerizada es la de mayor volumen en el Puerto de Manzanillo. Su crecimiento del año 2009 al 2025 ha sido constante, con excepción de dos periodos claramente identificados que afectaron el comercio global: (crisis financiera global de 2008 y pandemia de COVID en 2020). El Puerto de Manzanillo ha sido la principal puerta ("gateway") para el intercambio con los países asiáticos, particularmente China, Corea del Sur y Japón. Su conectividad terrestre, carretera y ferroviaria, con las principales zonas urbanas e industriales del país, a través de corredores multimodales, lo ha consolidado como uno de los dos puertos de carácter nacional para el comercio exterior con la Cuenca del Pacífico (el otro es Lázaro Cárdenas).





Por su localización geográfica estratégica, las líneas navieras principales han utilizado a Manzanillo como puerto “Hub” regional en sus rutas transpacífico. Dentro de esquemas de “Hub & Spoke”, el puerto recibe cajas de Asia, cuyo destino final es algún país de Centro o Sudamérica, por lo que la caja se baja al muelle y ahí permanece hasta que otro barco alimentador (“feeder”) con ruta norte-sur, arriba al puerto para llevarse la caja. Lo mismo sucede en sentido contrario, los países de Centro y Sudamérica llevan contenedores en barcos feeder a Manzanillo, con destino final a un país asiático.

Este esquema funciona porque Manzanillo ha tenido capacidad para recibir buques de mayor tamaño a los que arriban a la mayoría de los puertos centro y de Sudamérica. Hasta hace poco, el puerto tenía una capacidad creciente para manejar simultáneamente buques de gran tamaño (en el orden de los 13 a 16 mil TEUs) y otros menores (de 3 mil TEUs o menos). De hecho, la saturación creciente que experimenta el puerto en el manejo de la carga contenerizada ha reducido gradualmente la carga de transbordo.



Fuente: Información estadística de la CGPMM, 2015-2025.

La tasa en 2025 del promedio móvil a 5 años fue de 5.8%, en una tendencia descendente desde el pico que tuvo en 2014 (14.7%) con respecto a transbordos.

La tasa media de crecimiento anual histórica de transbordos en Manzanillo del periodo 2013-2025 fue de -4.3%, mostrando una tendencia descendente desde el pico que tuvo en 2018 con una tasa promedio anual, del periodo 2013-2018 de 3.5%.

Con respecto a la carga contenerizada se tiene un escenario totalmente diferente, la tasa media de crecimiento anual de la carga contenerizada en el periodo 2015-2025 fue de 6.0%, con una tasa promedio anual de 4.2%. El promedio móvil a 5 años en 2025 registró un crecimiento de 6.14%.

En suma, el movimiento de carga contenerizada en el Puerto de Manzanillo ha aumentado consistentemente a tasas superiores al crecimiento del PIB del país (2.1 veces), por la carga de transbordo y en parte por factores externos, como el dinamismo del comercio exterior con Asia, y particularmente con China.

Tratar de pronosticar la tasa de crecimiento de la carga contenerizada es un ejercicio complejo, ya que depende de múltiples factores (que además son variables en el tiempo), dentro y fuera del país, que no están bajo el control de la ASIPONA. Y, por lo tanto, utilizar una proyección del crecimiento de la carga como parámetro de evaluación del desempeño de la administración portuaria, tampoco es adecuado.

Hoy, la expectativa de la relocalización industrial (“nearshoring”) de empresas establecidas en Asia, y particularmente en China, hacia países más cercanos a Estados Unidos, y particularmente a México, ha





generado un crecimiento acelerado de la carga contenerizada de importación que arriba al Puerto de Manzanillo procedente de ASIA.

En este orden de ideas, lo que resulta de utilidad es construir escenarios de lo que podría suceder en los próximos años, y derivar de cada escenario una proyección de las tasas de crecimiento de la carga contenerizada, a fin de anticipar necesidades de acción por parte de la ASIPONA y otros actores públicos y privados que inciden sobre la actividad portuaria.

Un primer escenario parte del reconocimiento de que, a corto plazo, el crecimiento de la carga contenerizada será aproximadamente del 1.74% medio y 1.49% escenario base. En 2024, la carga contenerizada en Manzanillo creció un 6%.

Gracias a que se logra una mejor inserción del país en las cadenas de valor más dinámicas de la región norteamericana (industria automotriz, industrias de energías renovables, electrónica y computación, dispositivos médicos, entre otras). Esa tasa se mantendría estable a lo largo del horizonte de planeación de 20 años que estipula la Ley de Puertos para los programas maestros de desarrollo portuario.

Un segundo escenario supondría una reacción más rápida de Estados Unidos para reducir las importaciones chinas a México, que luego se convierten en exportaciones "mexicanas" a Estados Unidos. En este escenario también cabría una reducción en el atractivo de México para el "nearshoring" derivado de que no se logran cumplir los requisitos básicos para el éxito de las inversiones, Estado de derecho, disponibilidad de energías limpias y de precio competitivo, o la preparación adecuada del talento humano, o el fortalecimiento de la infraestructura básica (corredores logísticos multimodales, parques industriales, desarrollo urbano, telecomunicaciones, entre otros). Las tasas de crecimiento bajo el escenario base de la carga contenerizada bajarían en estas circunstancias a la mitad de las estimadas en el primer escenario base, o sea 1.46% a partir de 2026. Este puede considerarse como el escenario base.

En un tercer escenario optimista en el que todo saliera bien, no sería descabellado pensar que la tasa de crecimiento del PIB llegara a un nivel del 6% anual y se mantuviera a partir del 2027 en ese nivel durante el horizonte de planeación de 20 años. El crecimiento de la carga se asemejaría al crecimiento de la economía, pero en los primeros años 2026-2027 sería de 8%. Este sería el escenario deseable.

Las tasas así definidas se tomarán para hacer las proyecciones correspondientes en la sección de balance oferta-demanda de la carga contenerizada de este documento. El punto de partida para este balance consiste en considerar que CONTECON tiene un margen para seguir creciendo en su captación de carga contenerizada, mientras que SSA MÉXICO llegará a su completa saturación con un nivel máximo del orden de 1.8 millones de TEUs. La ampliación de capacidad del Puerto Laguna de Cuyutlán, para que pueda continuar su crecimiento en este tipo de carga, es indispensable. La estrategia y el ritmo para hacer esta ampliación dependerá del escenario que se considere más factible, así como de los objetivos que asuma la ASIPONA con respecto a la manera de propiciar el crecimiento de capacidades en los otros tipos de carga.

Al hacer un seguimiento de los acontecimientos nacionales e internacionales relevantes para la actividad portuaria y la economía del país, sería posible anticipar la necesidad de tomar acciones como promover una o más licitaciones para el desarrollo de nuevas terminales de contenedores especializadas en el Puerto Laguna de Cuyutlán y el momento de hacerlo, conforme a la estrategia general por etapas que se define en esta actualización del programa maestro.

En el apartado de análisis de la competitividad del puerto Manzanillo, se propondrán indicadores que sí pueden servir para la evaluación del desempeño de la ASIPONA. Entre otros, estos indicadores se refieren a la eficiencia operativa del puerto y su capacidad para atender las necesidades de los usuarios dueños/generadores de carga.

[Handwritten signature]

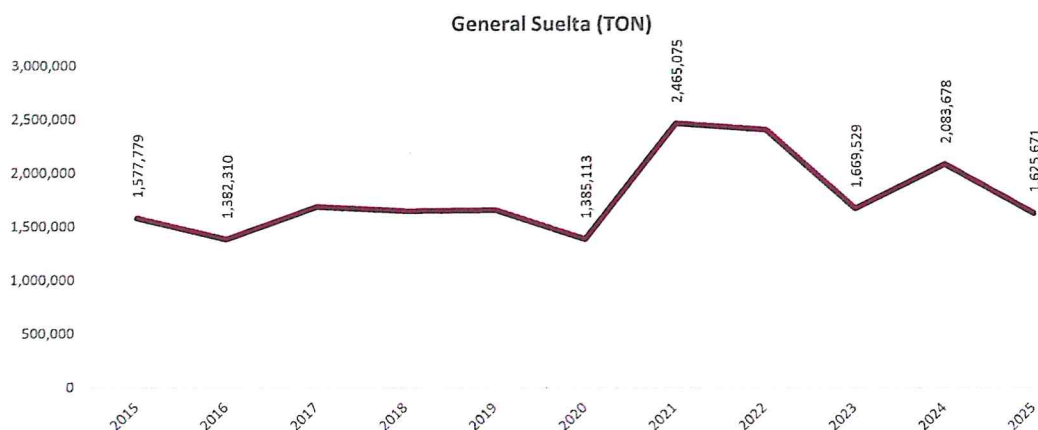




Línea de negocio de carga general suelta.

En una tendencia ascendente menos pronunciada que en el caso de los contenedores, la carga general suelta registra variaciones anuales importantes en un rango de -30% a +80%. Su tasa media de crecimiento anual histórica del periodo 2015-2025 fue de 0.3%, aunque la tasa promedio anual más cercana, del periodo 2020-2025, sólo fue de 9.55%.

El pico de carga mayor se alcanzó en los años 2021-2022, con un volumen de 2.4 millones de toneladas cada año. Después, la saturación de los muelles públicos y sus patios de servicio ha generado que parte del acero y productos derivados, que es por mucho la principal carga en este segmento, se desvíe al puerto de Mazatlán, para los embarques con destino a Monterrey y la zona industrial cercana. De 2022 a 2023, Manzanillo tuvo una disminución en el movimiento de carga general suelta del orden de 733 mil toneladas (casi el 30% del movimiento total), mientras que Mazatlán registró un incremento de 435 mil toneladas (poco más de 23% con respecto al año anterior).



Fuente: Información estadística de la CGPMM, 2015-2025.

De 2023 a 2024 hubo un incremento de 414 mil toneladas, sin embargo en 2025. Entre enero y diciembre, el Puerto de Manzanillo movilizó 1.6 millones toneladas de carga general suelta, un 21.98% menos que en el mismo periodo del año anterior. Mazatlán, por su parte, registró 376 mil toneladas, 16.44% más que en el mismo periodo de 2023 a 2024. Incluso las importaciones de acero y productos derivados con destino a Jalisco y el Bajío han empezado a desviarse hacia el puerto de Lázaro Cárdenas, para evitar los largos tiempos de estadía (fondeo) que están registrando los buques en Manzanillo.

En todos los escenarios, la carga general suelta no podrá tener -por la saturación de las instalaciones actuales- un crecimiento significativo en, por lo menos, los próximos 3 a 5 años, tiempo en el cual habrá de definirse si se genera capacidad adicional en la ampliación del Puerto Laguna de Cuyutlán, o bien se abren nuevos espacios para este tipo de carga en Manzanillo, como resultado de la transferencia del movimiento de contenedores a la nueva zona portuaria.

Después de este periodo, es probable que la carga de acero y productos derivados continúe aumentando por la tracción de la industria automotriz en el país. Otro de los productos relevantes en la carga general suelta es el fertilizante mineral en superbolsas, cuyo ritmo de crecimiento estará ligado al crecimiento del PIB agropecuario del país, que ha sido regularmente inferior al PIB general de la economía.

Durante 2024, un crecimiento de dos dígitos es, en realidad, resultado de una recuperación parcial de la fuerte disminución registrada en 2023. Para el periodo 2025-2028, es probable que el crecimiento sea



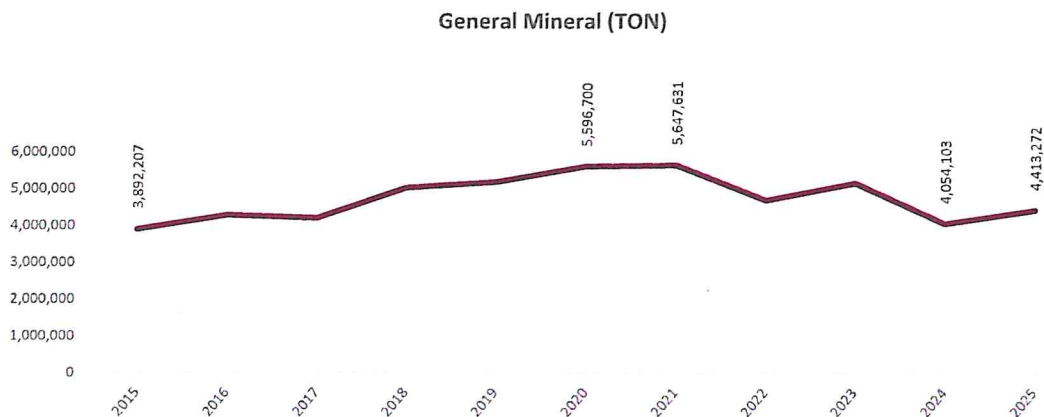


cercano a cero (1%), por la saturación que existe. De 2029 hasta el fin del periodo de planeación de 20 años, se estima razonable proyectar una tasa media anual similar a la del PIB del país (4%), por el efecto que tendrían la industria automotriz y la producción agrícola.

Línea de negocio de granel mineral.

En una tendencia ascendente menos pronunciada que en el caso de la carga general suelta, el granel mineral registra variaciones anuales en un rango de -26% a +20%. Su tasa media de crecimiento anual histórica del periodo 2000-2025 fue de 1.84%, aunque la tasa promedio anual más cercana, del periodo 2015-2025, fue de menos de .27%. El pico de carga mayor se alcanzó en el año 2013, con un volumen de 6.9 millones de toneladas, debido a las exportaciones excepcionales de dos productos que después perdieron relevancia (finos de mineral de hierro, 1.4 millones de toneladas; y clinker con 674 mil toneladas).

Los productos principales actuales han tenido un movimiento estable en los últimos años: los pellets de hierro que se llevan por cabotaje al puerto de Lázaro Cárdenas en volúmenes de 2 millones de toneladas anuales, conforme al acuerdo de distribución al 50/50 entre los dos socios de la mina de Peña Colorada, ArcelorMittal y Ternium; la importación de fertilizante mineral y urea en el orden de 1.5 a 2 millones de toneladas por año, como insumos para la producción agrícola en el país; y la exportación de varios concentrados de minerales metálicos (cobre, zinc, plomo, hierro) en promedio a partir del 2020 al 2025 4.9 millones de toneladas anuales.



Fuente: Información estadística de la CGPMM, 2015-2025.

De los tres componentes principales de la carga de granel mineral, sólo la exportación de los concentrados podría registrar un crecimiento excepcional, pero parece altamente improbable. Los otros dos componentes están atados, uno a una meta de producción fija de la planta de Peña Colorada, y el otro a la demanda de la producción agrícola nacional; los pellets de hierro no crecerán previsiblemente en el futuro, y los fertilizantes lo harán, en todo caso, a tasas modestas. En conjunto, la tasa de crecimiento que parece más probable para la carga de granel mineral es el promedio móvil de 5 años de 2025: -3.73% anual.

Este crecimiento marginal podría atenderse mejor haciendo disponible superficie adicional de patio y muelle en la zona de muelles públicos del puerto, donde participan varios maniobristas y una terminal especializada con muelle exclusivo. La carga de fertilizantes y urea cuenta con infraestructura ferroviaria para salir del puerto, y la mina de Peña Colorada está a dos kilómetros fuera del puerto y cuenta con una logística eficiente para transportar los pellets de hierro. Sólo la exportación de concentrados de minerales metálicos podría tener incentivo para trasladarse a una nueva terminal especializada en la zona de ampliación de Laguna de

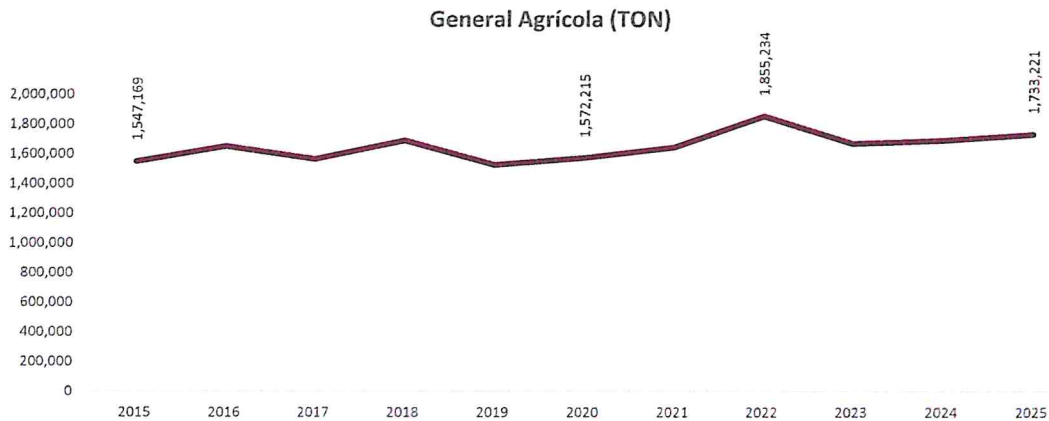




Cuyutlán. Pero se trataría de los volúmenes de carga ya existentes, con una expectativa de crecimiento bajo o nulo.

Línea de negocio granel agrícola.

Dentro de una tendencia ascendente en el volumen de carga a lo largo del periodo 2000-2025, el granel agrícola registra variaciones anuales en un rango de -20% a +40%. Su tasa media de crecimiento anual histórica del periodo 2015-2025 fue de 1.14%. Un crecimiento notable el promedio móvil de 5 años de 2025, con una tasa de apenas 2.24%. El pico en el movimiento de carga se registró en 2022, con un millón 855 mil toneladas. En 2023, las importaciones disminuyeron un 5.2%. Los productos son insumos de la industria de alimentos, localizada en gran medida en la zona metropolitana de Guadalajara: canola, soya, avena, cebada y trigo.



Fuente: Información estadística de la CGPMM, 2015-2025.

La canola, la soya, el trigo y en cierta medida la avena, forman parte de la canasta básica de consumo de la población, por lo que su crecimiento dependerá más del aumento de la población que del incremento en la capacidad de compra de las familias. En un escenario base, sería razonable suponer que de 2024 a 2027, la carga de granel agrícola tendrá un bajo dinamismo (0.8% anual), debido también a los problemas de saturación que registra actualmente la zona de muelles públicos del Puerto de Manzanillo. A partir de 2028, y si se generan mayores espacios en Manzanillo para el manejo de granel agrícola, podría suponerse un crecimiento anual de 1.6%, en el resto del periodo de planeación de 20 años. Este ritmo de crecimiento, aunado al hecho de que las instalaciones actuales para el manejo de este tipo de carga cuentan con infraestructura ferroviaria, que atiende el desalojo del 98% de la carga total, sugiere que la opción razonable para ampliar la capacidad de manejo de granel agrícola consiste en mejorar las condiciones de operación en Manzanillo, más que desarrollar terminales especializadas nuevas en la zona de ampliación de Laguna de Cuyutlán, que sólo dividirían -en todo caso- la carga disponible, dificultando que se lograra una operación eficiente para los participantes.

La construcción de otros escenarios, uno conservador y otro optimista, se haría con la resta o la suma, según sea el caso de medio punto porcentual al escenario base.

Línea de negocio de petróleo y derivados.

Dentro de una tendencia descendente en el volumen de carga a lo largo del periodo 2000-2025, los productos derivados del petróleo (gasolinas, diesel y combustóleo) registran variaciones anuales en un rango de -27% a 43%. Su tasa media de crecimiento anual histórica del periodo 2015-2025 fue de -6.46%. El decrecimiento

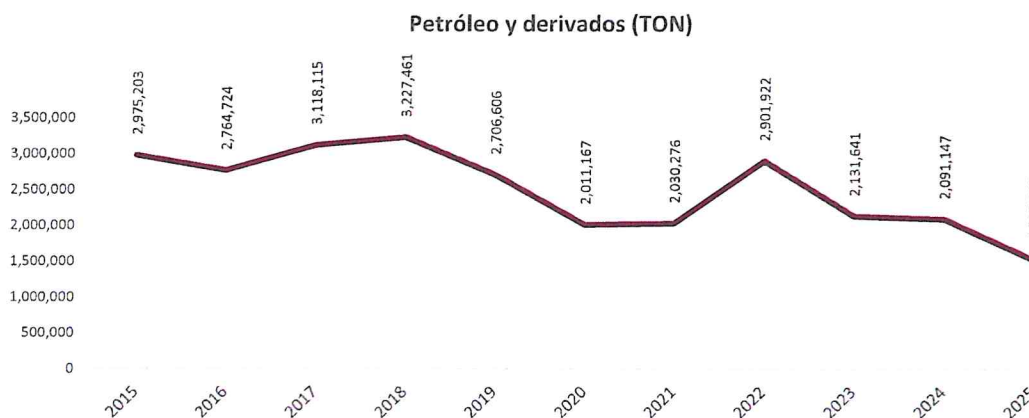




se observa también en el promedio móvil de 5 años de 2025, con una tasa de -2.31%. El pico en el movimiento de carga se registró en 2001, con 3.6 millones de toneladas. En 2025, la distribución porcentual de la carga fue como sigue:

- Importación de destilados (gasolinas y Diesel) 605 mil toneladas, 39.7% de la carga total
- Cabotaje de entrada de destilados, 848 mil toneladas, 55.5%
- No se tuvo alguna exportación de combustóleo
- Cabotaje de salida de destilados, 120 mil toneladas, 4.8%.

Llama la atención la reexpedición de combustibles que se hace desde Manzanillo a otros puertos más pequeños del Pacífico mexicano: Acapulco, Mazatlán, Topolobampo, y Guaymas. Sin duda, la logística de la distribución de combustibles por parte de PEMEX en el Pacífico tiene numerosas áreas de oportunidad. La próxima entrada en operación de la refinería de Dos Bocas, y la terminación de la Coquizadora en la refinería de Salina Cruz, habrán de aumentar la disponibilidad de combustibles por cabotaje, desde la terminal petrolera de Salina Cruz, que con la conclusión del rompeolas oeste, podrá finalmente construir los muelles en espigón que hagan más eficiente la descarga, que hasta ahora se hace a través de monoboyas costa afuera y amarraderos dentro del área de agua de la terminal.



Fuente: Información estadística de la CGPMM, 2015-2025.

La operación de PEMEX en Manzanillo tiene un fuerte desbalance entre su capacidad de recepción de buques en muelles y su capacidad de almacenamiento en tierra (6 tanques de 50 mil barriles cada uno). A eso se suma el ritmo lento de desalojo de los combustibles en la terminal de almacenamiento. El resultado es largos periodos de estadía promedio por buque, con desconexiones frecuentes porque no hay capacidad de recepción en los tanques de almacenamiento.

Si PEMEX aumentara su capacidad de almacenamiento, podría incrementar su papel como reexpedidor de combustibles hacia puertos más pequeños, por lo menos mientras se construyen los muelles en espigón dentro de la terminal petrolera de Salina Cruz. Pero esto no sucederá a corto plazo, por lo que la expectativa razonable es que la carga de productos derivados del petróleo continúe su tendencia descendente durante el periodo 2024-2027, y que pudiera aumentar a partir de 2028, de acuerdo con el papel que le asigne PEMEX a Manzanillo dentro de su logística de distribución de combustibles en el Pacífico.

El escenario base consideraría entonces un decrecimiento de -1% en el periodo 2024-2027, y un aumento del 2% anual a partir de 2028, que se mantendría hasta 2035, para luego dejar de crecer hasta el fin del periodo

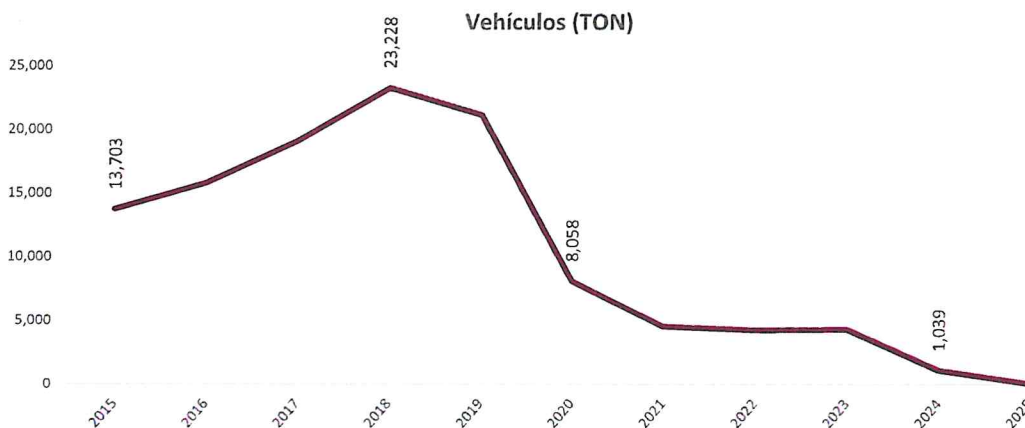




de planeación de 20 años. Los escenarios conservador y optimista restarían o sumarían, según el caso, un punto porcentual al escenario base.

Línea de negocio de Vehículos.

Dentro de una tendencia descendente en el número de unidades operadas a lo largo del periodo 2000-2025, los vehículos registran variaciones anuales en un rango de -100% a +97%. Su tasa media de decrecimiento anual histórica del periodo 2015-2025 fue de -24.92%, El decrecimiento se observa también en el promedio móvil de 5 años de 2025, con una tasa de -45.01%. El mayor pico en el movimiento de vehículos se registró en 2005, con casi 71 mil unidades, en contraste, durante 2018 sólo se operaron poco más de 23 mil unidades.



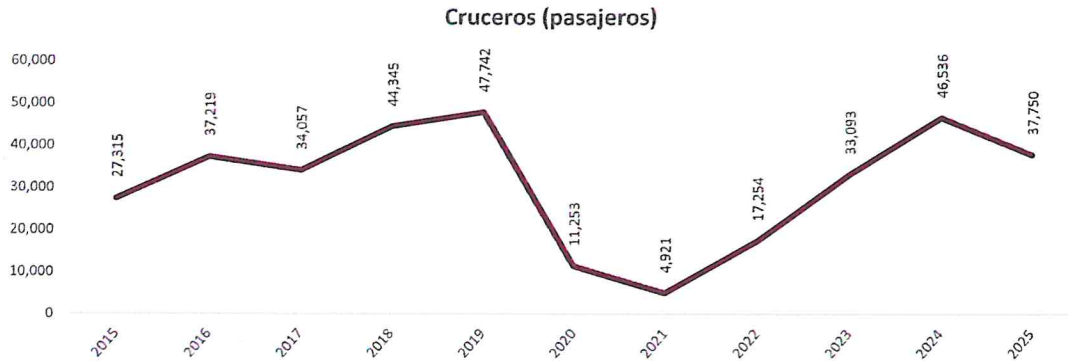
Fuente: Información estadística de la CGPMM, 2015-2025.

En el futuro previsible no se estima factible que el manejo de vehículos crezca más allá de un nivel de 4 a 10 mil vehículos anuales, como parte de las operaciones de la carga general suelta. Hay puertos mexicanos en el Pacífico mejor equipados para este tipo de carga, y la escasez relativa de espacios que tiene Manzanillo hace necesario sopesar con cuidado la utilización de las áreas que pudieran liberarse o que se pudieran desarrollar en la nueva zona de ampliación.

Línea de negocio de cruceros turísticos.

El Pacífico mexicano cuenta con puertos que tienen una vocación turística, como Huatulco, Acapulco, Puerto Vallarta, Cabo San Lucas y, en cierta medida, Mazatlán. Manzanillo llegó a recibir casi 100 mil pasajeros de cruceros en 2005, y en 2025 atrajo a poco más de 37 mil. La competencia en este segmento del mercado turístico es muy fuerte, y se requiere de una oferta diferenciada frente al resto de los puertos para mantenerse. Si bien se espera siga creciendo, no se aprecian condiciones diferenciales para que Manzanillo pueda destacar en esta actividad, por lo que no se incluye dentro de las proyecciones del puerto.





Fuente: Información estadística de la CGPMM, 2015-2025.

Con base en los escenarios definidos en la sección previa sobre la evolución de la carga en el Puerto de Manzanillo durante el periodo 2009-2025, se presenta a continuación la proyección de las líneas de negocio bajo tres escenarios (base, medio y optimista) para el periodo de análisis de 2026-2046.

**Tasas de crecimiento de manejo de carga en el Puerto de Manzanillo y Puerto Laguna de Cuyutlán
Escenario Base (porcentaje promedio anual)**

Periodo	Carga Total	Carga General	Contenerizada	Granel Agrícola	Granel Mineral	Petróleo y derivados
2015-2025	0.91 %	0.30 %	1.70 %	1.14 %	1.26 %	-6.64 %
2026-2046	0.85 %	1.46 %	1.49 %	0.57 %	0.07 %	0.22 %

Proyección carga contenerizada Puerto de Manzanillo y Puerto Laguna de Cuyutlán, Escenario Base.

Año	Carga General (Ton)	Carga Contenerizada (TEU's)	Granel Agrícola (Ton)	Granel Mineral (Ton)	Petróleo y derivados (Ton)
2026	1,649,406	3,951,366	1,743,100	4,416,361	1,529,657
2027	1,673,487	4,010,241	1,753,036	4,419,453	1,533,022
2028	1,697,920	4,069,994	1,763,028	4,422,546	1,536,395
2029	1,722,710	4,130,637	1,773,078	4,425,642	1,539,775
2030	1,747,861	4,192,183	1,783,184	4,428,740	1,543,162
2031	1,773,380	4,254,647	1,793,348	4,431,840	1,546,557
2032	1,799,271	4,318,041	1,803,570	4,434,942	1,549,960
2033	1,825,541	4,382,380	1,813,851	4,438,047	1,553,370
2034	1,852,194	4,447,677	1,824,190	4,441,154	1,556,787
2035	1,879,236	4,513,948	1,834,588	4,444,262	1,560,212
2036	1,906,672	4,581,206	1,845,045	4,447,373	1,563,644
2037	1,934,510	4,649,466	1,855,561	4,450,487	1,567,084
2038	1,962,754	4,718,743	1,866,138	4,453,602	1,570,532
2039	1,991,410	4,789,052	1,876,775	4,456,719	1,573,987
2040	2,020,485	4,860,409	1,887,473	4,459,839	1,577,450





Año	Carga General (Ton)	Carga Contenerizada (TEU's)	Granel Agrícola (Ton)	Granel Mineral (Ton)	Petróleo y dervidados (Ton)
2041	2,049,984	4,932,829	1,898,231	4,462,961	1,580,920
2042	2,079,913	5,006,328	1,909,051	4,466,085	1,584,398
2043	2,110,280	5,080,922	1,919,933	4,469,211	1,587,884
2044	2,141,090	5,156,628	1,930,876	4,472,340	1,591,377
2045	2,172,350	5,233,462	1,941,882	4,475,470	1,594,878
2046	2,204,066	5,311,440	1,952,951	4,478,603	1,598,387

**Tasas de crecimiento de manejo de carga en el Puerto de Manzanillo y Puerto Laguna de Cuyutlán
Escenario Medio (porcentaje promedio anual)**

Periodo	Carga Total	Carga General	Contenerizada	Granel Agrícola	Granel Mineral	Petróleo y derivados
2015-2025	0.91 %	0.30 %	1.70 %	1.14 %	1.26 %	-6.64 %
2026-2046	1.35 %	1.69 %	1.74 %	0.71 %	0.99 %	0.67 %

Proyección carga contenerizada Puerto de Manzanillo y Puerto Laguna de Cuyutlán, Escenario Medio.

Año	Carga General (Ton)	Carga Contenerizada (TEU's)	Granel Agrícola (Ton)	Granel Mineral (Ton)	Petróleo y dervidados (Ton)
2026	1,653,145	3,961,099	1,752,980	4,456,963	1,536,525
2027	1,681,083	4,030,023	1,772,964	4,501,087	1,546,820
2028	1,709,493	4,100,145	1,793,175	4,545,648	1,557,184
2029	1,738,384	4,171,487	1,813,618	4,590,650	1,567,617
2030	1,767,762	4,244,071	1,834,293	4,636,097	1,578,120
2031	1,797,638	4,317,918	1,855,204	4,681,995	1,588,693
2032	1,828,018	4,393,050	1,876,353	4,728,347	1,599,337
2033	1,858,911	4,469,489	1,897,744	4,775,157	1,610,053
2034	1,890,327	4,547,258	1,919,378	4,822,431	1,620,840
2035	1,922,273	4,626,380	1,941,259	4,870,173	1,631,700
2036	1,954,760	4,706,879	1,963,389	4,918,388	1,642,632
2037	1,987,795	4,788,779	1,985,772	4,967,080	1,653,638
2038	2,021,389	4,872,104	2,008,410	5,016,254	1,664,717
2039	2,055,550	4,956,878	2,031,305	5,065,915	1,675,871
2040	2,090,289	5,043,128	2,054,462	5,116,068	1,687,099
2041	2,125,615	5,130,879	2,077,883	5,166,717	1,698,403
2042	2,161,538	5,220,156	2,101,571	5,217,867	1,709,782
2043	2,198,068	5,310,987	2,125,529	5,269,524	1,721,238
2044	2,235,215	5,403,398	2,149,760	5,321,692	1,732,770
2045	2,272,990	5,497,417	2,174,267	5,374,377	1,744,380
2046	2,311,404	5,593,072	2,199,054	5,427,583	1,756,067





**Tasas de crecimiento de manejo de carga en el Puerto de Manzanillo y Puerto Laguna de Cuyutlán
Escenario Optimista (porcentaje promedio anual)**

Periodo	Carga Total	Carga General	Contenerizada	Granel Agrícola	Granel Mineral	Petróleo y derivados
2015-2025	0.91 %	0.30 %	1.70 %	1.14 %	1.26 %	-6.64 %
2026-2046	1.77 %	1.88 %	1.96 %	0.85 %	1.62 %	0.99 %

Proyección carga contenerizada Puerto de Manzanillo y Puerto Laguna de Cuyutlán, Escenario Optimista.

Año	Carga General	Carga Contenerizada	Granel Agrícola	Granel Mineral	Petróleo y derivados
2026	1,656,234	3,969,665	1,747,953	4,484,767	1,541,409
2027	1,687,371	4,047,470	1,762,811	4,557,420	1,556,669
2028	1,719,093	4,126,801	1,777,795	4,631,250	1,572,080
2029	1,751,412	4,207,686	1,792,906	4,706,277	1,587,644
2030	1,784,339	4,290,157	1,808,146	4,782,518	1,603,362
2031	1,817,884	4,374,244	1,823,515	4,859,995	1,619,235
2032	1,852,061	4,459,979	1,839,015	4,938,727	1,635,265
2033	1,886,879	4,547,394	1,854,647	5,018,734	1,651,454
2034	1,922,353	4,636,523	1,870,411	5,100,038	1,667,804
2035	1,958,493	4,727,399	1,886,310	5,182,659	1,684,315
2036	1,995,313	4,820,056	1,902,343	5,266,618	1,700,990
2037	2,032,825	4,914,529	1,918,513	5,351,937	1,717,830
2038	2,071,042	5,010,854	1,934,820	5,438,638	1,734,836
2039	2,109,977	5,109,067	1,951,266	5,526,744	1,752,011
2040	2,149,645	5,209,204	1,967,852	5,616,277	1,769,356
2041	2,190,058	5,311,305	1,984,579	5,707,261	1,786,873
2042	2,231,231	5,415,406	2,001,448	5,799,719	1,804,563
2043	2,273,178	5,521,548	2,018,460	5,893,674	1,822,428
2044	2,315,914	5,629,771	2,035,617	5,989,152	1,840,470
2045	2,359,453	5,740,114	2,052,920	6,086,176	1,858,690
2046	2,403,811	5,852,621	2,070,370	6,184,772	1,877,091

Análisis de la Oferta

La infraestructura del Puerto de Manzanillo se encuentra condiciones de operación complejas, debido a la ocupación de carga y la salida de la misma del Recinto Portuario. Para el movimiento de carga, cuenta con cinco terminales y ocho instalaciones de uso público, además con una terminal y dos instalaciones de uso particular, para el manejo de todo tipo de carga. El puerto Laguna de Cuyutlán cuenta actualmente con 2 terminales, una para el movimiento de gas natural licuado y la 2 más para el movimiento de fluidos energéticos, mismas que se encuentran en proceso de iniciar su construcción.

Dentro del recinto portuario existen dos terminales especializadas para el manejo de contenedores, entre ambas cuentan con un total de 28 grúas STS Y 85 RTG; así como dos instalaciones que operan en maniobra semiespecializada con las grúas de los buques y móviles de muelle.





En las terminales especializadas de contenedores (TEC), los rendimientos de carga y descarga por grúa alcanzan promedios de 59 contenedores/hora. En el caso de las instalaciones que operan con maniobra semiespecializada, el rendimiento promedio por hora gancho es de 12.

El desarrollo de la fase 2 en la TEC II inició operaciones al fines de 2020 y cuenta con 86 hectáreas, para el año 2025 planea incrementar su capacidad anual a 2.28 millones de TEUS.

El propósito de la ampliación del frente de agua es poder operar de manera simultánea hasta tres buques de grandes dimensiones.

La TECII ha invertido más de cinco mil 700 millones de pesos en infraestructura y programa invertir más de cuatro mil 600 millones de pesos, divididos en dos etapas:

Primera etapa 2022-2024

Abarca 180 metros más de muelle y patio para almacenar hasta 260 mil TEU, 900 contactos adicionales para refrigerados, compra de grúas de patio y muelle, de las cuales recibieron 9 RS, 9 EH, 79 TT, 34 RTGs y 10 nuevas grúas STS Super Post Panamax las más grandes de América, capaces de operar los grandes buques de 24 mil TEUs, los equipos arribaron a fines del primer semestre de 2024.

Con la expansión de la TEC-II y el esquema de servicio proyectado para esta modalidad a partir del 2025, se proyecta operar trenes de 120 fosos (3 diarios) con lo cual se resuelve la problemática de armar los trenes dentro de las instalaciones de la Terminal en Zona norte, lo que reduce los tiempos de operación y tránsito al no tener que interrumpir el viaje para su armado en algún patio intermodal; con la capacidad instalada y con los niveles de servicio estimados se podría alcanzar rangos de operación desde 3,360 a 5,040 contenedores por semana, reduciendo con ello los flujos en vialidades y contribuyendo adicionalmente al impacto en la huella de carbono generada.

Segunda etapa 2024 – 2026

Construcción de más de 227 metros de muelles adicionales, patios para almacenar hasta 275 mil TEU y la adquisición de 2 grúas de muelles adicionales super post Panamax y 6 RTGs. Estas inversiones permitirán ampliar la capacidad de la terminal pasando de 1.4 millones a más de 2 millones de TEUs.

Dentro de su proyecto de expansión se considera la ampliación de la instalación intermodal, la cual duplicará su capacidad de 2 km actuales a casi cinco km en 2025, lo que permitirá operar trenes dedicados unitarios de hasta 120 carros, agilizando el movimiento de mercancías, reduciendo los tiempos de tránsito y mejorando los costos de transporte.

Además, el puerto cuenta con la obra del Segundo Acceso al Recinto Portuario que conecta desde el libramiento Manzanillo-Barra de Navidad al Puerto de Manzanillo a través de una vialidad de 2.5 km con 4 carriles, que agilizan los tiempos de tránsito de los camiones así como el despacho y recepción de contenedores.

En la siguiente imagen se muestra el área cedida a CONTECON para la ampliación de su recinto.

La Terminal de CONTECON cuenta con 1080 metros de muelle, tres posiciones de atraque de 360 m cada una. Como segunda etapa 2024-2026, está planificada la construcción de 227 metros de muelle adicionales, totalizando 1.307 metros, lo que permitirá ampliar la capacidad de la terminal de 1.4 millones para operaciones del orden de los dos millones de TEU.





Proyecto ampliación (en proceso) del frente de agua TEC II de CONTECON.



Fuente: Elaboración por ASIPONA MANZANILLO con información propia

Por otra parte, para atender la carga general la Terminal de usos múltiples (TUM) de HAZESA, que opera en la posición de atraque número 16 y tiene una extensión de 114,592.5 m², cuenta con 4 bodegas, 2 de ellas con una capacidad volumétrica de 18,600 m³ y 2 más de 15,600 m³ utilizadas para el manejo de graneles, además una bodega para carga general con capacidad de 16,556 m³.

La TUM Inauguró en el mes de junio de 2022 su segunda posición de atraque, lo que permitió incrementar su capacidad pasando de 260 m. a 560 m. de muelle; la inversión total del muelle adicional ascendió a 500 millones de pesos, en esa misma fecha iniciaron los trabajos para construir dos nuevas bodegas mecanizadas y le fue cedida un área adicional para un muelle de 120 m. para el manejo de carga en tráfico de cabotaje.

Segunda posición de atraque, en operación desde junio de 2022, Terminal marítima de HAZESA.



Fuente: fotografía en Google grupo-Hazesa.

El crecimiento sostenido de la TEC II y de la Terminal Marítima HAZESA en la zona Norte del recinto portuario demandan un mayor impulso al crecimiento de la infraestructura vial que conecta el recinto portuario con





las zonas logísticas e industriales ubicadas en las cercanías del puerto, es indispensable que se atiendan las siguientes obras de apoyo:

Estado actual de obras de apoyo al crecimiento esperado de carga en los próximos años

Obras	Avance
Ampliación del libramiento Manzanillo el Naranjo de dos a cuatro carriles y laterales de servicio con retornos.	En proceso de ejecución de obra se programa concluir en 2026
Segundo Acceso al Recinto Portuario, utilizado como ruta de contención para operaciones de exportación y entrega de vacíos.	Inaugurada el 23 de noviembre de 2024
Urbanización de las calles Algodones, Tapeixtles, José Mesina, Atún y del Trabajo principalmente.	Obras de urbanización concluidas

Fuente: Gerencia de Ingeniería de ASIPONA Manzanillo.

Respecto a la carga de granel mineral, es operada bajo la maniobra “convencional” de descarga directa, su principal característica es la utilización de circuito de camiones que transportan granel del Puerto a un área de almacenamiento fuera del Recinto, esto representa una fuerte limitante para alcanzar altas productividades, en particular por el congestionamiento que se genera cuando los camiones realizan los ciclos de retorno a Puerto para llevar a almacenes externos, además de la ocupación de las posiciones de atraque, lo anterior genera prolongadas estadias de los barcos en las áreas de fondeo.

Las reglas de operación prohíben tirar al piso del muelle el mineral a fin de que sea recogido por las almejas de las grúas del buque, lo que ha detonado maniobras semiespecializadas y especializadas que han incrementado el rendimiento y por consecuencia reducido los tiempos de operación.

En cuanto al tráfico de cabotaje de pellets de mineral de hierro con destino a Lázaro Cárdenas, en 2020 la terminal de TIMSA adquirió contenedores denominados “rotainers”, los cuales, son llenados previo a la llegada del buque y almacenados en la instalación de usos múltiples, una vez atracado, los rotainers son descargados en las bodegas del buque con grúas móviles de muelle, equipadas con spreaders tipo revolver, se registraron en 2023 rendimientos máximos de hasta 709 toneladas hora buque en operación, superiores a lo establecido en las reglas de operación.

En el caso del manejo de granel agrícola, existen dos instalaciones con áreas especializadas para el almacenaje de dichas mercancías y las productividades son adecuadas considerando el volumen de carga que movilizan. Operan en el muelle de uso común ubicado en tramo 9, el cual es destinado para el granel agrícola como carga primaria, así como general y granel mineral como secundaria.

Rendimientos promedio por instalación en el Puerto de Manzanillo en 2023.

OPERADORA	Tipo de carga	Modo operación	Total carga en el año		Rendimientos en toneladas o cajas			
			Toneladas	Cajas	THBM	THBO	CHBM	CHBO
SSA MÉXICO	Contenedores	Especializado	10,101,511	972,874	632	754	57	68
	Carga general	Semi mecanizado	156		11	223		
OCUPA	Contenedores	Semi especializado	1,683,230	201,452	305	339	34	38
	Carga general	Semi mecanizado	40,416		33	130		
	Granel Mineral	Semi mecanizado	201,761		145	160		
TIMSA	Contenedores	Semi especializado	1,821,799	206,728	250	295	27	32
	Carga general	Semi mecanizado	1,521		13	47		
	Granel Mineral	Semi mecanizado	2,036,255		452	484		
CONTECON	Contenedores	Especializado	9,000,443	744,650	600	821	47	63
LA JUNTA	Carga general	Semi mecanizado	970,260		145	172		
	Granel Agrícola	Mecanizado	804,525		383	406		





OPERADORA	Tipo de carga	Modo operación	Total carga en el año		Rendimientos en toneladas o cajas			
			Toneladas	Cajas	THBM	THBO	CHBM	CHBO
CORPORACIÓN MULTIMODAL	Carga general	Semi mecanizado	36,366		44	49		
	Granel Mineral	Semi mecanizado	1,052,866		158	187		
CTM	Carga General	Semi mecanizado	4,283.87		138	218		
GRANELERA MANZANILLO	Granel Agrícola	Semi mecanizado	954,404		331	388		
HAZESA	Granel Mineral	Mecanizado	855,836		437	528		
		Semi mecanizado	1,104,768		175	201		
	Carga general	Semi mecanizado	296,265		107	139		
		Fraccionada	15,505		76	87		
		Fraccionada/Unitizada	115,583		102	111		
		Unitizada	104,839		122	153		
MARFRIGO	Carga general	Semi mecanizado	3,717		10	12		
PEMEX	Petróleo y Derivados	Mecanizado	2,274,629		311	621		

THBM: Toneladas hora buque muelle. THBO: Toneladas hora buque en operación HBM: Contenedores hora buque en muelle. CHBO: Contenedores hora buque en operación. Fuente: Información estadística de la CGPMM, 2023.

Con relación a la atención del arribo de cruceros, el Puerto de Manzanillo dispone de un muelle en espigón, las bandas Norte con 12.3 m y la Sur de 11.2 m de calado oficial, ambas de 300 m. de longitud, que pueden atracar y atender de manera simultánea a dos cruceros.

La oferta de servicios portuarios, con excepción a los de remolque, pilotaje y maniobras, cuya entrada es determinada por la autoridad, todos los demás servicios portuarios, así como los conexos son de libre entrada, debiendo cumplir el prestador con los requisitos de los reglamentos y Reglas de Operación del puerto.

Tomando en cuenta la productividad promedio alcanzada durante el año 2023 y considerando la metodología de la UNCTAD se calculó la capacidad instalada para las tres maniobras y la integral para el manejo de carga comercial en el Puerto de Manzanillo siendo de 46 millones de toneladas al año, como se detalla en la siguiente tabla.

Capacidad integral en el Puerto de Manzanillo por línea de negocio (toneladas)

CAPACIDAD INTEGRAL PARA LOS TRES TIPOS DE MANIOBRA POR LINEA DE NEGOCIO PARA EL PUERTO MANZANILLO				
RESUMEN DE CAPACIDAD INSTALADA POR LINEA DE NEGOCIO	PRIMERA MANIOBRA	SEGUNDA MANIOBRA	TERCERA MANIOBRA	CAPACIDAD INTEGRAL (*)
	TONS	TONS	TONS	TONELADAS
Contenedores	33,805,521	25,197,330	28,587,875	25,197,330
Carga General	1,983,393	2,151,991	2,129,030	1,983,393
Granel Agrícola	3,276,159	3,202,685	5,168,400	3,202,685
Granel Mineral	6,387,297	6,281,250	7,260,288	6,281,250
Fluidos	8,783,522	7,033,392	6,083,333	6,083,333
Productos Petrolíferos	4,918,983	4,193,325	3,330,868	3,330,868
Vehículos	147,622	59,935	58,867	58,867
RESUMEN DE CAPACIDAD INSTALADA POR LINEA DE NEGOCIO	PRIMERA MANIOBRA	SEGUNDA MANIOBRA	TERCERA MANIOBRA	CAPACIDAD INTEGRAL (*)
	TONS	TONS	TONS	TONELADAS
TOTAL	59,302,498	48,119,908	52,618,662	46,137,727
CAPACIDAD INTEGRAL				46,137,726.74

(*) LA CAPACIDAD INTEGRAL CONSIDERA LA QUE RESULTA MENOR AL COMPARAR LAS TRES CAPACIDADES

Fuente: Elaboración propia departamento de estadística ASIPONA Manzanillo





De acuerdo a los registros 2023, las embarcaciones de eslora de 250 a 290 m, representan el 7.93% de arribos, quinto lugar en cuanto a los rango analizado. En tercer lugar, de 290 a 310 m en número de buques arribados con el 21.23% de participación. Las embarcaciones de 310 a 330 m, participan con el 8.63% de arribos y presentan reducción en cantidad de 2019 a 2023, ocupando la cuarta posición.

De 330 a 350 m, ocupan el primer lugar en número de buques, participan con el 32.14% de los arribos. De 2019 a 2023 presentan incremento del 9% al pasar de 297 a 324 arribos.

Mayores de 350 m, son las segundas en participación, muy cerca de alcanzar aquellas del rango de 330 – 350 m, con un 30.05%, siendo el rango de mayor crecimiento, en 2019 solo 85 buques, en 2023 arribaron 303 embarcaciones, un incremento del 256 %.

La embarcación con mayor eslora que arribó al Puerto de Manzanillo en el 2024 fue el buque portacontenedores APL FULLERTON con 397.88 m.

En lo que respecta al calado, el año 2024 rompió la barrera de los 15 m. con el arribo del buque CMA CGM Dignity con 15.25 m.; el calado promedio de todas las embarcaciones que arribaron al Puerto de Manzanillo en año 2023 fue de 11.0 m.

El mayor calado registrado fue 11.80 m. con el arribo de los buques RIBERA DEL DUERO KNUTSEN y RIOJA KNUTSEN, el calado promedio de todas las embarcaciones del periodo 2016 a 2023 fue de 11.65 m.

El calado oficial de la terminal de KMS según último comunicado de la Capitanía Regional de Puerto de Manzanillo es 12.20 m., con una longitud de tramo de atraque 437 m. y profundidad en su dársena operativa de 13.2 m., suficiente infraestructura para los buques de GNL.

Durante el año 2023 atracaron en el Puerto de Manzanillo cerca de 1,400 embarcaciones de contenedores, de las cuales, la de mayor tamaño tuvo una eslora de 397.88 m., 51 m de manga y 169,423 Tonelaje Bruto.

Datos de buques de mayores dimensiones atendidos en el Puerto de Manzanillo, 2023.

Tipo de Carga	Total buques	Eslora Max. (m)	Rangos de eslora por tipo de buque	Calado Máximo (m)	Embarque Máx. (TEUs / Ton)
Carga General	568	243.83	63.15% Eslora 180-243.83 36.85% Eslora 57.07-179.99	14.3	26,392
Contenedores	1394	397.88	21.73% Eslora mayor 350 31.63% Eslora 300.07-350.00 29.91% Eslora 210-299.99 16.71% Eslora 139.95-208.97	15	14,393
Granel Agrícola	51	199.99	100% Eslora 179.9-199.99	13.1	50,397
Granel Mineral	299	229	64% Eslora 180-229 36% Eslora 120-179.99	13.1	84,843
Petróleo y Derivados	251	293.3	7% Eslora 200-293.3 93% Eslora 175.96-186	12.6	63,659
Autos, camiones y maquinaria	32	228.78	100% Eslora 164-228.78	10.3	1,743

Fuente: Departamento de Estadística de ASIPONA Manzanillo

El embarque máximo operado corresponde a la escala con mayor volumen (TEU'S/Ton) por tipo de carga manejada en el Puerto de Manzanillo, la capacidad del buque puede ser superior al operado en la escala al puerto.

Datos de buques GNL de mayores dimensiones atendidos por KMS en el Puerto Laguna de Cuyutlán, 2016 a 2023.





Año / Cantidad	Eslora (m)		TBR	Calado	Embarque Max.
	Max.	Min.	Máximo	Máx. (m)	(ton)
2016 / 25	298.00	277.00	136,740	11.65	70,983.84
2017 / 41	299.90	277.00	116,568	11.80	72,719.83
2018 / 36	299.90	280.60	133,948	11.80	72,684.47
2019 / 41	299.90	280.57	149,367	11.80	72,247.99
2020 / 23	299.90	283.06	128,917	11.70	73,806.46
2021 / 02	294.90	294.40	114,622	11.40	69,726.76
2022 / ---	-	-	-	-	-
2023 / 02	293.30	280.60	114,084	11.40	63,659.16
PROMEDIO	297.77	281.89	127,749	11.65	70,832.64

Fuente: Departamento de Estadística de ASIPONA Manzanillo

De acuerdo a la base de datos de 170 registros, la eslora de la totalidad de los buques se encuentran entre 277 y 300 m. Conforme se incrementa la demanda y la necesidad de atención a buques de mayores dimensiones el desarrollo del Puerto Laguna de Cuyutlán se vuelve imperante, por lo que se requiere que inicie la recepción regular de grandes buques en ese puerto, con una visión integradora que permita sumar las capacidades de los dos puertos.

Para el movimiento de las mercancías, el Puerto de Manzanillo cuenta con vialidades internas de 2 y 4 carriles, con un ancho promedio de 3.5 m por carril en la zona Sur y 4.5 m. en la zona Norte; esta infraestructura vial se ve en algunas ocasiones superada por la gran cantidad de camiones de carga que ingresan al recinto portuario y se utilizan los muelles como vialidades para lograr mantener la circulación hacia la ruta fiscal principalmente; con acciones como la puesta en operación en 2023 del Sistema Puerto Inteligente Seguro y la habilitación del mecanismo de citas se seguirá disminuyendo significativamente esta problemática, en paralelo se debe incrementar la capacidad de la Aduana con mayor recurso humano, potenciando el Proyecto Integral de Tecnología Aduanera (PITA) y reemplazando los equipos actuales de inspección no intrusiva de rayos gamma por tecnología de equipos de rayos X.

Los dos accesos carreteros al Puerto de Manzanillo se ubican en la zona noreste del recinto portuario; ambos conectan directamente con las carreteras Camino a Jalipa y el Libramiento Manzanillo-Barra de Navidad, las cuales se enlazan con la autopista a Colima-Guadalajara. A lo largo de estas carreteras, principalmente la de camino a Jalipa, se ha desarrollado un gran número de patios de almacenamiento, que suplen en parte la falta de espacio dentro del recinto portuario. El tránsito vehicular de carga que generan estos patios por su operación con las instalaciones y terminales del puerto, más el tráfico de desalojo y entrada de las mercancías, sigue provocando conflictos viales, lo que, aunado a que ambas carreteras y los dos accesos al puerto confluyen en la glorieta del Pez Vela, generan elevados tiempos de transportación y sobrecostos en la operación del puerto. Los tres accesos al puerto camiones de carga Acceso Pez Vela, Puerta 15 y Zona Norte también convergen en la glorieta, generando tránsito lento y congestión hacia la ciudad.

El congestionamiento vehicular que confluye en los accesos del Puerto de Manzanillo llega a provocar, en ocasiones, largas estadias de vehículos en las vialidades externas al Recinto Portuario, sobre todo considerando que la mayor parte de las maniobras de granel mineral y carga general se realizan de manera directa a camión, lo que provoca una saturación de vehículos de autotransporte.

Para el servicio ferroviario, el puerto dispone de una sola vía perimetral, con espuelas para los muelles de la banda A, B y C y para las terminales e instalaciones que cuentan con este servicio. Las terminales TIMSA como la TEC I y II disponen de terminales intermodales para contenedores. La falta de espacios y la configuración del puerto limita la construcción de vías adicionales, por lo que el armado de trenes se debe realizar en el patio de Ferromex y la Terminal Intermodal de Telpacates.





El desempeño coordinado de la comunidad portuaria para enfrentar la competitividad global se considera suficiente gracias a su integración formal y operación bajo comités y subcomités que permiten atender temas de operaciones del puerto, movilidad vehicular, promoción y de facilitación aduanera.

ara atender lo anterior, ASIPONA Manzanillo desarrolló una plataforma portuaria propia denominada Puerto Inteligente y Seguro (PIS), que inició su operación el 1ero de enero de 2022, brinda beneficios de agilidad en los procesos portuarios, fortalece los mecanismos de seguridad y recaudación a través de algoritmos de inteligencia artificial y conexiones a bases de datos de dependencias estratégicas, esta herramienta informática de la SEMAR ha servido para implementarse en el resto de los puertos de país.

Se realizó la actualización del sistema de CMVVI (Centro de Monitoreo de Video Vigilancia Inteligente) y de los equipos y software CCTM (Centro de Control de Tráfico Marítimo) en alineación con la OMI (Organización Marítima Internacional) quien es la autoridad mundial encargada de establecer normas para la seguridad, la protección y el comportamiento ambiental que ha de observarse en el transporte marítimo internacional, el objetivo superior es cumplir con los lineamientos del sistema de balizamiento marítimo IALA; norma internacional dictada para estandarizar las características del boyado que delimita canales navegables y sus aguas adyacentes a fin de unificar criterios.

El desarrollo y la operación del Puerto de Manzanillo impactan la estructura territorial de la zona, que incluyen no sólo al ambiente, el puerto y su entorno urbano, sino incluso a amplios espacios y a la estructura de conexiones con su hinterland. De manera prioritaria el Puerto de Manzanillo requeriría mantener una actitud social y ambientalmente responsable, impulsando un compromiso conjunto de sustentabilidad, asegurando que las cuestiones ambientales y la relación sólida puerto-ciudad, sean punto importante en la toma de decisiones para la planeación, desarrollo y operación.

El Puerto de Manzanillo cuenta con un Sistema de Gestión Integral certificados bajo los estándares de las normas internacionales ISO 9001:2015 Sistema de Gestión de Calidad, con el objeto de mejorar la calidad en la gestión de sus procesos que impactan en la comunidad portuaria formada por cesionarios, prestadores de servicios y proveedores (empresas locales y extranjeras), ISO 14001:2015 Sistema de Gestión Ambiental en el cual se identifican las actividades relacionadas con el medio ambiente, se establecen controles operacionales y se definen líneas de trabajo a través de programas ambientales con temas como: reforestación, prevención en la emisión de gases de efecto invernadero, difusión de buenas prácticas ambientales, formación de comités ambientales con participación de cesionarios y prestadores de servicios, entre otros, que colaboran al desarrollo sustentable de los puertos y fortalecen entre la comunidad portuaria una cultura de respeto al medio ambiente, e ISO 45001:2018 Sistema de Seguridad y Salud en el Trabajo que tiene como objetivo disminuir el nivel de riesgo del peligro más alto identificado en las áreas administradas directamente por la ASIPONA.



[Firma manuscrita]

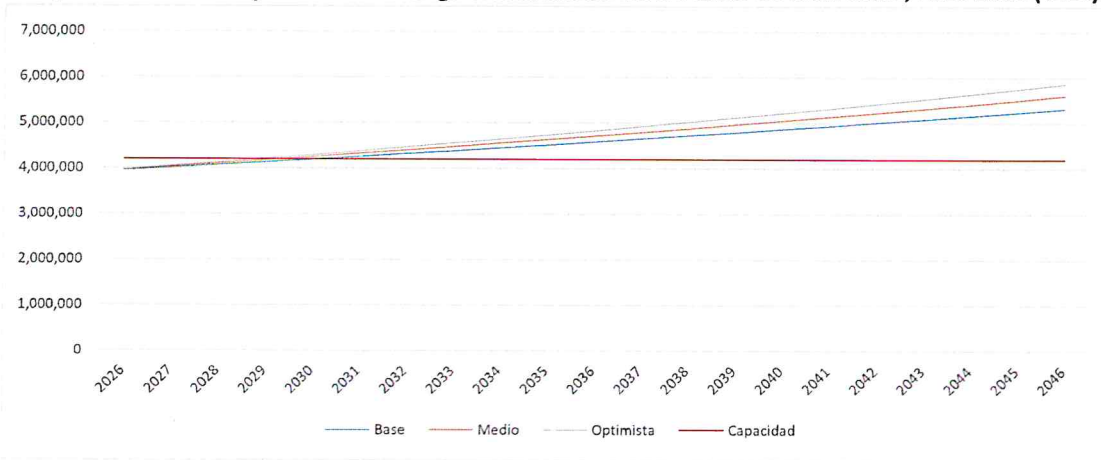


Balance de oferta y demanda de infraestructura y servicios portuarios.

Con la finalidad de conocer el equilibrio entre la oferta y la demanda por capacidad instalada para el manejo de carga comercial en el Puerto de Manzanillo a continuación, se presentan gráficos que resultan de los análisis y proyecciones realizadas comparándolos con los cálculos de capacidad instalada del puerto en sus tres maniobras.

La línea de Contenedores al cierre del 2026 registrará una saturación estimada del orden del 90%, si se considera el desarrollo de la TEC II previsto concluir para el año 2026, la capacidad integral dinámica para la carga contenerizada de en operación sería aproximadamente 4.2 millones de TEUs.

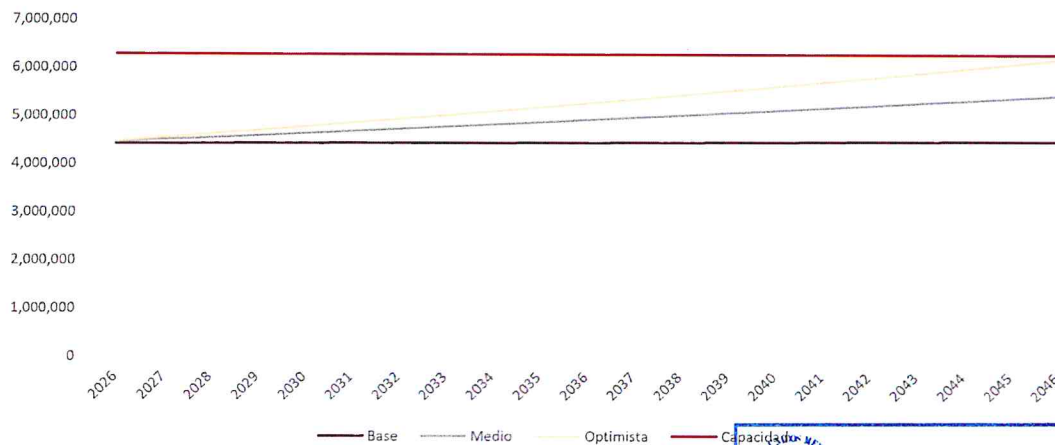
Comparativo de oferta y demanda de carga contenerizada en el Puerto de Manzanillo, 2026-2046 (TEUs)



Fuente: Elaboración propia ASIPONA Manzanillo.

La capacidad instalada para granel mineral de 6 millones de ton anuales, será suficiente para atender la demanda esperada hasta el año 2040 incluso bajo el escenario optimista. El escenario medio para ese año prevé un movimiento 6 millones de ton. y para el escenario optimista de 7.2 millones de ton.

Comparativo de oferta y demanda de granel mineral en el Puerto de Manzanillo, 2026-2046 (Ton)



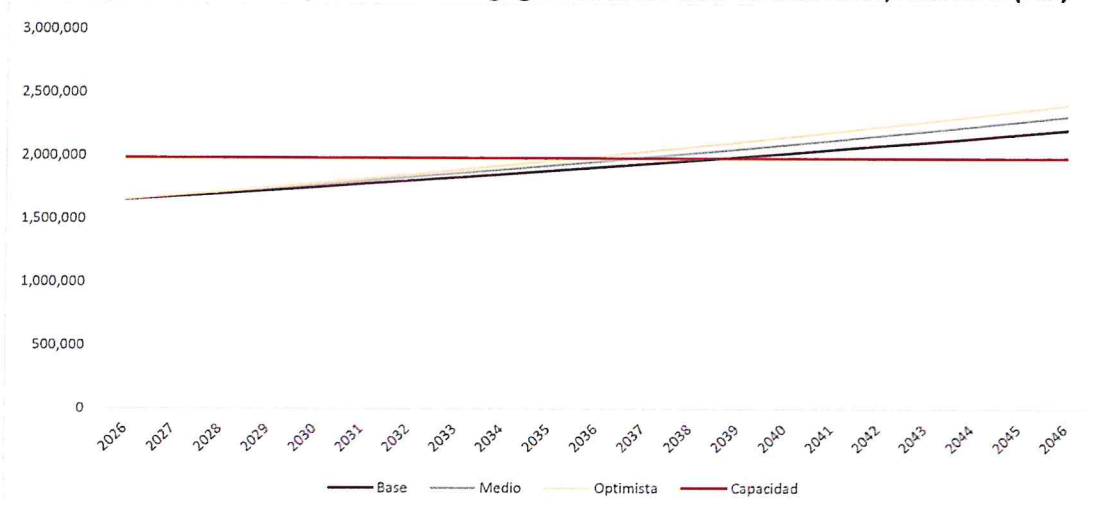
Fuente: Elaboración propia ASIPONA Manzanillo.





En la línea de negocio de carga general, el puerto cuenta con capacidad de 2.2 millones de ton. para atender la demanda esperada para los próximos años en cualquier escenario.

Comparativo de oferta y demanda de carga general en el Puerto de Manzanillo, 2026-2046 (Ton)



Fuente: Elaboración propia ASIPONA Manzanillo

Para el manejo de granel agrícola, la capacidad instalada actual es de 3.2 millones de ton. suficiente para la demanda hasta el año 2045 bajo cualquier escenario.

Comparativo de oferta y demanda de granel agrícola en el Puerto de Manzanillo, 2026-2046 (Ton)

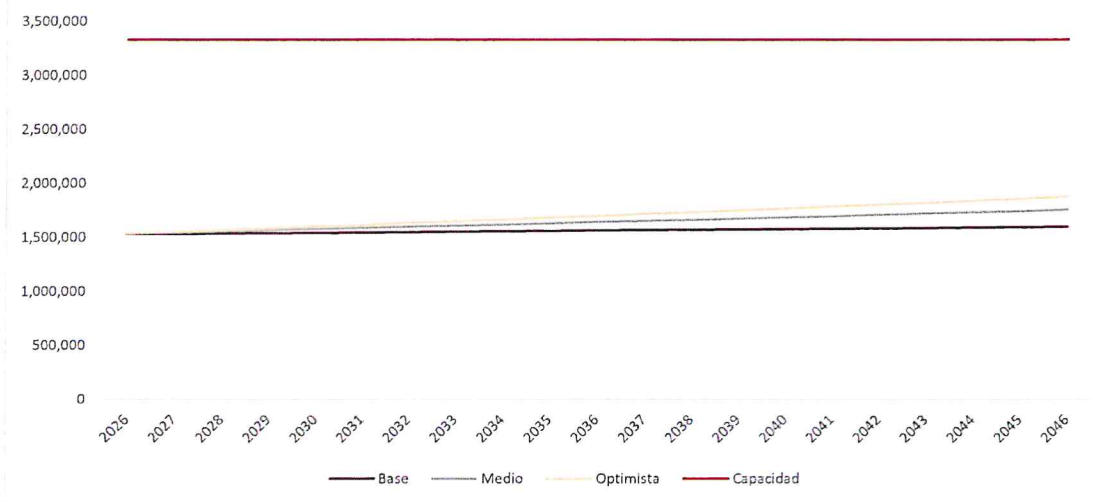


Fuente: Elaboración propia ASIPONA Manzanillo



En el manejo de petróleo y derivados, el puerto tiene capacidad de 3.3 millones de ton. para atender la demanda previsible hasta el año 2045 bajo los tres escenarios analizados.

Comparativo de oferta y demanda de petróleo y derivados en el Puerto de Manzanillo, 2026-2046 (Ton)



Fuente: Elaboración propia ASIPONA Manzanillo

Aunque se calculó una capacidad teórica para la línea de negocio de vehículos el Puerto de Manzanillo no tiene actualmente capacidad suficiente en patios para satisfacer la demanda actual; la carga general suelta y contenerizada seguirán desplazando la capacidad de esta línea de negocio de manera significativa, como está sucediendo con el incremento de esas cargas.

Con relación a la línea de negocio de GNL por el Puerto de Cuyutlán se asume que continuará la política de abstenerse por gasoducto, por lo que no habría recepción de gas procedente de importaciones por la vía marítima, la terminal de KMS tiene suficiente capacidad para atender demandas presentes y futuras, si fuera el necesario recordar que cuenta con superficie suficiente de reserva para instalar dos tanques más de almacenamiento, cada uno de 150,000 m³.

Análisis financiero para la inversión en infraestructura y equipamiento portuarios

El monto principal corresponderá al proyecto de ampliación del Puerto Laguna de Cuyutlán, en el Vaso II de la laguna y que iniciará en 2025.

Por su magnitud, este proyecto se realizará con inversión pública a través de los Recursos propios y fiscales, complementada por la parte que corresponda a los inversionistas privados.

La ASIPONA habrá de contribuir con recursos propios a financiar conceptos de inversión para la adecuada operación de sus dos zonas portuarias, Puerto de Manzanillo y Puerto Laguna de Cuyutlán.

Conforme a los resultados financieros del periodo 2024, se estima que la empresa contará con un flujo de efectivo libre (utilidad neta más depreciación) del orden de los 1,000 millones de pesos anuales.

Del lado de los ingresos, destaca el importante ajuste de tarifas en las contraprestaciones derivadas de cesiones parciales de derechos y otros contratos (principal concepto de ingresos de la ASIPONA), que incrementó el monto recibido entre 2017 y 2023. De igual modo, ha sido notable el aumento en los rubros





de prestación de servicios, código de seguridad PBIP y almacenaje, que en conjunto pasaron de representar el 3.9% de los ingresos totales en 2017, a un 23.8% en 2023. En contraste, las tarifas de puerto han permanecido equilibradas a lo largo del periodo, por lo que han disminuido participación en los ingresos totales de la empresa: en 2017, este rubro aportaba el 14% del monto total, mientras que en 2023, sólo significó el 7%.

Por su parte, el total de costos y gastos creció durante el periodo 2017-2023 a una tasa media anual superior a los ingresos totales (18.8% vs 14.0%). Los costos de operación y gastos administrativos representaron el 44.6% del monto total, mientras que el mantenimiento participó con el 40.4%. La contraprestación al Gobierno Federal aportó el 12.9%.

La utilidad neta aumentó a una tasa anual promedio del 12.4%, mientras que la depreciación sólo lo hizo a la tasa de 1.3%, debido en gran medida a la práctica de dar de baja los activos en que invierte la ASIPONA y cederlos al gobierno federal.

Una vez analizada la situación financiera y los resultados del diagnóstico del puerto, se definieron líneas de acción específicas relacionadas a proyectos de infraestructura, encaminados a lograr el cumplimiento de los objetivos establecidos en este PMDP.

Con base en todo lo anterior, se considera que el Puerto de Manzanillo dispondría de los recursos necesarios para soportar el cumplimiento de las metas de construcción y equipamiento que se establecen en este PMDP, sin embargo deberá recurrir a aportaciones de la federación para hacer frente a las inversiones que deberá realizar para el desarrollo del puerto Laguna de Cuyutlán.

2.2 Retos para el desarrollo del puerto.

La actualización del PMDP se alinea con el objetivo PND, el cual busca el crecimiento de la productividad, con estabilidad económica e igualdad de oportunidades para la sociedad, por lo que considera que una infraestructura adecuada y el acceso a insumos estratégicos, fomentan la competencia y permiten mayores flujos de capital. El cual contiene los siguientes objetivos:

1. Potenciar las capacidades operativas, tecnológicas y estratégicas de la Armada de México para salvaguardar a la población, proteger los intereses marítimos nacionales y la seguridad nacional en las zonas marinas mexicanas, plataforma continental, territorios insulares y espacios estratégicos.
2. Impulsar el desarrollo científico, tecnológico e innovador del sector marítimo, mediante la vinculación con instituciones educativas, centros de investigación y sectores productivos, para fortalecer la soberanía nacional y generar bienestar social.
3. Fortalecer la articulación institucional y la cooperación intersectorial entre dependencias de la administración pública federal para consolidar la implementación efectiva de la Política Nacional Marítima como instrumento de desarrollo nacional.
4. Consolidar las atribuciones y capacidades de la Autoridad Marítima Nacional para regular, supervisar y fomentar el desarrollo sostenible de las actividades marítimo-portuarias en las zonas marinas mexicanas.
5. Promover el bienestar y el desarrollo integral del personal civil, mercante y naval de la MARINA, mediante políticas institucionales que mejoren su calidad de vida, eleven su satisfacción laboral y optimicen su desempeño.

El Programa Sectorial de Marina 2025-2030 (PSM), en consonancia con el Programa Nacional de Desarrollo 2025-2030 (PND), establece una ruta estratégica para consolidar la seguridad marítima, la innovación tecnológica y la cooperación institucional. En este marco, el Puerto de Manzanillo se posiciona como pieza





clave para garantizar la soberanía nacional, proteger los intereses marítimos y asegurar la conectividad logística del Sistema Portuario Nacional.

La modernización tecnológica, la digitalización de procesos y la adopción de infraestructura sostenible, previstas en el PSM, coinciden con el PND al impulsar la competitividad, innovación y sustentabilidad. Para Manzanillo, ello significa fortalecer su papel como puerto Hub del Pacífico, capaz de concentrar y redistribuir grandes volúmenes de carga mediante plataformas logísticas de clase mundial, integradas al transporte intermodal y con estándares internacionales de seguridad.

Ambos programas reconocen que la infraestructura portuaria sólo alcanza su máximo potencial cuando se acompaña de capital humano capacitado y en condiciones dignas. Así, el Puerto de Manzanillo no sólo amplía y moderniza su infraestructura y servicios, sino que también impulsa el desarrollo integral de su personal, reforzando su papel como motor de crecimiento económico, social y tecnológico para México.

El crecimiento del mercado interno, los acuerdos comerciales, el impulso del Nearshoring al comercio entre Asia y México y la frontera con los Estados Unidos, puede detonar la demanda de un corredor para el tránsito internacional de mercancías entre Manzanillo y la Zona Este de Estados Unidos, aprovechando la infraestructura vial y carretera existente. Un punto favorable, es la distancia que hay entre Manzanillo a Houston, Texas que es de 1,802 km, menor a la distancia que hay entre Los Ángeles, California a Houston Texas, que es de 2,488 km.

Comparativa distancia terrestre Los Ángeles-Houston Texas y Manzanillo-Houston, Texas.



Fuente: Elaboración propia ASIPONA MANZANILLO con datos de Google Earth.

La infraestructura portuaria de Manzanillo presenta saturación en capacidad y tecnología, con un crecimiento constante en el movimiento de contenedores y baja participación ferroviaria en el despacho de mercancías. Para revertir esta situación se requiere mayor coordinación entre Ferromex, terminales e instalaciones portuarias, con el fin de incrementar el desalojo por ferrocarril y reducir el congestionamiento vial generado por el autotransporte de carga.

Uno de los principales retos del puerto es consolidar su liderazgo en el manejo de contenedores en el Pacífico, aprovechando el crecimiento del comercio exterior. Sin embargo, las áreas disponibles para expansión se limitan a 15 hectáreas, ya agotadas, lo que hace imprescindible el desarrollo del Puerto Laguna de Cuyutlán.

En cuanto a calado, el canal de navegación alcanza 15 metros, la dársena norte 16 m y la sur 17.5 m, lo que permite la operación de buques de gran tamaño. Estas profundidades se mantienen en la TEC I de SSA México (bandas A y B), mientras que en la TEC II de Contecon y la Banda C también se dispone de calado oficial de 15 m.





Con las previsiones arriba señaladas, el Puerto de Manzanillo garantizaría la plena operación de buques de 400 metros, lo que refuerza la necesidad de ejecutar la ampliación del puerto hacia Cuyutlán. Este proyecto permitirá superar las limitaciones físicas actuales y asegurar que Manzanillo mantenga su liderazgo como nodo logístico y puerta estratégica del comercio internacional de México.

Clases de buques portacontenedores, evolución de sus dimensiones

Clase	TEUs	Eslora máxima (m)	Manga (m)	Calado (m)
Clase A-Fully Cellular (Feeder)	500 - 2,500	215	20	10
Clase B-Panamax, Panamax Max	3,000 - 4,500	290	32	12.5
Clase C-Post-Panamax I, II	4,000 - 8,500	340	43	14.5
Clase D-New Panamax	12,500	366	49	15.2
Clase E-Very Large Container Ships (VLCS)	11,000 - 15,000	397	56	15.5
Suez-Max Ultra Large Container Ships (ULCS)	18,000 - 21,000	400	59	16

Fuente: Elaboración propia ASIPONA Manzanillo.

El Puerto de Manzanillo enfrenta también el reto de incrementar sustancialmente los niveles de productividad de operación del granel mineral y agrícola, así como de carga general, con la finalidad de superar la saturación que generan estos tipos de carga en los muelles de uso común del puerto, acciones de especialización de la operación y procedimientos operativos y de desaduanamiento se vuelven muy necesarias.

El Puerto de Manzanillo se ha caracterizado por ser un punto eficiente de intercambio entre los medios de transporte marítimo y terrestre, sin embargo, lo reducido y congestionado de su recinto portuario motivó que un importante volumen de actividades de almacenamiento se realice fuera del puerto, generando con esto un elevado tránsito de camiones entre las Terminales e Instalaciones Portuarias y dichos patios de almacenamiento externos, el último censo realizado por la ASIPONA consigna al rededor de 200 patios externos, por lo que la ASIPONA a través de su Centro de Control de Tráfico Terrestre (CCTT) ha generado reglas claras y efectivas para ordenar la demanda de ingreso al recinto portuario de camiones de carga, así mismo la ASIPONA continuará con el mejoramiento de la infraestructura vial ubicada en las zonas de desarrollo portuario.

Para que el Puerto de Manzanillo se consolide como un puerto de clase mundial, que apoye el desarrollo económico de México, debe promover el desarrollo del Puerto Laguna de Cuyutlán, que facilite la generación de valor agregado a las cadenas logísticas que utilizan el puerto y a aquellas que puedan encontrar una ventaja comparativa al aprovecharlo.

A fin de disminuir los tiempos de traslado terrestre de la carga en las cadenas logísticas, y garantizar costos competitivos que generen valor agregado a los productos manejados, se logró bajo un esquema de concertación entre los tres niveles de gobierno e iniciativa privada, muchas de las obras siguientes:

- Ampliación a 6 carriles de la carretera Manzanillo – Colima.
- Ampliación a 4 carriles del tramo de 23.7 km de la autopista Colima-Guadalajara
- Construcción del puente Tepalcates II.
- Ampliación y retornos del libramiento Manzanillo El Naranjo.
- Segundo Acceso al recinto portuario.
- Ampliación de laterales y retornos semaforizados carretera a Jalapa desde el libramiento.
- Construcción de 2 tramos ferroviarios Castillo-Encarnación y Fuertes-Talía lo que reducirá la longitud y tiempo de traslado a Monterrey, Nuevo León





Se cuenta con varios proyectos de modernización de vialidades con la finalidad de darle mayor fluidez a la carga vehicular que está sobrepasando la capacidad actual de la zona e incide directamente en la movilidad de las inmediaciones de Manzanillo y por consecuencia al recinto portuario.

En paralelo, es fundamental que el Puerto de Manzanillo emprenda un plan de mejora de la gestión operativa a fin de aprovechar adecuadamente los espacios y lograr una logística portuaria más eficiente, por lo que se debe impulsar una mejora sustancial en la productividad en el manejo de granel mineral y agrícola y de carga general, resultaría conveniente orientar la operación bajo la modalidad de maniobristas al modelo de terminales e instalaciones portuarias especializadas que operen con una organización y equipo de alto rendimiento.

La intervención con inversión directa de la ASIPONA Manzanillo en las zonas de desarrollo portuario resulta indispensable para implementar la infraestructura que favorezca la operación portuaria y la logística en los alrededores de los recintos portuarios de los Puertos de Manzanillo y Laguna de Cuyutlán, lo que ha logrado que las inversiones también enriquezcan y potencialicen la relación Puerto Ciudad, contribuyendo a mejorar las condiciones de la sociedad de Manzanillo a través de mejorar la infraestructura que beneficie tanto la actividad portuaria como a la propia población.

La comunidad portuaria determina la importancia de un puerto en varios aspectos, por lo que la operación como puerto de clase mundial en la red global, implica mayores esfuerzos para lograr una amplia y productiva coordinación. Al respecto, resulta imprescindible continuar con acciones conjuntas en materia de movilidad, operaciones, especialización, facilitación y promoción del puerto.

Para afianzar la productividad, competitividad, la seguridad y establecer controles en las actividades de recaudación, resultó estratégico para el Puerto de Manzanillo contar la plataforma informática del Sistema Portuario Nacional a través del sistema Puerto Inteligente Seguro (PIS), con tecnología de punta de información y de comunicación que integra el uso de inteligencia artificial, robustas bases de datos que sirven de enlace común para los actores, autoridades y usuarios del puerto, además hizo visibles en tiempo real los procesos de tránsito de la carga, eliminando el uso de procedimientos y digitalizó trámites que solían ser manuales y en papel, esto permitió mejorar los controles en una amalgama perfecta de eficiencia y seguridad que ha fortalecido las interacciones de trámites, procesos, personas, autoridades, transporte marítimo y terrestre.

Otra de las mejoras que se realizan en el Puerto de Manzanillo es incrementar la capacidad operativa de la Aduana Marítima a través de la actualización tecnológica, la ampliación de la infraestructura y la incorporación de recurso humano suficiente. Para atender esta problemática, en la zona sur y zona norte, se encuentra en proceso de sustitución de los equipos de inspección no intrusiva de rayos gamma a dispositivos de última generación a través de rayos X, lo que dará mayor velocidad y nitidez de imágenes, el incremento de los puntos de inspección no intrusiva y módulos para la importación y para exportación, la ampliación de las plataformas de inspección.

A través de la determinación y delimitación del área de recinto del Puerto Laguna de Cuyutlán; mismo que quedó oficializado gracias a las gestiones de la ASIPONA Manzanillo con la publicación en el DOF del Quinto Adendum al Título de Concesión, que establece el polígono envolvente de 1880 has., complementariamente es estratégico realizar la adquisición de tierras cercanas para el desarrollo de infraestructura portuaria de apoyo que permita la operación de una moderna y eficiente aduana.

En materia de cruceros, resulta fundamental atraer mayor flujo de cruceristas al puerto. Para esto, el Puerto de Manzanillo, en coordinación con las autoridades locales, del Estado y Federales, podría impulsar un programa que busque elevar el atractivo turístico de la ciudad de Manzanillo, tanto para turistas nacionales e internacionales. Se pretende promover mejoras en la infraestructura que colinda con el centro histórico de Manzanillo para el desarrollo de actividades turístico-comerciales. La comunidad podría fortalecer la





prestación de mejores servicios turísticos y la capacitación de los prestadores de servicios. Los gobiernos Municipal, Estatal y Federal podrían impulsar el mejoramiento de la zona, la cual tendría una relevante mejoría urbana para integrar las áreas públicas que generó el proyecto del túnel ferroviario.

De manera conjunta con las autoridades, se podría promover la acuacultura como alternativa para la producción de pesca de especies de interés en el mercado, que brinde una opción de desarrollo de la población que se dedica a la pesca.

El Puerto de Manzanillo propone que conjuntamente con los puertos con los que comparte litoral, se realicen esfuerzos coordinados para materializar la complementariedad en el Sistema Portuario Nacional, a partir de líneas de acción concretas establecidas en sus respectivos PMDP, que resalten la vocación natural de cada puerto, estén acordes a su potencial de desarrollo, consoliden su participación en los mercados nacional e internacional, fortalezcan el hinterland que comparten e impulsen una eficiente integración a la red de transporte intermodal nacional, respaldando el desarrollo de sus nichos específicos de mercado en los que sean competitivos por su infraestructura, servicios y conexiones marítimo-terrestres.

El reto trascendental de la comunidad portuaria de Manzanillo es constituirse en un puerto sustentable, ya que un crecimiento verde incluyente con un enfoque transversal significa la viabilidad en el tiempo de los objetivos del Puerto de Manzanillo. Para alcanzar soluciones a largo plazo, resultaría fundamental que el puerto mantuviera acciones de protección del patrimonio natural, prevención de la contaminación, preservación de la salud pública y de mitigación del impacto ambiental.

El adoptar un desempeño ambientalmente responsable, significa para el puerto la posibilidad de impulsar la cooperación entre la comunidad portuaria, a fin de lograr un compromiso colectivo de sustentabilidad, integral, medible y evaluable.

El Puerto de Manzanillo se desarrolla a la par que mantiene el desafío de coexistir con el centro poblacional que lo rodea, en particular la zona centro de la ciudad, resultando importante reconocer que el crecimiento del puerto produce flujos de cargas pesadas por las carreteras y calles que utiliza la ciudad, o que las obras y operación portuarias pueden generar impactos al medio ambiente y al entorno urbano. A su vez es relevante denotar que el puerto genera ventajas para la ciudad, ya que le confiere identidad, la impulsa nacional e internacionalmente, es una fuente para su desarrollo económico y a través de la generación de empleos, así como la sitúa como beneficiaria de políticas y programas de desarrollo estratégico. La convivencia de ventajas e inconvenientes ofrece la posibilidad de encontrar nuevos equilibrios sociales, con la perspectiva de ayudar a elevar la calidad de vida a través del desarrollo del Puerto-Ciudad, para la integración de la ciudad portuaria.

Para esta ASIPONA es una obligación mantener la armonía con la ciudad y que el crecimiento del puerto propicie no solo un puerto de clase mundial, sino también una ciudad con infraestructura suficiente para que su población no se vea afectada por la actividad del comercio exterior.

Es indispensable la cercana coordinación de las autoridades, tales como la Municipal, Estatal, Aduana Manzanillo, SAGARPA, Capitanía de Puerto, Salud, SEMARNAT, entre otros y una reconfiguración de las relaciones civiles-militares.

La relación armónica puerto-ciudad podría gestar una alianza que sea detonante de acciones concertadas que aseguren el futuro de ambos. La ciudad y el Puerto de Manzanillo en asociación estratégica, mediante una planeación y desarrollo integral que incluya elementos clave como los de fortalecer las instancias e instrumentos de coordinación y cooperación entre los sectores social, privado y gubernamental (Municipal, Estatal y Federal), podrían conjugar esfuerzos para coadyuvar al ordenamiento territorial basado en el desarrollo regional-urbano-portuario sustentable, así como para favorecer la comunicación para encontrar sinergias, propiciar mayores perspectivas de crecimiento socioeconómico y aprovechar precisamente las condiciones excepcionales del espacio de una ciudad portuaria.





La ASIPONA habrá de contribuir con recursos propios a financiar conceptos de inversión para la adecuada operación de sus dos zonas portuarias, Puerto de Manzanillo y Puerto Laguna de Cuyutlán. Conforme a los resultados financieros del periodo 2024, se estima que la empresa contará con un flujo de efectivo libre (utilidad neta más depreciación) del orden de los 1,000 millones de pesos anuales.

Del lado de los ingresos, destaca el importante ajuste de tarifas en las contraprestaciones derivadas de cesiones parciales de derechos y otros contratos (principal concepto de ingresos de la ASIPONA), que incrementó el monto recibido entre 2017 y 2023. De igual modo, ha sido notable el aumento en los rubros de prestación de servicios, código de seguridad PBIP y almacenaje, que en conjunto pasaron de representar el 3.9% de los ingresos totales en 2017, a un 23.8% en 2023. En contraste, las tarifas de puerto han permanecido equilibradas a lo largo del periodo, por lo que han disminuido participación en los ingresos totales de la empresa: en 2017, este rubro aportaba el 14% del monto total, mientras que en 2023, sólo significó el 7%.

Por su parte, el total de costos y gastos creció durante el periodo 2017-2023 a una tasa media anual superior a los ingresos totales (18.8% vs 14.0%). Los costos de operación y gastos administrativos representaron el 44.6% del monto total, mientras que el mantenimiento participó con el 40.4%. La contraprestación al Gobierno Federal aportó el 12.9%.

La utilidad neta aumentó a una tasa anual promedio del 12.4%, mientras que la depreciación sólo lo hizo a la tasa de 1.3%, debido en gran medida a la práctica de dar de baja los activos en que invierte la ASIPONA y cederlos al gobierno federal.

Una vez analizada la situación financiera y los resultados del diagnóstico del puerto, se definieron líneas de acción específicas relacionadas a proyectos de infraestructura, encaminados a lograr el cumplimiento de los objetivos establecidos en este PMDP.

Con base en todo lo anterior, se considera que el Puerto de Manzanillo dispondría de los recursos necesarios para soportar el cumplimiento de las metas de construcción y equipamiento que se establecen en este PMDP, sin embargo deberá recurrir a aportaciones de la federación para hacer frente a las inversiones que deberá realizar para el desarrollo del puerto Laguna de Cuyutlán.



[Handwritten signature]



3. Estrategia para el desarrollo portuario de los Puertos de Manzanillo y Laguna de Cuyutlán.

La planeación estratégica que se presenta en este capítulo contribuye a estructurar y coordinar el conjunto de actividades y tareas que ejecutará el Puerto de Manzanillo y Puerto Laguna de Cuyutlán para la consecución de objetivos y metas particulares.

Esta planeación promueve el esfuerzo conjunto y coordinado de todos los actores del puerto para avanzar en la misma dirección y para que las acciones que se emprendan conduzcan a la generación y logro de los resultados específicos esperados. En este sentido, el proceso de planeación que se siguió está vinculado estrechamente con los dos primeros capítulos de este PMDP, que se refieren respectivamente a las funciones descriptiva y diagnóstica.

Este capítulo de planeación define básicamente: la situación deseada o visión del puerto con un horizonte de largo plazo a 20 años y la misión para lograr dicha situación deseada; los objetivos estratégicos, estrategias y líneas de acción, que expresan en conjunto las políticas de desarrollo del puerto; las metas, expresadas como los resultados esperados; los indicadores, como unidades de medida que permitirán el seguimiento y la evaluación periódica; y, la zonificación maestra, la cual condensa el propósito fundamental del PMDP de identificar y justificar los destinos, usos, y modos de operación de las diferentes zonas portuarias, así como los servicios y las áreas en las que deba admitirse a prestadores que satisfagan los requisitos que establezcan los reglamentos y Reglas de operación del Puerto de Manzanillo y Laguna de Cuyutlán.

3.1 Visión y misión de los Puertos de Manzanillo y Laguna de Cuyutlán.

Visión

Ser el puerto latinoamericano líder en contenedores del Océano Pacífico, con infraestructura y operación de clase mundial y sustentable, que enlaza desde México la productiva cadena logística multimodal, entre América y Asia.

Misión

Satisfacer con eficiencia, eficacia y calidad, la demanda de infraestructura, servicios portuarios y logística multimodal, facilitando el comercio marítimo internacional en la Cuenca del Pacífico.





3.2 Objetivos estratégicos, estrategias y líneas de acción de los puertos.

Los objetivos estratégicos del Puerto de Manzanillo y del Puerto Laguna de Cuyutlán están formulados bajo los principios de competencia, calidad y eficiencia en la prestación de los servicios portuarios, lo mismo que sus metas de desarrollo correspondientes, así como las estrategias y líneas de acción establecidas para su logro, por lo que cualquier disposición o medida que incluya este Programa Maestro de Desarrollo Portuario contraria a los principios de competencia, calidad y eficiencia que restrinja el desarrollo del puerto y/o que contravenga el interés público, se entenderá no válida y no surtirá efectos.

Los objetivos estratégicos que se determinaron en este PMDP y que se presentan enseguida, responden a los retos del Puerto de Manzanillo y del Puerto Laguna de Cuyutlán y aluden a aspectos específicos de la visión y misión del puerto definidas, por lo que destacan los beneficios esperados y, junto con las estrategias y líneas de acción, expresan las políticas de desarrollo de ambos puertos.

	Objetivo estratégico	Estrategia	Línea de acción
1	Incrementar la eficiencia, capacidad y conectividad portuaria del Puerto de Manzanillo y Laguna de Cuyutlán mediante la modernización y expansión de su infraestructura, fortaleciendo la integración multimodal y el movimiento de la carga para impulsar el comercio y desarrollo marítimo del país	Desarrollar infraestructura portuaria acorde a la modernización de la industria marítima-portuaria.	1.1 Desarrollar las áreas de atraque y navegables del puerto Laguna de Cuyutlán, para buques de grandes dimensiones. 1.2 Optimizar la infraestructura y el equipamiento portuario. 1.3 Colaborar en el mejoramiento de infraestructura y equipamiento de la aduana marítima. 1.4 Mejorar la conectividad y el flujo ágil de las cadenas logísticas de suministro, entre los puertos de Manzanillo y Laguna de Cuyutlán con su zona de influencia. 1.5 Modernizar la infraestructura de comunicaciones e informática, a través de nuevas tecnologías y medios, que permitan incrementar las capacidades de respuesta operativa.
2	Consolidar la capacidad y conectividad a las embarcaciones turísticas en el puerto concesionado a ASIPONA Manzanillo, a través de la modernización y desarrollo de la infraestructura y los servicios portuarios, para incrementar el movimiento de pasajeros, y fortalecer el sector turístico local y nacional.	Impulsar la cooperación con el sector privado para fortalecer la oferta de servicios, generar sinergias de inversión y consolidar al puerto como un destino competitivo.	2.1 Optimizar los servicios portuarios para reducir tiempos y costos logísticos. 2.2 Estimular la inversión privada en infraestructura y servicios portuarios para fortalecer el desarrollo logístico y potenciar la competitividad del Puerto de Manzanillo. 2.3 Propiciar la ampliación y modernización del Puerto Laguna de Cuyutlán para consolidarlo como un polo estratégico de desarrollo logístico, industrial y energético en la región. 2.4 Fomentar la integración logística multimodal (ferrocarril, carretera, cabotaje) para fortalecer la conectividad del puerto, optimizar la cadena de suministro y mejorar la competitividad del comercio exterior.
3	Fortalecer la autosuficiencia financiera y la sostenibilidad de ASIPONA Manzanillo, mediante la diversificación de fuentes de ingresos que permitan optimizar los recursos y su reinversión en el desarrollo de infraestructura y servicios portuarios, para consolidar la competitividad del SPN.	Impulsar esquemas de innovación tecnológica para optimizar procesos administrativos, fortalecer la transparencia en la gestión de recursos y mejorar la sostenibilidad económica de la ASIPONA.	3.1 Diversificar las fuentes de ingresos de la ASIPONA para fortalecer su sostenibilidad financiera, reducir la dependencia de ingresos tradicionales y ampliar las oportunidades de desarrollo portuario y regional. 3.2 Optimizar el uso de los recursos financieros para garantizar una gestión eficiente, maximizar el valor de las inversiones y asegurar la viabilidad de los proyectos estratégicos del puerto. 3.3 Fortalecer la reinversión en infraestructura estratégica para incrementar la capacidad operativa, asegurar la modernización continua del puerto y garantizar su competitividad a largo plazo.





3.3 Metas e indicadores.

Producto del ejercicio de planeación estratégica de este PMDP, en las tablas descriptivas siguientes se detalla la definición y especificación de cada una de las metas que los Puertos de Manzanillo y Laguna de Cuyutlán proyectan lograr durante la vigencia de este programa maestro. Dichas metas, entendidas como los resultados esperados, mantienen relación directa con los objetivos estratégicos del puerto, están dimensionadas en tiempo, espacio y unidades de medida y clasificadas en cuatro 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 del Puerto de Manzanillo

Objetivo Estratégico	Meta	Inversión total estimada (pesos)	Año de ejecución de la meta						Ubicación	Responsable
			2026	2027	2028	2029	2030	2031		
Incrementar la eficiencia y eficacia portuarias para consolidar a Manzanillo como puerto hub de clase mundial" a "Incrementar la eficiencia, capacidad y conectividad portuaria del Puerto de Manzanillo y Laguna de Cuyutlán (Laguna de Cuyutlán) mediante la modernización y expansión de su infraestructura, fortaleciendo la integración multimodal y el movimiento de la carga para impulsar el comercio y desarrollo marítimo del país.	Mantenimiento a edificios e instalaciones de ASIPONA Manzanillo y Aduana y SEMAR.	173,400,000	x	x	x	x	x	x	3 y 17PuE	Administración del Sistema Portuario Nacional Manzanillo
	Mantenimiento a infraestructura portuaria (vialidades, instalaciones eléctricas y cercas perimetrales). Muelles, patios, áreas comunes, áreas verdes, señalamiento).	229,800,000	x	x	x	x	x	x	Recinto portuario	
	Mantenimiento a infraestructura hidráulica y zonas de tránsito portuario en la ciudad.	345,600,000	x	x	x	x	x	x	Recinto portuario	
	Dragado de mantenimiento en el Puerto Interior San Pedrito y Laguna de Cuyutlán ASIPONA Manzanillo	564,000,000	x	x	x	x	x	x	Recinto portuario	

Metas de mantenimiento de infraestructura y equipamiento de Cesionarios de los Puertos de Manzanillo y Laguna de Cuyutlán

Objetivo	Meta	Inversión total estimada (pesos)	Año de ejecución de la meta						Ubicación	Responsable
			2026	2027	2028	2029	2030	2031		
"Incrementar la eficiencia y eficacia portuarias para consolidar a Manzanillo como puerto hub de clase mundial" a "Incrementar la eficiencia, capacidad y conectividad portuaria del Puerto de Manzanillo y Laguna de Cuyutlán (Laguna de Cuyutlán) mediante la modernización y expansión de su infraestructura, fortaleciendo la integración multimodal y el movimiento de la carga para impulsar el comercio y desarrollo marítimo del país"	Mantenimiento a infraestructura y equipamiento	15,696,311	x	x	x	x	x	x	27PaE	Servicios Marítimos Pacnav
		2,420,000	x	x	x	x	x	x	13PuE	Cemex
		0	x	x	x	x	x	x	26PuE	Compañía Terminal de Manzanillo
		13,775,000	x	x	x	x	x	x	9PuE	Comercializadora La Junta
		35,996,000	x	x	x	x	x	x	11PaE	Corporación Multimodal
		1,026,117,727	x	x	x	x	x	x	1PuE	Contecon Manzanillo
		364,000	x	x	x	x	x	x	3PuE	Estación Marina Manzanillo
		12,489,000	x	x	x	x	x	x	12PuE	Frigorífico De Manzanillo
		9,124,135	x	x	x	x	x	x	8PuE	Granelera Manzanillo
		26,700,000	x	x	x	x	x	x	2PaE	Logística De Fluidos Y Graneles
		0	x	x	x	x	x	x	4PaE	Marfrigo
		615,966,000	x	x	x	x	x	x	6PuE	Ssa México
		171,393,285	x	x	x	x	x	x	10PuE	Terminal Internacional De Manzanillo
		7,168,249	x	x	x	x	x	x	1PaE	Terminal Kms
		130,000,000	x	x	x	x	x	x	2PuE	Terminal Marítima Hazesa
		206,908,774	x	x	x	x	x	x	14PuE	Operadora De La Cuenca Del Pacífico
		11,502,630	x	x	x	x	x	x	10PaE	PEMEX/Logística



Metas de construcción y modernización de infraestructura y equipamiento del Puerto de Manzanillo y Puerto Laguna de Cuyutlán

Objetivo Estratégico 1	Meta	Inversión total estimada (pesos)	Año de ejecución de la meta						Ubicación	Responsable
			2026	2027	2028	2029	2030	2031		
"Incrementar la eficiencia y eficacia portuarias para consolidar a Manzanillo como puerto hub de clase mundial" a "Incrementar la eficiencia, capacidad y conectividad portuaria del Puerto de Manzanillo y Laguna de Cuyutlán mediante la modernización y expansión de su infraestructura, fortaleciendo la integración multimodal y el movimiento de la carga para impulsar el comercio y desarrollo marítimo del país"	Proyecto correctivo y protección de subestructuras de muelles públicos de uso común en el puerto de Manzanillo, Colima.	674,940,444	X	X					Recinto portuario	Administración del Sistema Portuario Nacional Manzanillo
	Construcción de muelle para pesca de altura Manzanillo San Pedrito.	339,940,444.	X	X					Recinto portuario	
	Acondicionamiento al canal de navegación para incrementar la seguridad de las embarcaciones en el Puerto de Manzanillo.	150,000,000	X	X					Recinto portuario	
	Construcción de taller para mantenimiento de señalamiento marítimo en el Puerto Interior de San Pedrito.	30,000,000	X	X					Recinto portuario	
	Adquisición de edificio contiguo a las oficinas de ASIPONA Manzanillo.	40,000,000	X						Recinto portuario	
	Desarrollo del Puerto Laguna de Cuyutlán, en el Vaso II de la Laguna de Cuyutlán, Col.	60,650,609,646	X	X	X	X	X	X	Laguna de Cuyutlán	
	Construcción de Patio Regulador en el Puerto Laguna Cuyutlán.	994,986,434	X	X	X	X	X	X	Laguna de Cuyutlán y área contigua	





Metas de construcción y modernización de infraestructura y equipamiento de Cesionarios del Puerto Manzanillo y Puerto Laguna de Cuyutlán

Objetivo	Meta	Inversión total estimada (pesos)	Año de ejecución de la meta						Ubicación	Responsable
			2026	2027	2028	2029	2030	2031		
"Incrementar la eficiencia y eficacia portuarias para consolidar a Manzanillo como puerto hub de clase mundial" a "Incrementar la eficiencia, capacidad y conectividad portuaria del Puerto de Manzanillo y Laguna de Cuyutlán (Laguna de Cuyutlán) mediante la modernización y expansión de su infraestructura, fortaleciendo la integración multimodal y el movimiento de la carga para impulsar el comercio y desarrollo marítimo del país"	Construcción de infraestructura y equipamiento.	103,746,270	x	x					27PaE	SERVICIOS MARÍTIMOS PACNAV
		3,117,000	x						13PuE	CEMEX
		0							26PuE	COMPAÑIA TERMINAL DE MANZANILLO
		119,510,000	x	x	x	x	x	x	9PuE	COMERCIALIZADORA LA JUNTA
		6,228,812,745	x	x	x	x	x	x	1PuE	CONTECON MANZANILLO
		111,208,000	x	x	x	x	x	x	11PaE	CORPORACION MULTIMODAL
		612,000	x	x	x	x	x	x	3PuE	ESTACION MARINA MANZANILLO
		127,500,000	x						12PuE	FRIGORIFICO DE MANZANILLO
		0							8PuE	GRANELERA MANZANILLO
		0							4PaE	MARFRIGO
		799,437,805	x	x	x	x	x	x	10PuE	TERMINAL INTERNACIONAL DE MANZANILLO
		1,886,107,597	x	x	x	x	x		2PuE	TERMINAL MARITIMA HAZESA
		506,615,000	x	x	x	x	x	x	14PuE	OPERADORA DE LA CUENCA DEL PACIFICO
		1,749,104,000	x	x	x	x	x	x	6PuE	SSA MÉXICO
		55,979,040	x	x	x	x	x	x	16PaE	PEMEX LOGISTICA
		487,438,280	x	x					9PaE	PORTER FG MÉXICO



[Handwritten signature]



Metas de desarrollo de la operación portuaria y logística del Puerto Manzanillo y Puerto Laguna de Cuyutlán

Objetivo Estratégico	Meta	Unidad de medida	Año de ejecución de la meta						Ubicación	Responsable
			2026	2027	2028	2029	2030	2031		
Incrementar la eficiencia, capacidad y conectividad portuaria del Puerto de Manzanillo y Laguna de Cuyutlán (Laguna de Cuyutlán), mediante la modernización y expansión de su infraestructura, fortaleciendo la integración multimodal y el movimiento de la carga para impulsar el comercio y desarrollo marítimo del país.	Gestionar ante la Unidad de Inversiones recursos en cartera para el Dragado de mantenimiento en el Puerto de Manzanillo.	Autorización de recursos por parte de la Unidad de Inversiones	x						Recinto Portuario	Administración del Sistema Portuario Nacional Manzanillo
	Reubicación de la TEC I al puerto de Laguna de Cuyutlán.		x	x	x	x	x			
	Proyecto ejecutivo de la ampliación del Puerto de Manzanillo y Puerto Laguna de Cuyutlán.	Proyecto ejecutivo	x	x					Laguna de Cuyutlán Cuyutlán	
	Análisis de rentabilidad de la Prórroga de la Ccesión a la Administración del Sistema Portuario Nacional Manzanillo.	Estudio Realizado	x						Título de Concesión	
	Preparación del concurso público para la adjudicación de la Terminal Especializada de Contenedores II del Puerto de Manzanillo en Cuyutlán.	Publicación de Convocatoria		x					Puerto Laguna de Cuyutlán Cuyutlán	
Fomentar el crecimiento sostenible y el desarrollo sustentable del Puerto de Manzanillo	Ingreso de la manifestación de impacto ambiental de la ampliación del Puerto de Manzanillo en Cuyutlán.	Ingreso del documento a la SEMARNAT	x						Laguna de Cuyutlán	



M



Los indicadores del desarrollo portuario que se presentan a continuación en fichas técnicas tienen el propósito de establecer variables para medir el logro de los objetivos estratégicos de este PMDP, a fin de conocer en su oportunidad si se está produciendo un avance y en qué medida, además de estar en posibilidad de comparar los resultados reales con los previstos y obtener información para la toma de decisiones.

Indicador 1/4

ELEMENTOS DEL INDICADOR							
Nombre	Movimiento de contenedores en ASIPONA Manzanillo.						
Objetivo	Consolidar la capacidad operativa de los puertos concesionados a la ASIPONA Manzanillo, mediante la rehabilitación y modernización de la infraestructura portuaria y sus servicios, para impulsar el incremento en el movimiento de carga y fortalecer el desarrollo económico nacional						
Definición o descripción	Mide el movimiento total de contenedores movilizados expresados en TEUS						
Derecho asociado	N/A						
Nivel de desagregación	Sector económico (bienes)	Periodicidad o frecuencia de medición	Anual				
Acumulado o periódico	Acumulado	Disponibilidad de la información	Primer trimestre del ejercicio posterior al periodo de observación				
Unidad de medida	TEUS	Periodo de recolección de los datos	Enero – Diciembre				
Tendencia esperada	Ascendente	Unidad responsable de reportar el avance	ASIPONA - DGFAP				
Método de cálculo	$TEU = \sum (1 \cdot C_{20'}) + (2 \cdot C_{40'})$ Donde: TEU = Twenty-foot Equivalent Unit C_{20'} = No. de contenedores de 20' en el año de observación C_{40'} = No. de contenedores de 40' en el año de observación						
Observaciones	Muestra el movimiento total de TEUS movilizados en ASIPONA.						
APLICACIÓN DEL MÉTODO DE CÁLCULO PARA LA OBTENCIÓN DE LA LÍNEA BASE							
La línea base debe corresponder a un valor definitivo para el ciclo 2025 o previo, no podrá ser un valor preliminar ni estimado.							
Nombre variable 1	Número de contenedores movilizados de 20'	Valor variable 1	532,229	Fuente de información variable 1	ASIPONA Manzanillo		
Nombre variable 2	Número de contenedores movilizados de 40'	Valor variable 2	1,696,136	Fuente de información variable 2	ASIPONA Manzanillo		
Sustitución en método de cálculo	$TEU = \sum (1 \cdot 532,229_{20'}) + (2 \cdot 1,696,136_{40'})$						
VALOR DE LÍNEA BASE Y METAS							
Línea base		Nota sobre la línea base					
Valor	3,924,501	Datos registrados al cierre de 2024 (real). Las cifras son preliminares por lo que las cifras definitivas se obtienen un año posterior al periodo de observación (real).					
Año	2024						
Meta 2030		Nota sobre la meta 2030					
4,504,419		Incremento del 2.02% anual para llegar a tener un total de 12%					
SERIE HISTÓRICA DEL INDICADOR							
Se deberán registrar los valores de acuerdo a la frecuencia de medición del indicador. Puede registrar NA (No Aplica) y ND (No Disponible) cuando corresponda.							
2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
3,078,513	3,069,183	2,909,632	3,371,438	3,473,852	3,473,852	3,924,501	3,893,357
METAS							
Puede registrar NA cuando no aplique meta para ese año, de acuerdo con la frecuencia de medición.							
2025	2026	2027	2028	2029	2030		
4,081,481	4,119,066	4,202,760	4,303,233	4,402,813	4,504,419		





Indicador 2/4

ELEMENTOS DEL INDICADOR			
Nombre	Movimiento de carga de ASIPONA		
Objetivo	Consolidar la capacidad operativa de los puertos concesionados a la ASIPONA Manzanillo, mediante la rehabilitación y modernización de la infraestructura portuaria y sus servicios, para impulsar el incremento en el movimiento de carga y fortalecer el desarrollo económico nacional		
Definición o descripción	Mide el incremento o disminución del movimiento de carga total en el/los puertos concesionados a ASIPONA		
Derecho asociado	N/A		
Nivel de desagregación	Sector económico (bienes)	Periodicidad o frecuencia de medición	Anual
Acumulado o periódico	Acumulado	Disponibilidad de la información	Primer trimestre del ejercicio posterior al periodo de observación
Unidad de medida	Toneladas	Periodo de recolección de los datos	Enero - Diciembre
Tendencia esperada	Ascendente	Unidad responsable de reportar el avance	ASIPONA - DGFAP
Método de cálculo	<i>Donde:</i> $M_c = \text{Manejo de carga en ASIPONA}$ $T_{gs}_i = \text{Toneladas de carga general suelta en el año de observación}$ $T_{c}_i = \text{Toneladas de carga contenerizada en el año de observación}$ $T_{ga}_i = \text{Toneladas de carga de granel agrícola en el año de observación}$ $T_{gm}_i = \text{Toneladas de carga de granel mineral en el año de observación}$ $T_{pd}_i = \text{Toneladas de carga de petróleo y derivados en el año de observación}$ $T_{fi}_i = \text{Toneladas de carga de fluidos en el año de observación}$ $M_c = T_{gs}_i + T_{c}_i + T_{ga}_i + T_{gm}_i + T_{pd}_i + T_{fi}_i$		
Observaciones	Muestra el movimiento de carga total en ASIPONA que es la suma total de las toneladas movilizadas por cada línea de negocio.		

APLICACIÓN DEL MÉTODO DE CÁLCULO PARA LA OBTENCIÓN DE LA LÍNEA BASE
La línea base debe corresponder a un valor definitivo para el ciclo 2025 o previo, no podrá ser un valor preliminar ni estimado.

Nombre variable 1	Toneladas de carga general suelta en el año de observación	Valor variable 1	2,083,613	Fuente de información variable 1	ASIPONA Manzanillo
Nombre variable 2	Toneladas de carga contenerizada en el año de observación	Valor variable 2	23,580,193	Fuente de información variable 2	ASIPONA Manzanillo
Nombre variable 3	Toneladas de carga de granel agrícola en el año de observación	Valor variable 3	1,690,485	Fuente de información variable 3	ASIPONA Manzanillo
Nombre variable 4	Toneladas de carga de granel mineral en el año de observación	Valor variable 4	4,054,098	Fuente de información variable 4	ASIPONA Manzanillo
Nombre variable 5	Toneladas de carga de petróleo y derivados en el año de observación	Valor variable 5	2,163,805	Fuente de información variable 5	ASIPONA Manzanillo
Nombre variable 6	Toneladas de carga de fluidos en el año de observación	Valor variable 6	N/A	Fuente de información variable 6	ASIPONA Manzanillo

Sustitución en método de cálculo
$$M_c = (2,083,613_{2024} + 23,580,193_{2024} + 1,690,485_{2024} + 4,054,098_{2024} + 2,163,805_{2024})$$

VALOR DE LÍNEA BASE Y METAS	
Línea base	Nota sobre la línea base
Valor	33,572,194
Año	2024
Meta 2030	Nota sobre la meta 2030
42,479,535	Incremento del 4% cada año para alcanzar un incremento total de 24% - 26% más con respecto al año 2024 durante el sexenio. Meta establecida al término de la administración (2030) con base a los reportes realizados para la Matriz de Indicadores de Resultados de los Programas.

SERIE HISTÓRICA DEL INDICADOR							
Se deberán registrar los valores de acuerdo a la frecuencia de medición del indicador. Puede registrar NA (No Aplica) y ND (No Disponible) cuando corresponda.							
2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
36,053,183	34,865,094	32,504,297	35,024,782	34,434,272	34,434,270	33,572,194	31,423,491
METAS							
Puede registrar NA cuando no aplique meta para ese año, de acuerdo con la frecuencia de medición.							
2025	2026	2027	2028	2029	2030		
34,915,082	36,311,685	37,764,152	39,274,718	40,845,207	42,479,535		



Indicador 3/4

ELEMENTOS DEL INDICADOR							
Nombre	Movimiento de pasajeros provenientes de embarcaciones de cruceros en ASIPONA Manzanillo						
Objetivo	Fortalecer la capacidad y conectividad turística de los puertos concesionado a ASIPONA Manzanillo, a través la modernización y desarrollo de la infraestructura y los servicios portuarios, para incrementar el movimiento de pasajeros y potenciar el turismo nacional.						
Definición o descripción	Mide el movimiento de pasajeros total en el puerto concesionado a ASIPONA Manzanillo						
Derecho asociado	N/A						
Nivel de desagregación	Sector económico (bienes)	Periodicidad o frecuencia de medición	Anual				
Acumulado o periódico	Acumulado	Disponibilidad de la información	Primer mes del ejercicio posterior al periodo de observación				
Unidad de medida	Pasajeros	Periodo de recolección de los datos	Enero – Diciembre				
Tendencia esperada	Ascendente	Unidad responsable de reportar el avance	ASIPONA - DGFAP				
Método de cálculo	$Mp = Vp_{m1} + Vp_{m2} + \dots + Vp_{m12}$ <i>Donde:</i> <i>Mp = Movimiento de pasajeros en ASIPONA</i> <i>Vp_t = Volumen de pasajeros en el año de observación</i>						
Observaciones	Muestra el movimiento de pasajeros provenientes del arribo de cruceros al puerto en valores absolutos						
APLICACIÓN DEL MÉTODO DE CÁLCULO PARA LA OBTENCIÓN DE LA LÍNEA BASE							
La línea base debe corresponder a un valor definitivo para el ciclo 2025 o previo, no podrá ser un valor preliminar ni estimado.							
Nombre variable 1	Volumen de pasajeros en el año de observación 2025	Valor variable 1	70,998 pasajeros	Fuente de información variable 1	ASIPONA - CGPMM		
Sustitución en método de cálculo	$Mp = 70,998$						
VALOR DE LÍNEA BASE Y METAS							
Línea base		Nota sobre la línea base					
Valor	70,998	Datos registrados al cierre de 2025 (real). Las cifras son preliminares por lo que las cifras definitivas se obtienen un año posterior al periodo de observación (real).					
Año	2024						
Meta 2030		Nota sobre la meta 2030					
106,500		Establecer una meta de crecimiento sostenido del 50% respecto a la línea base. Meta estimada: 106,500 pasajeros en 2030					
SERIE HISTÓRICA DEL INDICADOR							
Se deberán registrar los valores de acuerdo a la frecuencia de medición del indicador. Puede registrar NA (No Aplica) y ND (No Disponible) cuando corresponda.							
2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
ND	ND	NA (Cancelada por pandemia)	NA (Cancelada por pandemia)	NA	NA	70,998	37,565
METAS							
Puede registrar NA cuando no aplique meta para ese año, de acuerdo con la frecuencia de medición.							
2025	2026	2027	2028	2029	2030		
80,000	85,000	90,000	95,000	100,000	106,500		





Indicador 4/4

ELEMENTOS DEL INDICADOR							
Nombre	Ingresos propios obtenidos por el uso, aprovechamiento y explotación de los bienes concesionados a ASIPONA Manzanillo.						
Objetivo	Fortalecer la autosuficiencia financiera y la sostenibilidad de ASIPONA Manzanillo, mediante la diversificación de fuentes de ingresos que permitan optimizar los recursos y su reinversión en el desarrollo de infraestructura y servicios portuarios, para consolidar la competitividad del SPN.						
Definición o descripción	Mide la variación anual de los ingresos propios generados por el puerto concesionado a ASIPONA Manzanillo						
Derecho asociado	N/A						
Nivel de desagregación	Servicios portuarios (infraestructura, almacenamiento, atraque, cesiones, PBIP, servicios conexos).	Periodicidad o frecuencia de medición	Anual				
Acumulado o periódico	Acumulado (total anual).	Disponibilidad de la información	Mes siguiente al cierre del ejercicio fiscal anterior.				
Unidad de medida	Pesos	Periodo de recolección de los datos	Enero - Diciembre				
Tendencia esperada	Ascendente	Unidad responsable de reportar el avance	ASIPONA Manzanillo				
Método de cálculo	$I = \sum I g_t$ <i>Donde:</i> <i>I</i> = Ingresos propios. <i>Ig_t</i> = Ingresos propios generados por ASIPONA en el año de observación.						
Observaciones	Muestra los ingresos obtenidos por el uso, aprovechamiento y explotación de los bienes concesionados de ASIPONA Manzanillo						
APLICACIÓN DEL MÉTODO DE CÁLCULO PARA LA OBTENCIÓN DE LA LÍNEA BASE							
La línea base debe corresponder a un valor definitivo para el ciclo 2024 o previo, no podrá ser un valor preliminar ni estimado.							
Nombre variable 1	Ingresos generados en el año de observación	Valor variable 1	3,375,399,252	Fuente de información variable 1	Estados financieros auditados		
Nombre variable 2	Ingresos auditados en los estados financieros del año de referencia	Valor variable 2	3,375,399,252	Fuente de información variable 1	Estados financieros auditados		
Sustitución en método de cálculo	$I = \sum_{2024} 3,375,399,252$						
VALOR DE LÍNEA BASE Y METAS							
Línea base			Nota sobre la línea base				
Valor	3,375,399,252		Datos registrados al cierre de 2024 (real).				
Año	2024		La metodología se realizará con los datos obtenidos de los estados financieros auditados.				
Meta 2030			Nota sobre la meta 2030				
\$4,030,000,000			Establecer la meta al término de la Administración (2030) del indicador, con base en las proyecciones establecidas en la Matriz de Indicadores para Resultados de los Programas.				
			La metodología se realizará con los datos obtenidos de los estados financieros auditados.				
SERIE HISTÓRICA DEL INDICADOR							
Se deberán registrar los valores de acuerdo a la frecuencia de medición del indicador. Puede registrar NA (No Aplica) y ND (No Disponible) cuando corresponda.							
2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
ND	ND	ND	ND	ND	\$2,967,579,235	\$3,375,399,252	3,399,337,881
METAS							
Puede registrar NA cuando no aplique meta para ese año, de acuerdo con la frecuencia de medición.							
2025	2026	2027	2028	2029	2030		
\$3,380,000,000	\$3,480,000,000	\$3,600,000,000	\$3,750,000,000	\$3,857,000,000	\$4,030,000,000		





3.4 Zonificación maestra para el desarrollo portuario.

La zonificación maestra del Puerto de Manzanillo y del Puerto Laguna de Cuyutlán está integrada por dos tipos de zonas portuarias: las que ya han sido asignadas, tanto a cesionarios o autoridades, conforme a los procedimientos y normatividad aplicables; y, las zonas portuarias que se proyectan asignar durante la vigencia de este PMDP.

En la siguiente tabla descriptiva se detallan primeramente las zonas portuarias asignadas del Puerto de Manzanillo a la fecha de elaboración de este PMDP:

Zonas portuarias asignadas del Puerto de Manzanillo

Clave de zonificación			Destino	Superficie asignada (m ²)		Titular de la asignación
Número consecutivo	Uso	Modo de operación		Agua	Tierra	
1	Pu	E	Terminal para carga contenerizada.	57,614.19	806,638.643	Contecon Manzanillo
2	Pu	E	Terminal de usos múltiples, incluyendo contenedores en transferencia con carga seca (para consolidar y desconsolidar), exceptuándose contenerizada en carga y descarga de buques, graneles agrícolas, perecederos y automóviles.	39,831.31 Área Marítima. Frente de Agua 827.4 m. lineales.	133,595.055	Terminal Marítima Hazesa
3	Pu	E	Instalación para suministro de combustible y lubricantes a embarcaciones menores.	-	11.25	Estación Marina Manzanillo
4	Pa	E	Instalación para productos pesqueros.	-	2,200.00	Marfrigo
6	Pu	E	Terminal para Carga Contenerizada. *	38,770.17	320,471.87	SSA México
7	Pu	E	Instalación para Servicio de Pesaje	-	792.74	Asignada a la ASIPONA Manzanillo
8	Pu	E	Instalación para granel agrícola.	-	14,959.29	Granelera Manzanillo
9	Pu	E	Terminal para el manejo de graneles agrícolas, prestar el servicio de almacenamiento de contenedores, actividades afines y carga suelta, incluyendo el servicio de maniobras y construcciones necesarias para la operación de carga general contenerizada y no contenerizada limitado solo adentro del área cedida.	-	35,090.88	Comercializador a La Junta
10	Pu	E	Instalación para carga general, granel agrícola y mineral, y contenedores.	-	90,690.33	Terminal Internacional de Manzanillo
11	Pa	E	Instalación para carga general, graneles y carga refrigerada, en transferencia se incluyen contenedores con carga seca (para consolidar y desconsolidar).	-	9,156.16	Corporación Multimodal

* Nota: Una vez que concluya la reubicación de la TEC I, el Destino, Uso y Modo de Operación del Área GPUE, dejará de aplicar para Terminal Especializada de Contenedores. El destino se establecerá, considerando la eficiencia y competitividad de las áreas o instalaciones colindantes, así como en las necesidades del puerto para atender las líneas de negocio basado en un Estudio de Mercado y su correspondiente análisis de Capacidad Instalada.





Zonas portuarias asignadas (continúa)

Clave de zonificación			Destino	Superficie asignada (m²)		Titular de la asignación
Número consecutivo	Uso	Modo de operación		Agua	Tierra	
12	Pu	E	Instalación para productos alimenticios refrigerados, carga general y contenedores.	-	16,426.00	Frigorífico de Manzanillo
13	Pu	E	Instalación para manejo de cemento y carga general.	-	15,237.35	Cemex
14	Pu	E	Instalación para carga general, granel agrícola y mineral y contenedores.	-	96,378.29	Operadora de la Cuenca del Pacífico
15	Pu	E	Terminal de cruceros, marina y otras embarcaciones sin carga.	142,690.86	24,528.77	Asignada a la ASIPONA Manzanillo
16	Pa	E	Terminal para petróleo y derivados.	-	27,933.29	Organismo Descentralizado Pemex Refinación.
17	Pu	E	Aduana marítima.	-	163,961.17	Aduana Marítima de Manzanillo.
18	Pu	E	Instalación CUMAR.	-	6,389.42	Administración del Sistema Portuario Nacional Manzanillo
19	Pu	E	Patios de maniobra de uso común.	-	72,788.87	Administración del Sistema Portuario Nacional Manzanillo
20	Pu	E	Autoridad de sanidad.	-	390.83	SENASICA.
21	Pa	N	Control de ingreso y salida de ferrocarril.	-	104.57	Ferromex.
22	Pu	E	Autoridad administrativa portuaria integral.	-	751.40	Administración del Sistema Portuario Nacional Manzanillo
23	Pa	E	Almacén de insumos.	-	90.00	Administración del Sistema Portuario Nacional Manzanillo
24	Pa	E	Instalación para residuos peligrosos.	-	90.00	Administración del Sistema Portuario Nacional Manzanillo
25	Pu	E	Centro de protección portuaria.	-	1,364.90	Administración del Sistema Portuario Nacional Manzanillo
26	Pu	E	Terminal para carga general y automóviles.	13,744.25	36,594.31	Compañía Terminal de Manzanillo
27	Pa	E	Terminal para el manejo y almacenamiento de cemento y otros materiales relacionados con la producción del cemento y carga general.	-	17,440.30	Servicios Marítimos Pacnav.

Uso. - Pu: público; Pa: particular. Modo de operación. - E: especializado; N: no especializado.





Áreas de agua de uso común

Clave de zonificación			Destino	Superficie asignada (m²)		Titular de la asignación
Número consecutivo	Uso	Modo de operación		Agua	Tierra	
28	Pu	E	Dársena de ciaboga sur	166,389.65		Administración del Sistema Portuario Nacional Manzanillo.
29	Pu	E	Dársena de ciaboga norte	217,334.30		
30	Pu	E	Dársena Operativa de Uso Comun de Pescadores	25,446.90		
31	Pu	E	Canal de navegación de uso común	419,473.87		
32	Pu	E	Canal de navegación de uso comun	18,311.92		
33	Pu	E	Dársenas operativas de uso comun	246,307.09		
34	Pu	E	Área de navegación de uso comun	468,750.97		
35	Pu	E	Zona de fondeo	11,465,638.95		
47			Ara de Agua	16,172.70		

Uso. - Pu: público; Pa: particular. Modo de operación. - E: especializado; N: no especializado.

Vialidades, Muelles de Uso Comun, Vías y Áreas de Reserva Portuaria

Clave de zonificación			Destino	Superficie asignada (m²)		Titular de la asignación
Número consecutivo	Uso	Modo de operación		Agua	Tierra	
36	Pu	E	Muelles de Uso Comun		583,333.77	Administración del Sistema Portuario Nacional Manzanillo.
37	Pu	S	Vialidades de Uso Comun		366,022.42	
38			Reserva		373,266.35	
39	Pu	N	Muelle de Autoridades y Flotates		219.26	
40	Pa	N	Muelle Flotante de CUMAR		29.98	
41	Pu	E	Vías Ferreas		74,602.65	
42	Pu	E	Instalación para carga general, contenedores y vehículos		5,239.60	
43	Pu	N	Baños Públicos		78.31	
44	Pu	N	Turístico Comercial		4,713.00	
46	Pu	S	Area Verde y Estacionamiento		6,043.56	
48			Área de Reserva Portuaria		348.16	

Uso. - Pu: público; Pa: particular. Modo de operación. - E: especializado; N: no especializado.

Las siguientes tablas detallan las Zonas Portuarias Proyectadas para el Desarrollo Portuario del puerto de Laguna de Cuyutlán, las cuales establecen conjuntamente con el Plano Maestro de Destinos, Usos y Formas de Operación del Puerto de Laguna de Cuyutlan, los Destinos, Usos y Formas de Operación, que están adjudicadas y/o ya en operación, o proyectadas para instalaciones relacionadas con las vocaciones energética o comercial del Puerto, así como las destinadas para reserva portuaria.

Zonas portuarias asignadas del Puerto Laguna de Cuyutlán.

Clave de zonificación			Destino	Superficie asignada (m²)		Titular de la asignación
Número consecutivo	Uso	Modo de operación		Agua	Tierra	
1	Pa	E	Terminal de Gas Natural Licuado.	6,244.7625	2,066.7386	KMS de GNL / ASIPONA Manzanillo
2	Pa	E	Terminal para el movimiento de Fluidos Energéticos.	90,000.00	-	Logística de Fluidos y Graneles
3	Pa	E	Terminal de Manejo de Fluidos Petrolíferos y Aceites Minerales y Vegetales para uso Industrial.	52,011.27	-	PORTER FG MÉXICO

Uso. - Pu: público; Pa: particular. Modo de operación. - E: especializado; N: no especializado.





En las siguientes tablas se describen las áreas del recinto portuario y áreas de agua concesionadas, que están proyectadas en este PMDP para ser desarrolladas con nuevos proyectos, para su uso, aprovechamiento y explotación, con su correspondiente justificación técnica.

Zona Portuaria proyectada para el Desarrollo Portuario del Puerto Laguna de Cuyutlán

Clave de zonificación			Destino	Superficie asignada (m ²)		Titular de la asignación
Número consecutivo	Uso	Modo de operación		Agua	Tierra	
4	Pu	E	Terminal Especializada de Contenedores		950,000	SSA México, S.A. de C.V.

Justificación técnica

El puerto de San Pedrito en Manzanillo ha demostrado ser un nodo logístico clave a nivel nacional, particularmente en el manejo de carga contenerizada, ya que, en el año 2024, movilizó el mayor volumen a nivel nacional, con un registro de 3.9 millones de TEU's, lo que equivale a 23.58 millones de toneladas, no obstante que, la capacidad de crecimiento del puerto señalado se encuentra detenida por humedales, vialidades y el crecimiento de la ciudad de Manzanillo.

Toda vez que el puerto de San Pedrito se encuentra construido dentro de las limitaciones de la Ciudad de Manzanillo, resulta prácticamente imposible proveer al puerto de infraestructura adecuada para su funcionamiento óptimo, simple y sencillamente porque dentro del puerto no hay espacios para ampliar las vialidades internas ni las áreas de revisión aduanera, así mismo, las vialidades externas, pues se encuentran ubicadas en las inmediaciones de la Ciudad de Manzanillo en donde actualmente existen viviendas y comercios.

La falta de espacios para proveer de infraestructura adecuada a dicho puerto, genera costos adicionales, no necesariamente sólo a la carga, si no al entorno, con externalidades negativas, congestiónamiento en la vialidades aledañas al puerto, saturación de los patios internos y externos al puerto, y en la operación de la aduana, la cual, cuenta con niveles tan altos de saturación que se ve reflejado en el aumento de costos de las cargas por espera en sus despacho y congestión en recintos fiscalizados, particularmente porque el citado Puerto se encuentra limitado físicamente, lo que también se refleja en repercusiones negativas en la circulación urbana, incrementando la espera y el atraso del autotransporte pesado en las calles de la ciudad; cabe señalar, que si bien la Aduana ha incrementado su productividad, está ya se encuentra al límite de su capacidad de atención.

Por otro lado, la industria naviera, dada la competencia en precios de flete, requiere economías de escala, recurre a barcos más grandes, con esloras, mangas y calados de altas dimensiones, lo que se ve reflejado en instalaciones portuarias de grandes dimensiones en canales, muelles y patios, que estén a la par para mantener la productividad y la competitividad de las instalaciones portuarias.

Dada la situación de saturación en el puerto San Pedrito, y los requerimientos de competitividad portuaria, es que, se evidenció la oportunidad de aprovechar el proyecto de un puerto de mayores dimensiones, especificaciones, productividad y eficiencia dentro de la Laguna de Cuyutlán, para con ello posibilitar la atención de la demanda actual, reubicando la Terminal Especializada de Contenedores I (TEC I) al Puerto Laguna de Cuyutlán, favoreciendo con ello el interés público, al descongestionar el puerto de San Pedrito, su aduana, vialidades y accesos, en beneficio del puerto y su entorno. Dado que se trabajará en generar un reordenamiento con las instalaciones y áreas liberadas que, en igual medida, aportarán a San Pedrito capacidad portuaria para otras cargas, que actualmente se encuentran limitadas para aumentar igualmente su capacidad, manteniendo y/o aumentando de ser posible su eficiencia, lo que permitirá: descongestionar la aduana en su sección sur de Manzanillo, mantener la continuidad de las operaciones portuarias, descongestionar las vialidades externas del puerto San Pedrito, y aumentar la capacidad instalada total del Sistema Manzanillo-San Pedrito-Laguna de Cuyutlán.

La reubicación de la Terminal Especializada de Contenedores I (TEC I), desahogará el congestionamiento actual de vialidades internas del puerto de San Pedrito en Manzanillo y de la Ciudad de Manzanillo, pues dejarán de movilizarse por dicho puerto 1,800,000 TEUs, y en consecuencia, se reducirá considerablemente el flujo de 1,800 tractocamiones diarios, pues dicho transporte ya no circulará por la Ciudad de Manzanillo, dado que el Puerto Laguna de Cuyutlán se encuentra a 34 kilómetros de distancia del puerto de San Pedrito en Manzanillo. Además, se reducirá la emisión de CO₂, en





aproximadamente 1,800 kilogramos de CO₂ diarios, pues se estima que un camión típico emite alrededor de 3 kilogramos de CO₂ por cada litro de diésel quemado, lo que se traduce en aproximadamente 10 kilogramos de CO₂ por cada 100 kilómetros recorridos.

Además, la reubicación de la TEC-I, permitirá a la Administración Portuaria disponer en el puerto de San Pedrito en Manzanillo de 1,350 metros lineales de muelle 38,770.17 m² de superficie de agua y 320,471.87 m² de superficie de tierra que podrán utilizarse para agilizar la operación de **cargas comerciales**, y operar segmentos de cargas nuevas.

Adicionalmente, es importante mencionar que, además de los beneficios públicos antes señalados, con las dimensiones que la TEC I requiere para mantener su viabilidad financiera y mantener su competitividad, incrementará los ingresos de la Administración Portuaria por uso y aprovechamiento del área, además de incrementar los pagos por unidades movilizadas de carga, previendo se mantenga la continuidad de las operaciones y el incremento en los niveles de eficiencia de la Terminal. Lo que para nada interfiere con la libre participación y competencia de otras terminales similares que se tienen previstas.

Todo lo señalado, está orientado a que se garantice la operación óptima y el desarrollo de infraestructura competitiva con los mercados internacionales y acorde en dimensiones y equipamiento a la demanda de los servicios portuarios requeridos por las navieras internacionales que, exigen mejores condiciones en su arribo y tiempos de despacho del puerto, y que a mediano plazo, permitirá a la Administración Portuaria fomentar en San Pedrito el Cabotaje y el Transporte Marítimo de Corta Distancia (TMCD), conectando de manera eficiente con el Corredor Interoceánico del Istmo de Tehuantepec (CIIT).

La inminente falta de capacidad para seguir operando eficientemente carga contenerizada que se verá alcanzada en el corto plazo, y el congestionamiento de instalaciones y vialidades derivado del número creciente de contenedores que se operan por el puerto de San Pedrito en Manzanillo, son causas suficientes de interés público para reorganizar el Puerto de San Pedrito-Manzanillo, y dicha reorganización debe ser inmediata, pues si no se actúa de esa manera, el puerto de San Pedrito en Manzanillo dejará de ser eficiente en el movimiento de carga contenerizada.

De todo lo anterior, y considerando el interés público que genera la reubicación de la TEC I del puerto de San Pedrito a la presente zona del puerto Laguna de Cuyutlán, es que se establece para esta Zona del puerto, mantener: el destino de la TEC I, para así, desarrollar y operar una Terminal de contenedores, de Uso Público, para mantener la provisión del servicio a todo aquel que lo solicite, con un modo de operación Especializado, para incrementar los niveles de competitividad requeridos por los usuarios del puerto.

No se omite mencionar que las áreas que serán liberadas con motivo de la reubicación de la TEC, actualmente operada por SSA México en el puerto de Manzanillo, podrán destinarse al fortalecimiento operativo de las cargas ya existentes excepto contenerizada, cuya preferencia para su otorgamiento se dará a los cesionarios actuales con derecho a ampliación y colindantes al área en comento dentro del mismo recinto portuario, siempre que el tipo de carga que éstas manejen sea compatible con el uso de suelo y vocación logística, que se determine para dichas áreas. Lo anterior estará sujeto, en todo momento, a los resultados de los estudios de mercado, a efecto de garantizar una asignación eficiente, ordenada y sustentada en la demanda real de servicios portuarios, privilegiando el interés público, la optimización de la infraestructura existente y el desarrollo equilibrado del sistema portuario, en apego a los principios de competencia económica y a lo dispuesto en la Ley de Puertos y su Reglamento.

Uso. – Pu: público; Pa: particular. Modo de operación. – E: especializado; N: no especializado





Zona Portuaria proyectada para el Desarrollo Portuario del Puerto Laguna de Cuyutlán

Clave de zonificación			Destino	Superficie asignada (m ²)	
Número consecutivo	Uso	Modo de operación		Agua	Tierra
5	Pu	E	Terminal Especializada de Contenedores II		821,292.00
6	Pu	E	Terminal Especializada de Contenedores III		631,216.00
7	Pu	E	Terminal Especializada de Contenedores IV		1,013,220.00

Justificación técnica

Derivado del crecimiento de la demanda de servicios portuarios que se prevé con la entrada en vigor de la reforma energética es necesario que la Administración del Sistema Portuario Nacional Manzanillo considere la posibilidad de construir y operar terminales para tal efecto; en tal sentido, resulta conveniente que ya que no se cuenta con la disponibilidad de espacio en el actual puerto de Manzanillo-San Pedrito, las terminales especializadas en este rubro se establezcan en el área concesionada en el puerto Laguna de Cuyutlán, dicha concesión cuenta con los espacios suficientes para el eficiente funcionamiento de dichas terminales.

En este sentido, y tomando en cuenta dichas consideraciones en el puerto, se prevé que los servicios se provean en instalaciones, que sean de uso público, garantizando con ello la provisión a todos los solicitantes, de un servicio eficiente, a todos los exportadores, importadores y demás operadores de dicha carga que lo soliciten, haciendo accesible a los usuarios los beneficios de que el puerto cuente con una eficiente conectividad.

Asimismo, el desarrollo de instalaciones será para que operen de forma especializada, ya que los requerimientos para este tipo de cargas son muy específicos, con lo anterior los interesados deberán realizar las inversiones necesarias para garantizar altos rendimientos necesarios para la atención de las cargas, lo que permitiría incrementar la ocupación y competitividad del puerto, así como reducir los costos logísticos para los usuarios.

Para un crecimiento ordenado en el movimiento de la carga contenerizada, y tomando en consideración el escenario base de crecimiento de ese tipo de carga establecido en el presente documento, La Segunda Terminal Especializada de Contenedores (TEC II) deberá iniciar operación cuando la capacidad instalada total del Sistema Manzanillo- San Pedrito- Laguna de Cuyutlán se encuentre al 60% de su capacidad o cuando el estudio de mercado lo determine mismo que se realizará dentro de la vigencia del PMDP, en un plazo de hasta 5 años

Para las Terminales Subsecuente se considera la realización del concurso cuando la capacidad instalada total del Sistema Manzanillo-San Pedrito-Laguna de Cuyutlán se encuentre al 70% de su capacidad o cuando el estudio de mercado lo determine, mismo que se realizará cada 5 años.

Uso. – Pu: público; Pa: particular. Modo de operación. – E: especializado; N: no especializado



[Firma manuscrita]



Zona Portuaria proyectada para el Desarrollo Portuario del Puerto Laguna de Cuyutlán

Clave de zonificación			Destino	Superficie asignada (m²)	
Número consecutivo	Uso	Modo de operación		Agua	Tierra
8	Pu	E	Terminal de Usos Múltiples		149,983.00

Justificación técnica

El Puerto de Manzanillo, en San Pedrito, ha experimentado en los últimos años un crecimiento sostenido en el movimiento de carga contenerizada, graneles, carga general suelta y carga de proyecto, así mismo, se ha consolidado como el principal puerto del país en volumen de carga contenerizada. Sin embargo, la configuración física actual del Puerto Manzanillo, al encontrarse altamente integrado a la Ciudad de Manzanillo, limita de manera significativa la posibilidad de expansión de áreas de respaldo, patios de almacenamiento y vialidades internas, lo que restringe la diversificación y crecimiento ordenado de otros segmentos de carga distintos al contenedor.

La dinámica del comercio internacional y la creciente especialización industrial en los sectores energético, automotriz y de infraestructura, demandan instalaciones portuarias capaces de atender los segmentos de Carga general, sobredimensionada, carga de proyecto y graneles (minerales y agrícolas) bajo esquemas operativos eficientes y competitivos. La concentración de dichas operaciones en áreas actualmente saturadas genera áreas de oportunidad logísticas, tiempos de espera y costos adicionales tanto para los usuarios como para el entorno urbano.

En este contexto, la disponibilidad de superficies estratégicas dentro del Puerto Laguna de Cuyutlán, incorporadas mediante el Quinto Addendum al Título de Concesión, permite planear y desarrollar una Terminal de Usos Múltiples con características técnicas adecuadas para la atención de distintos tipos de carga, con amplias áreas de respaldo, profundidades compatibles con buques de carga general moderna y conectividad ferroviaria y carretera proyectada bajo una visión integral de desarrollo multimodal en desarrollo y al Cabotaje en México con la integración del Corredor Interoceánico del Istmo de Tehuantepec.

Asimismo, la Terminal contribuirá a incrementar la competitividad del puerto en el Pacífico mexicano, mejorar tiempos de atención, reducir costos logísticos unitarios y fomentar la integración de cadenas productivas nacionales, en alineación con el Objetivo Estratégico 1 del presente PMDP, relativo a incrementar la eficiencia, capacidad y conectividad portuaria mediante la modernización y expansión de infraestructura

Lo anterior, en términos de la demanda de servicios, requiere se atienda a todos los solicitantes de servicios, ya que la demanda esta pulverizada en distintos y múltiples usuarios del puerto, tanto en los generadores de la carga como en las líneas navieras, por ello se prevé que el uso sea público. Y de igual manera considerando que el puerto debe atender las cargas de manera eficaz, eficiente y competitiva es que se prevé que el modo de operación para la terminal sea Especializado, considerando que deberá operar con los mayores rendimientos a fin de movilizar la carga lo más rápido posible, disminuyendo la estadía de los buques en puerto, disminuyendo con ellos el costo para los usuarios finales.

Uso. – Pu: público; Pa: particular. Modo de operación. – E: especializado; N: no especializado



[Firma manuscrita]



Zona Portuaria proyectada para el Desarrollo Portuario del Puerto Laguna de Cuyutlán

Clave de zonificación			Destino	Superficie asignada (m ²)	
Número consecutivo	Uso	Modo de operación		Agua	Tierra
9	Pu	E	Zona de Remoladores y Servicios		4,630.00

Justificación técnica

El crecimiento sostenido del Puerto de Manzanillo y la proyección de desarrollo del Puerto Laguna de Cuyutlán implican un incremento sustancial en el arribo de embarcaciones de mayores dimensiones. Esta evolución de la industria naviera exige infraestructura y servicios de apoyo a la navegación acordes con estándares internacionales de seguridad y eficiencia.

Las maniobras de atraque y desatraque de buques de gran calado requieren mayor potencia de remolque, disponibilidad permanente de flota auxiliar, coordinación operativa y tiempos de respuesta reducidos. La ausencia de una zona estratégicamente planificada para la operación y resguardo de remolcadores y embarcaciones de servicio puede generar riesgos operativos, demoras en maniobras y afectaciones a la productividad general del puerto.

La creación de una Zona de Remolcadores y Servicios Portuarios dentro del Puerto Laguna de Cuyutlán permitirá concentrar infraestructura de apoyo a la navegación, incluyendo muelles marginales especializados, áreas de mantenimiento, abastecimiento y coordinación operativa, asegurando la continuidad de las operaciones 24/7 bajo estándares de seguridad marítima y protección portuaria.

Esta zona responde al desarrollo del Puerto Laguna Cuyutlán, que permite fortalecer la seguridad de la navegación, minimizar riesgos de incidentes, garantizar la protección de la vida humana en el mar y asegurar la integridad de la infraestructura estratégica del puerto. Asimismo, se alinea con las atribuciones de la Secretaría de Marina como Autoridad Marítima Nacional y coordinadora del Sistema Portuario Nacional.

La consolidación de esta infraestructura permitirá reducir tiempos de maniobra, mejorar indicadores de productividad, facilitar la operación de megabuques y asegurar que el desarrollo del Puerto Laguna de Cuyutlán se realice bajo condiciones óptimas de control y eficiencia operativa.

Uso. – Pu: público; Pa: particular. Modo de operación. – E: especializado; N: no especializado

Zona Portuaria proyectada para el Desarrollo Portuario del Puerto Laguna de Cuyutlán

Clave de zonificación			Destino	Superficie asignada (m ²)	
Número consecutivo	Uso	Modo de operación		Agua	Tierra
10	Pu	E	Autoridad Marítima		895,962.00

Justificación técnica

La Autoridad Marítima Nacional y coordinadora del Sistema Portuario Nacional, ejerce funciones esenciales en materia de seguridad marítima, protección portuaria, control de tráfico marítimo, supervisión del cumplimiento normativo y salvaguarda de la soberanía nacional.

El crecimiento proyectado del Puerto Laguna de Cuyutlán, la ampliación de infraestructura estratégica y el incremento en el movimiento de mercancías y embarcaciones hacen indispensable la presencia institucional fortalecida de la Secretaría de Marina dentro del recinto portuario, con instalaciones adecuadas para el ejercicio de sus atribuciones en materia de seguridad y protección marítimo portuaria.

La habilitación de una zona específica destinada a instalaciones operativas de la Secretaría de Marina responde a garantizar la seguridad nacional, proteger infraestructura crítica y asegurar el cumplimiento de los estándares internacionales derivados del Código PBIP y demás disposiciones aplicables.

Esta zona permitirá una coordinación más eficiente con autoridades aduaneras, portuarias y de seguridad, reforzando la confianza de líneas navieras y usuarios internacionales en el sistema portuario mexicano.

Uso. – Pu: público; Pa: particular. Modo de operación. – E: especializado; N: no especializado





**Zona Portuaria proyectada para el Desarrollo Portuario para la Terminal de Petrolíferos en el
Puerto Laguna de Cuyutlán**

Clave de zonificación			Destino	Superficie asignada (m ²)	
Número consecutivo	Uso	Modo de operación		Agua	Tierra
11	Pa	E	Terminal de Petroleo y Derivados	30,693.56	112,127.00
Justificación técnica					
El crecimiento industrial y energético del país, así como la necesidad de fortalecer la seguridad energética nacional, demandan infraestructura portuaria especializada para el manejo, almacenamiento y distribución de petrolíferos y sus derivados bajo condiciones de seguridad industrial, eficiencia logística y sostenibilidad ambiental. La ubicación estratégica del Puerto Laguna de Cuyutlán, con amplias superficies disponibles, separación natural respecto de zonas densamente urbanizadas y condiciones náuticas favorables, representa una oportunidad idónea para el desarrollo de una Terminal especializada en el manejo de Petróleos y Derivados. La saturación progresiva de otras terminales en el Pacífico mexicano y la creciente demanda de combustibles en la región occidente-centro del país hacen necesario diversificar y ampliar la infraestructura logística energética, garantizando continuidad en el suministro, reducción de costos logísticos y mayor resiliencia del sistema energético nacional. La instalación de esta Terminal contribuirá para asegurar el abastecimiento oportuno de combustibles, fortalecer la competitividad industrial regional, impulsar el desarrollo del polo logístico-energético de Laguna de Cuyutlán y generar ingresos adicionales para la ASIPONA Manzanillo, en alineación con el Objetivo Estratégico 3 del presente PMDP relativo a la autosuficiencia financiera y diversificación de fuentes de ingresos. Asimismo, su desarrollo se realizará bajo estricto cumplimiento de la normativa ambiental, de seguridad industrial y marítima aplicable, garantizando condiciones de operación seguras y compatibles con el desarrollo sustentable del puerto.					

Áreas de agua del Puerto Laguna de Cuyutlán

Clave de zonificación			Destino	Superficie asignada (m ²)	
Número consecutivo	Uso	Modo de operación		Agua	Tierra
12	Pu	E	Dársena de Ciaboga 1	282,743.34	
13	Pu	E	Dársena de Ciaboga 2	711,435.00	
14	Pu	E	Dársena de Ciaboga 3	502,655.00	
15	Pu	E	Dársena de Ciaboga KMS	149,680.00	
16	Pu	E	Canal de Acceso	450,577.00	
17	Pu	E	Canal Interior Norte	832,619.00	
18	Pu	E	Canal Interior Sur	746,614.00	
19	Pu	E	Canal Intermedio de conexión entre dársenas 1 y 2	43,165.00	
20	Pu	E	Áreas de navegación de uso común	2,423,290.00	
21	Pu	N	Áreas de agua	3,791,621.00	
25	Pu	N	Áreas de agua de terminales	545,623.03	

Uso. – Pu: público; Pa: particular. Modo de operación. – E: especializado; N: no especializado.





Vialidades de uso común y reserva portuaria del Puerto de Laguna de Cuyutlán

Clave de zonificación			Destino	Superficie asignada (m ²)	
Número consecutivo	Uso	Modo de operación		Agua	Tierra
22	Pu	E	Vialidades de uso común	-	468,555.00
23	Pu	E	Vías ferreas	-	485,019.00
24	Pu	N	Torres de transmisión de CFE	1,018,125.00	-
26	Pu	E	Area para autoridades y servicios del puerto	-	2,749,939.00
27			Reserva	-	1,942,966.00

Uso. – Pu: público; Pa: particular. Modo de operación. – E: especializado; N: no especializado



Handwritten signature



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.

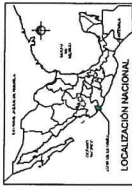
**Servicios portuarios y áreas para la prestación de dichos servicios
en el Puerto de Manzanillo, San Pedrito y Laguna de Cuyutlán**

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 y Concesión del Puerto Laguna de Cuyutlán
	Remolque	A definir por la autoridad	
	Amarre de cabos	Libre entrada	
	Lanchaje		
Servicios generales a las embarcaciones	Avituallamiento	Libre entrada	
	Agua potable		
	Combustible y Lubricantes		
	Comunicación telefónica, facsímil, telex, o cualquier medio de comunicación de voz y datos		
	Electrónicos, ópticos o de cualquier tecnología		
	Energía eléctrica al barco y áreas de maniobras de las mercancías que cargue o descargue		
	Recolección de basura o desechos		
	Eliminación de aguas residuales		
	La Lavandería		
	Las reparaciones a Flote y		
Servicio portuario de maniobras.		A definir por la autoridad	

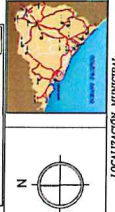
Fuente: Elaboración propia.

En los siguientes Planos Maestros de destinos, usos y modos de operación se identifican cada una de las distintas zonas portuarias determinadas.





LOCALIZACIÓN NACIONAL

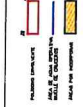


LOCALIZACIÓN ESTATAL



LOCALIZACIÓN PORTUARIA

SEMPRELOGIA



ESTADOS UNIDOS MEXICANOS

SECRETARÍA DE MARINA

UNIDAD DE PUERTOS

Y MARINA MERCANTE

DIRECCIÓN GENERAL DE PUERTOS

MANIZALLO

PUERTO DE MANIZALLO

PUERTO DE MANIZALLO

PUERTO DE MANIZALLO

PUERTO DE MANIZALLO

PUERTO DE MANIZALLO

PUERTO DE MANIZALLO

PUERTO DE MANIZALLO

PUERTO DE MANIZALLO

PUERTO DE MANIZALLO

PUERTO DE MANIZALLO

PUERTO DE MANIZALLO

PUERTO DE MANIZALLO

PUERTO DE MANIZALLO

PUERTO DE MANIZALLO

PUERTO DE MANIZALLO

PUERTO DE MANIZALLO

PUERTO DE MANIZALLO

PUERTO DE MANIZALLO

PUERTO DE MANIZALLO

PUERTO DE MANIZALLO

PUERTO DE MANIZALLO

PUERTO DE MANIZALLO

PUERTO DE MANIZALLO

PUERTO DE MANIZALLO

PUERTO DE MANIZALLO

PUERTO DE MANIZALLO

PUERTO DE MANIZALLO

PUERTO DE MANIZALLO

PUERTO DE MANIZALLO

PUERTO DE MANIZALLO

PUERTO DE MANIZALLO

PUERTO DE MANIZALLO

PUERTO DE MANIZALLO

PUERTO DE MANIZALLO

PUERTO DE MANIZALLO

PUERTO DE MANIZALLO

PUERTO DE MANIZALLO

PUERTO DE MANIZALLO

PUERTO DE MANIZALLO

PUERTO DE MANIZALLO

PUERTO DE MANIZALLO

PUERTO DE MANIZALLO

PUERTO DE MANIZALLO

PUERTO DE MANIZALLO

PUERTO DE MANIZALLO

PUERTO DE MANIZALLO

PUERTO DE MANIZALLO

PUERTO DE MANIZALLO

PUERTO DE MANIZALLO

PUERTO DE MANIZALLO

PUERTO DE MANIZALLO

