

**Programa Institucional
de la Administración del Sistema
Portuario Nacional Mazatlán, S.A.
de C.V.**

2025 – 2030





Marina
Secretaría de Marina



Programa Institucional ASIPONA Mazatlán 2025 - 2030

Índice

Señalamiento del origen de los recursos del Programa	3
Siglas y acrónimos.....	5
Fundamento normativo.....	6
Diagnóstico de la situación actual y visión de largo plazo	9
Análisis de la conectividad del puerto.....	9
Retos para el desarrollo del puerto.....	41
Estrategia para el desarrollo portuario del Puerto de Mazatlán	51
Visión y misión del Puerto del Puerto de Mazatlán	51
Objetivos	52
6.1 Relevancia del objetivo 1: Transformar al Puerto de Mazatlán en un productivo nodo portuario, con procesos y tecnologías de vanguardia	52
6.7 Vinculación de los objetivos del Programa Sectorial de Marina 2025-2030	55
Estrategias y líneas de acción	55
Objetivo. Transformar al Puerto de Mazatlán en un nodo portuario y logístico altamente productivo, con procesos y tecnologías avanzadas.....	56
Estrategia 1.1 Modernizar y ampliar la infraestructura portuaria.	56
Estrategia 1.2 Fortalecer la competitividad portuaria.	57
Estrategia 1.3 Impulsar la planeación y el desarrollo sostenible e integral de los ámbitos portuario-urbano-regional.	57
Indicadores y metas	57
Lista de dependencias y entidades participantes en el Programa	64



Marina
Secretaría de Marina



Programa Institucional ASIPONA Mazatlán 2025 - 2030

Señalamiento del origen de los recursos del Programa

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

Análisis financiero para la inversión en infraestructura y equipamiento portuarios

La política del Sector Marina promueve que la inversión en infraestructura aumente con la realización de proyectos de inversión pública con recursos propios.

Con el objeto de revisar la factibilidad financiera de ASIPONA Mazatlán, se realizó un análisis histórico de los ingresos y egresos, en el que se observa que esta empresa pública generó un flujo de efectivo de ingresos propios por \$702.0 millones de pesos, durante el periodo 2019-2024. Estos ingresos se destinaron a inversión en nueva infraestructura portuaria. Durante el periodo 2019-2024, la ASIPONA Mazatlán realizó inversiones en infraestructura portuaria por un total de 552.0 millones de pesos.

Al realizar las proyecciones de resultados de ASIPONA Mazatlán, se estima que, durante el periodo 2025-2030, la empresa generará recursos propios de operación, para un total de 2,672 millones de pesos durante este Programa, los cuales podrían ser destinados para financiar el mantenimiento mayor y la construcción de infraestructura portuaria de uso común, definida en las metas de inversión previstas en las metas. Se considera que los recursos que genera ASIPONA Mazatlán tendrán un crecimiento estable durante el horizonte de planeación, ya que deriva de las tarifas cobradas por el uso de infraestructura portuaria a las embarcaciones y de las contraprestaciones que recibe por los contratos de cesión parcial de derechos, de uso de espacio, de prestación de servicios portuarios y conexos.



Marina
Secretaría de Marina



Programa Institucional ASIPONA Mazatlán 2025 - 2030

Proyección de ingresos en ASIPONA
(millones de pesos)

CONCEPTO	2025	2026	2027	2028	2029	2030
INGRESOS TOTALES	395	414	434	454	476	499

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

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



Marina
Secretaría de Marina



Programa Institucional ASIPONA Mazatlán 2025 - 2030

Siglas y acrónimos

ASIPONA: Administración del Sistema Portuario Nacional Mazatlán, S.A. de C.V.

PMDP: Programa Maestro de Desarrollo Portuario 2025-2030

PND: Programa Nacional de Desarrollo

POA: Programa Operativo Anual

PSM: Programa Sectorial de Marina

SEMAR: Secretaría de Marina

SHCP: Secretaría de Hacienda y Crédito Público

SPN: Sistema Portuario Nacional

UNCTAD: Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo



Marina
Secretaría de Marina



Programa Institucional ASIPONA Mazatlán 2025 - 2030

Fundamento normativo

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

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

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

Como establece el Título de Concesión otorgado por el Gobierno Federal el 26 de julio de 1994, y su primer y segundo addendum de fechas 18 de junio de 1999 y 3 de octubre de 2023, todos publicados en el Diario Oficial de la Federación en fechas 14 de noviembre de 1994, 16 de julio de 1999 y el 19 de octubre de 2023 respectivamente, el concesionario del Puerto de Mazatlán es la empresa de la Administración Pública Federal, denominada Administración del Sistema Portuario Nacional Mazatlán S.A. de C.V. (ASIPONA), la cual, en su calidad de concesionario, debe planear, programar y ejecutar las acciones necesarias para la promoción, operación y desarrollo del puerto; lograr su mayor eficiencia,



Marina
Secretaría de Marina



Programa Institucional ASIPONA Mazatlán 2025 - 2030

competitividad y crecimiento; así como elaborar un Programa Institucional y someterlo a autorización de la Secretaría de Marina.

De acuerdo con lo establecido en la Ley de Puertos y su Reglamento, la prospectiva adoptada en este programa corresponde a una visión de 20 años, como horizonte de planeación para la definición de objetivos, estrategias, líneas de acción y metas de desarrollo, con periodos de revisión cada cinco años.

El puerto se localiza en el litoral mexicano del Océano Pacífico, al sur del estado de Sinaloa. La demarcación territorial está sustentada en el Título de Concesión y sus dos addendums; en el Decreto Presidencial publicado en el Diario Oficial de la Federación el día 10 de agosto de 1973 mediante el cual se determinó el recinto portuario de Mazatlán; el Decreto Presidencial por el que se determinan los puertos que tienen el carácter de habilitados, publicado en el Diario Oficial de la Federación el 31 de mayo de 1974; el Decreto Presidencial publicado en el Diario Oficial de la Federación el día 10 de diciembre de 1991 mediante el cual se amplió el recinto portuario del puerto de Mazatlán, Estado de Sinaloa con una superficie de 230,743.5816 m², quedando incorporadas las instalaciones y obras construidas por el Gobierno Federal en las áreas del dominio público de la Federación; el Decreto Presidencial publicado en el Diario Oficial de la Federación el día 14 de octubre de 1994, a través del que se amplió el recinto portuario del Puerto de Mazatlán, en el Estado de Sinaloa, con una superficie de 4,960,010.00 m²; así como en el Acuerdo por el que se modifica la delimitación y determinación del recinto portuario del Puerto de Mazatlán, ubicado en el Estado de Sinaloa, publicado en el Diario Oficial de la Federación el 27 de julio de 2023.

Queda constituido con una Poligonal envolvente de 10,432,445.9627 m², que comprende 9,023,787.6481 m² de área de agua y 1,408,658.31465 m² de área de tierra, más un polígono de tierra no colindante, con viviendas de 3,541.4363 m², al que se le excluyen 22,006.7099 m², de la Marina Armada de México, desglosados como sigue: 8,354.0016 m² de tierra y 13,652.7083 m² de agua, resultando un total del recinto portuario de 10,413,980.6891 m², de los cuales 1,403,845.7493 m² corresponden a área de tierra y 9,010,134.9398 m² de área de agua, en el Puerto de Mazatlán, Estado de Sinaloa.



Marina
Secretaría de Marina



Programa Institucional ASIPONA Mazatlán 2025 - 2030

Para elevar los niveles de bienestar de los mexicanos, en condiciones de igualdad, justicia y libertad, México requiere una profunda transformación en lo económico, lo político y lo social por lo que el Plan Nacional de Desarrollo 2025-2030 establece las estrategias y acciones orientadas a ello.

Con objeto de contribuir al logro de los objetivos de elevar el bienestar y la calidad de vida de la población y apoyar el crecimiento de la región económica que atiende el Puerto de Mazatlán una vez publicado el Plan Nacional de Desarrollo 2025-2030 (PND), en el Diario Oficial de la Federación, en cumplimiento a lo dispuesto en la Ley de Planeación, dieron inicio los trabajos para la elaboración de los programas derivados del mismo.

En este marco, el Programa Institucional de la Administración del Sistema Portuario Nacional Mazatlán 2025-2030, se formula para dar cumplimiento a lo establecido en la Ley de Planeación, atendiendo a las previsiones contenidas en el Programa Sectorial, en su labor de instrumento rector en el mediano plazo del sector Marina.

El Programa Institucional establece la planeación estratégica para que el puerto produzca una oferta eficiente y confiable de infraestructura y servicios portuarios, con visión de largo plazo y su importancia radica en establecer los objetivos, estrategias y acciones que garanticen una oferta eficiente y confiable de infraestructura y servicios portuarios, que faciliten el traslado de pasajeros y bienes en el territorio nacional y entre éste y el resto del mundo, favorezca la coordinación de la comunidad portuaria para el desarrollo del puerto, el incremento de la productividad, de sus operaciones y de la inversión, conforme a lo dispuesto en la Ley de Puertos y su Reglamento.

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

En cumplimiento con lo establecido en la Ley de Planeación, en el marco del Sistema Nacional de Planeación Democrática, la formulación del Programa Institucional de la



Marina
Secretaría de Marina



Programa Institucional ASIPONA Mazatlán 2025 - 2030

ASIPONA Mazatlán 2025 – 2030 correspondió a esta entidad; siendo también la responsable de coordinar su publicación, ejecución y seguimiento.

Diagnóstico de la situación actual y visión de largo plazo

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

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

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

Análisis de la conectividad del puerto

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

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



Marina
Secretaría de Marina



Programa Institucional ASIPONA Mazatlán 2025 - 2030

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

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

- Salina Cruz-Mazatlán: movimientos de combustibles petrolíferos, con embarcaciones de Pemex para abastecer los centros poblacionales del estado de Sinaloa y a la termoeléctrica ubicada a 6 km del Puerto de Mazatlán.
- Mazatlán-La Paz: movilización de carga rodada y de pasajeros a través de transbordadores, con dos líneas de servicio regular que ofrecen servicios diarios para el traslado de carga; una de ellas brinda también el servicio de transporte de pasajeros cada tercer día. El Puerto de Mazatlán se complementa con los de Topolobampo y Guaymas, para satisfacer la demanda de transporte de carga en general, así como de pasajeros y de flujos turísticos, provenientes de los estados del norte y otras regiones de México.
- Para el transporte de pasajeros, el buque de transbordador Cabo Star de Baja Ferries tiene capacidad de 399 pasajeros, mientras que el buque transbordador San Jorge de TMC tiene capacidad de 75 pasajeros, ya que este último es solo carguero y lleva a los operadores de las unidades.
- Ensenada-Mazatlán: movilización de chatarra de acero, mediante ruta regular, con conectividad intermodal vía ferrocarril a la ciudad de Celaya, en Guanajuato.
- Guerrero Negro-Mazatlán: transporte de sal de mar, en una ruta regular de barcazas.

El abasto de combustibles petroleros en la región sur de Sinaloa se complementa con importaciones provenientes de Estados Unidos y de China, con la operación de 65 líneas navieras. En la línea de negocios de cruceros, el Puerto de Mazatlán forma parte de la ruta de la Riviera Mexicana, la cual tiene como base los puertos de Los Ángeles y de Long Beach, en California, Estados Unidos, y como puertos de destino a Los Cabos, Puerto Vallarta y



Marina
Secretaría de Marina



Programa Institucional ASIPONA Mazatlán 2025 - 2030

Mazatlán. De las diez líneas navieras que escalan en el puerto, seis operan en la ruta de la Riviera Mexicana, y ofrecen itinerarios de 7 días.

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

El turismo de cabotaje incluye el movimiento de embarcaciones tipo catamarán, para uso colectivo, y lanchas, de uso particular, que transportan turistas en recorridos marítimos de corta distancia que parten del Puerto de Mazatlán hacia diferentes zonas marítimas o terrestres aledañas al puerto, de interés turístico, recreativo o deportivo. En el año 2024, en el puerto operaron 450 embarcaciones que prestaron estos servicios.

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

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

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



Marina
Secretaría de Marina



Programa Institucional ASIPONA Mazatlán 2025 - 2030

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

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

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

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



Marina
Secretaría de Marina



Programa Institucional ASIPONA Mazatlán 2025 - 2030

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

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

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

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



Programa Institucional ASIPONA Mazatlán 2025 - 2030

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



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

Análisis del mercado relevante

De acuerdo con el análisis de mercado realizado por la ASIPONA Mazatlán, el mercado local del Puerto de Mazatlán está conformado principalmente por las industrias agropecuaria, eléctrica, manufacturera y pesquera del estado de Sinaloa. La carga generada por estas



Marina
Secretaría de Marina



Programa Institucional ASIPONA Mazatlán 2025 - 2030

industrias representó el 25.79% de las mercancías movilizadas en el puerto durante el año 2024. Cabe mencionar que está por concluirse el gasoducto Nogales-Mazatlán, que dará un impulso a la industrialización de Sinaloa, lo cual permitirá la diversificación productiva de la región, con impactos positivos para el desarrollo de proyectos industriales en áreas cercanas al puerto y un mayor crecimiento en el movimiento de carga.

También en su mercado local, el Puerto de Mazatlán tiene un papel destacado en el turismo de cruceros y en el náutico. En el año 2024, por el Puerto de Mazatlán arribaron 470 mil pasajeros. La derrama económica que genera el turismo de cruceros es muy importante para la economía de Mazatlán y de áreas aledañas.

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

El Puerto de Mazatlán ha ido recuperando los niveles de recepción de cruceros registrados al final de la década pasada. A partir del año 2015 la cantidad de pasajeros se ha incrementado hasta alcanzar un total de 470 mil cruceristas en el año 2024, lo cual lo ubica como el cuarto destino en importancia en el litoral mexicano del Océano Pacífico.

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



Marina
Secretaría de Marina



Programa Institucional ASIPONA Mazatlán 2025 - 2030

En turismo de cabotaje, también en su mercado local, el Puerto de Mazatlán atiende embarcaciones menores que prestan servicios turísticos, recreativos y deportivos. Se calcula que al año 2024 se atienden a cerca de 200 mil personas, entre cruceristas y otros turistas extranjeros y nacionales. De acuerdo con datos de la Asociación de Cruceros de Florida y del Caribe (FCCA por sus siglas en inglés), el 66% de los cruceristas que arriban al puerto realizan la compra de una excursión.

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

Otra importante actividad portuaria en el mercado local es el servicio de transporte de pasajeros por motivos laborales, educativos, culturales o de esparcimiento, de la Isla de la Piedra a la ciudad de Mazatlán y viceversa, el cual se proporciona cotidianamente en los servicios denominados pasos de lancha. Se estima que se realizan anualmente alrededor de 900 mil viajes/persona.

En el mercado local se desarrolla también una importante actividad pesquera, la cual tiene su base en el Puerto de Mazatlán. El estado de Sinaloa ocupa el segundo lugar en el volumen de pesca en el país y el primer lugar por el valor de sus productos. El puerto alberga a una de las principales flotas pesqueras de México, con embarcaciones que operan frente a las costas de Sinaloa, en donde se pesca principalmente camarón y atún, productos de alto valor comercial que se industrializan para su exportación en las empacadoras colindantes con el puerto. Durante 2024, se ha registrado el desembarque de poco más de 127 mil toneladas al año y se prevé que esta actividad continuará incrementándose en los próximos años.

En el mercado local del puerto, la industria naval con actividades de construcción, mantenimiento y reparación de barcos, tiene como mercado las embarcaciones camaroneras y atuneras, así como las de carga comercial y de servicios que operan en México o en el exterior, tales como buques de carga, remolcadores, embarcaciones recreativas y de pesca turística. Se estima que de la flota de 360 barcos que se dedican a la



Marina
Secretaría de Marina



Programa Institucional ASIPONA Mazatlán 2025 - 2030

pesca de camarón, el 70% de las mismas tienen más de 40 años de antigüedad, lo que implica un mercado potencial.

El mercado relevante de cabotaje representa el 53.5% de la carga total del Puerto de Mazatlán y abarca:

- Traslados de combustibles petroleros provenientes de la refinería cercana al Puerto de Salina Cruz, en Oaxaca, destinados al estado de Sinaloa para el abastecimiento del parque vehicular, del transporte aéreo y las industrias eléctrica y manufacturera. Los principales productos manejados son cope, diésel y gasolinas. Durante el año 2024 arribaron 1.58 millones toneladas de petróleos y derivados, de los cuales, .72 millones toneladas fueron de importación y 0.86 millones de cabotaje. Movimientos de carga destinados al estado de Baja California Sur, sobre todo al área de Los Cabos, mediante la operación de dos líneas de servicio regular de transbordadores con carga rodante, que ofrecen servicios diarios al Puerto de La Paz. Estos movimientos son servicios fundamentales para la economía de Baja California Sur, pues por este medio se abastecen productos básicos, perecederos y diversos bienes y manufacturas. En la oferta de este servicio, el Puerto de Mazatlán se complementa con los puertos de Topolobampo y de Guaymas.
- El servicio de transbordador también transporta pasajeros entre los puertos de Mazatlán y La Paz. Se calcula que el 90.7% de las personas transportadas son viajeros y el 9.3% son conductores del autotransporte de carga. La mayor parte de los pasajeros son turistas provenientes de la Zona Metropolitana de la Ciudad de México, Guadalajara y Durango, principalmente; un segundo grupo lo forman trabajadores agrícolas originarios de Chiapas, Oaxaca y Veracruz; y, un tercer grupo se integra por trabajadores provenientes de Sinaloa y la Ciudad de México, primordialmente, que laboran en dependencias de gobierno o en establecimientos turísticos y comerciales en la península de Baja California Sur. La autopista Mazatlán-Durango ha permitido que Sinaloa y Baja California Sur representen nuevas opciones de turismo para la población de los estados del norte de México, que a través de esta vía y del transbordador pueden tener acceso a destinos como Cabo San Lucas, San Jose del Cabo, La Paz y Pichilingüe.
- Movimientos de chatarra proveniente del Puerto de Ensenada, en Baja California, que se destina a la producción de varilla y lámina de acero en industrias de Celaya,



Marina
Secretaría de Marina



Programa Institucional ASIPONA Mazatlán 2025 - 2030

en Guanajuato, productos que posteriormente son exportados a países de Sudamérica.

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

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

En conjunto, este mercado representa el 7.23% de la carga total operada por el recinto portuario. Se estima que el crecimiento de este mercado será gradual, ya que para un mayor dinamismo se requeriría reducir los costos del autotransporte por carretera y construir un tramo ferroviario entre Mazatlán y Durango.

El Puerto de Mazatlán es plataforma portuaria oeste del Corredor Económico Interoceánico del Norte, que se enlaza con el Golfo de México a través de los puertos de Matamoros, Altamira y Tampico en el estado de Tamaulipas. La conectividad con los estados que atraviesan este corredor norteño es mediante la infraestructura carretera que se encuentra en condiciones físicas adecuadas. El mercado portuario de la región occidente aporta mercancías que representan el 3.76% de la carga total del puerto. Comprende productos de los sectores agropecuario e industrial de los estados de Jalisco, Nayarit, Aguascalientes y Guanajuato. Entre las cargas manejadas destacan: el tráfico de vehículos provenientes del Japón con destino al estado de Aguascalientes; movimiento de chatarra, proveniente del Puerto de Ensenada, en Baja California, con destino a Celaya, en Guanajuato, la cual se utiliza en la fabricación de productos de acero, que posteriormente se exportan a Sudamérica; pulpa de mango proveniente del estado de Nayarit que se exporta al mercado europeo; garbanzo y aceite vegetal procedente del estado de Jalisco, que se exportan a países de Europa y Sudamérica, para el procesamiento de alimentos y bebidas. Por los volúmenes de carga que genera y sus perspectivas de crecimiento, este mercado tiene gran potencial de desarrollo.



Marina
Secretaría de Marina



Programa Institucional ASIPONA Mazatlán 2025 - 2030

El mercado relevante del Valle de México representa el 6.71% de la carga del Puerto de Mazatlán. Se exportan a Europa y Sudamérica productos como café, pulpa de mango y garbanzo, provenientes de la Ciudad de México, así como productos de acero fabricados en el Estado de México. Se importan vehículos, rollos de acero, madera, fertilizantes y diferentes bienes de consumo industrial y doméstico. Los centros de consumo y producción de este mercado mantienen un crecimiento sostenido y requieren plataformas logísticas que ofrezcan servicios integrales con altos estándares de calidad para la movilización segura y confiable de sus mercancías. Un factor favorable en este mercado es la conectividad ferroviaria y carretera existente, lo que representa una ventana de oportunidad para el crecimiento del movimiento de mercancías por el puerto.

Análisis de la demanda

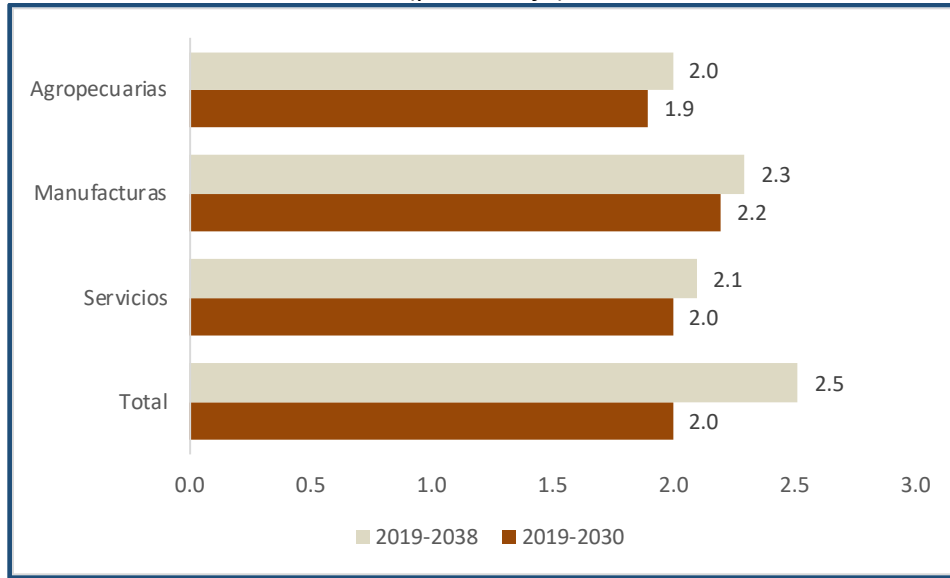
Las proyecciones de crecimiento a largo plazo de la economía mexicana son favorables, lo que previsiblemente conllevará a un incremento en los volúmenes de mercancías movilizadas en los puertos de México.

La gráfica siguiente sintetiza los datos sobre el crecimiento esperado de la economía mexicana durante los próximos años, los cuales incidirán en el escenario del desempeño futuro del Puerto de Mazatlán. Para la economía mexicana en su conjunto, se estima un crecimiento del PIB que va del 1.1 al 2.1% y del 1.4% al 2.4% para el periodo 2024 - 2030, perspectiva que puede cubrir en gran medida el periodo de vigencia del presente Programa.



Programa Institucional ASIPONA Mazatlán 2025 - 2030

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



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

Histórico del movimiento portuario por la línea de negocio del Puerto de Mazatlán, 2014-2024 (toneladas)				
Año	Carga total	General (incluye autos)	Contenerizada	Petróleo y derivados
2014	3,263,052	1,262,502	403,198	1,597,352
2015	3,475,593	1,190,475	385,363	1,899,755
2016	4,487,690	1,753,365	366,760	2,367,565
2017	4,731,332	1,955,728	467,391	2,308,213
2018	4,756,349	1,866,918	479,270	2,410,160
2019	4,125,450	1,624,068	473,509	2,027,872
2020	3,558,440	1,684,005	445,147	1,429,288
2021	3,629,320	1,928,962	423,685	1,276,673
2022	4,173,851	1,838,822	351,509	1,983,520



Programa Institucional ASIPONA Mazatlán 2025 - 2030

2023	4,451,355	2,287,382	364,343	1,799,631
2024	4,661,124	2,656,238	421,884	1,583,002

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

En las siguientes tablas se muestra el comportamiento histórico de estos dos tipos de carga.

Histórico del movimiento de vehículos del Puerto de Mazatlán, 2020-2024
(unidades/toneladas)

Año	Vehículos	Toneladas
2020	28,043	45,991
2021	12,599	20,663
2022	13,054	21,409
2023	166,304	272,741
2024	164,680	220,557

Histórico del movimiento de carga general en transbordadores del Puerto de Mazatlán,
2020-2024
(toneladas)

Año	La Paz- Mazatlán	Mazatlán- La Paz	Total
2020	409,961	669,937	1,079,898
2021	508,983	825,760	1,334,742
2022	432,628	737,772	1,170,400
2023	508,005	936,933	1,444,937
2024	571,251	1,006,579	1,577,830



Programa Institucional ASIPONA Mazatlán 2025 - 2030

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

Histórico del movimiento de carga de atún del Puerto de Mazatlán, 2020-2024
(toneladas)

Año	Toneladas
2020	111,823
2021	140,419
2022	37,230
2023	119,926
2024	127,290

El Puerto de Mazatlán atiende pasajeros de crucero y de transbordador. El segmento de cruceros registra una notable recuperación de niveles alcanzados en años anteriores, con tasas de crecimiento medio anual de 61% en los últimos cinco años. Cabe señalar que además de los cruceristas se transporta la tripulación del buque, la cual representa un 32% adicional, por lo que la demanda de servicios es mayor en esa proporción.

El movimiento de pasajeros en transbordador tuvo un crecimiento de 13% promedio anual en el periodo 2019-2024. Por este medio se movilizan tanto turistas como personas que laboran en algunas de las ciudades en el origen o destino del transbordador. La siguiente tabla muestra el movimiento histórico de pasajeros en ambos segmentos de negocio.

Histórico del movimiento de buques y de pasajeros de crucero y de transbordador del Puerto de Mazatlán, 2020-2024 (unidades y pasajeros)

Año	Crucero		Transbordador	
	Buques	Pasajeros	Buques	Pasajeros
2020	32	106,040	303	87,793
2021	50	98,001	307	110,145
2022	141	399,926	271	127,521
2023	128	468,969	306	99,407
2024	122	470,475	306	94,567



Marina
Secretaría de Marina



Programa Institucional ASIPONA Mazatlán 2025 - 2030

En cuanto al movimiento de pasajeros en el mercado relevante local, la siguiente tabla muestra: a) la cantidad de pasajeros atendidos en embarcación tipo catamarán, con capacidad hasta 55 pasajeros, cuya operación está vinculada al movimiento de cruceristas y otros turistas que arriban al puerto; b) la cantidad de usuarios de paseos turísticos en lancha, con capacidad para 15 pasajeros, en zonas marítimas aledañas al recinto portuario y frente a las costas de Mazatlán, el cual corresponde al flujo de turistas nacionales y extranjeros a la ciudad; y, c) el cruce de personas de la Isla de la Piedra-Mazatlán y viceversa, que realizan este recorrido ribereño atravesando el canal de navegación del puerto y cuya dinámica se vincula al poblamiento de la denominada isla.

En México existe demanda de servicios de construcción, reparación o mantenimiento de embarcaciones, considerando que están matriculadas 4,785 embarcaciones. Los mercados de los astilleros del Puerto de Mazatlán lo constituyen embarcaciones pesqueras, turísticas y de recreo, de carga y de apoyo como remolcadores y barcasas. En el periodo 2025 a 2030 se estima un crecimiento de la actividad en un 15%, lo que implica una tasa media de crecimiento anual del 3%.

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

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



Programa Institucional ASIPONA Mazatlán 2025 - 2030

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

Años	Carga total	General (incluye autos)	Contenerizada	Petróleo y derivados
2024-2043	1.8	2.0	2.0	1.5

Bajo estos parámetros, el volumen de carga total pasará de 4.3 millones de toneladas en el año 2023 a 5.0 millones de toneladas en el año 2030 y a 6.4 millones en el año 2043. Se calcula que la carga a movilizar en el puerto para el año 2043 sea 1.4 veces el volumen registrado en 2023.

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

Años	Carga total	General (incluye autos)	Contenerizada	Petróleo y derivados
2024-2043	2.5	3.0	3.0	1.8

En un escenario medio, se estima un comportamiento de la economía en condiciones similares a las establecidas para el escenario base, estimando alcanzar un crecimiento en el movimiento de la carga comercial de 2.5% en promedio anual. En el caso de la carga de combustibles y derivados, este se encontrará en los niveles definidos en los Criterios de Política Económica. Con este nivel de crecimiento, se proyecta que en 20 años se movilicen 7 millones de toneladas en el Puerto de Mazatlán, es decir, que el movimiento de carga sea 1.6 veces mayor que el movimiento actualmente operado.

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

Años	Carga total	General (incluye autos)	Contenerizada	Petróleo y derivados
2024-2043	3.2	3.0	4.0	2.0



Marina
Secretaría de Marina



Programa Institucional ASIPONA Mazatlán 2025 - 2030

En el escenario optimista, se estima un crecimiento con mayor dinamismo en la carga comercial, logrando alcanzar un 3.2% de incremento medio anual. El movimiento de petróleo y derivados se ubicaría en el rango máximo estimado para la economía mexicana de 2%. Bajo estas consideraciones, se calcula que el Puerto de Mazatlán pase de un volumen de 4.3 millones de toneladas en 2023 a 8 millones de toneladas en el año 2043, con lo que se estaría manejando un volumen 1.86 veces mayor al volumen alcanzado en el año 2023.

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



Programa Institucional ASIPONA Mazatlán 2025 - 2030

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

Año	Carga total	General	Contenerizada	Petróleo y derivados
		(incluye autos)		
2024	4,531,384	2,333,129	371,630	1,826,625
2025	4,612,879	2,379,792	379,062	1,854,024
2026	4,695,866	2,427,388	386,644	1,881,835
2027	4,780,374	2,475,935	394,376	1,910,062
2028	4,866,431	2,525,454	402,264	1,938,713
2029	4,954,066	2,575,963	410,309	1,967,794
2030	5,043,309	2,627,483	418,515	1,997,311
2031	5,134,188	2,680,032	426,886	2,027,271
2032	5,226,736	2,733,633	435,423	2,057,680
2033	5,320,982	2,788,305	444,132	2,088,545
2034	5,416,959	2,844,072	453,015	2,119,873
2035	5,514,699	2,900,953	462,075	2,151,671
2036	5,614,235	2,958,972	471,316	2,183,946
2037	5,715,599	3,018,152	480,743	2,216,705
2038	5,818,828	3,078,515	490,358	2,249,956
2039	5,923,955	3,140,085	500,165	2,283,705
2040	6,031,015	3,202,887	510,168	2,317,961
2041	6,140,046	3,266,944	520,371	2,352,730
2042	6,251,083	3,332,283	530,779	2,388,021
2043	6,364,165	3,398,929	541,394	2,423,841



Programa Institucional ASIPONA Mazatlán 2025 - 2030

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

Año	Carga total	General	Contenerizada	Petróleo y derivados
		(incluye autos)		
2024	4,563,300	2,356,003	375,273	1,832,024
2025	4,678,215	2,426,683	386,531	1,865,000
2026	4,796,181	2,499,484	398,127	1,898,570
2027	4,917,284	2,574,468	410,071	1,932,745
2028	5,041,610	2,651,702	422,373	1,967,534
2029	5,169,247	2,731,253	435,044	2,002,950
2030	5,300,289	2,813,191	448,096	2,039,003
2031	5,434,830	2,897,587	461,539	2,075,705
2032	5,572,967	2,984,514	475,385	2,113,067
2033	5,714,799	3,074,050	489,646	2,151,103
2034	5,860,429	3,166,271	504,336	2,189,823
2035	6,009,964	3,261,259	519,466	2,229,239
2036	6,163,513	3,359,097	535,050	2,269,366
2037	6,321,186	3,459,870	551,101	2,310,214
2038	6,483,099	3,563,666	567,634	2,351,798
2039	6,649,370	3,670,576	584,663	2,394,130
2040	6,820,121	3,780,693	602,203	2,437,225
2041	6,995,478	3,894,114	620,269	2,481,095
2042	7,175,570	4,010,938	638,877	2,525,755
2043	7,360,528	4,131,266	658,044	2,571,218



Marina
Secretaría de Marina



Programa Institucional ASIPONA Mazatlán 2025 - 2030

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

Año	Carga total	General	Contenerizada	Petróleo y derivados
		(incluye autos)		
2024	4,125,450	2,378,877	378,917	1,835,623
2025	3,558,440	2,474,032	394,073	1,872,336
2026	3,629,320	2,572,993	409,836	1,909,782
2027	4,173,851	2,675,913	426,230	1,947,978
2028	4,451,355	2,782,950	443,279	1,986,938
2029	4,593,417	2,894,268	461,010	2,026,676
2030	4,740,441	3,010,038	479,450	2,067,210
2031	4,892,612	3,130,440	498,628	2,108,554
2032	5,050,121	3,255,657	518,573	2,150,725
2033	5,213,166	3,385,884	539,316	2,193,740
2034	5,381,954	3,521,319	560,889	2,237,614
2035	5,556,698	3,662,172	583,325	2,282,367
2036	5,737,622	3,808,659	606,658	2,328,014
2037	5,924,956	3,961,005	630,924	2,374,574
2038	6,118,940	4,119,445	656,161	2,422,066
2039	6,319,823	4,284,223	682,407	2,470,507
2040	6,527,863	4,455,592	709,704	2,519,917
2041	6,743,330	4,633,816	738,092	2,570,316
2042	6,966,503	4,819,168	767,615	2,621,722
2043	7,197,672	5,011,935	798,320	2,674,156

Para proyectar el movimiento de embarcaciones y pasajeros de crucero, se considera el dinámico crecimiento experimentado por esta línea de negocio en el periodo 2019 a 2024, el que puede alcanzar un crecimiento de arribos de embarcaciones y de pasajeros. La siguiente tabla muestra el crecimiento esperado por periodos de tiempo, en donde se considera tanto el comportamiento del mercado en años recientes, así como en el uso de embarcaciones de crucero cada vez de mayor envergadura bajo escenarios de crecimiento conservadores.



Programa Institucional ASIPONA Mazatlán 2025 - 2030

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

Años	Escenario base	Escenario medio	Escenario optimista
2023-2024	3.0%	4.5%	5.0%
2025-2030	2.0%	3.5%	4.0%
2031-2043	1.5%	3.0%	3.5%

Con base en las anteriores tasas de crecimiento, en un escenario base el movimiento aumentaría de 483,038 pasajeros en el año 2025 a 650.4 mil pasajeros en el año 2043. En el escenario medio, se atenderían 858.9 mil pasajeros en el último año; y, en el escenario optimista, 941.5 mil pasajeros también en el año 2043. Cabe señalar que en la medida en que aumenten los arribos de cruceros, crecerá la demanda de infraestructura de atraque y de espacio para la atención de los turistas, con la consiguiente merma en capacidad dedicada a la operación de carga.

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

Año	Pasajeros			Buques		
	Escenario base	Escenario medio	Escenario optimista	Escenario base	Escenario medio	Escenario optimista
2023	468,969	468,969	468,969	128	128	128
2024	483,038	490,073	492,417	132	134	134
2025	492,699	507,225	512,114	134	138	140
2026	502,553	524,978	532,599	137	143	145
2027	512,604	543,352	553,903	140	148	151
2028	522,856	562,370	576,059	143	153	157
2029	533,313	582,053	599,101	146	159	164
2030	543,979	602,424	623,065	148	164	170
2031	552,139	620,497	644,872	151	169	176
2032	560,421	639,112	667,443	153	174	182



Marina
Secretaría de Marina



Programa Institucional ASIPONA Mazatlán 2025 - 2030

2033	568,827	658,285	690,803	155	180	189
2034	577,360	678,034	714,982	158	185	195
2035	586,020	698,375	740,006	160	191	202
2036	594,811	719,326	765,906	162	196	209
2037	603,733	740,906	792,713	165	202	216
2038	612,789	763,133	820,458	167	208	224
2039	621,981	786,027	849,174	170	215	232
2040	631,310	809,608	878,895	172	221	240
2041	640,780	833,896	909,656	175	228	248
2042	650,392	858,913	941,494	178	234	257
2043	660,147	884,680	974,447	180	241	266

Análisis de la oferta

El Puerto de Mazatlán dispone de muelles con capacidad para buques medianos, con bodegas y patios reducidos, ambos a un costado del muelle marginal. Cuenta con canal de navegación de 2.5 km de longitud, plantilla de 150 m de ancho, una dársena de ciaboga de 500 m de diámetro y 12.20 m de calado. Su infraestructura de navegación, de atraque, bodegas, patios, accesos y vialidades, se encuentran en condiciones físicas adecuadas, que garantizan la operación confiable y segura para el tipo de buques que atiende.

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

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



Marina
Secretaría de Marina



Programa Institucional ASIPONA Mazatlán 2025 - 2030

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

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

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

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

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

México es importante productor pesquero a nivel mundial y mantiene una destacada participación en la Comisión Interamericana de Atún Tropical. Mazatlán es la segunda entidad con mayor producción pesquera en México y registra una tendencia de crecimiento



Marina
Secretaría de Marina



Programa Institucional ASIPONA Mazatlán 2025 - 2030

sostenido en los últimos diez años. La capacidad de captura anual de la flota pesquera de altura del Puerto de Mazatlán se estima en 100 mil toneladas, considerando que cuenta con embarcaciones de 1,200 toneladas y dispone de terminales e instalaciones portuarias suficientes.

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

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

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

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

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

El Puerto de Mazatlán carece de una marina y la infraestructura existente es incipiente, con necesidades para atender embarcaciones particulares de recreo y de pesca deportiva que



Marina
Secretaría de Marina



Programa Institucional ASIPONA Mazatlán 2025 - 2030

demandan instalaciones y servicios de avituallamiento, suministro de combustibles y lubricantes, electricidad, recolección de desechos, entre otros.

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

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

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

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



Marina
Secretaría de Marina



Programa Institucional ASIPONA Mazatlán 2025 - 2030

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

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

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

Cabe señalar que el Puerto de Mazatlán opera también como puerto alimentador de contenedores, teniendo como hub a los puertos de Manzanillo y Lázaro Cárdenas. En la siguiente tabla se resumen los rendimientos actuales del Puerto de Mazatlán.

Rendimientos en el Puerto de Mazatlán, 2023

Terminal o instalación	Tipo de carga	Modo de operación	Total de carga manejada	Rendimientos			
			en el año (toneladas)	THBM	THBO	C/UHBM	C/UHBO
Muelles de TMAZ (1-6) y PINSA	Carga general	Semiespecializado	2,059,600	268.9	414.7	-	-
Muelles 2,3,4,6	Automóviles	Semiespecializado	227,782	-	-	44.1	59.9
Muelles de 1-6	Contenerizada	Semiespecializado	364,343	-	-	17.9	59.9
Monoboyas	Petróleo y derivados	Especializado	1,799,631	N.D.	N.D.	-	-

Capacidad de movimiento de pasajeros de cruceros, 2024

Terminal o instalación	Tipo de carga	Modo de operación	Total, de pasajeros
------------------------	---------------	-------------------	---------------------



Programa Institucional ASIPONA Mazatlán 2025 - 2030

			en un día de operación
Terminal de Cruceros	Pasajeros	Especializado	13,441

Con base en la productividad registrada durante el año 2024 y conforme a la metodología sugerida por la UNCTAD, se calcula que la capacidad instalada para el manejo de carga comercial en el Puerto de Mazatlán es de 8.1 millones de toneladas al año, como se detalla en la siguiente tabla.

Capacidad instalada integral en el Puerto de Mazatlán, por la línea de actividad y terminal, 2023 (toneladas)

Línea de negocio	Terminal/muelle	Primera maniobra	Segunda maniobra	Tercera maniobra	Capacidad integral
Carga general	Subtotal	7,035,596	3,874,182	5,248,965	3,465,884
	Terminal de carga general y muelles de uso común	3,099,048	1,720,714	1,312,416	1,312,416
	Terminal de transbordadores	3,936,549	2,153,468	3,936,549	2,153,468
Contenerizada	Subtotal	893,506	1,332,901	746,908	746,908
	Terminal de carga general y muelles de uso común	893,506	1,332,901	746,908	746,908
Vehículos	Subtotal	477,906	238,300	245,984	238,300
	Terminal de carga general y muelles de uso común	477,906	238,300	245,984	238,300
Pesca	Subtotal	307,493	401,179	307,493	307,493
	Muelles de uso común	26,446	26,446	26,446	26,446
	PINSA	281,047	374,733	281,047	281,047
Petróleo y derivados	Subtotal	3,578,853	3,379,121	3,578,853	3,379,121
	Pemex	3,578,853	3,379,121	3,578,853	3,379,121
	Total	12,293,354	9,225,683	10,128,202	8,137,705

Los buques de las rutas de crucero arriban usualmente martes, miércoles y jueves. En la siguiente tabla se presenta la capacidad de atraque para cruceros.

Capacidad de atraque y de recepción de pasajeros de crucero en el Puerto de Mazatlán, 2024

Buques/pasajeros/año	
Cantidad de posiciones de atraque	2



Programa Institucional ASIPONA Mazatlán 2025 - 2030

Días máximos de ocupación al año	189
Factor de ocupación óptimo	0.72
Capacidad de atraque buques/año	272

Promedio de pasajeros por crucero	2,338
Capacidad de recepción de pasajeros al año	636,000

En el Puerto de Mazatlán se ofrecen servicios regulares de transporte por mar proporcionados principalmente por 102 líneas navieras de carga general, incluyendo las líneas de transbordadores, y 10 líneas de contenedores; 65 para el movimiento de combustibles petroleros y 10 líneas de cruceros.

En el año 2024 el Puerto de Mazatlán recibió buques de carga general, distinta a la transportada en transbordadores y automóviles, con un embarque promedio de 4,800 toneladas por buque; en transbordadores, el embarque promedio fue de 2,365 toneladas por embarcación; en vehículos, el embarque medio por buque fue de 1,498 unidades. En el rubro de petróleo y derivados, el embarque promedio fue de 7,257 toneladas; y en contenedores fue de 2,778 toneladas por barco.

En la tabla siguiente se presentan las características principales de los buques que fueron atendidos en el Puerto de Mazatlán durante el año 2024.

Datos de buques máximos del Puerto de Mazatlán, 2024

Línea de negocio	Total de buques	Eslora máxima	Eslora tipo de buque	Calado máximo	Embarque máximo del buque (ton/pasajeros)
		(m)	(m)		
Carga general	142	200	73% eslora 170.0-200.0	13	20,253 ton
			27% eslora 111.0-100		
Automóviles	87	229	32% eslora 200-229	10	6,470.76 ton
			93% eslora 168.0-200.0		
Carga general en transbordadores	306	183	21% eslora 150.0-190.0	7	4,504.44 ton
			40% eslora 130.0-149.9		
			39% eslora 107.0-129.9		
Contenedores	70	243.12	58% eslora 243.1-200	13	15,879.77 ton



Marina
Secretaría de Marina



Programa Institucional ASIPONA Mazatlán 2025 - 2030

			42% eslora 180-139.9		
Petróleo y derivados	214	200	100% eslora 200-175.3	13	28,427.54 ton
Cruceros	142	334	87% eslora 334-300	11	4,937 pax
			13% eslora 299-104		

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

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

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

Para el servicio ferroviario dentro del recinto portuario, se dispone de cinco vías, dos de ellas a costado de muelle y las otras tres en áreas más alejadas de éstos, con una longitud total de 4 kilómetros, por las cuales ingresa o salen los vagones de carga, utilizando el único acceso ferroviario que existe en el puerto.

La aduana marítima del Puerto de Mazatlán cuenta con un módulo de verificación de pedimentos, una plataforma para revisión con un carril vehicular, tres carriles para la revisión de vehículos seleccionados con semáforo rojo y un carril para los vehículos liberados por asignación de semáforo verde. Asimismo, la aduana cuenta con dos equipos móviles para revisión de mercancía no intrusiva, un dispositivo con rayos gamma y otro de



Marina
Secretaría de Marina



Programa Institucional ASIPONA Mazatlán 2025 - 2030

rayos X. El horario de operación de la aduana es de 8:00 a 17:00 horas de lunes a viernes, con servicios extraordinarios previa solicitud y autorización, conforme a la normatividad aduanera aplicable.

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

En el ámbito laboral, la ASIPONA Mazatlán acredita la Certificación ISO 45001:2018, que establece los requisitos mínimos de las mejores prácticas en gestión de Seguridad y Salud en el Trabajo, destinados a permitir que una organización controle sus riesgos para la SST y mejore su desempeño de la SST. ASIPONA Mazatlán tiene la certificación de la norma NMX-R-025-SCFI-2015 que establece los requisitos para la certificación de las normas de igualdad laboral y no discriminación.

El Puerto de Mazatlán tiene la Certificación de Calidad Ambiental Turística Nivel de Desempeño Ambiental 1, por la cual se acredita que el puerto tiene un adecuado desempeño en el manejo de la infraestructura y los servicios al turismo.

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

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



Marina
Secretaría de Marina



Programa Institucional ASIPONA Mazatlán 2025 - 2030

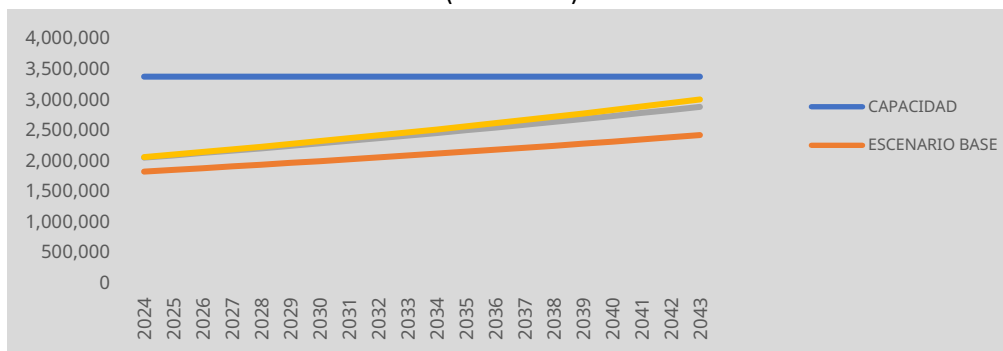
en proceso de implementación la plataforma Puerto Inteligente Seguro (PIS), plataforma tecnológica integral desarrollada e implementada desde 2022 por la Secretaría de Marina para fortalecer la seguridad del Sistema Portuario Nacional, mediante la digitalización y sistematización de los procesos operativos y administrativos impulsando la eficiencia recaudatoria de los Administradores Portuarios.

Balance de oferta y demanda de infraestructura

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

En el manejo de petróleo y derivados, el Puerto de Mazatlán tiene capacidad instalada para atender la demanda prevista hasta el año 2035 en el escenario optimista que se ha planteado. En el escenario intermedio, la capacidad instalada existente permitiría cubrir la demanda hasta el año 2036. En el escenario base, el Puerto de Mazatlán podría atender el movimiento de carga de petróleo y derivados esperado hasta el año 2038 con la capacidad instalada actual.

Comparativo de oferta y demanda de petróleo y derivados en el Puerto de Mazatlán, 2024-2043 (toneladas)





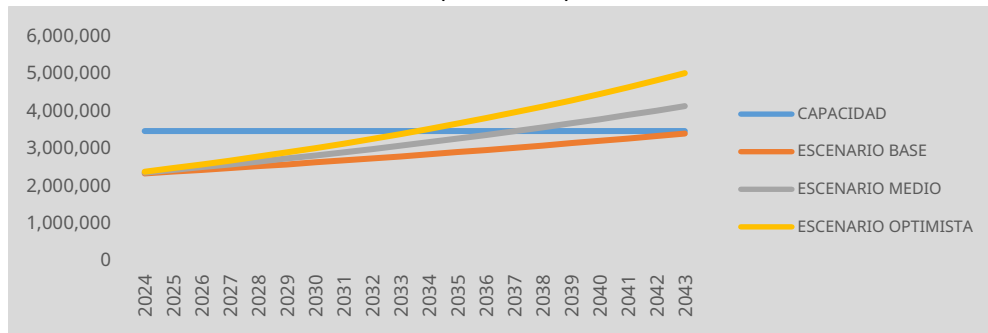
Marina
Secretaría de Marina



Programa Institucional ASIPONA Mazatlán 2025 - 2030

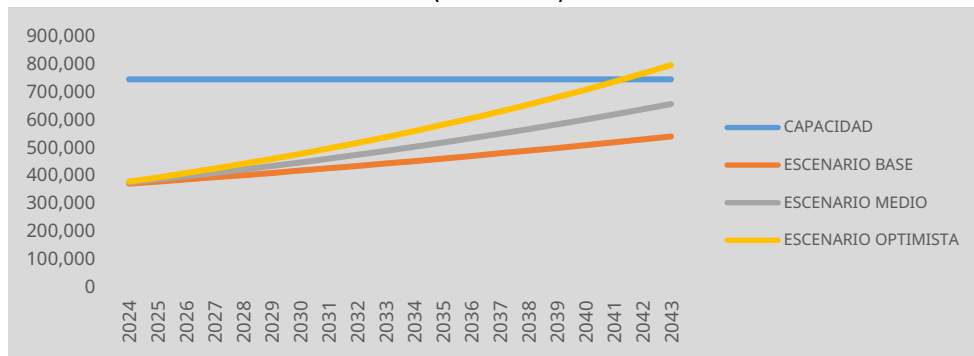
En la línea de negocio de carga general, incluyendo vehículos y pesca, que es manejada en la terminal de carga general, en los muelles de uso común y de transbordadores, La capacidad instalada en el segmento de carga general del Puerto de Mazatlán será suficiente para atender la demanda esperada hasta el año 2034 en el escenario optimista, al año 2038 en el escenario medio y en el escenario base de crecimiento de la carga, la capacidad instalada permitiría atender la demanda para el periodo 2024-2043.

Comparativo de oferta y demanda de carga general en el Puerto de Mazatlán, 2024-2043 (toneladas)



La capacidad instalada en el segmento de carga contenerizada del Puerto de Mazatlán será suficiente para atender la demanda esperada hasta el año 2041 en el escenario optimista, en el escenario medio y en el escenario base de crecimiento de la carga, la capacidad instalada permitiría atender la demanda para el periodo 2024-2043.

Comparativo de oferta y demanda de carga contenerizada en el Puerto de Mazatlán, 2024-2043 (toneladas)





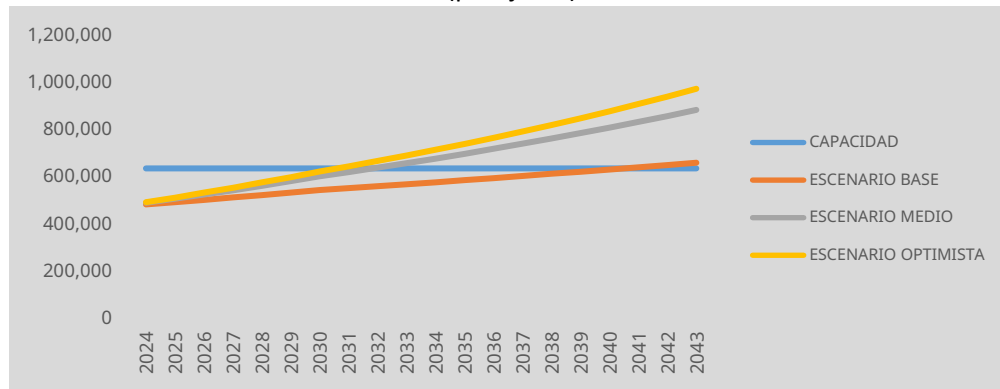
Marina
Secretaría de Marina



Programa Institucional ASIPONA Mazatlán 2025 - 2030

Para la línea de negocios de cruceros, el Puerto de Mazatlán tendrá la capacidad para atender el arribo de pasajeros de cruceros en los escenarios base hasta el año 2041. En el caso del escenario medio hasta 2032 y optimista sólo se tendrá capacidad de atención para el año 2031.

Comparativo de oferta y demanda de pasajeros de crucero en el Puerto de Mazatlán, 2024-2043 (pasajeros)



Retos para el desarrollo del puerto

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

Para ello, el Gobierno de la República continúa el profundo proceso de transformación de la vida nacional, de los objetivos, estrategia de desarrollo e instituciones, así como en la forma de gobernar. De acuerdo al Plan Nacional de Desarrollo 2024-2030, el objetivo fundamental de la presente Administración es proseguir elevando el bienestar de los mexicanos y transformando la vida nacional en lo social, lo político y económico para que la población viva en condiciones de igualdad, justicia y libertad plenas.

El gobierno de la cuarta transformación plantea lograr un mayor crecimiento económico, la creación de empleos y programas sociales, en un ambiente de certidumbre, estabilidad



Marina
Secretaría de Marina



Programa Institucional ASIPONA Mazatlán 2025 - 2030

económica e igualdad; impulsando el fortalecimiento del mercado interno, el desarrollo de infraestructura y la inversión; así como la ejecución de programas y proyectos regionales y sectoriales.

La Secretaría de Marina en su Política Nacional Marítima establece que para el año 2045, México contará con un Sistema Portuario Nacional moderno, competitivo y sustentable, adaptado a los desafíos de la logística global. Este Sistema optimizará los recursos públicos y promoverá la inversión privada, contribuyendo al fortalecimiento de la Marina Mercante y el impulso del Comercio Marítimo, con un enfoque en la descarbonización y la eficiencia.

Por su ubicación nacional estratégica con conexión a la Cuenca del Pacífico, el Puerto de Mazatlán destaca por su potencial para ser el nodo logístico del norte de México que atraiga mayor cantidad de mercancías de comercio nacional e internacional, con origen/destino en las regiones socioeconómicas de su área de influencia: la extensa meseta de los estados del norte-centro, los productivos estados del occidente y la desarrollada región central de México.

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

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

La experiencia intermodal marítima, carretera y ferroviaria, que ha acumulado la comunidad del Puerto de Mazatlán, lo colocan frente al reto de ser promotor, en su ámbito



Marina
Secretaría de Marina



Programa Institucional ASIPONA Mazatlán 2025 - 2030

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

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

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

- Nueva infraestructura portuaria básica que satisfaga las actuales demandas del transporte marítimo, que requiere de grandes calados, amplias dársenas de ciaboga y funcionales dársenas operativas.
- Nuevas áreas terrestres con rellenos de superficies marítimas, hacia el norte y noreste del recinto portuario en el estero de Urías.



Marina
Secretaría de Marina



Programa Institucional ASIPONA Mazatlán 2025 - 2030

- Rehabilitación de las obras de protección portuaria y de atraque.
- Nuevas terminales portuarias, equipadas para maniobras especializadas y para embarque/desembarque de pasajeros, con muelles aptos para recibir a buques de gran porte.
- Novedosas instalaciones logísticas con servicios integrales, que dispongan de equipamiento para el adecuado intercambio intermodal, espacios tecnificados suficientes para almacenaje de mercancías y áreas dedicadas a generar valor agregado, que cubran los requerimientos del comercio marítimo internacional.
- Nuevos accesos terrestres, distribuidores viales, vialidades y patios reguladores, en la zona noreste del recinto portuario, eficientes para el autotransporte y ferrocarril y proyectados como efectiva solución vial con duración a largo plazo, para evitar y mitigar impactos viales en la ciudad portuaria.
- Tecnologías de vanguardia aplicadas al equipamiento y a los procesos portuarios.
- Reserva territorial con visión de futuro, que permita el desarrollo del puerto a largo plazo para que pueda atender adecuadamente a las economías regionales a las que sirve.

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



Marina
Secretaría de Marina



Programa Institucional ASIPONA Mazatlán 2025 - 2030

A la par de la construcción e integración de nueva infraestructura, superestructura y equipamiento portuarios, el puerto requiere de la continuidad de su operación, el mejoramiento de su productividad, así como reafirmar su participación en el comercio global.

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

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

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



Marina
Secretaría de Marina



Programa Institucional ASIPONA Mazatlán 2025 - 2030

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

El Puerto de Mazatlán enfrenta el reto de diversificar su oferta turístico-portuaria, destinada a los cruceristas, otros turistas, pasajeros y tripulaciones que concurren al interior de su recinto portuario, por lo que podría promover la construcción y operación, con inversión privada, de una instalación turístico-comercial que aproveche significativamente la vocación pesquera del puerto. Existe la disponibilidad de áreas terrestres con ubicación adecuada, para edificar un conjunto de inmuebles con rasgos identitarios y arquitectura vernácula, abierto a turistas y a población local, donde se oferten productos pesqueros locales y la experiencia de un mercado gastronómico regional único en el destino turístico de Mazatlán.

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

La carga general es la principal línea de negocio no petrolera operada en el Puerto de Mazatlán, que tiene importantes perspectivas de crecimiento, ya que en los últimos años los volúmenes de esta carga han registrado un notable incremento gracias al crecimiento de los mercados que atiende el puerto, lo que conlleva el reto de que la terminal de carga



Marina
Secretaría de Marina



Programa Institucional ASIPONA Mazatlán 2025 - 2030

general, contenedores y automóviles, adopte acciones concretas para elevar la productividad y ampliar su capacidad instalada.

En los últimos años se ha registrado un notable crecimiento en el movimiento portuario de vehículos, del año 2022 a 2023 se incrementó 1,156% con un total de 163,929 autos en 2023 de las marcas Nissan, Ford, Chirey, MG, Suzuki, Kia, General Motors y Hyundai y se exportaron 3,538 automóviles de marca Nissan. Se tiene buena coordinación con Terminal Marítima Mazatlán para brindar a las armadoras un excelente servicio tomando en cuenta que este puerto opera como una terminal de transferencia y no de almacenamiento y con el apoyo en operación 3 patios externos de la iniciativa privada en donde se están almacenando automóviles.

Durante el periodo 2013 - 2024, la carga contenerizada ha tenido un crecimiento con promedio anual del 1.06% y se estima que podría presentar incrementos similares durante los próximos años, por lo que existe el reto de la terminal de contenedores de elevar su productividad mediante equipamiento especializado y la reorganización de espacios para maniobras y almacenamiento de contenedores.

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

La pesca es una de las actividades productivas más importantes para la población de Mazatlán. El Puerto de Mazatlán tiene el reto de seguir contribuyendo a esta actividad económica, con el mejoramiento de la operación e incremento de la productividad de las diversas terminales e instalaciones pesqueras que alberga al interior de su recinto portuario, para mantener el liderazgo de Sinaloa en la producción pesquera nacional. De manera específica requeriría promover la modernización de los muelles pesqueros colindantes con el parque industrial Alfredo V. Bonfil, con la participación de los propios pescadores y de las instancias públicas competentes.



Marina
Secretaría de Marina



Programa Institucional ASIPONA Mazatlán 2025 - 2030

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

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

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

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

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

Para el desarrollo de competencias y habilidades de los recursos humanos del Puerto de Mazatlán, la comunidad portuaria tiene el reto de promover programas de capacitación,



Marina
Secretaría de Marina



Programa Institucional ASIPONA Mazatlán 2025 - 2030

formación y actualización de personal, para el mejoramiento de la capacidad técnica del personal portuario y de la capacidad gerencial del personal directivo.

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

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

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

La problemática vial de la denominada última milla en el Puerto de Mazatlán representa un asunto que requiere la participación decidida de los tres niveles de gobierno, no sólo para la mitigación de los conflictos viales actuales, sino para ejecutar soluciones con duración a largo plazo. Considerando que la ampliación natural del puerto está orientada hacia el noreste del recinto portuario en el estero de Urías, el Puerto de Mazatlán tiene el reto de promover la proyección de nuevos accesos terrestres, distribuidores viales, vialidades y patios reguladores, en esa misma zona noreste del recinto portuario. Para este propósito, el Puerto de Mazatlán podría iniciar con los análisis y estudios formales que sustenten e integren un innovador plan de vialidad integral, que proyecte una nueva conectividad



Marina
Secretaría de Marina



Programa Institucional ASIPONA Mazatlán 2025 - 2030

portuaria terrestre eficiente para la movilidad y para la productividad, con alcances de ejecución al interior del recinto portuario y en la denominada última milla, aprovechando el potencial de la proximidad de la línea ferroviaria y del libramiento de la carretera internacional México 15 Culiacán-Mazatlán-Tepic.

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

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

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

Para el mejor desarrollo del puerto, su comunidad portuaria tiene el reto de lograr un desempeño ambientalmente responsable, con un compromiso colectivo de sustentabilidad, que sea integral, medible y evaluable. El desarrollo portuario sería respaldado con los beneficios a futuro que significa la conservación de los recursos naturales, promoviendo el uso de bienes y servicios amigables con el medio ambiente, así como la utilización de tecnologías de alta eficiencia energética y de baja o nula producción de contaminantes que causan el efecto invernadero. Se trata además de respaldar con



Marina
Secretaría de Marina



Programa Institucional ASIPONA Mazatlán 2025 - 2030

acciones la política a favor de los mares y las costas, con el propósito de promover oportunidades económicas, fomentar la competitividad y la coordinación para hacerle frente a los efectos del cambio climático, apoyando decididamente la protección del patrimonio natural, previniendo la contaminación y contribuyendo a la preservación de la salud pública y del ambiente, ayudando con estas acciones a mitigar el impacto ambiental generado por las operaciones marítimo-portuarias.

Estrategia para el desarrollo portuario del Puerto de Mazatlán

En el marco de las estrategias establecidas por el Gobierno Federal en el Plan Nacional de Desarrollo para consolidar una autoridad marítima nacional sólida para fortalecer la soberanía, la seguridad y la protección en las zonas marinas, costas, puertos, recintos portuarios, terminales, marinas e instalaciones portuarias nacionales., el presente capítulo de planeación establece: la situación deseada o visión del puerto con un horizonte a 20 años y la misión para lograr dicha visión; el objetivo estratégico, estrategias y líneas de acción, que dan concreción a las políticas de desarrollo del puerto; las metas de mantenimiento, construcción y desarrollo portuario; los indicadores de seguimiento, evaluación y de resultados; y, la zonificación maestra, la cual sintetiza el propósito esencial del PMDP de identificar y definir los usos, destinos, y modos de operación de los espacios portuarios, así como los servicios y las áreas en las que deba admitirse a prestadores que satisfagan los requisitos que establezcan la normatividad y Reglas de Operación del Puerto de Mazatlán.

Visión y misión del Puerto del Puerto de Mazatlán

Visión
Ser la plataforma logística del norte de México, con una oferta integral de infraestructura y servicios, económica y ambientalmente sostenible, que genera valor a sus usuarios y contribuye al desarrollo regional.
Misión
Atender de manera confiable, eficiente, suficiente y sostenible, la demanda de infraestructura y servicios portuarios generada por las cadenas productivas, turísticas y comerciales de las regiones económicas que conforman su zona de influencia.



Programa Institucional ASIPONA Mazatlán 2025 - 2030

Objetivos

Objetivo del Programa Institucional de la Administración del Sistema Portuario Nacional Mazatlán 2025-2030

- 1.- Incrementar la eficiencia, capacidad y conectividad portuaria de los Puerto concesionaos a ASIPONA Manzanillo, 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.

6.1 Relevancia del objetivo 1: Transformar al Puerto de Mazatlán en un productivo nodo portuario, con procesos y tecnologías de vanguardia

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

Histórico del movimiento portuario por la línea de negocio del Puerto de Mazatlán, 2014-2024 (toneladas)				
Año	Carga total	General (incluye autos)	Contenerizada	Petróleo y derivados
2014	3,263,052	1,262,502	403,198	1,597,352
2015	3,475,593	1,190,475	385,363	1,899,755
2016	4,487,690	1,753,365	366,760	2,367,565
2017	4,731,332	1,955,728	467,391	2,308,213
2018	4,756,349	1,866,918	479,270	2,410,160
2019	4,125,450	1,624,068	473,509	2,027,872
2020	3,558,440	1,684,005	445,147	1,429,288
2021	3,629,320	1,928,962	423,685	1,276,673
2022	4,173,851	1,838,822	351,509	1,983,520
2023	4,451,355	2,287,382	364,343	1,799,631
2024	4,661,124	2,656,238	421,884	1,583,002



Programa Institucional ASIPONA Mazatlán 2025 - 2030

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

En las siguientes tablas se muestra el comportamiento histórico de estos dos tipos de carga.

Histórico del movimiento de vehículos del Puerto de Mazatlán, 2020-2024
(unidades/toneladas)

Año	Vehículos	Toneladas
2020	28,043	45,991
2021	12,599	20,663
2022	13,054	21,409
2023	166,304	272,741
2024	164,680	220,557

Histórico del movimiento de carga general en transbordadores del Puerto de Mazatlán,
2020-2024
(toneladas)

Año	La Paz- Mazatlán	Mazatlán- La Paz	Total
2020	409,961	669,937	1,079,898
2021	508,983	825,760	1,334,742
2022	432,628	737,772	1,170,400
2023	508,005	936,933	1,444,937
2024	571,251	1,006,579	1,577,830

El Puerto de Mazatlán atiende pasajeros de crucero y de transbordador. El segmento de cruceros registra una notable recuperación de niveles alcanzados en años anteriores, con



Programa Institucional ASIPONA Mazatlán 2025 - 2030

tasas de crecimiento medio anual de 61% en los últimos cinco años. Cabe señalar que además de los cruceristas se transporta la tripulación del buque, la cual representa un 32% adicional, por lo que la demanda de servicios es mayor en esa proporción.

El movimiento de pasajeros en transbordador tuvo un crecimiento de 13% promedio anual en el periodo 2019-2024. Por este medio se movilizan tanto turistas como personas que laboran en algunas de las ciudades en el origen o destino del transbordador. La siguiente tabla muestra el movimiento histórico de pasajeros en ambos segmentos de negocio.

Histórico del movimiento de buques y de pasajeros de crucero y de transbordador del Puerto de Mazatlán, 2020-2024 (unidades y pasajeros)

Año	Crucero		Transbordador	
	Buques	Pasajeros	Buques	Pasajeros
2020	32	106,040	303	87,793
2021	50	98,001	307	110,145
2022	141	399,926	271	127,521
2023	128	468,969	306	99,407
2024	122	470,475	306	94,567

El incremento en el movimiento de carga del puerto obliga necesariamente a ser más productivo en las maniobras y la logística en el manejo de los diferentes tipos de carga, con la necesidad de actualizarse recurrentemente en equipos y tecnología que permita aprovechar al máximo los espacios limitados de almacenamiento con que se cuentan y tomando en cuenta la importancia de contar con personal capacitado, tanto de hombres como mujeres, para poder cumplir con los compromisos de productividad que se ofrecen a los clientes.

En los últimos años se han incrementado los empleos principalmente por el incremento en el movimiento de autos de importación, ya que para mover cada unidad se requiere a una persona, en donde la mayoría son mujeres, bien capacitadas y con las habilidades necesarias para llevar a cabo los trabajos logísticos de manera eficiente.



Marina
Secretaría de Marina



Programa Institucional ASIPONA Mazatlán 2025 - 2030

A continuación, se muestra una tabla con los empleos generados en los últimos años en el recinto portuario:

Año	Toneladas
2022	18,456
2023	18,505
2024	21,445

6.7 Vinculación de los objetivos del Programa Sectorial de Marina 2025-2030

Objetivos del Programa Institucional 2025-2030	Objetivos del Plan Nacional de Desarrollo 2025-2030/Objetivos del Programa Sectorial	Estrategias del Plan Nacional de Desarrollo 2025–2030/Estrategias del Programa Sectorial
1.- Incrementar la eficiencia, capacidad y conectividad portuaria de los Puerto concesionaos a ASIPONA Manzanillo, 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.	Objetivo 3. Fortalecer la articulación institucional y la cooperación intersectorial entre dependencias de la administración pública federal para consolidar la implementación efectiva de la Política Nacional Marítima como instrumento de desarrollo nacional.	Estrategia 3.5 Fortalecer la red portuaria, aeroportuaria, ferroviaria y logística multimodal para mejorar la conectividad del país y contribuir al desarrollo nacional.

Estrategias y líneas de acción

Dentro del objetivo prioritario determinado en este Programa Institucional se encuentran acciones concretas que contribuyen al cumplimiento de las estrategias y objetivos que enfrenta el puerto para su desarrollo, por lo que destaca los beneficios esperados y las acciones para que brinde mejores servicios y contribuya de manera más amplia y efectiva al desarrollo de la economía y a elevar el bienestar y la calidad de vida de la población.



Marina
Secretaría de Marina



Programa Institucional ASIPONA Mazatlán 2025 - 2030

Objetivo. 1.- Incrementar la eficiencia, capacidad y conectividad portuaria de los Puerto concesionado a ASIPONA Mazatlán, mediante la modernización y expansión de su infraestructura, fortaleciendo la integración multimodal y el movimiento de la carga y pasajeros para impulsar el comercio y desarrollo marítimo del país.

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

Dentro de los objetivos prioritarios determinados en este Programa Institucional se encuentran acciones concretas que contribuyen al cumplimiento de las estrategias y objetivos que enfrenta el puerto para su desarrollo, por lo que destaca los beneficios esperados y las acciones para que brinde mejores servicios y contribuya de manera más amplia y efectiva al desarrollo de la economía y a elevar el bienestar y la calidad de vida de la población.

Estrategia 1.1 Modernizar y ampliar la infraestructura portuaria.

Línea de acción	Dependencias y/o Entidades responsables de ejecutar la línea de acción (instituciones coordinadas)
1.1.1 Conservar la infraestructura en óptimas condiciones de operación.	ASIPONA, SHCP, SEMAR
1.1.2 Desarrollar y mejorar infraestructura básica, instalaciones portuarias y conectividad vial para elevar la productividad e impulsar el crecimiento del puerto.	ASIPONA, SHCP, SEMAR, SICT
1.1.3 Generar reservas territoriales para el desarrollo portuario a largo plazo.	SEMAR, SEMARNAT, SEDATU, ASIPONA
1.1.4 Promover la inversión privada en nuevos desarrollos portuarios.	ASIPONA, SHCP, SEMAR



Marina
Secretaría de Marina



Programa Institucional ASIPONA Mazatlán 2025 - 2030

Estrategia 1.2 Fortalecer la competitividad portuaria.

Línea de acción	Dependencias y/o Entidades responsables de ejecutar la línea de acción (instituciones coordinadas)
1.2.1 Promover la mejora continua en los procesos operativos portuarios.	ASIPONA, ATDyT
1.2.2 Mejorar las capacidades gerenciales, técnicas y de negocios del personal portuario.	ASIPONA, DGFAP, CGPMM

Estrategia 1.3 Impulsar la planeación y el desarrollo sostenible e integral de los ámbitos portuario-urbano-regional.

Línea de acción	Dependencias y/o Entidades responsables de ejecutar la línea de acción (instituciones coordinadas)
1.3.1 Fomentar la concertación para el desarrollo integral y sustentable entre el puerto y su zona de influencia.	AYTO, EDO, ASIPONA
1.3.2 Disponer de información para la toma de decisiones responsables.	ASIPONA, SEMAR

Indicadores y metas

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

Indicador 1.1

ELEMENTOS DEL INDICADOR	
Nombre	Movimiento de pasajeros de cruceros en ASIPONA



Programa Institucional ASIPONA Mazatlán 2025 - 2030

Objetivo	Incrementar la eficiencia, capacidad y conectividad portuaria de los puertos concesionado a ASIPONA Mazatlán, mediante la modernización y expansión de su infraestructura, fortaleciendo la integración multimodal y el movimiento de carga y pasajeros para impulsar el comercio y desarrollo marítimo del país				
Definición o descripción	Mide el número de pasajeros que se presentan en los manifiestos de embarque de las embarcaciones de crucero				
Derecho asociado	N/A				
Nivel de desagregación	Sector económico (bienes/servicios)	Periodicidad o frecuencia de medición	Mensual		
Acumulado o periódico	Acumulado	Disponibilidad de la información	Primer trimestre 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	$Mp = \sum_{t=1}^{12} Mp_t$ <p>Donde: Mp = Movimiento de pasajeros en ASIPONA Mp_t = Movimiento de pasajeros que se registran en los manifiestos de embarque del año de observación</p>				
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 2024 o previo, no podrá ser un valor preliminar ni estimado.					
Nombre variable 1	Volumen de pasajeros en el año de observación	Valor variable 1	470,475	Fuente de información variable 1	Coordinación General del Puertos y Marina Mercante
Sustitución en método de cálculo	$Mp = \sum_{t=1}^{12} 470,475$				
VALOR DE LÍNEA BASE Y METAS					
Línea base		Nota sobre la línea base			
Valor	470,475	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			
543,979		Establecer la meta al término de la administración (2030) del indicador, con base en las proyecciones establecidas en el Programa Maestro de Desarrollo Portuario (periodo) del puerto. La metodología se realizará con movimiento de pasajeros base real del 2024 y la real de pasajeros al año de observación.			
SERIE HISTÓRICA DEL INDICADOR Se deberán registrar los valores de acuerdo a la frecuencia de medición del indicador.					



Programa Institucional ASIPONA Mazatlán 2025 - 2030

Puede registrar NA (No Aplica) y ND (No Disponible) cuando corresponda.						
2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
258,713	385,895	106,040	98,001	399,926	468,969	470,475
METAS						
Puede registrar NA cuando no aplique meta para ese año, de acuerdo con la frecuencia de medición.						
2025	2026	2027	2028	2029	2030	
492,699	502,553	512,604	522,856	533,313	543,979	

Indicador 1.2

ELEMENTOS DEL INDICADOR			
Nombre	Movimiento de carga de ASIPONA		
Objetivo	Incrementar la eficiencia, capacidad y conectividad portuaria de los puertos concesionados a ASIPONA Mazatlán, mediante la modernización y expansión de su infraestructura, fortaleciendo la integración multimodal y el movimiento de carga y pasajeros para impulsar el comercio y desarrollo marítimo del país		
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	$Mc = (Tgs_t + Tc_t + Tga_t + Tgm_t + Tpd_t + Tft_t)$ <p>Donde: Mc = Manejo de carga en ASIPONA Tgs_t = Toneladas de carga general suelta en el año de observación Tc_t = Toneladas de carga contenerizada en el año de observación Tga_t = Toneladas de carga de granel agrícola en el año de observación Tgm_t = Toneladas de carga de granel mineral en el año de observación Tpd_t = Toneladas de carga de petróleo y derivados en el año de observación Tft_t = Toneladas de carga de fluidos en el año de observación</p>		
Observaciones	Muestra el movimiento de carga total en ASIPONA que es la suma total de las toneladas movilizadas por cada línea de negocio.		
APLICACIÓN DEL MÉTODO DE CÁLCULO PARA LA OBTENCIÓN DE LA LÍNEA BASE La línea base debe corresponder a un valor definitivo para el ciclo 2024 o previo, no podrá ser un valor preliminar ni estimado.			



Programa Institucional ASIPONA Mazatlán 2025 - 2030

Nombre variable 1	Toneladas de carga general suelta en el año de observación	Valor variable 1	2,656,238	Fuente de información variable 1	Coordinación General del Puertos y Marina Mercante	
Nombre variable 2	Toneladas de carga contenerizada en el año de observación	Valor variable 2	421,884	Fuente de información variable 2	Coordinación General del Puertos y Marina Mercante	
Nombre variable 3	Toneladas de carga de granel agrícola en el año de observación	Valor variable 3	0	Fuente de información variable 3	Coordinación General del Puertos y Marina Mercante	
Nombre variable 4	Toneladas de carga de granel mineral en el año de observación	Valor variable 4	0	Fuente de información variable 4	Coordinación General del Puertos y Marina Mercante	
Nombre variable 5	Toneladas de carga de petróleos y derivados en el año de observación	Valor variable 5	1,583,002	Fuente de información variable 5	Coordinación General del Puertos y Marina Mercante	
Nombre variable 6	Toneladas de carga de fluidos en el año de observación	Valor variable 6	0	Fuente de información variable 6	Coordinación General del Puertos y Marina Mercante	
Sustitución en método de cálculo	$M_c = (2,656,238 + 421,884 + 0 + 0 + 1,583,002 + 0)$					
VALOR DE LÍNEA BASE Y METAS						
Línea base			Nota sobre la línea base			
Valor	4,661,124	Datos registrados al cierre de 2024 (real). Las cifras son preliminares por lo que las cifras definitivas se obtienen un año posterior al periodo de observación (real).				
Año	2024					
Meta 2030			Nota sobre la meta 2030			
5,043,309			Se establece la meta al término de la Administración (2030) del indicador, con base en las proyecciones establecidas en el Programa Maestro de Desarrollo Portuario (periodo) del puerto. La metodología se realizará con movimiento de carga base real del 2024 y la real de carga al año de observación.			
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
4,756,349	4,756,349	3,558,440	3,629,320	4,173,851	4,451,355	4,661,124
METAS						
Puede registrar NA cuando no aplique meta para ese año, de acuerdo con la frecuencia de medición.						
2025	2026	2027	2028	2029	2030	
4,612,879	4,695,866	4,780,374	4,866,431	4,954,066	5,043,309	

Indicador 1.3

ELEMENTOS DEL INDICADOR



Programa Institucional ASIPONA Mazatlán 2025 - 2030

Nombre	Manejo de TEUs en ASIPONA				
Objetivo	Incrementar la eficiencia, capacidad y conectividad portuaria de los puertos concesionado a ASIPONA Mazatlán, mediante la modernización y expansión de su infraestructura, fortaleciendo la integración multimodal y el movimiento de carga y pasajeros para impulsar el comercio y desarrollo marítimo del país				
Definición o descripción	Mide el movimiento total de contenedores movilizados expresados en TEUs				
Derecho asociado	N/A				
Nivel de desagregación	Sector económico (bienes)	Periodicidad o frecuencia de medición	Anual		
Acumulado o periódico	Acumulado	Disponibilidad de la información	Primer 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	$TEU = \sum (1 * C_{20'}) + (2 * C_{40'})$ <p><i>Donde:</i> 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</p>				
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 2024 o previo, no podrá ser un valor preliminar ni estimado.					
Nombre variable 1	Número de contenedores movilizados de 20'	Valor variable 1	30,354	Fuente de información variable 1	Coordinación General del Puertos y Marina Mercante
Nombre variable 2	Número de contenedores movilizados de 40'	Valor variable 2	13,405	Fuente de información variable 2	Coordinación General del Puertos y Marina Mercante
Sustitución en método de cálculo	$TEU = \sum (1 * 30,354) + (2 * 13,405)$				
VALOR DE LÍNEA BASE Y METAS					
Línea base		Nota sobre la línea base			
Valor	43,759	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				



Programa Institucional ASIPONA Mazatlán 2025 - 2030

Meta 2030		Nota sobre la meta 2030					
50,000		<p>Establecer la meta al término de la Administración (2030) del indicador, con base en las proyecciones establecidas en el Programa Maestro de Desarrollo Portuario (periodo) del puerto.</p> <p>La metodología se realizará con movimiento de TEU's base real del 2024 y la real de TEUs al año de observación.</p>					
SERIE HISTÓRICA DEL INDICADOR							
<p>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.</p>							
2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	
48,189	50,111	41,872	42,147	33,314	34,976	43,759	
METAS							
<p>Puede registrar NA cuando no aplique meta para ese año, de acuerdo con la frecuencia de medición.</p>							
2025	2026	2027	2028	2029	2030		
44,799	45,839	46,880	47,920	48,960	50,000		

Indicador 1.4

ELEMENTOS DEL INDICADOR			
Nombre	Ingresos propios obtenidos por el uso, aprovechamiento y explotación de los bienes concesionados a la ASIPONA		
Objetivo	Incrementar la eficiencia, capacidad y conectividad portuaria de los puertos concesionado a ASIPONA Mazatlán, mediante la modernización y expansión de su infraestructura, fortaleciendo la integración multimodal y el movimiento de carga y pasajeros para impulsar el comercio y desarrollo marítimo del país		
Definición o descripción	Mide la variación de los ingresos propios generados por el puerto		
Derecho asociado	N/A		
Nivel de desagregación		Periodicidad o frecuencia de medición	ANUAL
Acumulado o periódico	Acumulado	Disponibilidad de la información	Mes siguiente del ejercicio posterior al periodo de observación
Unidad de medida	Porcentaje	Periodo de recolección de los datos	Enero - Diciembre
Tendencia esperada	Ascendente	Unidad responsable de reportar el avance	ASIPONA



Programa Institucional ASIPONA Mazatlán 2025 - 2030

Método de cálculo	$I = \sum I g_t$ <p><i>Donde:</i> <i>I</i> = Ingresos propios <i>Ig_t</i> = <i>Ingresos propios generados por ASIPONA en el año de observación</i></p>					
Observaciones	Muestra los ingresos obtenidos por el uso, aprovechamiento y explotación de los bienes concesionados de ASIPONA					
APLICACIÓN DEL MÉTODO DE CÁLCULO PARA LA OBTENCIÓN DE LA LÍNEA BASE 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	387,092	Fuente de información variable 1	Estados financieros auditados.	
Sustitución en método de cálculo	$I = \sum 387,092$					
VALOR DE LÍNEA BASE Y METAS						
Línea base			Nota sobre la línea base			
Valor	387,092	Datos registrados al cierre de 2024 (real).				
Año	2024					
Meta 2030			Nota sobre la meta 2030			
499,000			La metodología se realizará con los datos obtenidos de los estados financieros auditados.			
SERIE HISTÓRICA DEL INDICADOR en miles de pesos						
2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
228,695	258,295	208,965	222,171	302,464	382,188	387,092
METAS en miles de pesos						
2025	2026	2027	2028	2029	2030	
395,000	414,000	434,000	454,000	476,000	499,000	



Marina
Secretaría de Marina



Programa Institucional ASIPONA Mazatlán 2025 - 2030

Lista de dependencias y entidades participantes en el Programa

ASIPONA: Administración del Sistema Portuario Nacional Mazatlán, S.A. de C.V.

ATDyT: Agencia de Transformación Digital y Telecomunicaciones.

AYTO: Ayuntamiento del Municipio de Mazatlán.

CGPMM: Coordinación General de Puertos y Marina Mercante.

DGFAP: Dirección General de Fomento y Administración Portuaria.

EDO: Estado de Sinaloa.

SEDATU: Secretaría de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano.

SEMAR: Secretaría de Marina.

SHCP: Secretaría de Hacienda y Crédito Público.

SICT: Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes.

Gobierno de **México**

