

Gobierno de México | Marina  
DIRECCIÓN GENERAL DE PUERTOS  
OF: 0080712023  
01 MAR. 2023

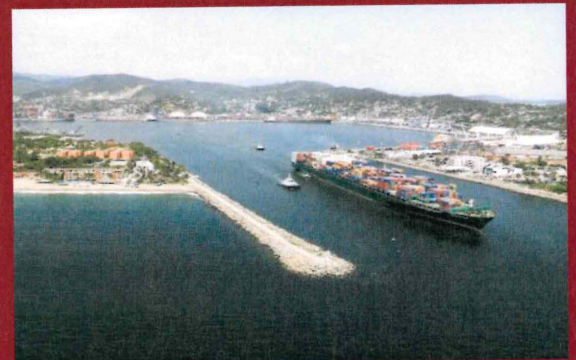
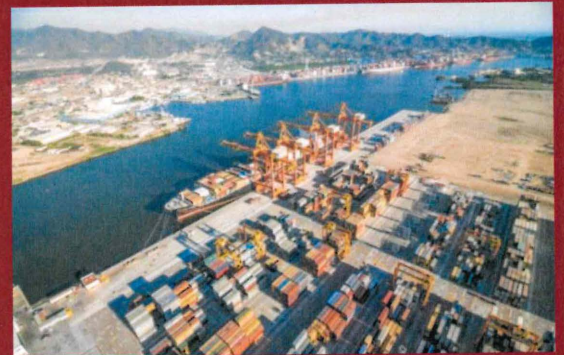
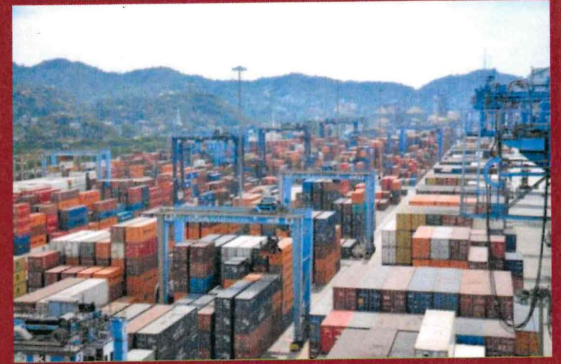
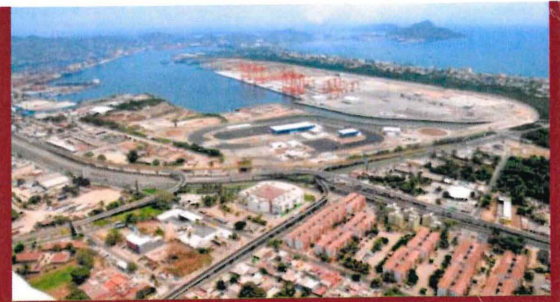
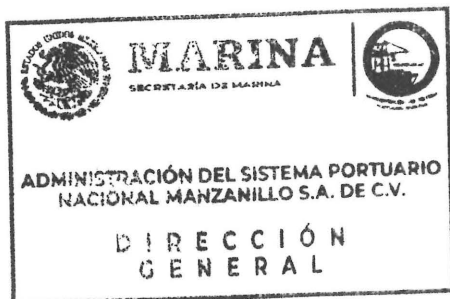
**AUTORIZADO**  
DIRECCIÓN DE DESARROLLO PORTUARIO



PROGRAMA MAESTRO  
DE DESARROLLO  
PORTUARIO DE LOS  
PUERTOS DE  
MANZANILLO Y LAGUNA  
DE CUYUTLÁN  
2021-2026



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





Programa Maestro de Desarrollo Portuario  
de los puertos de Manzanillo y Laguna de Cuyutlán

## ÍNDICE

1. Recursos y competitividad de los Puertos de Manzanillo y Laguna de Cuyutlán.....3

    1.1 Alcance legal del PMDP.....4

    1.2 Oferta de infraestructura portuaria .....8

    1.3 Comunidad portuaria .....17

    1.4 Vocación del puerto, área de influencia y conectividad.....30

2. Diagnóstico y retos de desarrollo del Puerto de Manzanillo y Puerto Laguna de Cuyutlán.....45

    2.1 Dinámica y perspectivas de la demanda en el mercado relevante ...45

    2.2 Análisis de la oferta de infraestructura y de servicios..... 63

    2.3 Balance de oferta y demanda de infraestructura y servicios portuarios ..... 72

    2.4 Análisis de la conectividad marítima, carretera y ferroviaria ..... 76

    Ubicación de Terminal Intermodal Tepalcates.....84

    2.5 Evaluación de la competitividad del puerto de Manzanillo y Puerto Laguna de Cuyutlán..... 85

    2.6 Retos para el desarrollo del puerto.....94

    2.7 Análisis financiero para la inversión en infraestructura y equipamiento portuarios.....113

3. Estrategia para el desarrollo portuario del Puerto de Manzanillo.....114

    3.1 Visión y misión del Puerto de Manzanillo .....114

    3.2 Objetivos estratégicos, estrategias y líneas de acción del puerto .....115

    3.3 Metas e indicadores .....116

    3.4 Zonificación maestra para el desarrollo portuario.....125

Glosario de Definiciones.....



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





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

Derivado del título de concesión que el Ejecutivo Federal por conducto de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT), otorgó a favor de esta entidad, el 1 de febrero de 1994 para la administración portuaria integral del Puerto de Manzanillo en el estado de Colima (*véase plano en la página 133*); su Segundo Addendum al Título de Concesión del 31 de diciembre de 2015, en el que la SCT autorizó la incorporación de una superficie de agua de 14,625,165.01 m<sup>2</sup> del Vaso II de la Laguna de Cuyutlán (Puerto Laguna de Cuyutlán); el Tercer Addendum al Título de Concesión autorizado por el ejecutivo federal a través de la Secretaría de Marina (SEMAR), de fecha 4 de noviembre de 2022, que incorpora 104,423.5760 m<sup>2</sup> de superficie de tierra al polígono II Manzanillo; el Cuarto Addendum al Título de Concesión autorizado por el ejecutivo federal a través de la SEMAR, con fecha 24 de abril de 2023, que incorpora 22,431.2930 m<sup>2</sup> de superficie de agua al polígono II Manzanillo; y el Quinto Addendum al Título de Concesión, con fecha del 17 de octubre de 2023, por una ampliación en superficie de tierra por 860,139.4009 m<sup>2</sup> y 17,330,564.1147 m<sup>2</sup> de área de agua (*véase plano en la página 134*); se establece el Programa Maestro de Desarrollo Portuario de los Puertos de Manzanillo y Laguna de Cuyutlán 2021-2026, que tiene como objetivo definir la planeación estratégica de los puertos con visión a 20 años y establecer acciones a realizar en un periodo de ejecución de cinco años, que promuevan la operación óptima y el desarrollo de su infraestructura y de los servicios portuarios, así como el crecimiento económico de su zona de influencia, de manera eficaz, eficiente y sustentada en la participación coordinada de su comunidad portuaria.



Este primer capítulo describe la superficie, áreas e infraestructura principal para las operaciones portuarias y actividades logísticas, de las que dispone el puerto a la fecha de elaboración de este Programa Maestro de Desarrollo Portuario (PMDP).

Puertos de Manzanillo y Laguna de Cuyutlán, estado de Colima, México.



Fuente: Google Earth

GOBIERNO DE MEXICO  
MARINA  
DIRECCIÓN GENERAL DE PUERTOS  
OF-2201/24  
29 MAYO 2024  
**AUTORIZADO**  
DIRECCIÓN DE DESARROLLO PORTUARIO





## Programa Maestro de Desarrollo Portuario de los puertos de Manzanillo y Laguna de Cuyutlán

### 1.1 Alcance legal del PMDP

Los contratos celebrados de cesión parcial de derechos y de prestación de servicios portuarios en el puerto previstos en este PMDP, así como los cesionarios o prestadores de servicios, no confieren derechos de exclusividad, ni privilegios o condiciones especiales de explotación y se podrán otorgar uno u otros a favor de terceras personas para que exploten en igualdad de circunstancias, número y características técnicas, áreas o servicios idénticos o similares.

Cualquier disposición o medida que incluya este PMDP contraria a los principios de competencia, calidad y eficiencia que restrinja el desarrollo del puerto y/o que contravenga el interés público, se entenderá no válida y no surtirá efectos. De acuerdo con la autorización emitida por la autoridad competente, el PMDP de los Puertos de Manzanillo y Cuyutlán estará vigente del 2021 al 2026. La prospectiva adoptada en este PMDP corresponde a una visión de 20 años, como horizonte de planeación para la definición de objetivos y estrategias de desarrollo.

El concesionario del Puerto de Manzanillo es la sociedad mercantil mexicana denominada Administración Portuaria Integral de Manzanillo, SA de CV, ahora Administración del sistema Portuario Nacional Manzanillo, S.A. de C.V. (ASIPONA MAN) empresa paraestatal de la Administración Pública Federal.

Desde enero de 1994, API Manzanillo ahora ASIPONA MAN está a cargo de la concesión integral del puerto, teniendo fundamentalmente la responsabilidad de planear, programar y ejecutar las acciones necesarias para la promoción, operación y desarrollo del puerto, por lo que le corresponde elaborar el PMDP y someterlo a autorización de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

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





Programa Maestro de Desarrollo Portuario  
de los puertos de Manzanillo y Laguna de Cuyutlán

Superficies Concesionadas ASIPONA Manzanillo

| Área                          | Superficie (ha)   |
|-------------------------------|-------------------|
| <b>Polígono I Manzanillo</b>  |                   |
| Tierra                        | 6.76              |
| Agua                          | 24.22             |
| <b>Polígono II Manzanillo</b> |                   |
| Tierra                        | 255.95            |
| Agua                          | 163.11            |
| <b>Polígono III Cuyutlán</b>  |                   |
| Tierra                        | 86.0139           |
| Agua                          | 1,733.0564        |
| <b>Total</b>                  | <b>2,269.1104</b> |

Fuente: Elaboración propia ASIPONA Manzanillo



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

Para dar cumplimiento a los artículos 41 de la Ley de Puertos y 39 de su Reglamento y considerando que este programa forma parte integrante del Título de Concesión otorgado por el Gobierno Federal a la API Manzanillo ahora ASIPONA Manzanillo para la administración portuaria integral del Puerto de Manzanillo y Puerto Laguna de Cuyutlán, este PMDP identifica y justifica los destinos, usos y formas de operación de las diferentes zonas del puerto, por lo que incluye: diagnóstico de la situación del puerto; vinculación con la economía regional y nacional; descripción de las áreas para operaciones portuarias; metas de construcción, expansión y modernización de infraestructura y equipamiento; servicios portuarios y áreas en los que se prestan; medidas y previsiones necesarias para garantizar una eficiente explotación de los espacios portuarios, su desarrollo, la conexión de los diferentes modos de transporte y para satisfacer la demanda prevista; así como, compromisos de mantenimiento, metas de productividad e indicadores para el aprovechamiento de los bienes objeto de la concesión.

El Puerto de Manzanillo y el Puerto Laguna de Cuyutlán se localizan en el litoral del Océano Pacífico, en el estado de Colima, México.

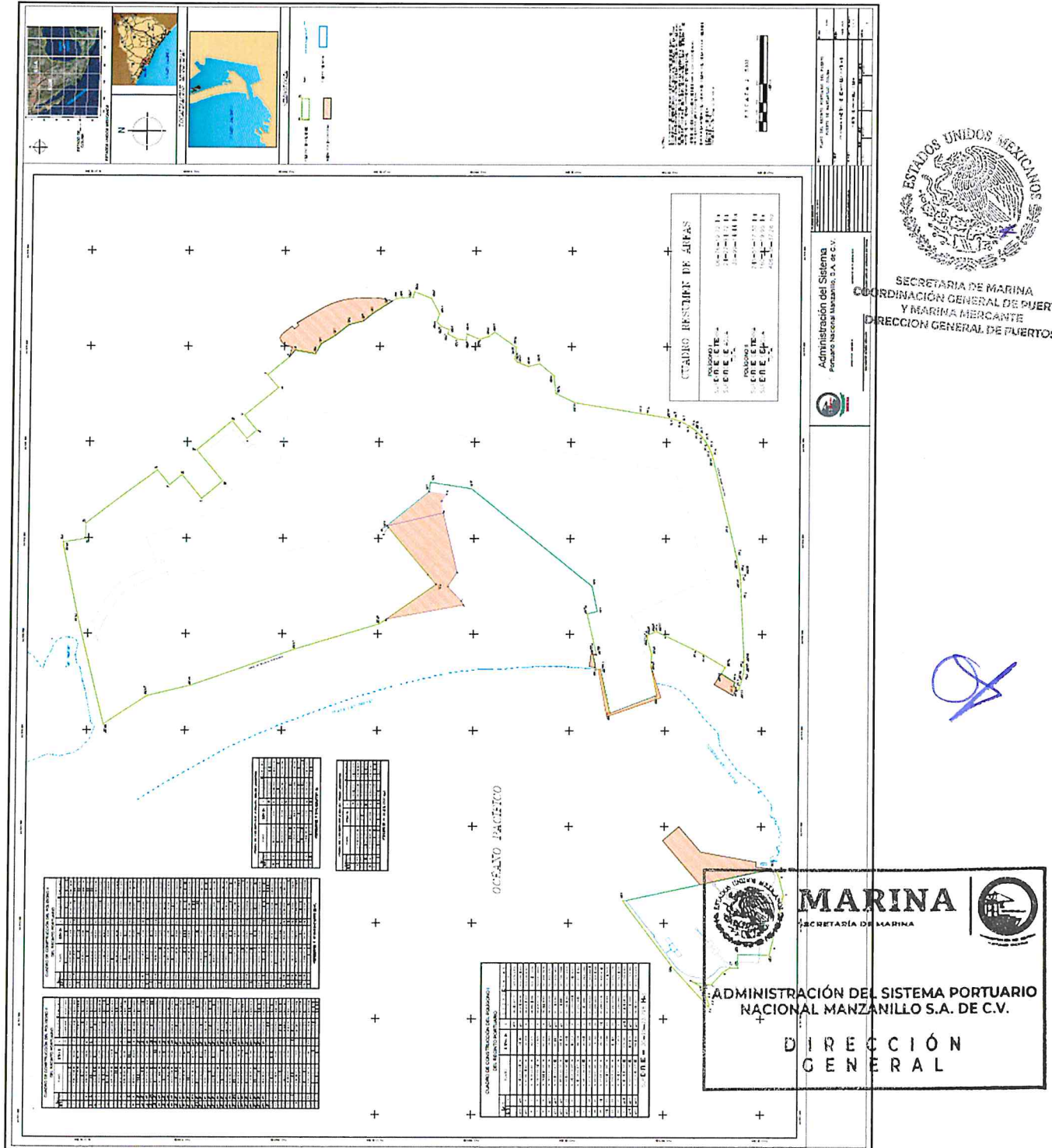
La demarcación territorial de este PMDP se sustenta en el Acuerdo por el que se modifica la delimitación y determinación del recinto portuario del Puerto de Manzanillo, Colima, de fecha 17 de enero de 1994, el referido Título de Concesión, de fecha 2 de febrero de 1994; con base en el Segundo Addendum al Título de Concesión, de fecha 31 de diciembre 2015 que incorpora la superficie (polígono III Manzanillo) de agua del Vaso II del Puerto Laguna de Cuyutlán; el Tercer Addendum al Título de Concesión, de fecha 4 de noviembre de 2022, que incorpora superficie de tierra al polígono II Manzanillo; el Cuarto Addendum al Título de Concesión, con fecha 24 de abril de 2023 que incorpora una superficie de agua al polígono II Manzanillo; y el Quinto addendum al Título de Concesión, con fecha 17 de octubre de 2023, que incorpora superficie de tierra y agua al polígono III del Puerto Laguna de Cuyutlán; los cuales confieren al puerto las siguientes áreas:





Programa Maestro de Desarrollo Portuario  
de los puertos de Manzanillo y Laguna de Cuyutlán

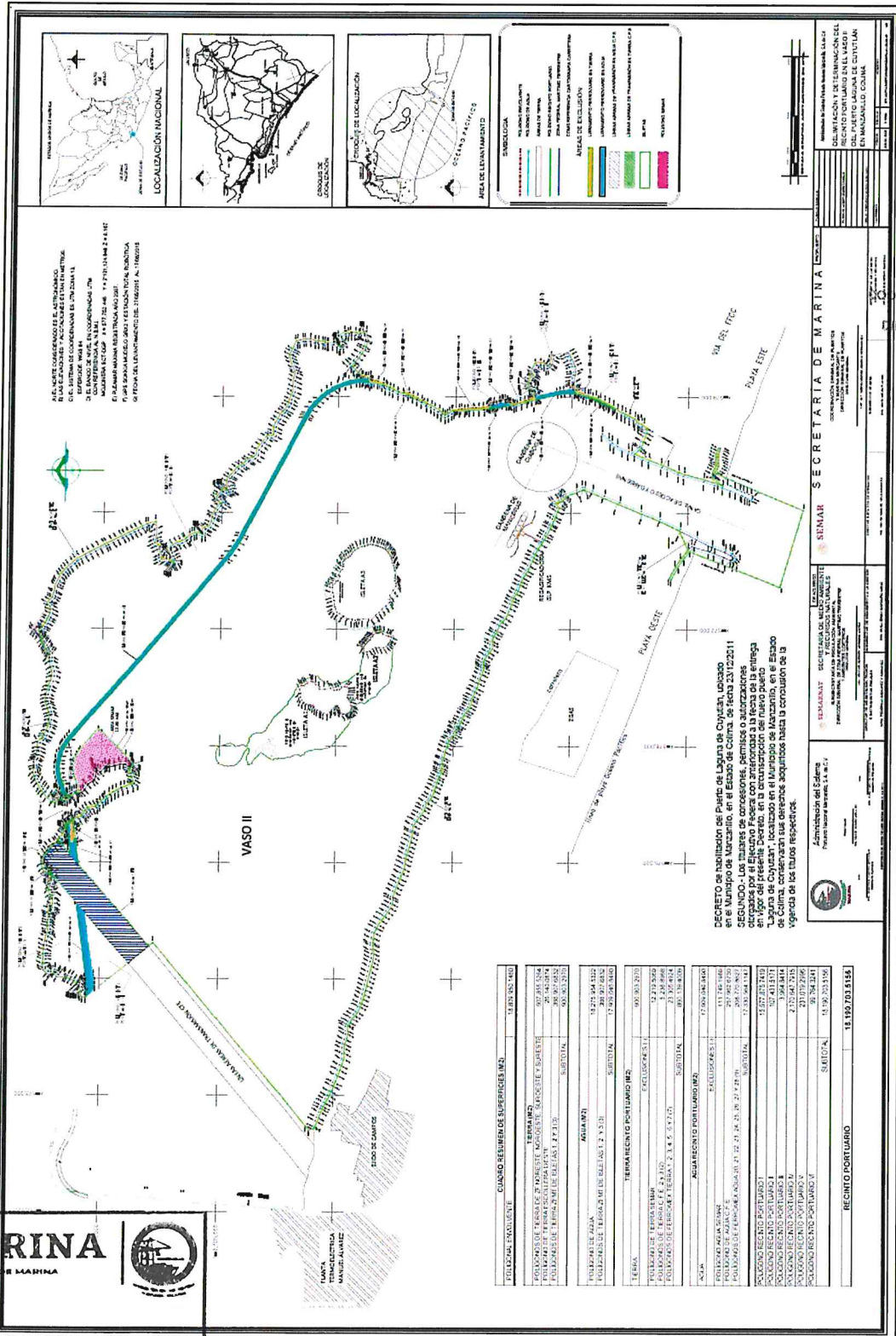
Las áreas concesionadas se detallan en los siguientes planos, "Plano del Recinto Portuario del Puerto de Manzanillo" y plano "Delimitación y Determinación del Recinto Portuario en el Vaso II del Puerto Laguna de Cuyutlán en Manzanillo, Colima".





Programa Maestro de Desarrollo Portuario  
de los puertos de Manzanillo y Laguna de Cuyutlán

Plano "Delimitación y Determinación del Recinto Portuario en el Vaso II del Puerto Laguna de Cuyutlán en Manzanillo, Colima".



*Handwritten signature*

**MARINA**  
SECRETARÍA DE MARINA

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

**DIRECCIÓN GENERAL**



## Programa Maestro de Desarrollo Portuario de los puertos de Manzanillo y Laguna de Cuyutlán

### 1.2 Oferta de infraestructura portuaria

El valor estratégico de los dos puertos es diferente, el Puerto de Manzanillo con gran importancia en el movimiento de carga contenerizada cuenta con cuatro operadoras que están habilitadas para el manejo de carga contenerizada, dos de ellas son terminales especializadas, las cuales de manera conjunta movilizan más del 80% de la carga contenerizada, que es demandada por las principales ciudades de los estados que conforman la región centro occidente.

El Puerto Laguna de Cuyutlán se enfoca en atender la creciente demanda de los energéticos, como lo son el gas natural licuado que tiene como destino el bajío y la termoeléctrica de Manzanillo, y los hidrocarburos que actualmente las terminales están en desarrollo, una dentro del área concesionada a la ASIPONA MAN y otras a nivel de proyecto que operarán en la barra de Campos con permiso de la SCT. En el mediano y largo plazo, el Puerto Laguna de Cuyutlán se convertirá en la opción para los buques de grandes dimensiones (clase E) que ya no puedan ser recibidos en el Puerto de Manzanillo debido a sus limitaciones de dimensiones y calados en dársenas y canales de navegación.

Se puede también mencionar que el Puerto de Manzanillo por ser un puerto maduro y consolidado cuenta con mayor infraestructura y equipamiento que el Puerto Laguna de Cuyutlán que actualmente se encuentra en sus inicios de desarrollo y operación. El Puerto Laguna de Cuyutlán convive en área de influencia de donde se proyecta un cluster energético en el corto y mediano plazo.

Las principales instalaciones para las operaciones portuarias y los recursos de infraestructura para uso común con las que disponen los puertos, a la fecha de elaboración de este PMDP se indican a continuación, complementándose con los planos "Plano de Instalaciones Portuarias del Puerto de Manzanillo" y "Plano de Instalaciones Portuarias del Puerto Laguna de Cuyutlán".

#### Obras de protección en el Puerto de Manzanillo

Para garantizar la navegación segura de las embarcaciones, la seguridad de la carga y de las terminales e instalaciones, el Puerto de Manzanillo tiene la siguiente infraestructura de protección:

- Un rompeolas con longitud de 537 m.
- Dos escolleras: la norte de 290 m y la sur con 100 m.
- Cuatro protecciones marginales: la norte de 400 m, la sur de 250 m, en terminal de cruceros de 350 m y la del patio 15 de 145 m.
- Un dren interlagunar de 670 m.



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







Programa Maestro de Desarrollo Portuario  
de los puertos de Manzanillo y Laguna de Cuyutlán

Obras de protección en el Puerto Laguna de Cuyutlán

Cuenta con la infraestructura de protección siguiente:

- Dos escolleras: la oeste de 474 m y la este con 461 m.
- Dos protecciones marginales: la oeste de 1,247 m y la este de 1,039 m.

Señalamiento marítimo

Los puertos de Manzanillo y Laguna de Cuyutlán cuentan con señalamiento marítimo basado en las normas y recomendaciones de la Organización Marítima Internacional (OMI) y de la International Association of Lighthouse Authorities (IALA), el cual está integrado fundamentalmente por:

PUERTO DE SAN PEDRITO

- Faro principal de Campos.
- Faro auxiliar de Campos.
- Baliza de enfilación anterior de PEMEX.
- Baliza de enfilación posterior de PEMEX.
- Baliza de enfilación anterior de la Flechita.
- Baliza de enfilación posterior de la Flechita.
- Baliza de enfilación sectorizada tramo 15.
- Baliza de enfilación sectorizada zona norte.
- Baliza de enfilación sectorizada banda B.
- Baliza de la escollera norte de las Brisas.
- Baliza de la escollera sur de San Pedrito.
- Baliza de la escollera PEMEX.
- Baliza del muelle de pescadores banda A.

PUERTO LAGUNA DE CUYUTLÁN

- Baliza de enfilación posterior de entrada sectorizada.
- Baliza de enfilación posterior de salida.
- Baliza de enfilación anterior de salida.
- Baliza de la escollera oeste.
- Baliza de la escollera este.
- Boya de recalada.
- Boya de acceso #1
- Boya de acceso #2
- Boya de acceso #3
- Boya de acceso #4
- Boya de acceso #5
- Boya de acceso #6
- Boya de acceso #7
- Boya de acceso #8
- Boya de acceso #9
- Boya de acceso #10
- Boya de acceso #11
- Boya de acceso #12
- Boya de acceso #13





Programa Maestro de Desarrollo Portuario  
de los puertos de Manzanillo y Laguna de Cuyutlán

- Baliza del muelle de pescadores banda C.
- Baliza norte del muelle turístico.
- Baliza sur del muelle turístico.
- Baliza de la cabeza del tramo 15.
- Baliza oeste muelle autoridades.
- Baliza este muelle autoridades.
- Boya de recalada.
- Boya de pilotos.
- Boya de acceso #1
- Boya de acceso #2
- Boya de acceso #3
- Boya de acceso #4
- Boya de acceso #5
- Boya de acceso #6
- Boya de acceso #7
- Boya de acceso #8
- Boya de acceso #9
- Boya de acceso #11
- Boya de acceso #13
- Boya de acceso #14
- Boya de acceso #16
- Boya de propósito especial A
- Boya de propósito especial B
- Boya de propósito especial C
- Boya oceanográfica

### Áreas de agua

El Puerto de Manzanillo dispone de 846,956.505 m<sup>2</sup> de infraestructura para la navegación de embarcaciones.

Actualmente existe un área de fondeo de 11,465,638.95 m<sup>2</sup>. Esta área cuenta con tres zonas de fondeo: Charly, que está designada para buques de carga peligrosa, con profundidades de 30 a 50 m; fondeadero Bravo, habilitada para buques de carga general, granel y contenedores, con profundidades de 40 a 50 m; y Alfa, destinada a buques de menos de 5,000 TBR, con una profundidad de 50 a 60 m.

A la fecha de elaboración de este PMDP, su calado oficial es variable en las áreas de navegación:

-De 14.0 m a 15.0 m (45 a 49 pies), para embarcaciones en navegación de altura en el puerto interior.



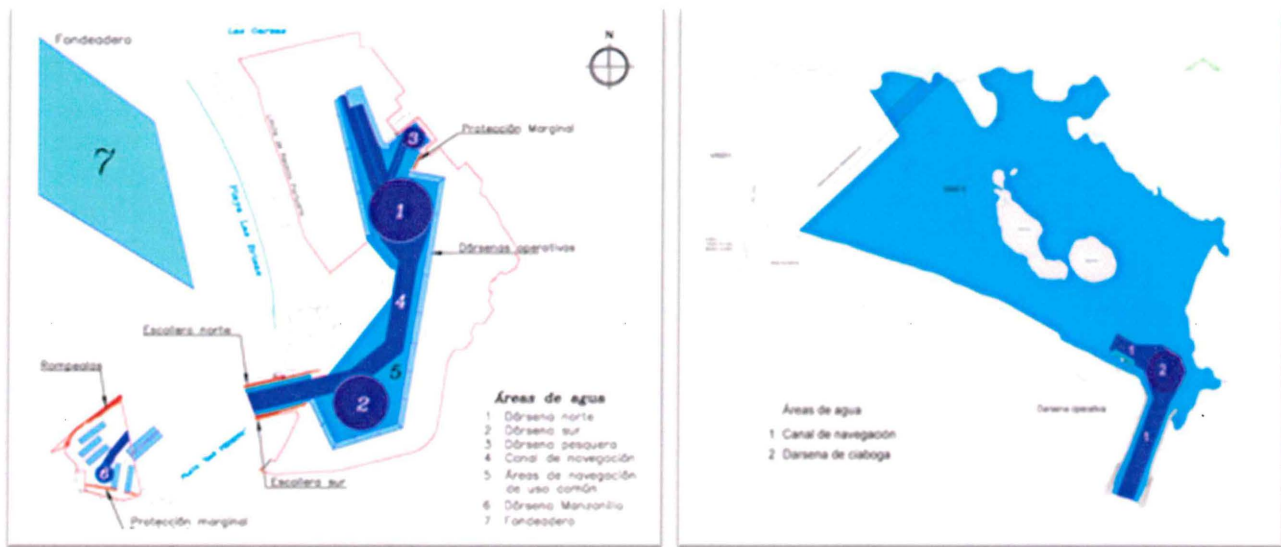


### Programa Maestro de Desarrollo Portuario de los puertos de Manzanillo y Laguna de Cuyutlán

- De 11.0 m a 14.0 m (36 a 45 pies), para embarcaciones en la terminal de PEMEX.
- De 4.0 m a 6.5 m (13 a 21 pies), para embarcaciones de cabotaje en la dársena y en la terminal pesquera.

El Puerto Laguna de Cuyutlán cuenta con 879,617.118 m<sup>2</sup> de infraestructura para la navegación y 16.5 m (54.13 pies) de calado, para embarcaciones en navegación de altura.

Áreas de navegación y estructuras de protección del Puerto de Manzanillo y Cuyutlán.



Fuente: Gerencia de Ingeniería ASIPONA MAN.

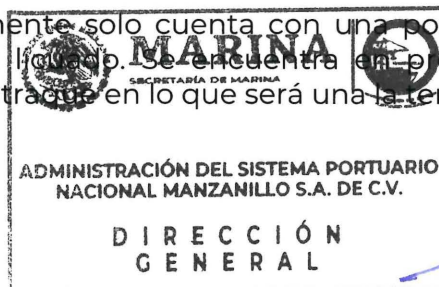
### Obras de atraque

El Puerto de Manzanillo cuentan en la actualidad con 29 posiciones de atraque (dos en construcción), de las cuales tres son para embarcaciones pesqueras, que en total corresponden a 6,789.34 m de muelles para tráfico de altura y 512.02 m en la terminal pesquera; actualmente se encuentra en construcción uno en la terminal de usos múltiples que será terminado en este año 2021 y la terminal especializada de contenedores dos tiene una posición de atraque al 50%, el cual será terminado conforme su contrato en al año 2025 o conforme la demanda, se prevé que para el año 2023 lo tengan concluido, ambas posiciones de atraque se encuentran en la zona norte del Puerto de Manzanillo.

El Puerto Laguna de Cuyutlán actualmente solo cuenta con una posición de atraque en la terminal de gas natural (G.N.P.). Se encuentra en proceso de construcción una segunda posición de atraque en lo que será una terminal de combustibles.



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





## Programa Maestro de Desarrollo Portuario de los puertos de Manzanillo y Laguna de Cuyutlán

### Vías férreas

El Puerto de Manzanillo tiene actualmente 29.2 km de vías férreas en áreas de uso común.

Cuenta además con áreas habilitadas para la operación intermodal, tanto en áreas de uso común como en instalaciones y terminales, consistentes en explanadas de concreto o asfalto que disponen de vías férreas para carga y descarga de carros de ferrocarril, contenedores, acero y minerales, principalmente.

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

Actualmente en el Puerto Laguna de Cuyutlán no se brinda el servicio ferroviario, ya que la única terminal que opera transporta el gas natural licuado mediante gasoductos. Con el desarrollo de nuevas terminales como la de hidrocarburos el servicio ferroviario será necesario y el desarrollo de espuelas y vías ferroviarias también se requerirán. Cabe señalar, que en la parte norte del Puerto Laguna de Cuyutlán está ubicado el libramiento ferroviario y en la parte sur sobre la barra de Campos se encuentra un patio ferroviario propiedad de FERROMEX que facilitarán brindar el servicio ferroviario al puerto cuando así se requiera.

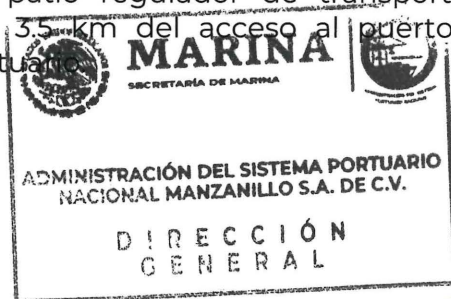
### Vialidades vehiculares

El recinto portuario de Manzanillo, en su polígono denominado San Pedrito, dispone de una vialidad perimetral para uso común, con longitud total de 6,470 m, integrada por: 3,010 m de cuatro carriles; 2,400 m de dos carriles; y, 1,060 m configurados como ruta fiscal de cuatro carriles. Estas vías comunican los muelles de uso común, las diversas terminales e instalaciones y los accesos al puerto ubicados en San Pedrito.

La denominada Zona Norte del puerto, cuenta con una vialidad de 2,352.05 m de longitud, que comunica a las dos terminales ubicadas en esa área con la aduana marítima.

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

Adicionalmente, se cuenta con un patio regulador de transporte y zona especializada de almacenamiento, a 3.5 km del acceso al puerto sobre la carretera a Jalipa, fuera del recinto portuario.



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



## Programa Maestro de Desarrollo Portuario de los puertos de Manzanillo y Laguna de Cuyutlán

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

### Andadores peatonales

El Puerto de Manzanillo dispone de 830.92 m de andadores peatonales de concreto, ubicados en la entrada por garitas de San Pedrito.

El Puerto Laguna de Cuyutlán no cuenta con andadores peatonales.

### Edificios

Actualmente el Puerto de Manzanillo tiene como principales edificaciones y construcciones las siguientes:

- Centro de control de tráfico marítimo (CCTM).
- Instalaciones de aduana Zona Norte.
- 3 módulos de aduana.
- Control fitosanitario.
- 26 casetas de control de acceso y salida.
- 18 subestaciones eléctricas.
- 2 talleres mecánicos (cesionarios).
- 2 estaciones de servicio.
- Módulo de servicio.



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

El Centro de Control de Tráfico Marítimo (CCTM) del Puerto de Manzanillo cumple con las normas internacionales establecidas por la OMI. Su principal función es prestar los servicios de facilitación y coordinación del tráfico marítimo en el puerto, con el fin de mejorar la seguridad y la eficacia de la navegación, la seguridad de la vida humana en el mar y proteger el medio ambiente marino y la zona costera adyacente, incluidas las obras e instalaciones portuarias, de los posibles efectos perjudiciales del tráfico marítimo. Del equipamiento con el que cuenta destacan las siguientes estaciones:

- Control de tráfico marítimo.
- Radar banda "X" en el CCTM.
- Remota de radar banda "S" en el Cerro del Vigía.
- Repetidora en el mirador de Punta Santiago.



Por la relevancia de las actividades y funciones del centro de control de tráfico, esta ASIPONA MAN ha iniciado un proceso de modernización que garantizará la continuidad de los servicios de los radares y aplicativos especializados. La modernización considera radares primarios y secundarios, procesamiento de video, sistema AISE, sensores de monitoreo ambiental, sensores de cámara



Programa Maestro de Desarrollo Portuario  
de los puertos de Manzanillo y Laguna de Cuyutlán

térmica, de cámara de luz baja, unidad de posicionamiento, radios comunicaciones, sistema de gestión de blancos/objetivos, sistema de gestión de tráfico marítimo, sistema de grabación y de reproducción, plataforma de administración de información portuaria, entre otros accesorios y aplicativos que lo convertirán en un centro de control de vanguardia. Este Centro de control de tráfico brinda el servicio a ambos puertos.

En el Puerto Laguna de Cuyutlán no existen edificaciones.

Áreas de almacenamiento

Dentro de la concesión del Puerto Laguna de Cuyutlán no se cuenta con áreas de almacenamiento.

El Puerto de Manzanillo cuenta con áreas y equipamiento especializado de almacenamiento para el adecuado manejo de todo tipo de carga, destacando las siguientes:

Áreas de almacenamiento del Puerto de Manzanillo

| Denominación | Cantidad | Superficie (m2) |
|--------------|----------|-----------------|
| Patio        | 14       | 1,027,512.94    |
| Almacén      | 4        | 1,874.18        |
| Bodega       | 21       | 73,745.91       |
| Cobertizo    | 1        | 4,641.80        |
|              | Total    | 1,107,774.83    |

Fuente: Gerencia de Ingeniería ASIPONA MAN.

| Denominación | Cantidad | Superficie (m2) |
|--------------|----------|-----------------|
| Silo         | 9        | 9,352.7         |
|              | Total    | 9,352.7         |

Fuente: Gerencia de Ingeniería ASIPONA MAN.

En los siguientes Planos de Instalaciones Portuarias del Puerto de Manzanillo y Puerto Laguna de Cuyutlán, se presentan la delimitación actual de cada una de las áreas que ocupa la infraestructura portuaria, así como sus correspondientes tablas descriptivas.



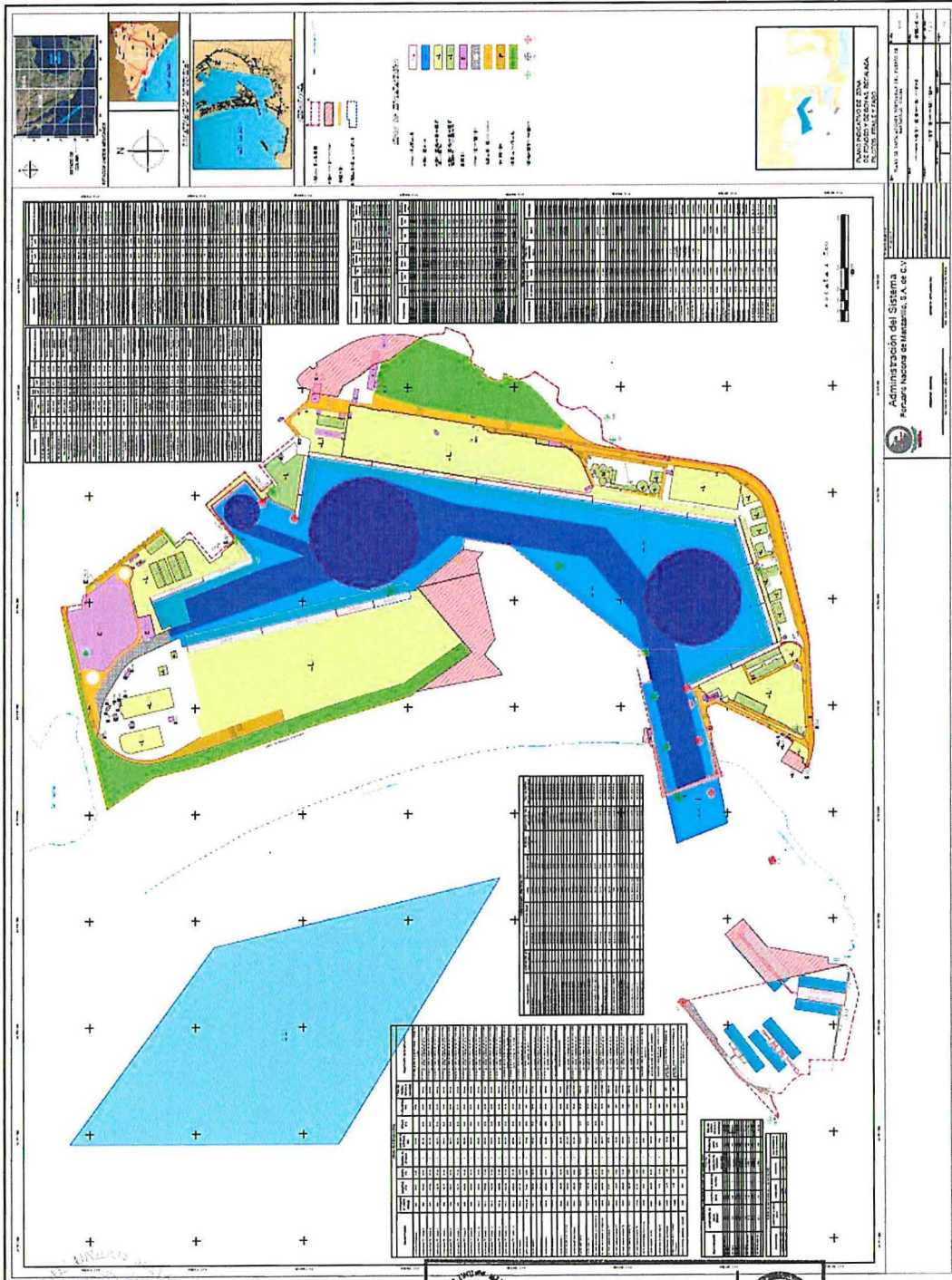
SECRETARÍA DE MARINA  
COORDINACIÓN GENERAL DE PUERTOS  
Y MARINA MERCANTIL  
DIRECCIÓN GENERAL DE PUERTOS

OF. 4816/23  
 08 NOV. 2023



Programa Maestro de Desarrollo Portuario  
 de los puertos de Manzanillo y Guaymas

**AUTORIZADO**  
 DIRECCIÓN DE DESARROLLO PORTUARIO



| NO. | DESCRIPCIÓN | FECHA | ESTADO |
|-----|-------------|-------|--------|
| 1   | ...         | ...   | ...    |
| 2   | ...         | ...   | ...    |
| 3   | ...         | ...   | ...    |
| 4   | ...         | ...   | ...    |
| 5   | ...         | ...   | ...    |
| 6   | ...         | ...   | ...    |
| 7   | ...         | ...   | ...    |
| 8   | ...         | ...   | ...    |
| 9   | ...         | ...   | ...    |
| 10  | ...         | ...   | ...    |

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

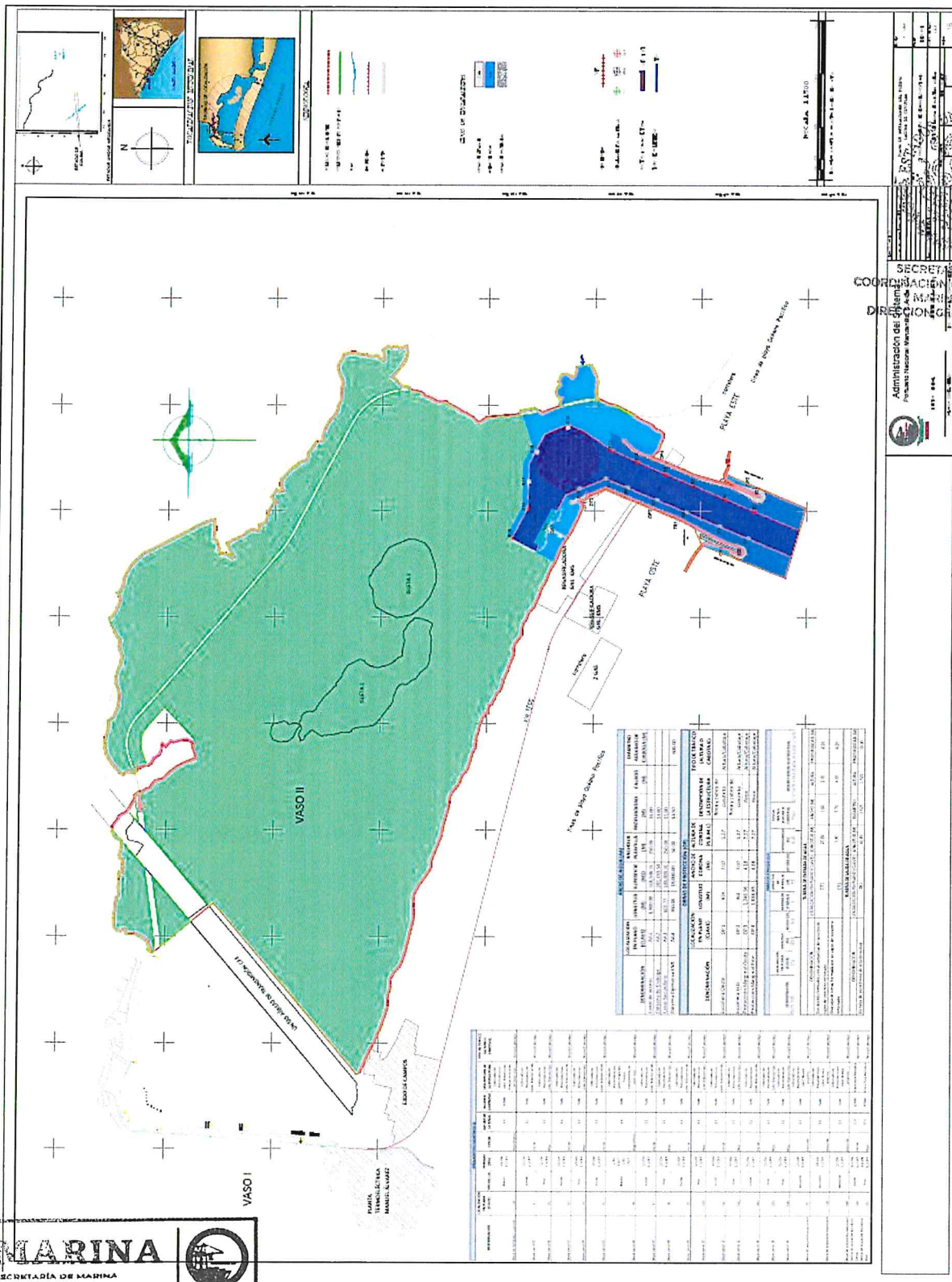
**MARINA**  
 SECRETARÍA DE MARINA

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

**DIRECCIÓN GENERAL**



# Programa Maestro de Desarrollo Portuario de los puertos de Manzanillo y Laguna de Cuyutlán



|       |                |                    |                  |
|-------|----------------|--------------------|------------------|
| SEÑAL | SEÑAL DE BUQUE | SEÑAL DE OBSTACULO | SEÑAL DE PUEBLOS |
| SEÑAL | SEÑAL DE BUQUE | SEÑAL DE OBSTACULO | SEÑAL DE PUEBLOS |
| SEÑAL | SEÑAL DE BUQUE | SEÑAL DE OBSTACULO | SEÑAL DE PUEBLOS |

SECRETARÍA DE MARINA  
COORDINACIÓN GENERAL DE PUERTOS  
NACIONAL DE PUERTOS  
DIRECCIÓN GENERAL DE PUERTOS

Administración del Sistema Portuario Nacional  
Manzanillo S.A. de C.V.  
1971-804

*(Handwritten signature)*

| ESTACION | COORDENADAS (UTM) | ELEVACION | PROFUNDIDAD | USOS   |          |      |
|----------|-------------------|-----------|-------------|--------|----------|------|
|          |                   |           |             | ANCLAR | DE FONDO | OTRO |
| ...      | ...               | ...       | ...         | ...    | ...      | ...  |
| ...      | ...               | ...       | ...         | ...    | ...      | ...  |

SECRETARÍA DE MARINA  
**MARINA**  
ADMINISTRACIÓN DEL SISTEMA PORTUARIO NACIONAL MANZANILLO S.A. DE C.V.  
**DIRECCIÓN GENERAL**





15 NOV. 2024  
 DGP-5405/2024

**AUTORIZADO**  
 DIRECCIÓN DE DESARROLLO PORTUARIO

### 1.3 Comunidad portuaria

La comunidad portuaria de Manzanillo se constituye con cesionarios, autoridades, prestadores de servicios portuarios y prestadores de servicios conexos. A la fecha de elaboración de este PMDP, los integrantes de la comunidad portuaria son los que se presentan en las siguientes cuatro tablas.

Cesionarios del puerto de Manzanillo

| Cesionario                               | Clave de cesionario | Clave de zonificación | No. de registro                 | Vigencia del contrato    | Objeto  | Superficie cedida m2 |            |
|--|---------------------|-----------------------|---------------------------------|--------------------------|---|----------------------|------------|
|  |                     |                       |                                 |                          |   | Agua                 | Tierra     |
| SSA México, SA de CV                     | C001                | 6 PuE                 | APIMAN01-001/95.M10. P2.C.DER.2 | 28-jul-95 al 30-ene-44   | Terminal para carga contenerizada   | 38,770.17            | 320,471.87 |
| Servicios Marítimos Pacnav, SA de CV     | C003                | 27 PaE                | APIMAN01-003/95.M3. P1.CE.DER   | 14-dic-94 al 01-may-2040 | Terminal para el manejo y almacenamiento de cemento y otros materiales relacionados con la producción del cemento y carga general | -                    | 17,440.35  |
| Elaborificio de Manzanillo, SA de CV     | C004                | 12 PuE                | APIMAN01-030/13.M1              | 26-jul-95 al 12-ago-33   | Instalación para productos alimenticios refrigerados, carga general y contenedores  | -                    | 16,426.00  |
| Cemex SAB de CV                          | C005                | 13 PuE                | APIMAN01-005/95 C.DER2.M6. P1   | 06-nov-95 al 13-ago-33   | Instalación para manejo de cemento y carga general  | -                    | 15,237.35  |
| Corporación Multimodal, SA de CV         | C006                | 11 PaE                | APIMAN01-006/95.M3. P1          | 27-feb-95 al 27-feb-35   | Instalación para carga general, graneles y carga refrigerada  | -                    | 8,915.14   |
| Compañía Terminal de Manzanillo SA de CV | C030                | 26 PuE                | APIMAN01-031/17                 | 02-feb-18 al 02-02-38    | Terminal para carga general y automóviles.  | 13,744.25            | 36,594.31  |
| Comercializadora La Junta, SA de CV      | C007                | 9 PuE                 | APIMAN01-007/96.M5. P2          | 8-sep-95 al 12-ago-33    | Terminal para granel agrícola y almacenaje de contenedores  | -                    | 35,090.88  |






Programa Maestro de Desarrollo Portuario  
de los puertos de Manzanillo y Laguna de Cuyutlán

|  |      |        |                       |                        |  |           |            |
|--|------|--------|-----------------------|------------------------|--|-----------|------------|
| Marfrigo, SA de CV                             | C011 | 4 PaE  | APIMAN01-011/98.M1.P1 | 1-mar-98 al 28-feb-38  | Instalación para productos pesqueros   | -         | 2,200.00   |
| Pemex Logística                                | C014 | 16 PaE | APIMAN01-014/99.M1.P1 | 8-oct-99 al 07-oct-39  | Terminal para petróleo y derivados   | -         | 27,933.29  |
| Granelera Manzanillo, SA de CV                 | C016 | 8 PuE  | APIMAN01-016/99.M3    | 22-oct-99 al 21-oct-29 | Instalación para granel agrícola   | -         | 14,959.29  |
| Operadora de la Cuenca del Pacífico, SA de CV  | C019 | 14 PuE | APIMAN01-019/07.M1.P1 | 25-ago-95 al 11-jul-37 | Instalación para carga general, granel agrícola y mineral y contenedores   | -         | 96,378.29  |
| Terminal Internacional de Manzanillo, SA de CV | C020 | 10 PuE | APIMAN01-020/07.P1.M1 | 09-ago-98 al 11-jul-37 | Instalación para carga general, granel agrícola y mineral y contenedores   | -         | 90,690.33  |
| Estación Marina Manzanillo, SA de CV           | C026 | 3 PuE  | APIMAN01-026/10.M3.P2 | 26-feb-10 al 26-feb-25 | Instalación para suministro de combustible y lubricantes a embarcaciones menores   | -         | 11.25      |
| Contecon Manzanillo, SA de CV                  | C028 | 1 PuE  | APIMAN01-028/10.M1    | 3-jun-10 al 31-jun-44  | Terminal para carga contenerizada  | 54,000.00 | 724,218.74 |
| Terminal Marítima Hazesa, SA de CV             | C029 | 2 PuE  | APIMAN01-029/12.M4.P1 | 26-abr-13 al 31-ene-44 | Terminal de usos múltiples, incluyendo contenedores en transferencia con carga seca (para consolidar y desconsolidar), exceptuándose e contenerizada en carga y descarga de buques, graneles agrícolas, perecederos y automóviles. | 45,242.80 | 114,592.50 |

Fuente: Elaboración por ASIPONA MAN con información propia.





Programa Maestro de Desarrollo Portuario  
de los puertos de Manzanillo y Laguna de Cuyutlán

Cesionarios del Puerto Laguna de Cuyutlán

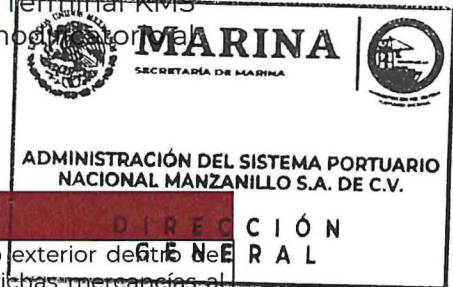
| Cesionario                                | Clave de cesionario | Clave de zonificación | No. de registro      | Vigencia del contrato    | Objeto   | Superficie cedida m2 |        |
|---|---------------------|-----------------------|----------------------|--------------------------|--|----------------------|--------|
|   |                     |                       |                      |                          |  | Agua                 | Tierra |
| Terminal KMS de GNL S de RL de CV         | C032                | 1PaE                  | APIMAN 01-032/18     | 06-oct-17 al 24-jun-29   | Terminal para la recepción de gas natural licuado.   | 5,892.33             | -      |
| Logística de Fluidos y Graneles, SA de CV | C033                | 2PaE                  | APIMAN 01-035/18     | 21-09-2018-31-ago-38     | Terminal especializada de uso particular, para la recepción de fluidos en materia energética, tales como gasolina, diésel y combustóleo. | 90,000               | -      |
| PORTER FG México SA de CV                 | C034                | 9PaE                  | ASIPON AMAN01-036/23 | 13-dic-22 al 13-dic-2042 | Terminal de Manejo de Fluidos Petrolíferos y Aceites Minerales y Vegetales para el uso Industrial.                                       | 52,011.27            | -      |

Fuente: Elaboración por ASIPONA MAN con información propia.

La ASIPONA Manzanillo pretende regularizar el área cedida de la Terminal KMS de GNL S de RL de CV, a través de la celebración de un convenio modal (modal) contrato de Cesión Parcial de Derechos y Obligaciones.

Autoridades del Puerto de Manzanillo

| Autoridad  | Clave de zonificación | Actividades y servicios  |
|--|-----------------------|--|
| Aduana Marítima de Manzanillo  | 17 PuE                | Vigilancia y custodia de las mercancías de comercio exterior dentro del recinto fiscal; así como autorizar la internación de dichas mercancías al territorio nacional a través del despacho aduanal. Lo anterior con facultades para vigilar e inspeccionar las mercancías, su debida clasificación arancelaria en los pedimentos y el cumplimiento de las obligaciones fiscales.  |
| Policía Fiscal   | 17 PuE                | Practica la verificación de mercancías del comercio exterior en el transporte.   |
| Centro Unificado para la Protección Marítima y Portuaria (CUMAR)         | 18 PuE                | Encargado de implementar medidas para garantizar la protección, seguridad y prosperidad marítima y portuaria contra amenazas como terrorismo, crimen organizado y narcotráfico en el Puerto de Manzanillo, mediante, entre otros, el establecimiento del Código de Protección a Buques e Instalaciones Portuarias, (Código PBIP), así como del Convenio para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar (SOLAS) de la Organización Marítima Internacional. |
| Servicio Nacional de Sanidad, Inocuidad y Calidad Alimentaria (SENASICA) | 20 PuE                | Inspección física de productos y expedición de certificados sanitarios para asegurar la calidad e inocuidad de animales, vegetales y sus productos.  |



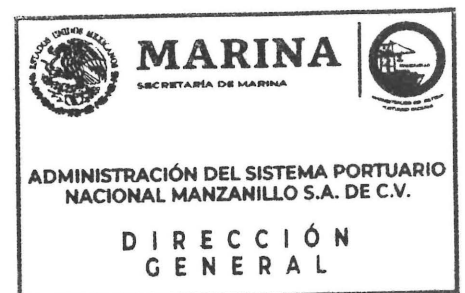


Programa Maestro de Desarrollo Portuario  
de los puertos de Manzanillo y Laguna de Cuyutlán

| Autoridad  | Clave de zonificación | Actividades y servicios  |
|--|-----------------------|--|
| Secretaría de Marina (SEMAR)                                       | 1                     | Armada de México, institución militar nacional, de carácter permanente, cuya misión es emplear el poder naval de la Federación para la defensa exterior y coadyuvar en la seguridad interior del país, en los términos que establece la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, las leyes que de ella derivan y los tratados internacionales.   |
| Capitanía de Puerto  | 2                     | Autorizar el arribo y despacho de embarcaciones, vigilar que la navegación, atraque, servicios de pilotaje y remolque se realice con seguridad; supervisar que de las vías navegables reúnan condiciones de seguridad, profundidad, señalamiento marítimo y ayudas a la navegación; verificar que se respeten las normas aplicables en materia de seguridad en la navegación y la vida humana en el mar, prevención de la contaminación marina, con facultades para solicitar los certificados de las embarcaciones. |
| Administración del Sistema Portuario Nacional Manzanillo, SA de CV | 3                     | Planear, programar y ejecutar las acciones necesarias para la promoción, operación y desarrollo del puerto, a fin de lograr la mayor eficiencia y competitividad portuaria.  |

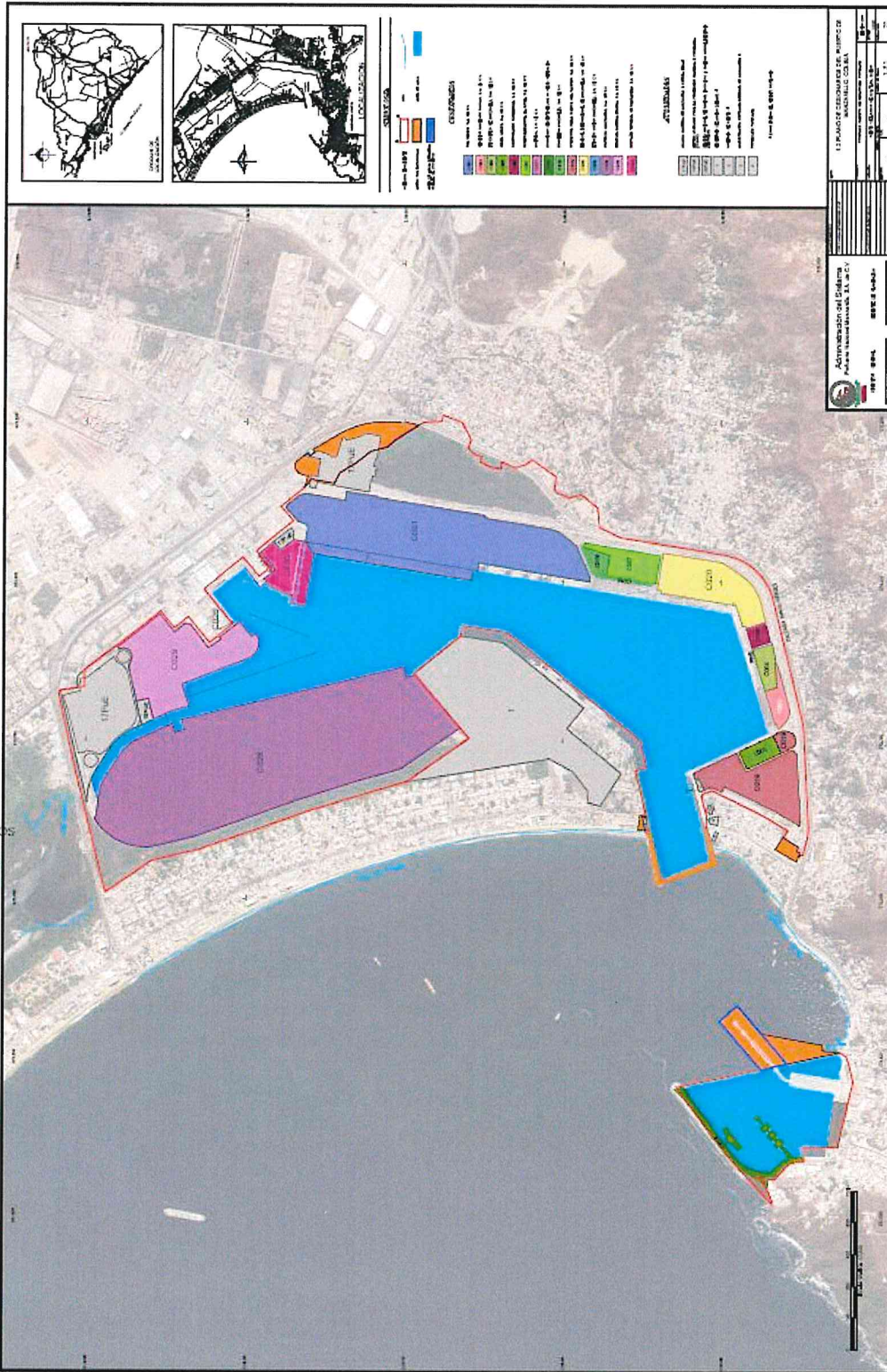
Fuente: Elaboración por ASIPONA MAN con información propia.

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



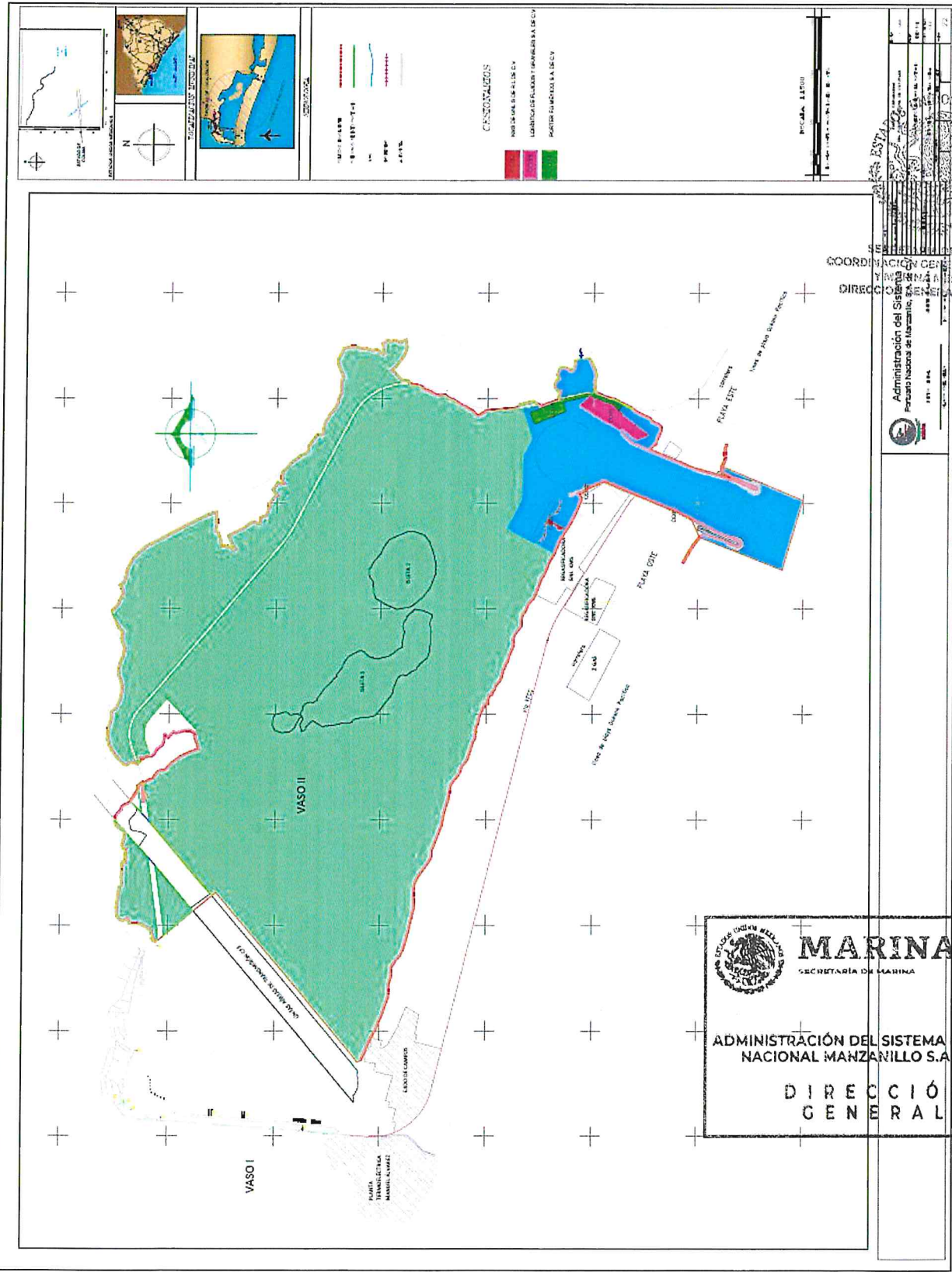


Programa Maestro de Desarrollo Portuario  
de los puertos de Manzanillo y Laguna de Cuyutlán






Programa Maestro de Desarrollo Portuario  
de los puertos de Manzanillo y Laguna de Cuyutlán



|                |  |
|----------------|--|
| ESTADO         | ESTADO DE GUERRERO                       |
| MUNICIPIO      | MUNICIPIO DE MANZANILLO                  |
| PROYECTO       | PROGRAMA MAESTRO DE DESARROLLO PORTUARIO |
| FECHA          | 2011                                     |
| ESCALA         | 1:50,000                                 |
| PROYECTADO POR | ASINAP                                   |
| REVISADO POR   | ASINAP                                   |
| APROBADO POR   | ASINAP                                   |

COORDINACIÓN GENERAL DE PUERTOS  
DIRECCIÓN GENERAL DE PUERTOS  
ADMINISTRACIÓN DEL SISTEMA PORTUARIO NACIONAL MANZANILLO S.A. DE C.V.

SECRETARÍA DE ECONOMÍA  
SECRETARÍA DE MARINA  
SECRETARÍA DE ENERGÍA

SECRETARÍA DE ECONOMÍA  
SECRETARÍA DE MARINA  
SECRETARÍA DE ENERGÍA

SECRETARÍA DE ECONOMÍA  
SECRETARÍA DE MARINA  
SECRETARÍA DE ENERGÍA



Handwritten signature or initials in blue ink.

**MARINA**  
SECRETARÍA DE MARINA

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

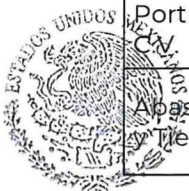
DIRECCIÓN GENERAL



Programa Maestro de Desarrollo Portuario  
de los puertos de Manzanillo y Laguna de Cuyutlán

Prestadores de servicios portuarios del Puerto de Manzanillo

| Prestador   | Servicio portuario  | No. de registro        | Vigencia del contrato | Área en la que presta el servicio |
|---|---|------------------------|-----------------------|-----------------------------------|
| Trámites Portuarios del Pacífico, SA de CV            | Amarre y desamarre de cabos   | APIMAN02-148/14.M2.P2  | 31-ene-24             | Recinto Portuario                 |
| Servicios Integrales Marítimos y Portuarios, SA de CV | Lanchaje  | APIMAN02-168/16.M2.P2  | 02-feb-25             |                                   |
| Servicio de Lanchaje, SA de CV                        | Lanchaje  | APIMAN02-021-96.P7.M5  | 31-dic-25             |                                   |
| Navecopa, S. de RL de CV                              | Lanchaje  | APIMAN02-181/17.M1.P1  | 07-oct-27             |                                   |
| Compañía Marítima Mexicana, S.A de C.V                | Remolque a embarcaciones en el Puerto de Manzanillo y Puerto Laguna de Cuyutlán | APIMAN02-176/16.M2     | 03-oct-24             |                                   |
| RMP del Pacífico, de SAPI de C.V.                     | Remolque a embarcaciones  | APIMAN02-030/97.M5.P4. | 17-ene-31             |                                   |
| Luis Alberto Daniel Melchor Nando                     | Avituallamiento   | APIMAN02-131/13.M3.P3  | 01-abr-25             |                                   |
| G. Saza, SA de CV                                     | Avituallamiento   | APIMAN02-172/17.M2.P2  | 02-mar-25             |                                   |
| Proveedora de Barcos Avimar, SA de CV                 | Avituallamiento   | APIMAN02-134/13.M3.P3  | 02-may-25             |                                   |
| Land Sea Services, SA de CV                           | Avituallamiento   | APIMAN02-146/14.M3.P3  | 30-abr-25             |                                   |
| Servicios Integrales Marítimos y Portuarios, S.A. de  | Avituallamiento   | APIMAN02-187/19.M1.P1  | 31-jul-25             |                                   |
| Abastecedora de Mar y Tierra Paji, SA de CV           | Avituallamiento   | APIMAN02-160/14.M3.P3  | 31-mar-25             |                                   |





Programa Maestro de Desarrollo Portuario  
de los puertos de Manzanillo y Laguna de Cuyulán

|   |  |                        |            |                   |
|---|--|------------------------|------------|-------------------|
| Mexrom SA de CV                                       | Avituallamiento  | APIMAN02-178/17.M2.P2  | 17-ago-25  | Recinto Portuario |
| Servicios Integrales Marítimos y Portuarios, SA de CV | Recolección de residuos peligrosos   | APIMAN-02-188/19.M1.P1 | 01-ago-25  |                   |
| Jorge Ahumada Ventura                                 | Recolección de residuos peligrosos   | APIMAN02-081/05.M7.P7  | 30-mar-25  |                   |
| Tramites Portuarios del Pacífico, S.A de C.V          | Recolección de residuos peligrosos de Manejo Especial y Suministro de Agua Potable | En trámite             | En trámite |                   |
| Maritime Procurement Services, S.A.P.I de C.V         | Recolección de residuos peligrosos   | APIMAN02-191/19.M1.P1  | 24-oct-25  |                   |
| Reciclaje de la Costa, S.A de C.V                     | Recolección de Residuos de Manejo Especial mediante auto tanque                    | APIMAN02-196/21        | 30-sep-23  |                   |
| Maritime Procurement Services, S.A.P.I de C.V         | Recolección de Residuos de Manejo Especial   | APIMAN02-189/19.M1.P1  | 24-oct-25  |                   |
| Internaves de México S.A. de C.V.                     | Recolección de Residuos de Manejo Especial   | APIMAN02-173/16.M2.P2  | 30-jun-25  |                   |
| Servicios Integrales Marítimos y Portuarios, SA de CV | Recolección de Residuos de Manejo Especial   | APIMAN02-132/13.M3.P3  | 30-jun-25  |                   |
| Servicios Integrales Marítimos y Portuarios, SA de CV | Suministro de agua potable   | APIMAN02-153/14.M3.P3  | 31-mar-25  |                   |
| Distribuidora Portuaria de Combustibles, SA de        | Suministro de combustible y lubricantes  | APIMAN02-159/14.M2.P2  | 31-oct-25  |                   |

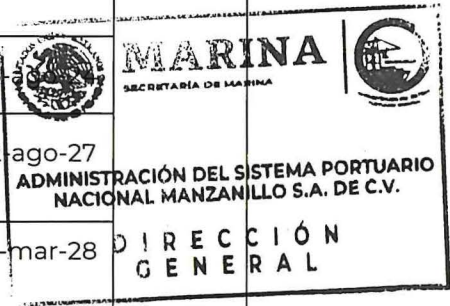






Programa Maestro de Desarrollo Portuario  
de los puertos de Manzanillo y Laguna de Cuyulán

|   |   |      |                        |           |
|---|---|------|------------------------|-----------|
| Navalmex Combustibles, SA de CV                       | Suministro combustible y lubricantes  | de y | APIMAN02-073/05.M7.P6  | 28-feb-25 |
| Abastecedora de Combustibles del Pacífico, SA de CV   | Suministro combustible y lubricantes  | de y | APIMAN02-113/11.M4.P4  | 02-mar-25 |
| Castrol de México, SA de CV                           | Suministro lubricantes  | de   | APIMAN02-147/14.M3.P3  | 02-mar-25 |
| Lubtrac, SA de CV                                     | Suministro lubricantes  | de   | APIMAN02-152/14.M3.P3  | 30-abr-25 |
| Distribuidora Central de Diésel de Vallarta, SA de CV | Suministro combustibles   | de   | APIMAN02-169/16.M2.P2  | 02-abr-25 |
| Combustibles Carver, SA de CV                         | Suministro Combustibles y lubricantes   | de y | APIMAN02-195/2021      | 31-oct-23 |
| Daniel León Vázquez                                   | Reparación y soldadura en general a las embarcaciones a flote   |      | APIMAN02-166-16.M2.P2  | 30-nov-24 |
| Servicios Integrales Marítimos y Portuarios, SA de CV | Servicio Portuario de Reparación y Soldadura en General a las Embarcaciones a Flote   |      | APIMAN02-167/16.M2.P2  | 02-feb-25 |
| Ferrocarril Mexicano, SA de CV                        | Servicio portuario de arrastre, colocación y retiro de carros cargados dentro del Recinto Portuario de Manzanillo   |      | EN REGISTRO            | 12-oct-26 |
| Reciclaje de la Costa, SA de CV                       | Servicio portuario de recolección de residuos de manejo especial, mediante autotransporte, a las instalaciones y/o terminales dentro del recinto portuario de Manzanillo, Colima. |      | APIMAN02-196/21        | 30-sep-23 |
| Quality Ship Suppliers, SA de CV                      | Avituallamiento   |      | APIMAN02-200/21        | 25-ago-27 |
| Grupo Almacont SA de CV                               | Servicio Portuario de Maniobrasen el Recinto Portuario de Manzanillo.   |      | APIMAN02-177/17        | 22-ago-27 |
| Marítima Y Servicios, SA de CV                        | Servicio Portuario de Maniobrasen el Recinto Portuario de Manzanillo.   |      | APIMAN 02-040/98.M5.P3 | 01-mar-28 |





Programa Maestro de Desarrollo Portuario  
de los puertos de Manzanillo y Laguna de Cuyutlán

|  |  |                       |                   |
|--|--|-----------------------|-------------------|
| Operadora de la Cuenca del Pacífico, SA de CV              | Servicio Portuario de Maniobras, en el Recinto Portuario de Manzanillo.  | ASIPONAMAN02-202/22   | 30-ene-44         |
| SSA, México, SA de CV                                      | Servicio portuario de maniobras, para la atención de embarcaciones portacontenedores   | APIMAN02-199/21       | 31-ene-44         |
| Servicios Integrados de Manzanillo, SA de CV               | Servicio Portuario de Maniobras, en el Recinto Portuario de Manzanillo.  | APIMAN02-044/99.M3.P2 | 15-jul-29         |
| Terminal Internacional de Manzanillo, SA de CV             | Servicio Portuario de Maniobras, en el Recinto Portuario de Manzanillo.  | ASIPONAMAN02-204/22   | 11-jul-2037       |
| Maniobrista la Junta, SA de CV                             | Los servicios a que se refiere la fracción III del artículo 44 de la Ley de Puertos, consistentes en las maniobras para la transferencia de bienes o mercancías, en las áreas de uso común del Puerto, terminales e instalaciones.   | APIMAN02-150/14.M1    | 07-abr-24         |
| CIMA Logistic, SA de CV                                    | Servicios Portuarios de Maniobras, en el Recinto Portuario de Manzanillo.  | APIMAN02-183/18       | 01-nov-27         |
| Grupo ESSCALO, SA de CV                                    | Servicios Portuarios de Maniobras, en el Recinto Portuario de Manzanillo.  | APIMAN02-201/21       | 23-sep-23         |
| Corporación Multimodal, SA de CV                           | Los servicios portuarios de maniobras, para la transferencia de bienes o mercancías, tales como carga, descarga, alijo, estiba y acarreo o arrastre para el manejo de graneles y carga general desde y hacia la terminal de corporación multimodal, S.A. de C.V.; Contenedores para carga refrigerada y seca desde y hacia dicha terminal en tercera maniobra. | ASIPONAMAN02-203/22   | hasta el año 2037 |
| Servicios de Manejo de Embarques Latinoamericana, SA de CV | Servicios Portuarios de Maniobras, en el Recinto Portuario de Manzanillo.  | ASIPONAMAN02-205/22   | 08-may-22         |





Programa Maestro de Desarrollo Portuario  
de los puertos de Manzanillo y Laguna de Cuyutlán

|                  |  |                     |           |  |
|------------------|--|---------------------|-----------|--|
| CEMEX, SAB de CV | Servicio portuario de maniobras en los muelles para la transferencia de bienes o mercancías, tales como carga, descarga, alijo, estiba y acarreo para el manejo de carga general, granel mineral y fertilizante mineral. | ASIPONAMAN02-207/23 | 13-ago-33 |  |
|------------------|--|---------------------|-----------|--|

Fuente: Elaboración por ASIPONA MAN con información propia.

Prestadores de servicios conexos

| Prestador                       | Servicio conexo  | No. de contrato     | Vigencia del contrato | Area en la que presta el servicio |
|---------------------------------|--|---------------------|-----------------------|-----------------------------------|
| Granelera Manzanillo, SA de CV  | Báscula y pesaje   | ASIPONAMAN03-003/22 | 01-feb-25             | Recinto portuario                 |
| ISL Transportes, SA de CV       | Reparación y mantenimiento de contenedores refrigerados de la naviera MSC. | ASIPONAMAN03-005/22 | 01-abr-25             |                                   |
| Tours de Manzanillo SA de CV    | Transporte de Personal   | ASIPONAMAN03-006/23 | 31-ago-25             |                                   |
| Amspec de México SA de CV       | Inspección, supervisión y certificación a mercancías                       | ASIPONAMAN03-007/23 | 31-ago-25             |                                   |
| SGS de México, SA de CV         | Inspección, supervisión y certificación de mercancías                      | ASIPONAMAN03-009/23 | 31-ago-25             |                                   |
| Inspectorate de México SA de CV | Inspección, supervisión y certificación de mercancías                      | En trámite          | trámite               |                                   |





Programa Maestro de Desarrollo Portuario  
de los puertos de Manzanillo y Laguna de Cuyutlán

|  |   |                     |           |  |
|--|---|---------------------|-----------|--|
| Control Cargo Internacional, SA de CV      | Inspección, supervisión y certificación de mercancías | ASIPONA-PSC-04-2023 | 31-ago-25 |  |
| Inspectores Marítimos de México, SRL de CV | Inspección, supervisión y certificación a mercancías  | ASIPONA-PSC-05-2023 | 31-ago-25 |  |
| Alfred H. Knight de México, SA de CV       | Inspección, supervisión y certificación de mercancías | ASIPONA-PSC-06-2023 | 31-ago-25 |  |

Fuente: Elaboración por ASIPONA Man con información propia.

Prestadores de servicios conexos del Puerto de Manzanillo (continúa)

| Prestador  | Servicio conexo  | No. de contrato    | Vigencia del contrato | Area en la que presta el servicio |
|--|--|--------------------|-----------------------|-----------------------------------|
| Intertek Testing Services de México SA de CV               | Servicio de inspección, supervisión y certificación de mercancías                      | APIMAN-PSC-14-2021 | 06-sep-24             | Recinto portuario                 |
| Oil Test International México, SA de CV                    | Servicio de inspección, supervisión y certificación de mercancías de comercio exterior | APIMAN-PSC-05-2021 | 02-sep-24             |                                   |
| Masepo Fumigadora Fitozoosanitaria de México, SA de CV     | Fumigación   | APIMAN-PSC-12-2021 | 20-ago-24             |                                   |
| Fumigación Especializada del Puerto FEPSA, SA de CV        | Fumigación   | APIMAN-PSC-13-2021 | 20-ago-24             |                                   |
| Centro Internacional de Fumigaciones Fitosanitarias, SA de | Fumigación   | APIMAN-PSC-15/2021 | 01-may-24             |                                   |





Programa Maestro de Desarrollo Portuario  
de los puertos de Manzanillo y Laguna de Cuyutlán

|   |  |                    |           |
|---|--|--------------------|-----------|
| Integradora de Servicios UTCM SA de CV                | Asistencia mecánica.                     | APIMAN-PSC-09-2021 | 31-ene-24 |
| Servicios Integrales Marítimos y Portuarios, SA de CV | Servicios submarinos a las embarcaciones | APIMAN-PSC-07-2021 | 26-ago-24 |
| Techdiving Marine Services, SA de CV                  | Servicios submarinos a las embarcaciones | APIMAN-PSC-08-2021 | 02-sep-24 |

Fuente: Elaboración por ASIPONA Man con información propia.



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





Programa Maestro de Desarrollo Portuario  
de los puertos de Manzanillo y Laguna de Cuyutlán

## 1.4 Vocación del puerto, área de influencia y conectividad

Manzanillo tiene como vocación natural ser un puerto comercial, con alta competitividad en el manejo de carga contenerizada, por su capacidad instalada y la especialización que ha desarrollado. La ubicación geográfica, infraestructura y servicios del Puerto de Manzanillo, lo facultan para atender cargas que demandan economías de escala y altos rendimientos.

Se cuenta actualmente con 15 instalaciones y terminales portuarias, el Puerto de Manzanillo cuenta con infraestructura y servicios portuarios para atender ocho líneas de negocio:

-Contenedores: Línea de negocio con mayor movimiento en el puerto, en el año 2020 movilizó 20.4 millones de toneladas y un total de 2.90 millones de TEUs. Manzanillo es el líder en el movimiento de carga contenerizada a nivel nacional, con una participación de 68.7% del total de TEUs operados en México. Las principales mercancías manejadas son insumos para las cadenas productivas de las industrias automotriz, química y otras manufacturas, con una relación entre 31% - 35% entre el comercio de importación y el de exportación. Los principales sectores económicos receptores y generadores de estas cargas se encuentran en Ciudad De México, Estado de México, Nuevo León y Jalisco. Destacadamente el Puerto de Manzanillo ha logrado consolidarse en el manejo de transbordos, que tienen como destino final Centro y Sudamérica; del total de su movimiento de contenedores, el 32.4% son de transbordo.

-Granel mineral: En el litoral mexicano del Océano Pacífico, el Puerto de Manzanillo ocupa el segundo sitio en movimiento de este tipo de carga. Las principales mercancías que se transportan son: exportaciones de pellets y mineral de hierro de la región, con movimiento de cabotaje hacia el Puerto de Lázaro Cárdenas; concentrados de minerales y clinker de la zona centro y norte de México; así como la importación de fertilizantes.

-Carga general: Fundamentalmente moviliza rollos de acero de importación, con destino a la industria automotriz del estado de Jalisco y del centro de México.

-Petróleo y derivados: En la última década, el movimiento de carga de hidrocarburos en la terminal de PEMEX ha venido fluctuando de carga de hidrocarburos de cabotaje a carga de comercio exterior, es decir denota una mayor necesidad de importación de combustibles. En el año 2020, 3,508,181 toneladas equivalentes al 72.5% fueron de importación de combustóleo pesado, gasolina y diesel y tan solo el 27.5% equivalentes a 437,729 toneladas fueron de manejo de Cabotaje.

-Granel agrícola: En este rubro el año 2020 se movilizó un total acumulado de 1,572,215 toneladas. A esta cifra se le atribuye el 50.36% a la importación de semilla de canola, destinada a su transformación en aceite en las industrias localizadas en



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





## Programa Maestro de Desarrollo Portuario de los puertos de Manzanillo y Laguna de Cuyutlán

la zona metropolitana de Guadalajara, Jalisco, el movimiento de frijol de soya con 42 mil 502 toneladas más que en 2018, y el movimiento de avena con 110 mil 170 toneladas.

-Vehículos: Su zona de influencia en esta línea de negocio abarca los estados de Jalisco, Aguascalientes, Guanajuato y San Luis Potosí, donde se ubican las principales armadoras del país. Sin embargo, por falta de espacio para esta línea de negocio, solo se movilizan vehículos de importación de la marca HONDA con destino a Jalisco.

-Pesca: En la dársena pesquera del Puerto de Manzanillo opera una de las flotas más productivas de captura de atún en México, que atiende la alta demanda de una importante empresa industrial de productos pesqueros enlatados en el país.

-Cruceiros: El Puerto de Manzanillo dispone de terminal para cruceros, respaldando el potencial del estado de Colima como destino turístico. Está ubicada estratégicamente en la zona contigua al centro de la ciudad de Manzanillo, facilitando el embarque y desembarque de cruceristas sin afectar el movimiento portuario de la carga comercial.

-Gas Natural Licuado (GNL): Almacenamiento y regasificación de gas natural licuado para modernizar y repotenciar la central termoeléctrica de Manzanillo y garantizar el suministro de combustible limpio para futuras centrales termoeléctricas en las zonas Centro y Occidente del país. Durante el 2020 arribaron 23 buques a la terminal de GNL con un movimiento total de 1.4 millones de toneladas de Gas Natural Licuado.

El potencial del Puerto de Manzanillo se sustenta en su privilegiada ubicación geográfica en el litoral mexicano del Océano Pacífico y en la óptima conectividad terrestre con la que cuenta. Disponer de ambas ventajas le han conferido un papel fundamental en el transbordo de contenedores hacia el sur del continente americano, han propiciado el dinamismo de la economía de su zona de influencia o hinterland generando un constante flujo de mercancías del comercio exterior e interior.



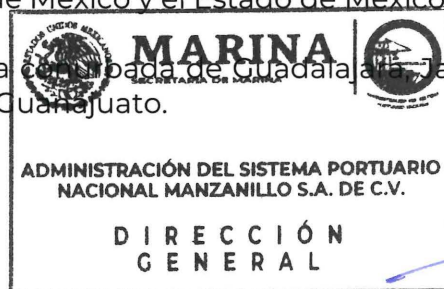
SECRETARÍA DE MARINA  
COORDINACIÓN GENERAL DE PUERTOS  
Y MARINA MERCANTE  
DIRECCIÓN GENERAL DE PUERTOS

El hinterland del Puerto de Manzanillo se identifica en cinco mercados relevantes:

-Mercado local: principalmente el municipio de Manzanillo, Colima, incluyendo el transbordo de contenedores en el interior del puerto.

-Valle de México: integrado por Ciudad de México y el Estado de México.

-Bajío-occidente: compuesto por la zona conurbada de Guadalajara, Jalisco, los estados de Aguascalientes, Querétaro y Guanajuato.





Programa Maestro de Desarrollo Portuario  
de los puertos de Manzanillo y Laguna de Cuyutlán

-Mercado de cabotaje: con dos rutas: la que proviene del Puerto de Salina Cruz, Oaxaca y la que tiene destino al Puerto de Lázaro Cárdenas, Michoacán.

-Noreste: integrado por el estado de Coahuila y la zona conurbada de Monterrey, Nuevo León.

-Costa Este de los Estados Unidos: Aunque no se han establecido cadenas logísticas que aprovechen la cercanía del Puerto de Manzanillo con el Este de los Estados Unidos, para la mercancía de origen asiático, se cuenta con infraestructura ferroviaria y carretera que puede ser aprovechada para convertir el Este de los Estados Unidos como un destino relevante más del Puerto de Manzanillo.

Principales estados mexicanos con movimiento de carga en el Puerto de Manzanillo,  
por línea de negocio, acumulado 2020.  
(miles de toneladas)

| Estados             | Carga             | General<br>(incluye<br>autos) | Contenerizada     | Granel<br>Agrícola | Granel<br>Mineral | Petróleo<br>y<br>derivados |
|---------------------|-------------------|-------------------------------|-------------------|--------------------|-------------------|----------------------------|
| COLIMA              | 13,027,057        | 72,038                        | 7,442,573         | 135,603            | 2,253,252         | 3,123,593                  |
| JALISCO             | 2,851,085         | 101,325                       | 817,890           | 1,284,407          | 647,463           | -                          |
| MICHOACÁN           | 2,223,730         | 4,704                         | 71,102            | -                  | 2,098,937         | 48,987                     |
| CIUDAD DE<br>MÉXICO | 1,856,772         | 218,159                       | 1,631,257         | 4,605              | 2,750             | -                          |
| NUEVO LEON          | 882,458           | 133,081                       | 749,378           | -                  | -                 | -                          |
| ESTADO DE<br>MÉXICO | 827,961           | 79,468                        | 577,816           | 139,600            | 31,077            | -                          |
| GUANAJUATO          | 491,124           | 240,206                       | 250,258           | -                  | 660               | -                          |
| SONORA              | 394,699           | 13,635                        | 78,061            | -                  | 286,047           | 16,956                     |
| QUERÉTARO           | 362,775           | 204,261                       | 123,353           | -                  | 35,161            | -                          |
| AGUASCALIENTES      | 246,896           | 56,097                        | 190,800           | -                  | -                 | -                          |
| OAXACA              | 241,340           | -                             | 2,371             | -                  | -                 | 238,969                    |
| ZACATECAS           | 241,147           | 2,352                         | 10,203            | 6,776              | 221,817           | -                          |
| PUEBLA              | 217,270           | 158,553                       | 58,717            | -                  | -                 | -                          |
| OTROS               | 664,602           | 101,234                       | 462,927           | 1,225              | 19,539            | 79,677                     |
| <b>Total</b>        | <b>24,528,916</b> | <b>1,385,113</b>              | <b>12,466,704</b> | <b>1,572,215</b>   | <b>5,596,702</b>  | <b>3,508,182</b>           |

\*Se incluye únicamente importaciones, exportaciones y cabotaje. Productos petroleros incluye Gas Natural Licuado.  
Fuente: Departamento de Estadísticas de ASIPONA MAN

La participación porcentual de los principales orígenes y destinos de los productos manejados por el Puerto de Manzanillo es: Mercado local que incluye los transbordos de contenedores, representando el 32.4 % de la carga operado



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





### Programa Maestro de Desarrollo Portuario de los puertos de Manzanillo y Laguna de Cuyutlán

por el puerto; el Valle de México con el 11%; mercado de cabotaje con el 16%; el Bajío-occidente con el 16%; y, el mercado del norte, con el 5.20% de participación.

Zona de Influencia del puerto de Manzanillo, 2020.

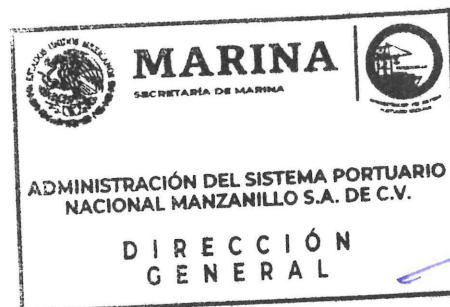


Fuente: Elaboración por ASIPONA MAN con información propia.

Los estados mexicanos que integran la zona de influencia del Puerto de Manzanillo se caracterizan por ser dinámicos, económicamente hablando y por tener altas perspectivas de crecimiento a largo plazo. Estas entidades representan el 54.8% del producto interno bruto de México.



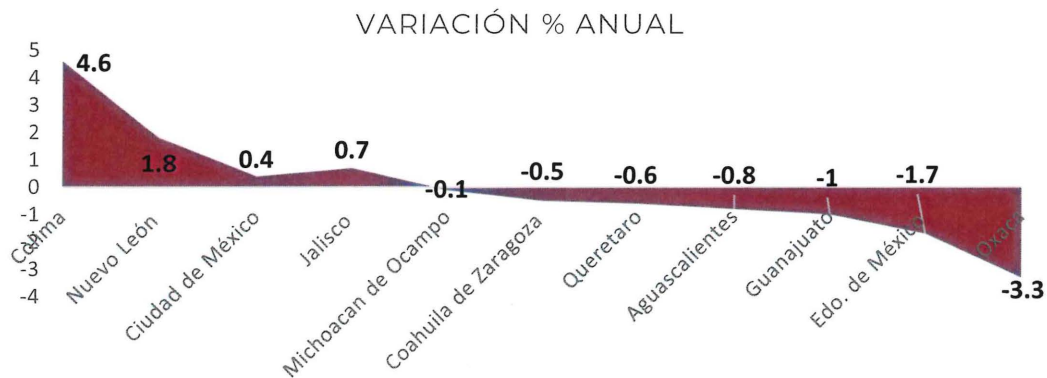
SECRETARÍA DE MARINA  
COORDINACIÓN GENERAL DE PUERTOS  
Y MARINA MERCANTE  
DIRECCIÓN GENERAL DE PUERTOS





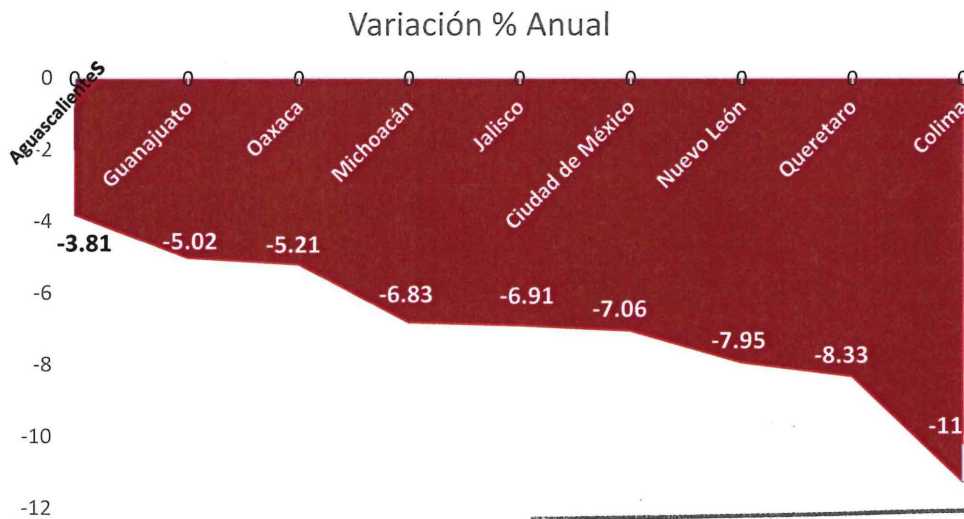
Programa Maestro de Desarrollo Portuario  
de los puertos de Manzanillo y Laguna de Cuyutlán

Producto Interno Bruto por entidad federativa en la zona de influencia del Puerto de Manzanillo, 2019.  
(porcentaje)



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

Producto Interno Bruto por entidad federativa en la zona de influencia del Puerto de Manzanillo, 2020. (Pandemia SARS-COV 2 (Covid 19))  
(porcentaje)



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





**Programa Maestro de Desarrollo Portuario  
de los puertos de Manzanillo y Laguna de Cuyutlán**

El mercado local del Puerto de Manzanillo se compone de los movimientos de transbordo de contenedores que se realizan sin salir del puerto, los cuales en el año 2020 alcanzaron un total de 943,770 TEUs, así como del movimiento de mineral de hierro, tanto en cabotaje hacia la siderúrgica de Lázaro Cárdenas como en exportación a países de Asia y las exportaciones de concentrados de minerales que tienen su origen en estados del noreste del país pero que son acopiados en las cercanías del puerto.

El mercado relevante del Valle de México, conformado por la Ciudad de México y la zona industrial del Estado de México, representa el 11% del total de la carga operada por el puerto y el 17.71% de la carga contenerizada.

El mercado de Bajío-occidente, integrado principalmente por la zona conurbada de Guadalajara en Jalisco y los estados de Aguascalientes, Querétaro y Guanajuato, representa el 16% del total de la carga operada por el puerto, el 81.69% del granel agrícola y el 11% de la carga contenerizada.

La calidad del enlace carretero de Manzanillo con todos los destinos de sus mercados del Valle de México y Bajío-occidente es satisfactorio, contando con autopistas de altas especificaciones, tipo ET, por donde pueden circular camiones en configuración T3-S2-R4.

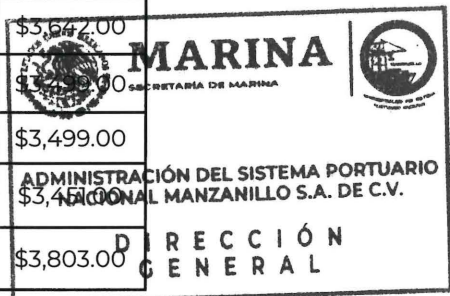
Distancias carreteras y costos a las principales ciudades de los mercados del Valle de México y Bajío-occidente del Puerto de Manzanillo y Lázaro

| Ciudades / Estados    | Manzanillo (Km) | Costo Estimado ( pesos) | Lázaro Cárdenas (Km) | Costo Estimado (Pesos) |
|-----------------------|-----------------|-------------------------|----------------------|------------------------|
| Guadalajara, Jalisco  | 299.30 km       | \$1,748.00              | 514.85 km            | \$2,491.00             |
| Tepic, Nayarit        | 493.92 km       | \$2,339.00              | 716.47 km            | \$3,050.00             |
| León, Guanajuato      | 511.22 km       | \$3,208.00              | 515.46 km            | \$2,833.00             |
| Aguascalientes, Ags.  | 531.07 km       | \$3,234.00              | 638.25 km            | \$3,535.00             |
| Morelia, Michoacán    | 581.59 km       | \$3,154.00              | 350.68 km            | \$1,777.00             |
| Zacatecas, Zac.       | 656.42 km       | \$3,341.00              | 763.60 km            | \$5,542.00             |
| Saltillo, Coahuila    | 1,089.78 km     | \$4,168.00              | 1,076.88 km          | \$3,450.00             |
| Monterrey, Nuevo León | 1,139.78 km     | \$4,168.00              | 1,126.88 km          | \$3,499.00             |
| Querétaro, Qro.       | 654.56 km       | \$3,490.00              | 503.17 km            | \$3,450.00             |
| CD. México            | 835.65 km       | \$5,180.00              | 619.22 km            | \$3,803.00             |

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



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





## Programa Maestro de Desarrollo Portuario de los puertos de Manzanillo y Laguna de Cuyutlán

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



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

La zona conurbada de Monterrey, Nuevo León y de Saltillo, Coahuila, representan el cuarto mercado relevante del Puerto de Manzanillo, el cual aporta el 3.26% de la carga total operada por el puerto y el 5.8% del movimiento de carga contenerizada. Su conexión carretera con el Puerto de Manzanillo es eficiente, ya que a todo lo largo del recorrido pueden circular camiones en configuración T3-S2-R4.

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

| Estado    | Manzanillo |
|-----------|------------|
| Saltillo  | 1,010      |
| Monterrey | 1,113      |

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



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





## Programa Maestro de Desarrollo Portuario de los puertos de Manzanillo y Laguna de Cuyutlán

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



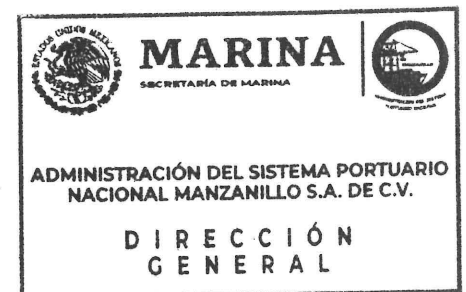
Fuente: Elaboración propia ASIPONA MAN con datos de la SCT.

Por vía ferroviaria, el Puerto de Manzanillo se conecta con todos sus mercados relevantes a través de los servicios de Ferromex, empresa que tiene acceso directo al puerto y también ofrece servicio al centro y norte de México.

Distancias ferroviarias a las principales ciudades de los mercados relevantes del Puerto de Manzanillo y Lázaro Cárdenas (kilómetros).

| Ciudades       | Manzanillo | Lázaro Cárdenas |
|----------------|------------|-----------------|
| Guadalajara    | 355        | 896             |
| Aguascalientes | 834        | 872             |
| Zacatecas      | 969        | 1,062           |
| Saltillo       | 1,775      | 1,133           |
| Monterrey      | 1,392      | 1,292           |
| Querétaro      | 709        | 605             |
| Pantaco, D.F.  | 960        | 863             |

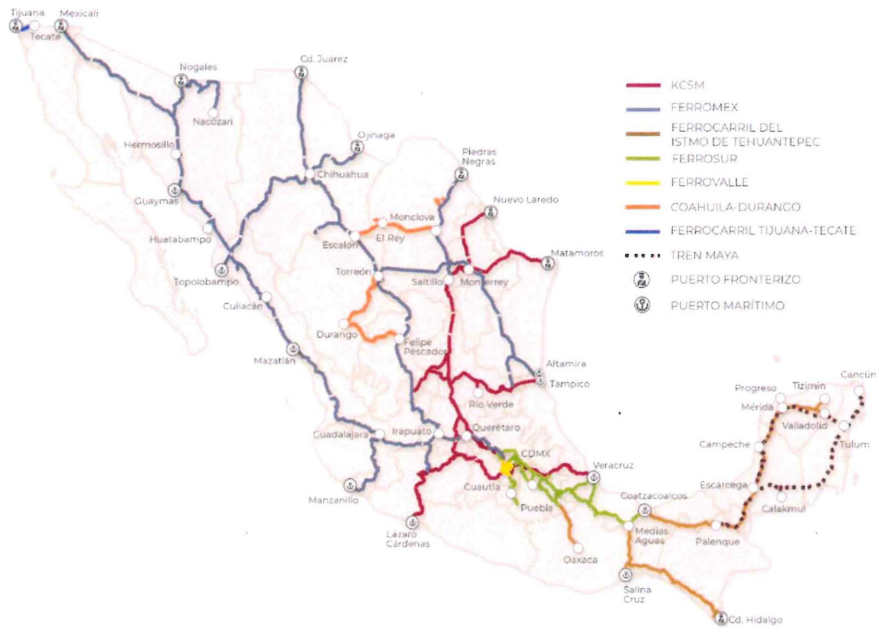
Fuente: Elaboración propia ASIPONA MAN con datos de la SCT.





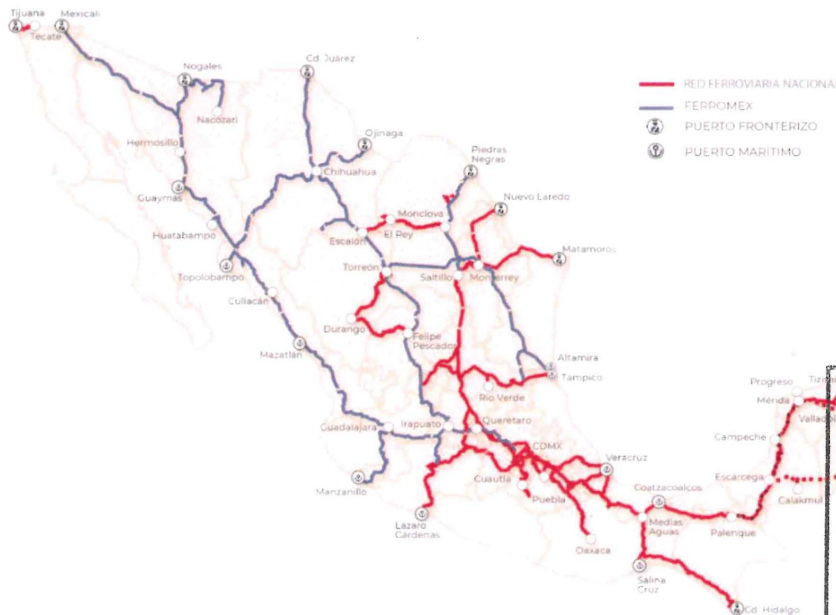
## Programa Maestro de Desarrollo Portuario de los puertos de Manzanillo y Laguna de Cuyutlán

### Empresas Asignatarias y Concesionarias del Sistema Ferroviario Mexicano



Fuente: Atlas del Sistema Ferroviario Mexicano

### Red Ferroviaria Nacional



MARINA

SECRETARÍA DE MARINA

---

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

DIRECCIÓN  
GENERAL

Fuente: Atlas del Sistema Ferroviario Mexicano.



Programa Maestro de Desarrollo Portuario  
de los puertos de Manzanillo y Laguna de Cuyutlán

En los destinos de la carga comercial con el exterior movilizados en el año 2019, destacó China, seguido por Corea del Sur, Japón, Chile y Canadá.

Destinos de la carga comercial de comercio exterior del Puerto de Manzanillo  
(exportaciones), 2019.

| Países         | Toneladas         | Participación % |
|----------------|-------------------|-----------------|
| China          | 5,464,381         | 41.02%          |
| Corea del Sur  | 2,601,200         | 19.53%          |
| Canadá         | 1,023,293         | 7.68%           |
| Japón          | 1,003,019         | 7.53%           |
| Estados Unidos | 669,648           | 5.03%           |
| Chile          | 629,916           | 4.73%           |
| Brasil         | 314,659           | 2.36%           |
| Panamá         | 174,477           | 1.31%           |
| Argelia        | 170,169           | 1.28%           |
| Colombia       | 165,611           | 1.24%           |
| Otros          | 1,104,553         | 8.29%           |
| <b>Total</b>   | <b>13,320,927</b> | <b>100.00%</b>  |

Fuente: Departamento de Estadísticas  
ASIPONA MAN.

Durante el año 2019, el principal flujo de mercancías también provino de China, seguido de Corea del Sur, después Canadá, Japón, Estados Unidos y Chile, estos seis países representaron 85.52% del total de carga movilizada desde el exterior.

Orígenes de la carga comercial de comercio exterior del Puerto de Manzanillo,  
(importaciones) 2019.

| Países        | Toneladas | Participación% |
|---------------|-----------|----------------|
| China         | 1,878,941 | 32.50%         |
| Corea del Sur | 653,822   | 11.31%         |
| Japón         | 440,230   | 7.62%          |
| Chile         | 365,555   | 6.32%          |
| Panamá        | 331,558   | 5.74%          |
| Colombia      | 330,677   | 5.72%          |
| Perú          | 266,144   | 4.60%          |
| Bélgica       | 194,004   | 3.36%          |



SECRETARÍA DE MARINA  
COORDINACIÓN GENERAL DE PUERTOS  
Y MARIAS MERCANTES  
DIRECCIÓN GENERAL DE PUERTOS





Programa Maestro de Desarrollo Portuario  
de los puertos de Manzanillo y Laguna de Cuyutlán

|                |                  |                |
|----------------|------------------|----------------|
| Costa Rica     | 171,988          | 2.98%          |
| Estados Unidos | 170,955          | 2.96%          |
| Otros          | 976,640          | 16.90%         |
| <b>Total</b>   | <b>5,780,514</b> | <b>100.00%</b> |

Fuente: Departamento de Estadísticas ASIPONA MAN.

Para el año 2020 bajo la pandemia SARS-COV 2 (Covid 19) se presentó el siguiente comportamiento:

Destinos de la carga comercial de comercio exterior del Puerto de Manzanillo  
(exportaciones), 2020.

| Países         | Toneladas        | Participación % |
|----------------|------------------|-----------------|
| China          | 2,114,061        | 33.51%          |
| Corea del Sur  | 1,076,998        | 17.07%          |
| Japón          | 468,757          | 7.43%           |
| Chile          | 341,620          | 5.42%           |
| Panamá         | 256,360          | 4.06%           |
| Colombia       | 254,082          | 4.03%           |
| Estados Unidos | 239,593          | 3.80%           |
| Perú           | 234,872          | 3.72%           |
| Bélgica        | 182,307          | 2.89%           |
| Hong Kong      | 180,404          | 2.86%           |
| Otros          | 959,721          | 15.21%          |
| <b>Total</b>   | <b>6,308,777</b> | <b>100.00%</b>  |

Fuente: Departamento de Estadísticas ASIPONA MAN.



Orígenes de la carga comercial de comercio exterior del Puerto de Manzanillo,  
(importaciones) 2020.

| Países         | Toneladas | Participación % |
|----------------|-----------|-----------------|
| China          | 4,375,835 | 34.77%          |
| Corea del Sur  | 2,501,337 | 19.88%          |
| Canadá         | 1,214,458 | 9.65%           |
| Japón          | 791,922   | 6.29%           |
| Chile          | 609,878   | 4.85%           |
| Estados Unidos | 500,250   | 3.98%           |
| Hong Kong      | 417,301   | 3.32%           |
| Taiwán         | 385,815   | 3.07%           |







Programa Maestro de Desarrollo Portuario  
de los puertos de Manzanillo y Laguna de Cuyutlán

|              |                   |                |
|--------------|-------------------|----------------|
| Brasil       | 249,478           | 1.98%          |
| Panamá       | 148,019           | 1.18%          |
| Otros        | 1,389,622         | 11.04%         |
| <b>Total</b> | <b>12,583,915</b> | <b>100.00%</b> |

Fuente: Departamento de Estadísticas ASIPONA MAN.

Durante el 2020 China y Corea del Sur continúan en 1ro. y 2do. lugar en exportaciones, Japón en tercera posición con el 7.43%, seguido por Chile, Panamá y Colombia, estos 6 países representaron el 71.52% durante el 2020.

Para el caso de los destinos los principales países con participación fueron China en 1er. lugar, seguido por Corea del Sur, Canadá, Japón y Chile, representando el 75.44% del total de las importaciones.

Principales orígenes/destinos y productos por línea de negocio del Puerto de Manzanillo, 2020.

| Línea de negocio | Origen/destino del flujo comercial  | Principales productos   |
|------------------|---|---|
| Carga general    | Japón, China, Corea del Sur, Taiwán, Ecuador, Perú, Chile   | Productos de acero, carga proyecto, fertilizante mineral (superbolsas)  |
| Contenedores     | China, Corea del Sur, Chile, Japón, Panamá, Colombia, Estados Unidos, Perú, Costa Rica, Ecuador                     | Autopartes, aparatos electrónicos, productos de acero, concentrados de mineral, plásticos, papel, textiles, bebidas, alimentos, electrodomésticos |
| Granel agrícola  | Canadá, Estados Unidos, Brasil  | Semilla de canola, frijol de soya, avena  |
| Granel mineral   | China, Corea del Sur, Rusia, Estados Unidos, Bélgica, Japón, España<br><i>Cabotaje Manzanillo - Lázaro Cárdenas</i> | Pellet de hierro, fertilizantes minerales, urea; concentrados de zinc, cobre, hierro y plomo  |
| Vehículos        | China, Japón, Tailandia   | Automóviles   |

Fuente: Departamento de Estadísticas ASIPONA MAN.



SECRETARÍA DE MARINA  
COORDINACIÓN GENERAL DE PUERTOS Y MARINA MEXICANA  
REGION GENERAL DE PUERTOS

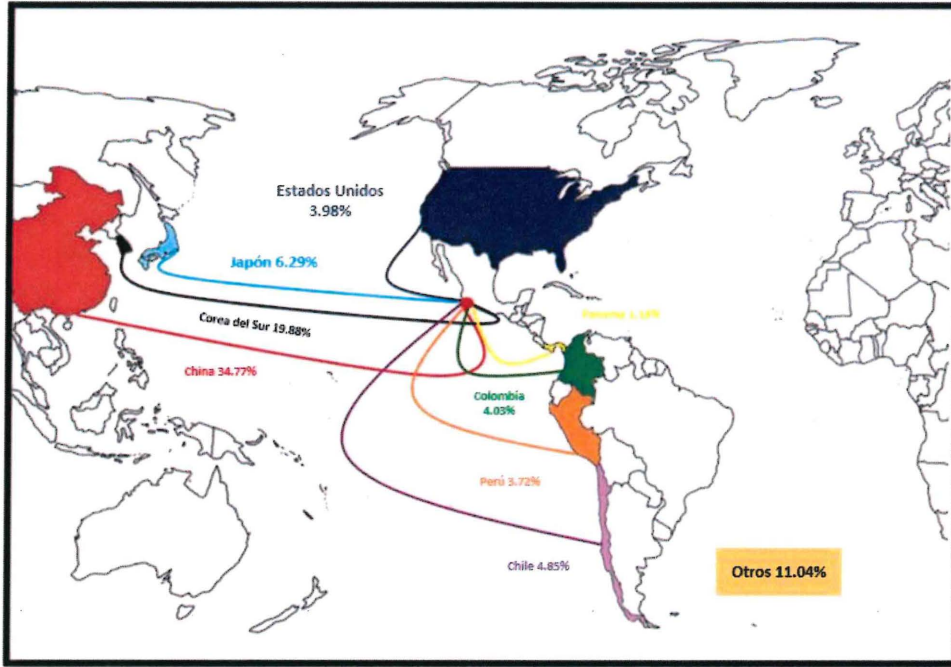


El puerto de Manzanillo se conecta en su Foreland con los principales puertos del mundo, mediante diversas líneas navieras de servicio regular de contenedores y carga general, así como servicios chárter o tipo trampa para granel agrícola y granel mineral; su principal destino es la Cuenca del Pacífico.



Programa Maestro de Desarrollo Portuario  
de los puertos de Manzanillo y Laguna de Cuyutlán

Foreland del Puerto de Manzanillo



Fuente: Elaboración propia con datos proporcionados por el Departamento de Estadísticas ASIPONA MAN.

Durante el año 2020, el Puerto de Manzanillo recibió un total de 1,253 buques de carga contenerizada, con capacidades entre 1,000 y 10,000 TEU's. En el puerto operan servicios regulares proporcionados principalmente por 20 líneas navieras, cuyos itinerarios comunican con China, Corea del Sur, Japón, sureste asiático, la costa oeste de Estados Unidos, Centro y Sudamérica entre otros.

Dichas líneas navieras han incrementado progresivamente el número de sus servicios, disponiendo actualmente el puerto de 34 rutas, en su mayoría con frecuencias semanales.

Principales líneas navieras para el manejo de contenedores en el Puerto de Manzanillo, 2020.



| Línea Naviera                        |  |
|--------------------------------------|--|
| Mediterranean Shipping Company (MSC) | CMA CGM                                |
| Cosco Shipping Lines                 | Great White Fleet (GWFC)               |
| Hapag-Lloyd                          | Pacific International Lines (PIL)      |
| Ocean Network Express (ONE)          | X-Press Feeders                        |
| A.P. Moller - Maersk                 | Yang Ming Marine Transport Corp. (YML) |
| American President Lines (APL)       | Hyundai Merchant Marine (HMM)          |
| Evergreen Line                       | Baja Ferries                           |
| Wan Hai Lines                        |  |

Fuente: Departamento de Estadísticas ASIPONA MAN





**Programa Maestro de Desarrollo Portuario  
de los puertos de Manzanillo y Laguna de Cuyutlán**

El puerto de Manzanillo recibió en el año 2020 un total de 194 buques de granel mineral. Dada la naturaleza de este tipo de carga, las líneas navieras la atienden con servicios de fletamento (chárter) o con los llamados buques trampa.

En el mismo año, el puerto de Manzanillo recibió 176 buques de carga general. Los principales orígenes son Corea del Sur, China y Japón, en su mayoría se trata de productos de acero.

Durante el año 2020, en la línea de negocio de granel agrícola, el Puerto de Manzanillo recibió 39 buques. En esta línea de negocio no se tienen servicios regulares, ya que los buques son fletados.

Para el transporte de petróleo y derivados, durante el 2020 el puerto atendió 167 embarcaciones. La mayoría de las importaciones de hidrocarburos provienen de Corea del Sur y China.

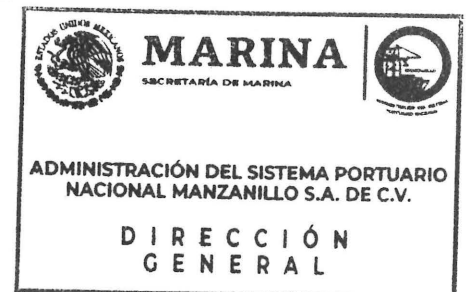
Por lo que se refiere a cruceros turísticos presentaron un decremento significativo respecto a años pasados. Durante el 2019 los arribos de cruceros incrementaron a 26 con un total de 47,742 pasajeros, siendo que el año 2020 cerró con un acumulado de 7 cruceros y un total de 11,253 pasajeros, esta disminución de actividad se presentó derivado de la suspensión mundial de cruceros turísticos por la contingencia del SARS-COV 2 (Covid 19) desde el mes de abril de 2020 hasta la actualidad.

**Principales Agencias Consignatarias por línea de negocio de carga general, granel mineral, granel agrícola y cruceros en el Puerto de Manzanillo, 2020.**

| Carga General                    | Granel Mineral                   | Granel Agrícola            | Cruceros                        |
|----------------------------------|----------------------------------|----------------------------|---------------------------------|
| Altamaritima, S.A. de C.V.       | Acapulco Shipping Agencies       | Representaciones Marítimas | Mexshipping Agencia             |
| Acapulco Shipping Agencies       | Representaciones Marítimas       | Meritus Holdings           | Representaciones Transpacíficas |
| China Shipping Mexico            | Mexshipping Agencia              | Mexshipping Agencia        |                                 |
| Representaciones Marítimas       | Meritus Holdings                 | Navecopa                   |                                 |
| Meritus Holdings                 | Navieros y Consignaciones        | Twin Marine de México      |                                 |
| Mexshipping Agencia              | Navecopa                         | Twin Marine del Pacífico   |                                 |
| Navieros y Consignaciones        | Naveservicios                    |                            |                                 |
| Navecopa                         | Transmarine Navigation de Mexico |                            |                                 |
| Naveservicios                    | Twin Marine de México            |                            |                                 |
| Transmarine Navigation de Mexico | Twin Marine del Pacífico         |                            |                                 |
| Representaciones Transpacíficas  |                                  |                            |                                 |



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



Fuente: Departamento de Estadísticas ASIPONA MAN.



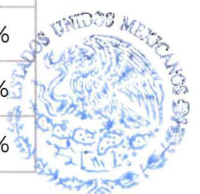
Programa Maestro de Desarrollo Portuario  
de los puertos de Manzanillo y Laguna de Cuyutlán

De los dos sistemas por litoral, el Puerto de Manzanillo forma parte del Sistema Portuario del Océano Pacífico. En esta costa, los puertos de Manzanillo y Lázaro Cárdenas encabezan el acceso más importante de la economía mexicana a los mercados internacionales que fluyen por la Cuenca del Pacífico. Ambos puertos son plataformas logísticas torales para el dinamismo, la competitividad y la diversificación del comercio exterior de México, que facilitan la operación de rutas de comercio marítimo con Asia, Latinoamérica y Estados Unidos.

Manzanillo es un puerto con un papel destacado en la economía mexicana y en la dinámica del Sistema Portuario del Océano Pacífico, ya que por su recinto portuario se moviliza poco más de las dos terceras partes de la carga en contenedores manejada por mar en el litoral mexicano del Océano Pacífico y casi una tercera parte del total de granel agrícola.

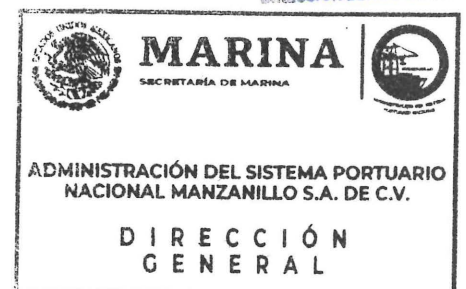
Participación de Manzanillo en el Sistema Portuario del Océano Pacífico, 2020.  
(porcentaje)

| Puertos         | Carga total | Carga general (incluye autos) | Contenerizada | Granel agrícola | Granel mineral | Petróleo y derivados | Otros fluidos |
|-----------------|-------------|-------------------------------|---------------|-----------------|----------------|----------------------|---------------|
| Manzanillo      | 30.2%       | 11.5%                         | 68.7%         | 42.6%           | 13.5%          | 11.2%                | 57.5%         |
| Lázaro Cárdenas | 19.8%       | 23.7%                         | 21.4%         | 5.7%            | 22.1%          | 11.4%                | 26.5%         |
| Guaymas         | 6.1%        | 0.7%                          | 0.6%          | 14.7%           | 10.8%          | 6.4%                 | 7.3%          |
| Salina Cruz     | 5.8%        | 0.1%                          | 0.1%          | 1.3%            | 0.0%           | 34.0%                | 1.3%          |
| Topolobampo     | 5.2%        | 17.4%                         | 0.0%          | 31.1%           | 3.0%           | 5.9%                 | 0.0%          |
| Mazatlán        | 3.3%        | 13.8%                         | 1.5%          | 0.3%            | 0.0%           | 7.9%                 | 0.0%          |
| Ensenada        | 3.0%        | 2.5%                          | 0.0%          | 1.5%            | 1.4%           | 0.2%                 | 7.4%          |
| Otros           | 26.6%       | 30.3%                         | 7.7%          | 2.8%            | 49.2%          | 23.0%                | 0.0%          |



El movimiento de gas natural de Cuyutlán se considera en el apartado Otros Fluidos del puerto de Manzanillo.  
Fuente: Departamento de Estadísticas ASIPONA MAN.

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





## 2. Diagnóstico y retos de desarrollo del Puerto de Manzanillo y Puerto Laguna de Cuyutlán

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



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

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

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

### 2.1 Dinámica y perspectivas de la demanda en el mercado relevante

Actualmente el Puerto de Manzanillo tiene conexiones marítimas a los principales mercados de Asia, Latinoamérica y Estados Unidos. Mantiene relaciones comerciales con 51 puertos para exportación e importación, además de cinco destinos nacionales y recibe a 14 líneas navieras que escalan en el puerto. Dispone de 54 servicios regulares para el manejo de contenedores con frecuencia semanal, con lo que cubre óptimamente su demanda de traslado marítimo hacia y desde su Foreland.





Programa Maestro de Desarrollo Portuario  
de los puertos de Manzanillo y Laguna de Cuyutlán

Principales rutas marítimas de contenedores del Puerto de Manzanillo, 2020.

| Rutas Marítimas   | Línea Naviera                                  | Frecuencia |
|---|--|------------|
| Yokohama – Pusan – Kaohsiung – Hong Kong – Shekou – Ningbo – Shanghai – Pusan – Manzanillo (Mx) – Lázaro Cárdenas (Mx) – Buenaventura – Callao – Guayaquil – Lázaro Cárdenas (Mx) – Manzanillo (Mx) – Ensenada – Yokohama – Pusan – Kaohsiung.        | CMA CGM Y APL / COSCO / EVERGREEN / PHIL       | Semanal    |
| Xiamen – Yantian – Shanghai – Qingdao – Busan – Ensenada (Mx)– Manzanillo (Mx) – Callao – Lirquen – San Antonio – Manzanillo (Mx) – Shanghai – Xiamen.  | CMA CGM Y APL / COSCO / EVERGREEN / PHIL       | Semanal    |
| Qingdao/ Busan/ Manzanillo (Mx) / Balboa/ Pamit /Cartagena/ Kingston / Caucedo/ Singapur / Shekou / Hong Kong / Taiwan / Ningbo / Shangai.  | CMA CGM / APL /HAPAG LLOYD/ COSCO / HAMBURGSUD | Semanal    |
| Oakland, Ca, Us – Los Ángeles, Ca, Us – Manzanillo (Mx), – Lázaro Cárdenas (Mx) – Puerto Quetzal, Gt – Balboa, Pa – Puerto Cardera, Cr – Puerto Quetzal, Gt – Oakland, Ca, Us.  | CMA CGM / MAERSK                               | Semanal    |
| Lázaro Cárdenas (Mx) – Manzanillo (Mx) – Puerto Quetzal, Gt – Acajutla, Sv – Puerto Caldera, Cr – Balboa, Pa – Balboa, Pa – Rodman Pa – Puerto Caldera, Cr – Corinto, Ni – San Lorenzo, Hn, Acajutla, Sv – Puerto Quetzal, Cr – Lázaro Cárdenas (Mx). | CMA CGM / APL/ COSCO- EVERGREEN / PHIL         | Semanal    |
| Hong Kong, Yantian, Kaohsiung, Shanghai, Ningbo, Manzanillo (Mx), Balboa, Buenaventura, Callao, San Antonio, Hong Kong.   | EVERGREEN LINE                                 | Semanal    |
| Kaohsiung, Shekou, Hong Kong, Ningbo, Shanghai, Manzanillo (Mx), Lázaro Cárdenas (Mx), Puerto Quetzal, Callao, Guayaquil, Manzanillo (Mx), Busan, Kaohsiung.  | EVERGREEN LINE                                 | Semanal    |
| Xiamen, Shanghai, Qingdao, Busan, Ensenada (Mx), Manzanillo (Mx), Callao, Lirquen, San Antonio, Manzanillo (Mx), Shanghai, Xiamen.  | EVERGREEN LINE                                 | Semanal    |



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

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

DIRECCIÓN  
GENERAL



Programa Maestro de Desarrollo Portuario  
de los puertos de Manzanillo y Laguna de Cuyutlán

|  |                            |         |
|--|----------------------------|---------|
| Shekou, Hong Kong, Kaohsiung, Ningbo, Shanghai, Busan, Manzanillo (Mx), Lázaro Cárdenas (Mx), Buenaventura, Callao, Guayaquil, Lázaro Cárdenas (Mx), Manzanillo (Mx), Yokohama, Busan, Shekou.   | EVERGREEN LINE             | Semanal |
| Manzanillo (Mx), Puerto Quetzal, Acajutla, Puerto Caldera, Balboa, Puerto Caldera, Corinto, San Lorenzo, Acajutla, Puerto Quetzal, Lázaro Cárdenas (Mx), Manzanillo (Mx).  | EVERGREEN LINE             | Semanal |
| Gioia Tauro, Civitavecchia, La Spezia, Fos, Valencia, Sines, Caucedo, Cristobal, Rodman, Manzanillo (Mx), Long Beach, Oakland, Vancouver, Seattle, Oakland, Long Beach, Ensenada (Mx), Manzanillo (Mx), Rodman, Cristobal, Barcelona, Gioia Tauro. | MSC                        | Semanal |
| Keelung, Yantian, Hong Kong, Shanghai, Ningbo, Bysan, Manzanillo (Mx), Lázaro Cárdenas (Mx), Callao, Iquique, Antofagasta, Valparaíso, Coronel, Hong Kong, Keelung   | MSC, HAPAG LLOYD, ONE, HMM | Semanal |
| Shanghai, Xiamen, Shekou, Hong Kong, Ningbo, Busan, Manzanillo (Mx), Lázaro Cárdenas (Mx), Rodman, Buenaventura, Callao, San Antonio, Coronel, Lirquen, San Antonio, Puerto Angamos, Callao, Manzanillo (Mx), Yokohama, Busan, Shanghai.           | MSC, HAPAG LLOYD, ONE, HMM | Semanal |
| Ningbo, Shanghai, Qingdao, Busan, Yokohama, Ensenada (Mx), Manzanillo (Mx), Puerto Quetzal, Rodman, Buenaventura, Callao, Guayaquil, Buenaventura, Rodman Lázaro Cárdenas (Mx), Manzanillo (Mx), Ensenada, Yokohama, Busan, Ningbo.                | MSC, HAPAG LLOYD, ONE, HMM | Semanal |
| Manzanillo (Mx), Mazatlán (Mx), Guaymas (Mx).  | MSC                        | Semanal |
| Keelung,, Yantian, Hong Kong Shanghai, Ningbo, Pusan, Manzanillo (Mx), Lázaro Cárdenas (Mx), Callao, Iquique, Antofagasta, Valparaíso, Coronel, Valparaíso, Hong Kong, Keelung.  | ONE                        | Semanal |
| Shanghai, Xiamen, Shekou, Hong Kong, Ningbo, Pusan, Manzanillo (Mx), Lázaro Cárdenas (Mx), Rodman, Buenaventura,   | ONE                        | Semanal |



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

**MARINA**  
SECRETARÍA DE MARINA

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

**DIRECCIÓN  
GENERAL**



Programa Maestro de Desarrollo Portuario  
de los puertos de Manzanillo y Laguna de Cuyutlán

|  |   |         |
|--|---|---------|
| Callao, San Antonio, Coronel, Lirquen, San Antonio, Puerto Angamos, Callao, Manzanillo (Mx), Yokohama, Pusan, Shanghai.  |   |         |
| Ningbo, Shanghai, Qingdao, Pusan, Yokohama, Ensenada (Mx), Manzanillo (Mx), Puerto Quetzal, Rodman, Buenaventura, Callao, Guayaquil, Buenaventura, Rodman, Lázaro Cárdenas (Mx), Manzanillo (Mx), Ensenada, Yokohama, Pusan, Ningbo. | ONE   | Semanal |
| Los Ángeles, Manzanillo (Mx), Lázaro Cárdenas (Mx), Puerto Quetzal, Acajutla, Corinto, Puerto Caldera, Puerto Quetzal, Manzanillo (Mx), Los Ángeles.   | ONE   | Semanal |
| Kaohsiung – Shekou - Hong Kong – Ningbo – Shanghai- Manzanillo (Mx) - Lázaro Cárdenas (Mx) - Puerto Quetzal – Callao – Guayaquil – Manzanillo (Mx) – Pusan.  | EVERGREEN,<br>COSCO SHIPPING,<br>PIL, YML   | Semanal |
| Xiamen – Shanghai – Qingdao – Busan New Port – Ensenada (Mx) – Manzanillo (Mx)– Callao – Lirquen - San Antonio – Manzanillo (Mx)- Shanghai.  | WAN HAI                                     | Semanal |
| Hong Kong – Yantian – Kaohsiung – Shanghai – Ningbo – Manzanillo (Mx) – Buenaventura – Callao - San Antonio.   | WAN HAI                                     | Semanal |
| Hong Kong, Yantian, Kaohsiung, Shanghai, Ningbo, Manzanillo (Mx), Buenaventura, Callao, San Antonio.   | COSCO SHIPPING                              | Semanal |
| Kaohsiung, Shekou, Hong Kong, Ningbo, Shanghai, Manzanillo (Mx), Lázaro Cárdenas (Mx), Puerto Quetzal, Callao, Guayaquil, Buenaventura, Manzanillo (Mx), Busan.  | EMC, WAN HAI,<br>ONE, CMA-CGM,<br>APL, MSC. | Semanal |
| Xiamen, Shanghai, Qingdao, Busan, Ensenada (Mx), Manzanillo (Mx), Callao, Lirquen, San Antonio, Manzanillo (Mx), Shanghai, Xiamen.   | COSCO SHIPPING                              | Semanal |
| Yokohama, Busan, Kaohsiung, Hong Kong, Shekou, Ningbo, Shanghai, Busan, Manzanillo (Mx), Lázaro Cárdenas (Mx).   |   | Semanal |



**SECRETARÍA DE MARINA**  
 ADMINISTRACIÓN DEL SISTEMA PORTUARIO  
 NACIONAL MANZANILLO S.A. DE C.V.  
**DIRECCIÓN  
 GENERAL**





Programa Maestro de Desarrollo Portuario  
de los puertos de Manzanillo y Laguna de Cuyutlán

|  |                       |         |
|--|-----------------------|---------|
| Buenaventura, Callao, Guayaquil, Lázaro Cárdenas (Mx), Manzanillo (Mx), Yokohama.  |                       |         |
| Singapore, Shekou, Hong Kong, Kaohsiung, Ningbo, Shanghai, Qingdao, Pusan, Manzanillo (Mx), Balboa, Manzanillo (Pa), Cartagena, Kingston, Caucedo, Singapore.                            | COSCO SHIPPING        | Semanal |
| Puerto Quetzal, Acajutla, Puerto Caldera, Balboa, Puerto Caldera, Corinto, San Lorenzo, Acajutla, Puerto Quetzal, Lázaro Cárdenas, Manzanillo (Mx).                                      | COSCO SHIPPING        | Semanal |
| Manzanillo (Mx), Callao, Liriquen, Valparaíso, Liriquen  | ONE/ MSC/ HAPAG-LLOYD | Semanal |
| Manzanillo (Mx), Puerto Quetzal, Acajutla, San Lorenzo.  | ONE/ MSC/ HAPAG-LLOYD | Semanal |
| Manzanillo (Mx), Lázaro Cárdenas (Mx), Callao, Iquique, Antofagasta/ Puerto Angamos, Valparaíso, San Antonio, Coronel, Valparaíso, Keelung, Hong Kong, Yantian, Shanghai, Ningbo, Busan. | ONE/ MSC/ HAPAG-LLOYD | Semanal |
| Manzanillo (Mx), Lázaro Cárdenas (Mx), Balboa, Buenaventura, Callao, San Antonio, Coronel, Liriquen, Puerto Angamos.   | ONE/ MSC/ HAPAG-LLOYD | Semanal |
| Puerto Quetzal, Callao, Guayaquil, Buenaventura, Rodman, Lázaro Cárdenas (Mx), Manzanillo (Mx), Ensenada, Yokohama, Busan, Ningbo, Shanghai, Qingdao.                                    | ONE/ MSC/ HAPAG-LLOYD | Semanal |
| Los Ángeles, Lázaro Cárdenas, Manzanillo (Mx).   | ONE/ MSC/ HAPAG-LLOYD | Semanal |
| Los Ángeles, Mazatlán, Manzanillo (Mx), Pto Quetzal, Acajutla, Corinto, Puerto Caldera.  | ONE/ MSC/ HAPAG-LLOYD | Semanal |
| Seattle, Vancouver, Oakland, Long Beach, Manzanillo (Mx), Puerto Quetzal, Manzanillo (Pa), Cartagena.  | ONE/ MSC/ HAPAG-LLOYD | Semanal |
| Seattle, Vancouver, Oakland, Long Beach, Manzanillo (Mx), Puerto Quetzal, Manzanillo (Pa), Cartagena.  | ONE/ MSC/ HAPAG-LLOYD | Semanal |



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

**MARINA**  
SECRETARÍA DE MARINA

ONE/ MSC/ HAPAG-LLOYD

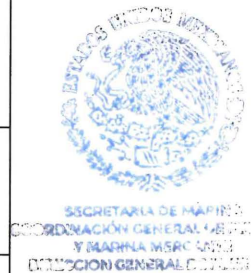
ADMINISTRACIÓN DEL SISTEMA PORTUARIO NACIONAL MANZANILLO S.A. DE C.V.

**DIRECCIÓN GENERAL**



Programa Maestro de Desarrollo Portuario  
de los puertos de Manzanillo y Laguna de Cuyutlán

|  |                                  |         |
|--|----------------------------------|---------|
| Keelung-Taiwan, Hong Kong, Hong Kong, Yantian-China, Shanghai- China, Ningbo-China, Busan-Corea, Manzanillo (MX), Lázaro Cárdenas (Mx), Callao-Perú-Lirquen-Chile, Puerto-Angamos.   | ONE/ MSC/ HAPAG-LLOYD            | Semanal |
| Shanghai-China, Xiamen-China, Shekou-China, Hong Kong-Hong Kong, Ningbo-China, Busan-Corea, Manzanillo (MX), Lázaro Cárdenas (Mx), Panamá Panamá, Buenaventura-Colombia, Callao-Perú, San Antonio-Chile, Coronel-Chile, Lirquen-Chile. | ONE/ MSC/ HAPAG-LLOYD            | Semanal |
| San Antonio-Chile, Puerto- Angamos, Callao-Perú, Manzanillo (MX), Tokyo-Japon, Busan-Corea.  | ONE/ MSC/ HAPAG-LLOYD            | Semanal |
| Ningbo-China, Shanghai-China, Qingdao-China, Pusan- Corea, Yokohama-Japón, Ensenada-México, Manzanillo (MX), Puerto Quetzal-Guatemala, Panamá- Panamá, Buenaventura- Colombia, Callao-Perú.  | ONE/ MSC/ HAPAG-LLOYD            | Semanal |
| Guayaquil-Ecuador, Buenaventura-Colombia, Panamá- Panamá, Lázaro Cárdenas (Mx), Manzanillo (Mx), Ensenada (Mx), Yokohama-Japón, Busan- Corea.  | ONE/ MSC/ HAPAG-LLOYD            | Semanal |
| Hong Kong, Chiwan, Ningbo, Shanghai, Qingdao, Busan, Yokohama, Manzanillo (Mx), Lázaro Cárdenas (Mx), Buenaventura, Guayaquil, Balboa.   | MAERSK                           | Semanal |
| Lázaro Cárdenas, Buenaventura, Guayaquil, Balboa, Manzanillo (Mx), Yokohama, Busan, Ningbo, Shanghai, Busan.   | MAERSK                           | Semanal |
| Singapore, Shekou, Hong Kong, Kaohsiung, Ningbo, Shanghai, Qingdao, Busan, Manzanillo (Mx), Balboa, Panamá Canal, Manzanillo (Pa), Cartagena, Kingston, Caucedo.   | MAERSK                           | Semanal |
| Yuzhny, Novorossiysk, Bosperus, Ambarli Port Istanbul, Izmit Korfezi, Canakkale, Izmir, Algeciras, Newark, Manzanillo (Mx), Panamá Canal, Buenaventura, Guayaquil.   | MAERSK                           | Semanal |
| Oakland, Los Ángeles, Manzanillo (Mx) Lázaro Cárdenas (Mx), Balboa,  | HSD/ HLC/ MSC / CSCL / HMM / CMA | Semanal |



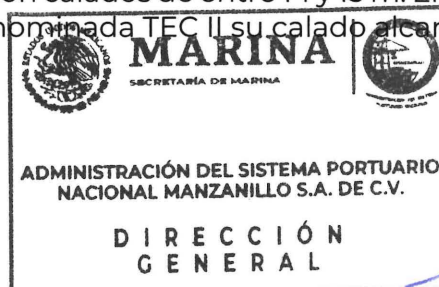


Programa Maestro de Desarrollo Portuario  
de los puertos de Manzanillo y Laguna de Cuyutlán

|  |                                    |         |
|--|------------------------------------|---------|
| Buenaventura, Callao, Puerto Angamos, San Antonio.   |                                    |         |
| Port Hueneme, Oakland, Los Ángeles, Manzanillo (Mx), Lázaro Cárdenas (Mx), Puerto Quetzal, Balboa, Guayaquil, Puerto Bolívar, Balboa, Puerto Caldera, Puerto Quetzal.  | HSD / HLC / MSC / CSCL / HMM / CMA | Semanal |
| Tangier, Valencia, Livorno, Genoa, Fos, Barcelona, Valencia, Cartagena, Puerto Quetzal, Manzanillo (Mx) Long Beach, Oakland, Seattle, Vancouver, Oakland, Long Beach, Manzanillo (Mx), Manzanillo (Pa), Cartagena. | HSD / HLC                          | Semanal |
| Kaohsiung - Shekou - Hong kong - Ningbo - Shanghai - Manzanillo (Mx) - Lázaro Cárdenas (Mx)- Puerto Quetzal - Callao - Guayaquil - Manzanillo (Mx) - Pusan - Kaohsiung.  | YANG MING                          | Semanal |
| Hongkong - Yantian - Kaohsiung - Shanghai - Ningbo - Manzanillo (Mx)- Balboa - Buenaventura - Callao - San Antonio - Hong Kong.  | YANG MING                          | Semanal |
| Hong Kong, Yantian, Kaohsiungshanghai, Ningbo, Manzanillo (Mx), Buenaventura, Callao, San Antonio, Hong Kong.  | PIL                                | Semanal |
| Kaohsiung, Hong Kong, Shekou, Ningbo, Shanghai, Manzanillo (Mx), Lázaro Cárdenas (Mx), Puerto Quetzal, Callao, Guayaquil, Lázaro Cárdenas (Mx), Manzanillo (Mx), Busan, Kaohsiung.                                 | PIL                                | Semanal |

Fuente: Elaboración propia ASIPONA MAN con información de la Asociación Mexicana de Agentes Navieros A.C

El calado oficial del Puerto de Manzanillo, en su canal de navegación es de 15 m, en la dársena de maniobras norte es de 16 m y en la sur de 17.5 m. Estas profundidades permiten el arribo de buques que precisan calado de 16 m. En los muelles de la terminal especializada de contenedores denominada TEC I, así como en los de las bandas A y B donde también se opera carga contenerizada, tienen calados de 15 m. y la Banda C con calados de entre 14 y 15 m. En los muelles de la terminal para contenedores denominada TEC II su calado alcanza los 15 m.





## Programa Maestro de Desarrollo Portuario de los puertos de Manzanillo y Laguna de Cuyutlán

### Análisis del mercado relevante

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

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

-Transbordo de contenedores que se realiza sin salir del puerto, los cuales en el año 2020 alcanzaron un total de 943,770 TEUs. Los transbordos de contenedores representan el 32.4% del movimiento total de la carga contenerizada del Puerto de Manzanillo. Gracias a su ubicación geográfica, exactamente en la ruta entre el Canal de Panamá y el extremo oriente, a su vasta conectividad marítima y a su destacada infraestructura y equipamiento, Manzanillo se ha constituido como puerto hub, a la par que el de Lázaro Cárdenas, operando como articulador entre los principales corredores logísticos de contenedores de Asia y de Centro y Sudamérica. A partir del año 2013 en el que inició operaciones su terminal especializada de contenedores II, el Puerto de Manzanillo refrendó su importante participación global en el transbordo de contenedores.

Actualmente las transferencias entre la zona norte y la zona sur se realizan previa programación con 24 h de anticipación y durante una ventana al día, lo que ha afectado a las necesidades de las líneas navieras.

Los principales centros de consumo y producción que atiende el Puerto de Manzanillo se ubican dentro del denominado triángulo dorado de la economía nacional mexicana, el cual tiene como vértices el Valle de México, Guadalajara y Monterrey, donde se localiza más del 52% de la población y más del 64% de la actividad manufacturera de México. La evolución económica de este triángulo se ve reflejado en el crecimiento de la carga del Puerto de Manzanillo, en particular en el movimiento de contenedores, el principal medio de intercambio comercial de México con el resto del mundo.

El mercado relevante de la zona metropolitana de México representa el 11% del total de la carga operada por el puerto y el 17.7% de la carga contenerizada. Este mercado incluye Ciudad de México y el Estado de México,





## Programa Maestro de Desarrollo Portuario de los puertos de Manzanillo y Laguna de Cuyutlán

entidades en las que se ubican los centros productivos, industriales y de consumo más importantes del país.

El mercado del Bajío-occidente, integrado principalmente por la zona conurbada de Guadalajara, Jalisco y los estados de Aguascalientes, Querétaro y Guanajuato, representa el 16% del total de la carga operada por el puerto, el 81.69% del granel agrícola y el 11% de la carga contenerizada. Esta zona comprende importantes regiones productivas del país, que abarcan a diferentes sectores económicos, como el agropecuario, alimentario, textil y automotriz. Estas actividades disponen del corredor industrial asentado desde la ciudad de Querétaro, Querétaro, hasta Guadalajara, Jalisco, además del área fabril de Guanajuato.

Las zonas conurbadas de Monterrey en Nuevo León y de Hermosillo, Sonora, representan el mercado relevante del norte del Puerto de Manzanillo, aportando el 5.20% de la carga total operada por el puerto y el 6.63% del movimiento de carga contenerizada. Esta región se caracteriza por su desarrollada industrialización, la cual genera importantes flujos de carga.

El Sistema Portuario Nacional tiene como columna vertebral en su litoral del Océano Pacífico a los puertos de Manzanillo y de Lázaro Cárdenas, ambos aportaron en 2020 el 50% del total de carga comercial manejada en esa costa. Ese mismo año, el volumen operado por ambos puertos en el litoral representó el 90.1% de la carga en contenedores, 48.3% del granel agrícola, 35.2% de la carga general, 35.6% del granel mineral y 84% de otros fluidos.

Del 90.1% de la carga en contenedores, Manzanillo participó con el 68.7% y Lázaro Cárdenas con el 21.4%, lo que pone en manifiesto el crecimiento en las preferencias de las cadenas logísticas y de suministro de operar por Manzanillo impactando favorablemente en el volumen de carga para el puerto.

Del 48.3% del granel agrícola, el 42.6% y el 5.7% se movilizó por los puertos de Manzanillo y Lázaro Cárdenas respectivamente, representando el posicionamiento de las cadenas agrícolas productivas en el Puerto de Manzanillo.

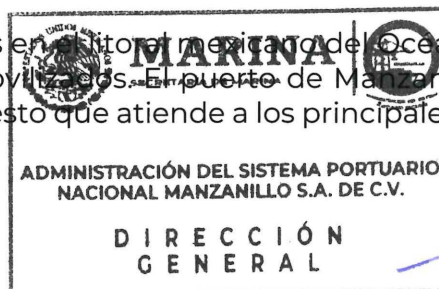
En cuanto al 84% de otros fluidos, Manzanillo tiene una participación con el 57.5% y Lázaro Cárdenas con el 26.5%. La gran participación de Manzanillo es por los volúmenes que se manejan de gas natural licuado en la terminal de KMS-GNL en el Puerto Laguna de Cuyutlán, en Manzanillo, Colima.

El 35.2% de carga general y el 35.6% de granel mineral, son alcanzados por la importante participación del Puerto de Lázaro Cárdenas con el 23.7% y 22.1% respectivamente.

La línea de negocios de contenedores en el litoral del Océano Pacífico asciende a 4.46 millones de TEUs movilizadas. El puerto de Manzanillo registra una participación preponderante, puesto que atiende a los principales mercados del país.



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



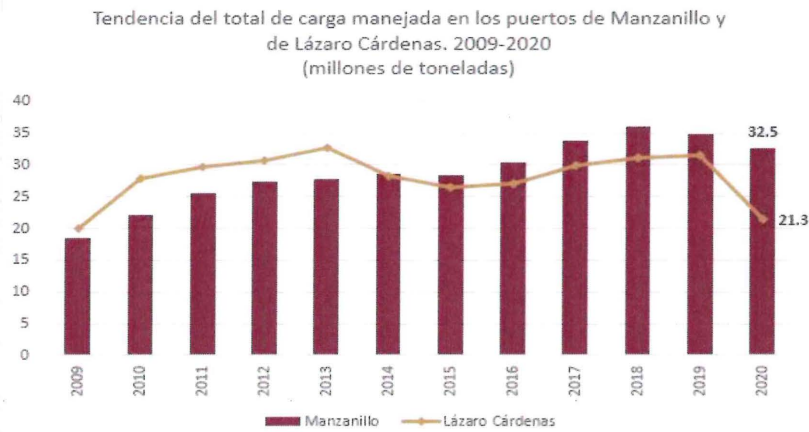


Programa Maestro de Desarrollo Portuario  
de los puertos de Manzanillo y Laguna de Cuyutlán

En el año 2020, Manzanillo manejó un total de 32.5 millones de toneladas de carga, la cual tuvo como origen o destino principal las zonas metropolitanas del Valle de México, de Guadalajara y de Monterrey, la zona del Bajío, así como la operación de transbordos.

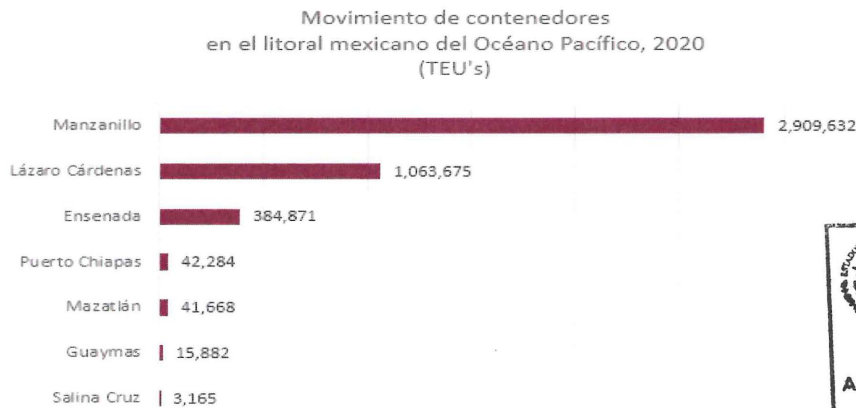
Tendencia del total de carga manejada en los puertos de Manzanillo y Lázaro Cárdenas, 2009-2020.

(Millones de toneladas)



Fuente: Departamento de Estadísticas ASIPONA Manzanillo.

Movimiento de contenedores en el litoral mexicano del Océano Pacífico, 2020.



Fuente: Departamento de Estadísticas ASIPONA MAN.



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



En la línea de negocio de carga general, el Puerto de Manzanillo maneja el 4.2% del total operado. En el año 2020, Manzanillo movilizó 1.38 millones de toneladas de esta carga, con participaciones destacadas del Estado de México, Jalisco y



Programa Maestro de Desarrollo Portuario  
de los puertos de Manzanillo y Laguna de Cuyutlán

Nuevo León. Por lo que se refiere a su Foreland, el intercambio de carga general es mayoritariamente con Asia (75%) y Norteamérica (25%).

La línea de negocio de granel agrícola en el Puerto de Manzanillo ha mantenido un volumen estable en los últimos años, en 2020 operó 1.5 millones de toneladas, correspondientes a cadenas logísticas vinculadas con la industria de aceite comestible de Guadalajara, Jalisco. Importantes embarques de semilla de canola y de nabo procedentes de Canadá y Estados Unidos de América respectivamente arriban al puerto de Manzanillo para ser transportadas a la capital de Jalisco, principalmente por ferrocarril. También destacan algunos flujos de trigo para la industria harinera y panadera de esa misma ciudad jalisciense.

Respecto a la línea de negocio de granel mineral, en 2020 el Puerto de Manzanillo operó 5.59 millones de toneladas. La participación del Puerto de Manzanillo en esta línea de negocio corresponde principalmente a cabotaje de mineral de hierro de Arcelor Mittal hacia el Puerto de Lázaro Cárdenas y exportaciones a China de este mineral y de concentrados de cobre, zinc y plomo, representando el 73.9% del total de granel mineral, así como importaciones de fertilizantes y azufre.

En el año 2020, el Puerto de Manzanillo operó 3.5 millones de toneladas de gas natural, petróleo y derivados. Del movimiento total de Pemex, las actividades de cabotaje representan el 27.5% y en tráfico de altura registró el 72.5%; 425 mil toneladas al año corresponden a combustóleo pesado con destino a la planta generadora de energía eléctrica de la Comisión Federal de Electricidad (CFE) cercana al puerto, movimiento que se prevé desaparecerá con el incremento del uso del gas natural, como dato histórico la CFE en el año 2011 consumió 1.3 millones de toneladas de combustóleo y al cierre de octubre del 2020 solo había consumido 20 mil toneladas. El resto del volumen de carga corresponde principalmente a la gasolina Magna y al Diesel de importación con 423,978 y 350,428 mil toneladas respectivamente. El cabotaje desde de la refinería de Salina Cruz ha disminuido significativamente en los últimos años.



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

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

La línea de negocio de automóviles que, a pesar de tener poca presencia en el puerto, había venido presentando crecimiento en los últimos años, en el 2016 registró 15,754 unidades 15% más que el año 2015, el año 2017 cerró con un total de 19,063 unidades 21% más que el año inmediato anterior y el año 2018 registró un movimiento de 23,228 unidades, 21.8% por encima del 2017. Sin embargo, durante el 2020 derivado de la pandemia el 2019 cerró con 8,058 unidades, esto son 13,041 unidades menos que el 2019.





### Programa Maestro de Desarrollo Portuario de los puertos de Manzanillo y Laguna de Cuyutlán

Los cruceros turísticos presentaron un decremento significativo respecto a años anteriores, durante el 2019 los arribos de cruceros incrementaron a 26 con un total de 47,742 pasajeros, siendo que el año 2020 cerró con un acumulado de 7 cruceros y un total de 11,253 pasajeros, esta disminución de actividad se presentó derivado de la suspensión mundial de cruceros turísticos por la contingencia SARS-COV 2 (Covid 19) desde el mes de abril de 2020 hasta la actualidad.

#### Análisis de la demanda

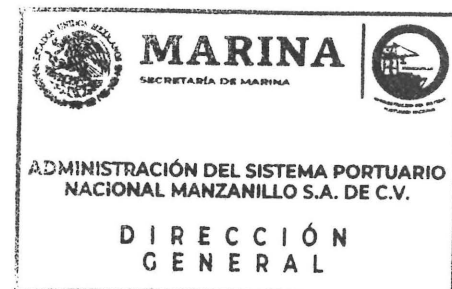
Las expectativas de crecimiento de la economía mexicana a largo plazo se consideran favorables, por lo que se estima que se producirá un incremento en los volúmenes de mercancías movilizadas en los puertos mexicanos; de igual forma, se proyecta un aumento en la inversión en infraestructura y en la industria.

Por consiguiente, el Puerto de Manzanillo podría tener un mayor crecimiento en sus actividades, generando la necesidad de desarrollar nueva infraestructura portuaria en el Vaso II de la Laguna de Cuyutlán, que actualmente forma parte de la concesión de la Administración Portuaria. La gráfica que se muestra a continuación contiene datos sobre el crecimiento esperado de la economía en México, que en específico repercutirán en el escenario del desempeño futuro del Puerto de Manzanillo. Asimismo, se estima un crecimiento del PIB de 3.5% y de 5.9% en las exportaciones para el periodo 2014-2029.

Perspectivas de crecimiento de la economía mexicana, 2014-2044 (porcentaje de crecimiento promedio anual).



SECRETARÍA DE MARINA  
COORDINACIÓN GENERAL DE PUERTOS  
Y MARINA MEF UNTE  
DIRECCIÓN GENERAL DE PUERTOS



En la tabla siguiente, se presenta el dinamismo del movimiento portuario alcanzado por el Puerto de Manzanillo.





Programa Maestro de Desarrollo Portuario  
de los puertos de Manzanillo y Laguna de Cuyutlán

Histórico del movimiento portuario por línea de negocio del Puerto de Manzanillo,  
2009-2020.  
(toneladas)

| Año  | Total      | Carga general (incluye autos) | Contenerizada | Granel agrícola | Granel mineral | Petróleo y derivados |
|------|------------|-------------------------------|---------------|-----------------|----------------|----------------------|
| 2009 | 18,528,661 | 906,297                       | 9,356,898     | 695,514         | 4,892,722      | 2,677,230            |
| 2010 | 22,200,094 | 1,500,704                     | 12,017,085    | 895,313         | 4,731,708      | 3,055,284            |
| 2011 | 25,461,599 | 1,384,709                     | 14,629,003    | 912,417         | 5,294,315      | 3,241,155            |
| 2012 | 27,285,970 | 1,306,602                     | 16,151,915    | 1,319,850       | 5,973,368      | 2,534,235            |
| 2013 | 27,702,868 | 1,363,924                     | 16,306,320    | 1,190,194       | 6,926,293      | 1,916,137            |
| 2014 | 28,496,428 | 1,600,546                     | 18,000,742    | 1,125,511       | 5,069,457      | 2,700,171            |
| 2015 | 28,402,885 | 1,577,777                     | 18,631,109    | 1,547,168       | 3,892,208      | 2,754,623            |
| 2016 | 30,443,673 | 1,382,309                     | 18,831,078    | 1,650,736       | 4,274,415      | 4,305,135            |
| 2017 | 33,776,752 | 1,680,802                     | 20,540,935    | 1,563,010       | 4,195,899      | 5,796,105            |
| 2018 | 36,053,183 | 1,646,035                     | 22,028,299    | 1,688,660       | 5,022,789      | 5,667,400            |
| 2019 | 34,865,094 | 1,656,598                     | 21,113,171    | 1,524,864       | 5,175,186      | 5,395,275            |
| 2020 | 32,504,198 | 1,385,113                     | 20,441,986    | 1,572,215       | 5,596,702      | 3,508,182            |

Fuente: Departamento de Estadísticas ASIPONA MAN.

Histórico del movimiento de contenedores de comercio exterior y transbordos  
en el Puerto de Manzanillo, 2015-2020 (TEUs).

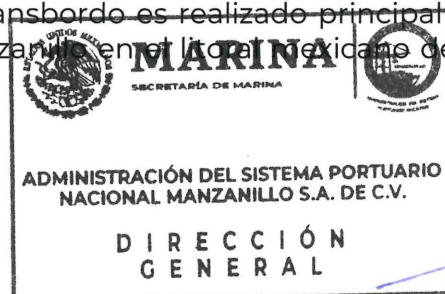
| Año  | Total TEU's | Total transbordos | Porcentaje de transbordos |
|------|-------------|-------------------|---------------------------|
| 2015 | 2,541,140   | 962,297           | 37.9%                     |
| 2016 | 2,578,822   | 988,519           | 38.3%                     |
| 2017 | 2,830,370   | 1,057,359         | 37.4%                     |
| 2018 | 3,078,513   | 1,106,418         | 35.9%                     |
| 2019 | 3,069,183   | 940,956           | 30.7%                     |
| 2020 | 2,909,632   | 943,770           | 32.4%                     |

Fuente: Departamento de Estadísticas ASIPONA MAN.

El movimiento de contenedores en transbordo es realizado principalmente en los puertos de Lázaro Cárdenas y Manzanillo en el litoral del Pacífico del Océano Pacífico.



SECRETARÍA DE MARINA  
COORDINACIÓN GENERAL DE PUERTOS Y MARINA MEF - UNITE  
DIRECCIÓN GENERAL DE PUERTOS





**Programa Maestro de Desarrollo Portuario  
de los puertos de Manzanillo y Laguna de Cuyutlán**

El estudio de mercado que se elaboró proyecta que el Puerto de Manzanillo seguirá con su dinamismo creciente a largo plazo, estimando tres posibles escenarios de crecimiento, mismos que se desglosan a continuación.

En primer lugar, la proyección de carga en el escenario pesimista, estima que en el corto plazo se tenga un crecimiento de 1.6% anual, en el mediano plazo de 2.8% y 2.20% en el largo plazo. Estos crecimientos impulsados principalmente por el movimiento de carga contenerizada, la cual pasa de 21.1 millones de toneladas en 2019 a 41.8 en 2040. Así mismo, se presentan tasas negativas en las líneas de negocio de granel agrícola, petróleo y vehículos.

El escenario pesimista estima las siguientes tasas de crecimiento promedio anual por línea de negocio:

Tasas de crecimiento del manejo de carga en el Puerto de Manzanillo, escenario pesimista.  
(tendencial) (porcentaje promedio anual)

| Años      | Carga total | Contenerizada | General | Granel Agrícola | Granel mineral | Petróleo y Derivados | Automóviles | Fluidos |
|-----------|-------------|---------------|---------|-----------------|----------------|----------------------|-------------|---------|
| 2018-2024 | 1.60%       | 3.50%         | 1.50%   | -0.50%          | 1.20%          | -2.90%               | -6.30%      | 3.40%   |
| 2024-2028 | 2.80%       | 4.20%         | 1.70%   | 1%              | 0.30%          | -0.10%               | -0.80%      | 0.20%   |
| 2028-2048 | 2.20%       | 2.90%         | 2.80%   | 0.30%           | 0.00%          | 0.00%                | 0.00%       | 0.00%   |



Fuente: Elaboración propia ASIPONA MAN con datos estadísticos de IDOM Ingeniería.

De acuerdo con las tasas de crecimiento del escenario pesimista, el pronóstico de movimiento de carga por línea de negocio es el siguiente:

Pronósticos del movimiento portuario, por línea de negocio, en el Puerto de Manzanillo, escenario pesimista.  
(toneladas)



| Año  | Carga total | Contenerizada | General   | Granel agrícola | Granel mineral | Petróleos y derivados | Automóviles | Fluidos   |
|------|-------------|---------------|-----------|-----------------|----------------|-----------------------|-------------|-----------|
| 2021 | 36,661,867  | 22,377,742    | 1,691,647 | 1,570,785       | 5,235,960      | 2,701,248             | 30,297      | 3,054,188 |
| 2022 | 37,663,279  | 23,244,578    | 1,726,067 | 1,594,261       | 5,266,627      | 2,698,604             | 29,632      | 3,103,510 |
| 2023 | 38,701,452  | 24,146,068    | 1,761,222 | 1,618,089       | 5,297,482      | 2,695,982             | 28,981      | 3,153,628 |



Programa Maestro de Desarrollo Portuario  
de los puertos de Manzanillo y Laguna de Cuyutlán

|      |            |            |           |           |           |           |        |           |
|------|------------|------------|-----------|-----------|-----------|-----------|--------|-----------|
| 2024 | 39,777,839 | 25,083,632 | 1,797,127 | 1,642,272 | 5,328,526 | 2,693,382 | 28,344 | 3,204,556 |
| 2025 | 40,891,626 | 26,132,835 | 1,827,341 | 1,659,064 | 5,342,951 | 2,690,762 | 28,108 | 3,210,565 |
| 2026 | 42,049,359 | 27,225,184 | 1,858,101 | 1,676,028 | 5,357,422 | 2,688,165 | 27,874 | 3,216,585 |
| 2027 | 43,252,800 | 28,362,428 | 1,889,419 | 1,693,165 | 5,371,940 | 2,685,590 | 27,642 | 3,222,616 |
| 2028 | 44,503,781 | 29,546,389 | 1,921,304 | 1,710,477 | 5,386,504 | 2,683,037 | 27,412 | 3,228,658 |
| 2029 | 45,442,979 | 30,424,842 | 1,974,161 | 1,715,256 | 5,387,676 | 2,683,763 | 27,412 | 3,229,869 |
| 2030 | 46,408,438 | 31,328,017 | 2,028,540 | 1,720,049 | 5,388,849 | 2,684,491 | 27,412 | 3,231,080 |
| 2031 | 47,400,878 | 32,256,592 | 2,084,484 | 1,724,855 | 5,390,022 | 2,685,221 | 27,412 | 3,232,292 |
| 2032 | 48,421,040 | 33,211,263 | 2,142,038 | 1,729,675 | 5,391,195 | 2,685,953 | 27,412 | 3,233,504 |
| 2033 | 49,469,683 | 34,192,743 | 2,201,249 | 1,734,508 | 5,392,369 | 2,686,686 | 27,412 | 3,234,716 |
| 2034 | 50,547,590 | 35,201,768 | 2,262,163 | 1,739,354 | 5,393,543 | 2,687,421 | 27,412 | 3,235,929 |
| 2035 | 51,655,565 | 36,239,089 | 2,324,832 | 1,744,214 | 5,394,717 | 2,688,158 | 27,412 | 3,237,143 |
| 2036 | 52,794,433 | 37,305,483 | 2,389,304 | 1,749,088 | 5,395,892 | 2,688,897 | 27,412 | 3,238,357 |
| 2037 | 53,965,036 | 38,401,742 | 2,455,631 | 1,753,975 | 5,397,067 | 2,689,638 | 27,412 | 3,239,571 |
| 2038 | 55,168,250 | 39,528,686 | 2,523,868 | 1,758,876 | 5,398,242 | 2,690,380 | 27,412 | 3,240,786 |
| 2039 | 56,404,967 | 40,687,151 | 2,594,069 | 1,763,791 | 5,399,418 | 2,691,125 | 27,412 | 3,242,001 |
| 2040 | 57,676,103 | 41,877,999 | 2,666,291 | 1,768,719 | 5,400,594 | 2,691,871 | 27,412 | 3,243,217 |

Fuente: Elaboración propia ASIPONA MAN con datos estadísticos de IDOM Ingeniería.

La proyección de carga en el escenario base, estima que en el corto plazo se tenga un crecimiento de 2.7% anual, en el mediano plazo de 3.4% y 2.30% en el largo plazo. La línea de negocio con mejores perspectivas de crecimiento es la carga contenerizada, la cual se espera que se duplique para 2037. Se estima que la carga de petróleo y vehículos tenga un decrecimiento en el corto plazo.



El escenario base estima las siguientes tasas de crecimiento promedio anual por línea de negocio:





Programa Maestro de Desarrollo Portuario  
de los puertos de Manzanillo y Laguna de Cuyutlán

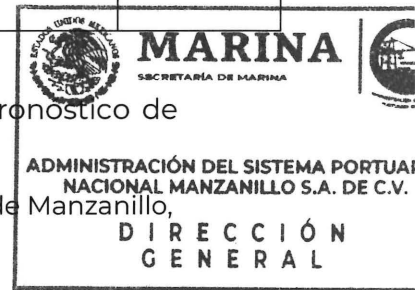
Tasas de crecimiento del manejo de carga en el Puerto de Manzanillo, escenario base.  
(porcentaje promedio anual)

| Años      | Carga total | Contenerizada | General | Granel Agrícola | Granel mineral | Petróleo y Derivados | Automóviles | Fluidos |
|-----------|-------------|---------------|---------|-----------------|----------------|----------------------|-------------|---------|
| 2018-2024 | 2.70%       | 5.20%         | 2.00%   | 0.30%           | 1.80%          | -2.00%               | -4.50%      | 3.80%   |
| 2024-2028 | 3.40%       | 4.60%         | 2.40%   | 1.70%           | 1.00%          | 0.80%                | 0.00%       | 0.60%   |
| 2028-2048 | 2.30%       | 2.90%         | 2.80%   | 0.80%           | 0.10%          | 0.00%                | 0.00%       | 0.10%   |

Fuente: Elaboración propia ASIPONA MAN con datos estadísticos de IDOM Ingeniería.

De acuerdo con las tasas de crecimiento del escenario base, el pronóstico de movimiento de carga por línea de negocio es el siguiente:

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



| Año  | Carga total | Contenerizada | General   | Granel agrícola | Granel mineral | Petróleos y derivados | Automóviles | Fluidos   |
|------|-------------|---------------|-----------|-----------------|----------------|-----------------------|-------------|-----------|
| 2021 | 38,144,776  | 23,644,689    | 1,714,492 | 1,600,087       | 5,309,877      | 2,762,654             | 31,678      | 3,081,299 |
| 2022 | 39,537,705  | 24,791,104    | 1,761,139 | 1,639,079       | 5,378,624      | 2,791,157             | 31,678      | 3,144,924 |
| 2023 | 40,989,910  | 25,991,955    | 1,809,083 | 1,679,021       | 5,448,324      | 2,819,985             | 31,678      | 3,209,864 |
| 2024 | 42,504,038  | 27,249,786    | 1,858,360 | 1,719,936       | 5,518,992      | 2,849,142             | 31,678      | 3,276,144 |
| 2025 | 43,931,035  | 28,507,260    | 1,902,326 | 1,749,429       | 5,573,087      | 2,872,273             | 31,678      | 3,294,982 |
| 2026 | 45,417,037  | 29,821,312    | 1,947,365 | 1,779,427       | 5,627,719      | 2,895,608             | 31,678      | 3,313,928 |
| 2027 | 46,964,593  | 31,194,445    | 1,993,504 | 1,809,940       | 5,682,893      | 2,919,150             | 31,678      | 3,332,983 |
| 2028 | 48,576,358  | 32,629,273    | 2,040,769 | 1,840,976       | 5,738,614      | 2,942,900             | 31,678      | 3,352,148 |
| 2029 | 49,625,710  | 33,600,154    | 2,096,856 | 1,855,325       | 5,743,340      | 2,943,695             | 31,678      | 3,354,662 |
| 2030 | 50,704,119  | 34,598,352    | 2,154,557 | 1,869,786       | 5,748,076      | 2,944,492             | 31,678      | 3,357,178 |
| 2031 | 51,812,381  | 35,624,617    | 2,213,919 | 1,884,359       | 5,752,821      | 2,945,291             | 31,678      | 3,359,696 |
| 2032 | 52,951,310  | 36,679,715    | 2,274,990 | 1,899,046       | 5,757,574      | 2,946,091             | 31,678      | 3,362,216 |



Programa Maestro de Desarrollo Portuario  
de los puertos de Manzanillo y Laguna de Cuyutlán

|      |            |            |           |           |           |           |        |           |
|------|------------|------------|-----------|-----------|-----------|-----------|--------|-----------|
| 2033 | 54,121,748 | 37,764,436 | 2,337,818 | 1,913,848 | 5,762,337 | 2,946,894 | 31,678 | 3,364,737 |
| 2034 | 55,324,557 | 38,879,590 | 2,402,455 | 1,928,765 | 5,767,109 | 2,947,699 | 31,678 | 3,367,261 |
| 2035 | 56,560,620 | 40,026,010 | 2,468,953 | 1,943,798 | 5,771,890 | 2,948,505 | 31,678 | 3,369,786 |
| 2036 | 57,830,848 | 41,204,549 | 2,537,364 | 1,958,948 | 5,776,681 | 2,949,314 | 31,678 | 3,372,314 |
| 2037 | 59,136,172 | 42,416,086 | 2,607,744 | 1,974,216 | 5,781,480 | 2,950,125 | 31,678 | 3,374,843 |
| 2038 | 60,477,556 | 43,661,523 | 2,680,151 | 1,989,604 | 5,786,289 | 2,950,937 | 31,678 | 3,377,374 |
| 2039 | 61,855,980 | 44,941,784 | 2,754,641 | 2,005,111 | 5,791,107 | 2,951,752 | 31,678 | 3,379,907 |
| 2040 | 63,272,458 | 46,257,821 | 2,831,275 | 2,020,739 | 5,795,934 | 2,952,569 | 31,678 | 3,382,442 |

Fuente: Elaboración propia ASIPONA Manzanillo con datos estadísticos de IDOM Ingeniería.

La proyección de carga en el escenario optimista, estima que en el corto plazo se tenga un crecimiento de 3.5% anual, en el mediano plazo de 3.7% y 2.30% en el largo plazo. La línea de negocio con mejores perspectivas de crecimiento es la carga contenerizada, presentando un crecimiento de 6.4% en el corto plazo. Bajo el escenario optimista, se espera que la carga contenerizada se duplique para el año 2033.

El escenario optimista estima las siguientes tasas de crecimiento promedio anual por línea de negocio:

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

| Años      | Carga total | Contenerizada | General | Granel Agrícola | Granel mineral | Petróleo y Derivados | Automóviles | Fluidos |
|-----------|-------------|---------------|---------|-----------------|----------------|----------------------|-------------|---------|
| 2018-2024 | 3.50%       | 6.40%         | 2.50%   | 0.90%           | 2.50%          | -1.90%               | -4.50%      | 4.30%   |
| 2024-2028 | 3.70%       | 4.70%         | 2.90%   | 2.40%           | 1.80%          | 1.00%                | 0.80%       | 1.10%   |
| 2028-2048 | 2.30%       | 2.90%         | 2.80%   | 1.30%           | 0.10%          | 0.00%                | 0.00%       | 0.10%   |

Fuente: Elaboración propia ASIPONA MAN con datos estadísticos de IDOM Ingeniería

De acuerdo con las tasas de crecimiento del escenario base, el pronóstico de movimiento de carga por línea de negocio es el siguiente:





Programa Maestro de Desarrollo Portuario  
de los puertos de Manzanillo y Laguna de Cuyutlán

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

| Año  | Carga total | Contenerizada | General   | Granel agrícola | Granel mineral | Petróleos y derivados | Automóviles | Fluidos   |
|------|-------------|---------------|-----------|-----------------|----------------|-----------------------|-------------|-----------|
| 2021 | 39,368,155  | 24,698,290    | 1,731,608 | 1,622,918       | 5,396,234      | 2,772,827             | 31,681      | 3,114,597 |
| 2022 | 41,015,089  | 26,008,492    | 1,787,563 | 1,674,285       | 5,510,472      | 2,806,556             | 31,681      | 3,196,040 |
| 2023 | 42,738,445  | 27,386,558    | 1,845,347 | 1,727,278       | 5,627,263      | 2,840,705             | 31,681      | 3,279,613 |
| 2024 | 44,541,921  | 28,835,956    | 1,905,020 | 1,781,948       | 5,746,666      | 2,875,278             | 31,681      | 3,365,372 |
| 2025 | 46,173,730  | 30,200,943    | 1,959,788 | 1,825,481       | 5,850,436      | 2,904,009             | 31,944      | 3,401,129 |
| 2026 | 47,873,719  | 31,628,835    | 2,016,154 | 1,870,078       | 5,956,147      | 2,933,029             | 32,210      | 3,437,266 |
| 2027 | 49,644,854  | 33,122,482    | 2,074,165 | 1,915,764       | 6,063,838      | 2,962,340             | 32,478      | 3,473,787 |
| 2028 | 51,490,236  | 34,684,865    | 2,133,869 | 1,962,566       | 6,173,545      | 2,991,946             | 32,749      | 3,510,696 |
| 2029 | 52,621,408  | 35,719,044    | 2,192,431 | 1,987,676       | 6,182,073      | 2,992,790             | 32,749      | 3,514,645 |
| 2030 | 53,783,716  | 36,782,311    | 2,252,679 | 2,013,106       | 6,190,637      | 2,993,635             | 32,749      | 3,518,599 |
| 2031 | 54,978,012  | 37,875,461    | 2,314,661 | 2,038,862       | 6,199,238      | 2,994,483             | 32,749      | 3,522,558 |
| 2032 | 56,205,162  | 38,999,309    | 2,378,427 | 2,064,948       | 6,207,875      | 2,995,333             | 32,749      | 3,526,521 |
| 2033 | 57,466,061  | 40,154,695    | 2,444,028 | 2,091,367       | 6,216,549      | 2,996,185             | 32,749      | 3,530,488 |
| 2034 | 58,761,630  | 41,342,480    | 2,511,517 | 2,118,125       | 6,225,260      | 2,997,039             | 32,749      | 3,534,460 |
| 2035 | 60,092,809  | 42,563,548    | 2,580,949 | 2,145,224       | 6,234,007      | 2,997,896             | 32,749      | 3,538,436 |
| 2036 | 61,460,571  | 43,818,807    | 2,652,380 | 2,172,671       | 6,242,793      | 2,998,754             | 32,749      | 3,542,417 |
| 2037 | 62,865,906  | 45,109,191    | 2,725,866 | 2,200,468       | 6,251,615      | 2,999,615             | 32,749      | 3,546,402 |
| 2038 | 64,309,838  | 46,435,656    | 2,801,468 | 2,228,621       | 6,260,475      | 3,000,477             | 32,749      | 3,550,392 |
| 2039 | 65,793,419  | 47,799,188    | 2,879,245 | 2,257,135       | 6,269,374      | 3,001,342             | 32,749      | 3,554,386 |
| 2040 | 67,317,724  | 49,200,796    | 2,959,262 | 2,286,013       | 6,278,310      | 3,002,209             | 32,749      | 3,558,385 |

Fuente: Elaboración propia ASIPONA MAN con datos estadísticos de IDOM Ingeniería

El movimiento de carga contenerizada de transbordo en el Puerto de Manzanillo tiene una gran relevancia y lo ha convertido en un punto de distribución nacional.





## Programa Maestro de Desarrollo Portuario de los puertos de Manzanillo y Laguna de Cuyutlán

de contenedores provenientes de Asia, con destino en países de Centro y Sudamérica, así como para el reposicionamiento de contenedores vacíos con destino a países asiáticos. En el año 2020, este segmento representó el 32.4% del total de TEUs operados por el puerto, lo que permite alcanzar economías de escala para la carga contenerizada de comercio exterior de nuestro país que se opera a través del Puerto de Manzanillo, así como una mayor frecuencia de arribos y mayor conectividad con diferentes destinos en el mundo.

Por lo que se refiere a la línea de negocios de cruceros, el Puerto de Manzanillo, gracias a su ubicación, tiene la posibilidad de participar de manera más relevante en el mercado de reposicionamiento de cruceros que en el verano operan provenientes de Norte y Sur del Continente, así como en el desarrollo de varias rutas en el litoral del Océano Pacífico.

### 2.2 Análisis de la oferta de infraestructura y de servicios

La infraestructura del Puerto de Manzanillo está en buenas condiciones de operación, debido al mantenimiento que se ha realizado satisfactoriamente en los últimos años. Para el movimiento de carga, cuenta con cinco terminales y ocho instalaciones de uso público, además con una terminal y dos instalaciones de uso particular, para el manejo de todo tipo de carga. El puerto de la laguna de Cuyutlán cuenta actualmente con 2 terminales, una para el movimiento de gas natural licuado y la segunda para el movimiento de fluidos energéticos, esta última en proceso de iniciar su construcción.

Dentro del recinto portuario existen actualmente 13 grúas de puerto móviles y 24 grúas pórtico, para la operación de contenedores existen dos terminales especializadas que cuentan con 20 grúas pórtico super post panamax, 4 grúas post panamax y 67 RTG; así como dos instalaciones que operan en maniobra semiespecializadas con las grúas de los buques y móviles de muelle. En las terminales especializadas de contenedores (TEC), los rendimientos de carga y descarga por grúa alcanzan promedios de hasta 35 movimientos/hora, lo cual es considerado como de clase mundial. En el caso de las instalaciones que operan con maniobras semiespecializadas, el rendimiento promedio por gancho es de 15 movimientos por hora.

El desarrollo de la fase 2 en la TEC II inició operaciones al finalizar el año 2020 y cuenta con 54.88 hectáreas. Para el año 2023 se planea el desarrollo de la fase 3 que incrementará su capacidad a 2,280,000 TEUS al año.

A mediano plazo con el propósito de la ampliación del frente de agua con 136,235.304 m<sup>2</sup> se espera poder operar de manera simultánea tres buques de grandes dimensiones.





Programa Maestro de Desarrollo Portuario  
de los puertos de Manzanillo y Laguna de Cuyutlán

Proyecto de ampliación del frente de agua de la TEC II



Fuente: Elaboración por ASIPONA MAN con información propia

Para la operación de carga general, en el segundo semestre de 2015 inició operaciones la terminal de usos múltiples (TUM) que opera en la posición de atraque número 16 y tiene una extensión de 114,592 m<sup>2</sup>, cuenta con 4 bodegas, 2 de ellas con una capacidad volumétrica de 18,600 m<sup>3</sup> y 2 más de 15,600 m<sup>3</sup> utilizadas para el manejo de gráneles. Además, de una bodega para carga general con una capacidad volumétrica de 16,556 m<sup>3</sup>.





## Programa Maestro de Desarrollo Portuario de los puertos de Manzanillo y Laguna de Cuyutlán

Para el presente ejercicio, esta terminal contará con una segunda posición de atraque que permitirá incrementar su capacidad integral; la inversión del muelle adicional inició en el año 2020 y asciende a 500 millones de pesos.

Avances de la segunda posición de atraque de la terminal de Usos Múltiples.



Fuente: Elaboración por ASIPONA MAN con información del cesionario.



El crecimiento de esperado de la TEC II y de la TUM en la zona Norte del recinto portuario demandan el crecimiento de la infraestructura vial que conecta el recinto portuario con las zonas logísticas e industriales ubicadas en las cercanías del puerto, es indispensable que se realicen las siguientes acciones:

- Ampliación del libramiento Manzanillo el Naranjo de dos a cuatro carriles y laterales de servicio con retornos.
- Desarrollar dos incorporaciones elevadas en el cruce de la carretera Manzanillo – Minatitlán con el libramiento.
- Desarrollo una segunda vialidad de ingreso al puerto que permita distribuir la carga vehicular que actualmente se concentra en la carretera Manzanillo – Minatitlán (tramo Manzanillo – Jalipa), única vialidad en la que convergen los miles de vehículos que ingresan y salen del recinto portuario.
- Se requiere también la urbanización de calles tales como la de Algodón, Tapeixtles, José Mesina, Atún y del Trabajo principalmente.

El Puerto de Manzanillo ha seguido un modelo de gestión con la participación de algunas empresas maniobristas, quienes ofertan principalmente carga/descarga directa de buque-camión, con equipo no especializado, lo que genera bajas productividades y un mayor tiempo de estadía en muelles públicos de uso común, provocando importantes demoras a los buques.



Programa Maestro de Desarrollo Portuario  
de los puertos de Manzanillo y Laguna de Cuyutlán

Respecto del granel mineral, a la fecha el Puerto de Manzanillo principalmente para la importación se operan maniobras de carga directa de buque a camión. Esta operación convencional, cuya principal característica es la utilización de un circuito de camiones que transportan el material a un área de almacenamiento fuera del puerto, representa una fuerte limitante para alcanzar altas productividades, en particular por el elevado congestionamiento y saturación vial en la entrada y salida de los camiones del puerto, además de las bajas productividades y la alta ocupación de las posiciones de atraque. En las maniobras de exportación a partir de las reglas de operación del enero del 2017, quedó estrictamente prohibido el tirar al piso del muelle el mineral a fin de que sea recogido por las almejas de las grúas del buque, lo que ha detonado maniobras semiespecializadas y especializadas que han incrementado el rendimiento y por consecuencia se han reducido los tiempos de operación.

El tráfico de cabotaje de pellets de mineral de hierro con destino a Lázaro Cárdenas, en el último año se operó a través de contenedores denominados rotainers que son cargados previamente a la llegada del buque y almacenados en la instalación de usos múltiples, una vez atracado el buque, los rotainers son descargados con grúas móviles de muelle en las bodegas del buque, presentando rendimientos promedios de 906 toneladas hora buque en operación, superiores a los establecidos en reglas de operación.

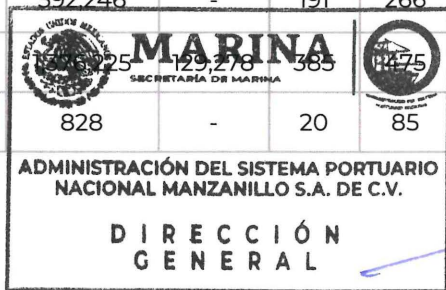
En el caso del manejo de granel agrícola, existen dos instalaciones con áreas especializadas para el almacenaje de dichos productos y las productividades son adecuadas considerando el volumen de carga que movilizan. Operan en el muelle de uso común ubicado en tramo 9, el cual es destinado para el granel agrícola.



Rendimientos promedio en el Puerto de Manzanillo, en 2020.

SECRETARÍA DE MARINA  
ORDENACIÓN GENERAL DE PUERTOS  
Y MARINA MERCANTE  
ADMINISTRACIÓN GENERAL DE PUERTOS

| 2020      |                |                    |                                   |         |                                   |       |      |      |
|-----------|----------------|--------------------|-----------------------------------|---------|-----------------------------------|-------|------|------|
| OPERADORA | Tipo de carga  | Modo de operación  | Total de carga manejada en el año |         | Rendimientos en toneladas o cajas |       |      |      |
|           |                |                    | Toneladas                         | Cajas   | THBM                              | THBO  | CHBM | CHBO |
| SSA       | Contenedores   | Especializado      | 10,904,709                        | 887,682 | 1,101                             | 1,559 | 68   | 95   |
|           | Carga general  | Semi mecanizado    | 1,908                             | -       | 4                                 | 352   | 0    | 0    |
| OCUPA     | Contenedores   | Semi especializado | 1,343,097                         | 136,550 | 552                               | 786   | 40   | 57   |
|           | Carga general  | Semi mecanizado    | 29,787                            | -       | 45                                | 154   | 0    | 0    |
|           | Granel Mineral | Semi mecanizado    | 592,246                           | -       | 191                               | 266   | 0    | 0    |
| TIMSA     | Contenedores   | Semi especializado | 129,278                           | 385     | 125                               | 175   | 27   | 34   |
|           | Carga general  | Semi mecanizado    | 828                               | -       | 20                                | 85    | 0    | 0    |





Programa Maestro de Desarrollo Portuario  
de los puertos de Manzanillo y Laguna de Cuyutlán

|              |                      |                 |           |         |       |       |    |    |
|--------------|----------------------|-----------------|-----------|---------|-------|-------|----|----|
|              | Granel Mineral       | Semi mecanizado | 2,553,019 | -       | 428   | 663   | 0  | 0  |
| CONTECON     | Contenedores         | Especializado   | 6,817,956 | 573,401 | 898   | 1,405 | 55 | 85 |
| LA JUNTA     | Granel Agrícola      | Mecanizado      | 559,732   | -       | 333   | 408   | 0  | 0  |
|              | Carga general        | Semi mecanizado | 870,348   | -       | 273   | 400   | 0  | 0  |
| CORPORACION  | Carga general        | Semi mecanizado | 299,037   | -       | 206   | 289   | 0  | 0  |
|              | Granel Mineral       | Semi mecanizado | 819,444   | -       | 167   | 212   | 0  | 0  |
| CTM          | Carga general        | Semi mecanizado | 155,927   | -       | 72    | 146   | -  | -  |
| G.M.         | Granel Agrícola      | Semi mecanizado | 1,012,484 | -       | 409   | 488   | 0  | 0  |
| HAZESA       | Carga general        | Semi mecanizado | 23,008    | -       | 100   | 205   | 0  | 0  |
|              | Granel Mineral       | Mecanizado      | 1,631,992 | -       | 430   | 691   | 0  | 0  |
| MARSERVICIOS | Carga general        | Semi mecanizado | 4,270     | -       |       |       |    |    |
| PEMEX LOG    | Productos petroleros | Mecanizado      | 2,011,167 | -       | 348   | 810   | 0  | 0  |
| KMS-GAS      | Gas Natural          | Mecanizado      | 1,497,015 | -       | 2,644 | 4,734 | 0  | 0  |

THBM: Toneladas hora buque muelle. THBO: Toneladas hora buque en operación CHBM: Contenedores hora buque en muelle. CHBO: Contenedores hora buque en operación.  
\*KMS-GNL: Terminal perteneciente al puerto de la Laguna de Cuyutlán  
Fuente: Departamento de Estadísticas ASIPONA MAN.

En relación con la atención del arribo de cruceros, el Puerto de Manzanillo dispone de un muelle en espigón, con 11.2 m de calado, el cual puede atender de manera simultánea a dos cruceros.

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

Tomando en cuenta las productividades promedio alcanzadas durante el año 2019 y considerando la metodología utilizando el software Crystal Ball para proyecciones, la capacidad instalada integral para el manejo de carga comercial en el Puerto de Manzanillo es de 49.3 millones de toneladas al año, como se detalla en la siguiente tabla.



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





Programa Maestro de Desarrollo Portuario  
de los puertos de Manzanillo y Laguna de Cuyutlán

Capacidad instalada integral en el Puerto de Manzanillo, por línea de negocio, muelle y terminal, 2019. (toneladas)

| Línea de negocio       | Muelle  | Primera maniobra (Toneladas) | Segunda maniobra (Toneladas) | Tercera maniobra (Toneladas) | Capacidad integral (Toneladas) |
|------------------------|---|------------------------------|------------------------------|------------------------------|--------------------------------|
| Contenedores           | 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 10,11, 12, 13, 14, 18,19 | 33,755,656                   | 24,528,158                   | 28,699,600                   | 24,220,665                     |
| Carga general          | 2, 3, 4, 5, 6, 8, 9, 15 y 16                  | 1,792,893                    | 5,413,305                    | 9,090,172                    | 3,597,668                      |
| Granel agrícola        | 8 y 9   | 1,929,985                    | 2,473,483                    | 3,679,000                    | 1,774,996                      |
| Granel mineral         | 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8 y 16                      | 11,473,627                   | 13,680,113                   | 13,772,616                   | 11,158,625                     |
| Fluidos                | Muelle KMS                                    | 15,246,000                   | 8,376,750                    | 3,905,500                    | 3,905,500                      |
| Productos petrolíferos | PEMEX   | 232,715                      | 157,680                      | 314,496                      | 157,680                        |
| Vehículos              | 15  | 4,501,970                    | N/A                          | N/A                          | 4,501,970                      |
| TOTAL                  |   | 68,932,846                   | 54,629,489                   | 59,461,384                   | 49,317,104                     |

\*Muelle Kms se encuentra en el puerto de la Laguna de Cuyutlán.

Fuente: Elaboración propia ASIPONA MAN con datos de estudio IDOM Ingeniería año 2019.

La TEC II cuenta con un total de tres posiciones de atraque, dos de 360 metros y una de 180 metros (al 50% de su construcción), que dan un total de 900 metros de longitud. Se tiene el interés de ampliar 150 metros de frente de agua adicional que le permitirá contar con 1,230 metros para estar en condiciones de poder atracar de manera simultánea tres buques de grandes dimensiones.

En el año 2020, en el Puerto de Manzanillo atracaron 1,859 embarcaciones de contenedores, de las cuales las de mayor tamaño tuvieron una eslora de 369 m, 48 m de manga y 107,849 toneladas de registro bruto.

A continuación, se presenta la caracterización de los buques que recibió el Puerto de Manzanillo en 2020.



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





Programa Maestro de Desarrollo Portuario  
de los puertos de Manzanillo y Laguna de Cuyutlán

Datos de buques de mayores dimensiones que operan en el Puerto de Manzanillo, 2020.

| Tipo de carga        | Total de buques | Eslora máxima (m) | Eslora tipo de buque  | Calado máximo (m) | Embarque máximo del buque (TEUs/ ton) |
|----------------------|-----------------|-------------------|-----------------------|-------------------|---------------------------------------|
| Carga general        | 176             | 244.0             | 1% eslora 200-244     | 12.4              | 32,190                                |
|                      |                 |                   | 99% eslora 110-199    |                   |                                       |
| Contenedores         | 1,253           | 368.8             | 7% eslora 350-368     | 15.0              | 9,637 TEU's                           |
|                      |                 |                   | 28% eslora 300-349    |                   |                                       |
|                      |                 |                   | 56% eslora 200-299    |                   |                                       |
|                      |                 |                   | 9% eslora 110-199     |                   |                                       |
| Granel agrícola      | 39              | 200.0             | 100% eslora 177-200   | 13.2              | 52,100                                |
| Granel mineral       | 194             | 229.2             | 41% eslora 115-179    | 12.5              | 81,965                                |
|                      |                 |                   | 59% eslora 180-230    |                   |                                       |
| Petróleo y derivados | 144             | 200.0             | 100% eslora 175-200   | 12.5              | 39,624                                |
| Gas Natural          | 23              | 299.9             | 100% eslora 283-300   | 11.7              | 73,806                                |
| Automóviles          | 30              | 232.4             | 100% eslora 174 - 233 | 11.1              | 978                                   |

\*Datos de Gas Natural pertenece al Puerto de la Laguna de Cuyutlán.  
Fuente: Departamento de Estadísticas ASIPONA MAN.



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

El tonelaje máximo operado corresponde a la escala con mayor operación por tipo de carga manejada en Manzanillo. La capacidad del buque puede ser superior al tonelaje operado en la escala en el puerto.

Conforme se incrementa la demanda de atención a buques de mayores dimensiones la necesidad de desarrollar el Puerto Laguna de Cuyutlán se vuelve imperante, por lo que se estima que en los siguientes 10 años inicie la recepción de grandes buques en dicho puerto, con una visión integradora que permita unir las capacidades de los dos puertos.

Para el movimiento de las mercancías, el Puerto de Manzanillo cuenta con vialidades internas de 2 y 4 carriles, con un ancho promedio de 3.5 m por carril en la zona de San Pedrito y 4.5 m en la zona Norte; esta infraestructura vial se ve rebasada con frecuencia por la gran cantidad de camiones de carga que ingresan al recinto portuario y se utilizan los muelles como vialidades para lograr mantener la circulación hacia la ruta fiscal principalmente; incrementando la capacidad de la Aduana con mayor recursos humanos y materiales y el proyecto PITA (Proyecto Integral de Tecnología Aduanera), se disminuirá significativamente esta problemática.





## Programa Maestro de Desarrollo Portuario de los puertos de Manzanillo y Laguna de Cuyutlán

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

El congestionamiento vehicular que confluye en los accesos del Puerto de Manzanillo llega a suscitar, en ocasiones, la casi paralización del puerto, sobre todo considerando que la mayor parte de las maniobras de granel mineral y carga general se realizan de manera directa a camión, lo que provoca una saturación de vehículos de autotransporte. Si a lo anterior se añade algún retraso en los módulos de revisión aduanera a la salida del puerto, el desalojo de la carga puede tomar hasta cinco o seis horas.



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

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

Se explora la posibilidad de aprovechar la vía del tren para realizar transferencias de carga contenerizada entre las operadoras que manejan contenedores, las cuales se encuentran en zonas diferentes pero unidas por las vías del ferrocarril, lo que permitirá generar eficiencias en el servicio de transbordos que demandan las líneas navieras.

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

Se desarrolla una plataforma portuaria en colaboración de la ASIPONA MAN denominada Puerto Inteligente y Seguro (PIS), que en pocos meses estará operando y brindando beneficios de agilidad en los procesos portuarios y fortaleciendo los





## Programa Maestro de Desarrollo Portuario de los puertos de Manzanillo y Laguna de Cuyutlán

mecanismos de seguridad y recaudación a través de algoritmos de inteligencia artificial y conexiones a bases de datos de dependencias estratégicas.

A corto plazo se tiene previsto realizar la actualización de los sistemas CCTV (Circuito Cerrado de Televisión) y CCTM (Centro de Control de Tráfico Marítimo) en alineación con la OMI (Organización Marítima Internacional) quien es la autoridad mundial encargada de establecer normas para la seguridad, la protección y el comportamiento ambiental que ha de observarse en el transporte marítimo internacional, el objetivo es cumplir con los lineamientos del sistema de balizamiento marítimo IALA; norma internacional dictada para estandarizar las características del boyado que delimita canales navegables y sus aguas adyacentes a fin de unificar criterios.

En relación con el Sistema Portuario Nacional, la ASIPONA MAN participa en las diversas acciones emprendidas por la Coordinación General de Puertos y Marina Mercante para contribuir con el impulso de los dos sistemas portuarios complementarios, el del Océano Pacífico y el del Golfo de México-Caribe, con cuatro puertos de clase mundial que consolidan la eficiencia, el aumento de la productividad y el fortalecimiento de la capacidad del sistema portuario, para apoyar el crecimiento de la economía mexicana.



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

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

La seguridad del Puerto es un activo de gran valor que se oferta a todos los actores y clientes del puerto, que realizan operaciones de importación o exportación. Con el cambio a la Ley de Puertos en el que se establece a la Secretaría de Marina como la autoridad en los recintos portuarios, ya se han observado los efectos positivos de contar con un puerto seguro empleando un importante componente tecnológico a través de los diferentes módulos que componen la plataforma Puerto Inteligente y Seguro (PIS).



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

El Puerto de Manzanillo cuenta con un Sistema de Gestión Integral bajo los estándares de las normas internacionales ISO 9001:2015 Sistema de Gestión de Calidad, con el objeto de mejorar la calidad en la gestión de sus procesos que impactan en la comunidad portuaria formada por cesionarios, prestadores de servicios y proveedores (empresas locales y extranjeras), ISO 14001:2015 Sistema de Gestión Ambiental en el cual se identifican las actividades relacionadas con el medio ambiente, se establecen controles operacionales y se definen líneas de trabajo a través de programas ambientales con temas como: reforestación,



## Programa Maestro de Desarrollo Portuario de los puertos de Manzanillo y Laguna de Cuyutlán

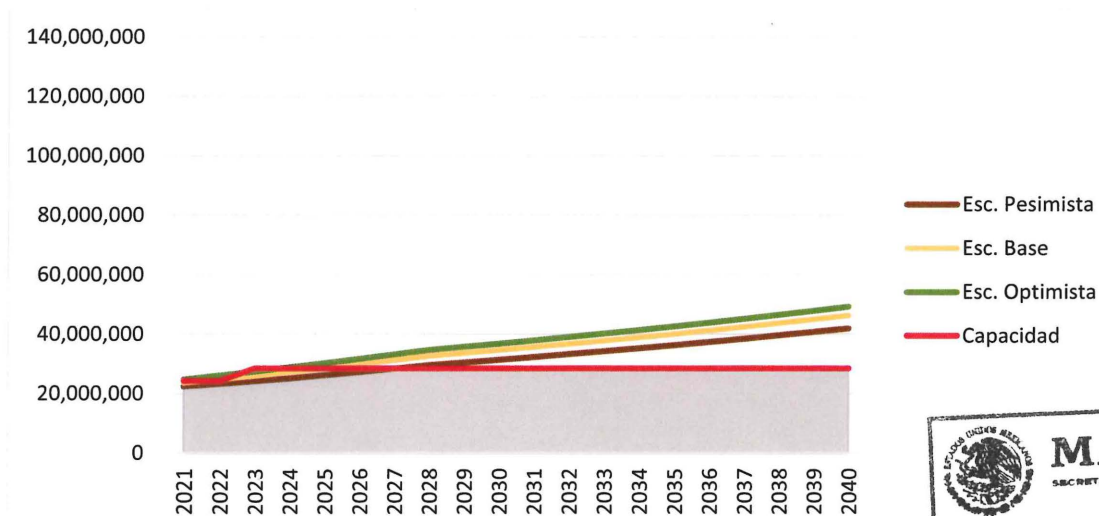
prevención en la emisión de gases de efecto invernadero, difusión de buenas prácticas ambientales, formación de comités ambientales con participación de cesionarios y prestadores de servicios, entre otros, que colaboran al desarrollo sustentable de los puertos y fortalecen entre la comunidad portuaria una cultura de respeto al medio ambiente e ISO 45001:2018 Sistema de Seguridad y Salud en el Trabajo que tiene como objetivo Disminuir el nivel de riesgo del peligro más alto identificado en las áreas administradas directamente por la ASIPONA MAN.

### 2.3 Balance de oferta y demanda de infraestructura y servicios portuarios

Con la finalidad de conocer el equilibrio entre la oferta y la demanda por capacidad instalada para el manejo de carga comercial en el Puerto de Manzanillo, a continuación, se presentan gráficos que resultan de los análisis de los estudios de mercado y de la capacidad instalada del puerto que se realizaron.

La línea de Contenedores actualmente tiene una saturación del 87%. Si se considera el desarrollo de la Fase 3 de la TEC II previsto para el año 2023, la capacidad para la carga contenerizada ascendería a 28,420,655 toneladas. Esto implicaría que la saturación en un escenario optimista se alcanzaría en el año 2023, en el escenario base se alcanzaría en el año 2025 y en el escenario pesimista el puerto tendría suficiente capacidad hasta el año 2027.

Comparativo de oferta y demanda de carga contenerizada en el Puerto de Manzanillo, 2021-2040.  
(toneladas)



Fuente: Elaboración propia ASIPONA MAN con datos de estudio IDOM Ingeniería.



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



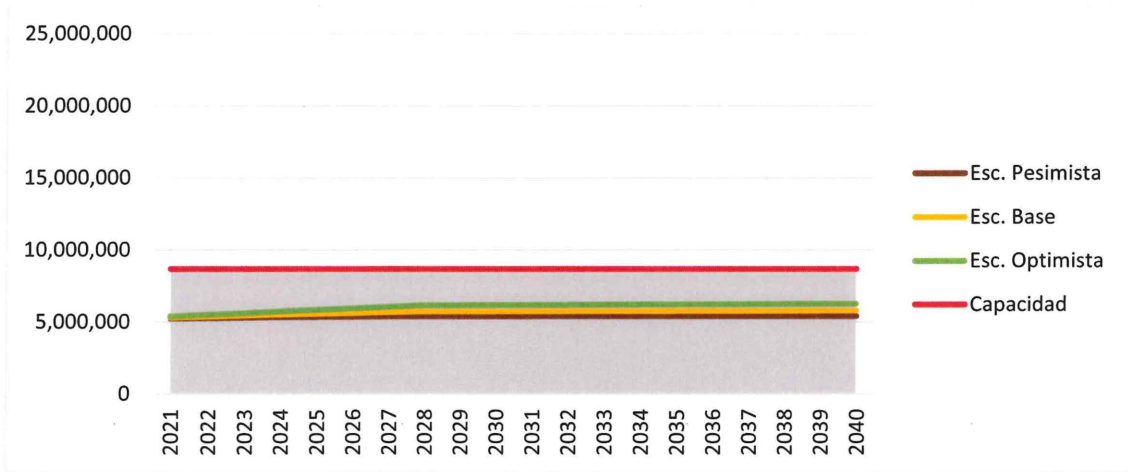




### Programa Maestro de Desarrollo Portuario de los puertos de Manzanillo y Laguna de Cuyutlán

La capacidad instalada para granel mineral será suficiente para atender la demanda esperada hasta el año 2040 bajo cualquier escenario posible. En el escenario base se prevé un movimiento 5,795,934 tons y para el escenario optimista de 6,278,310 tons para el 2040.

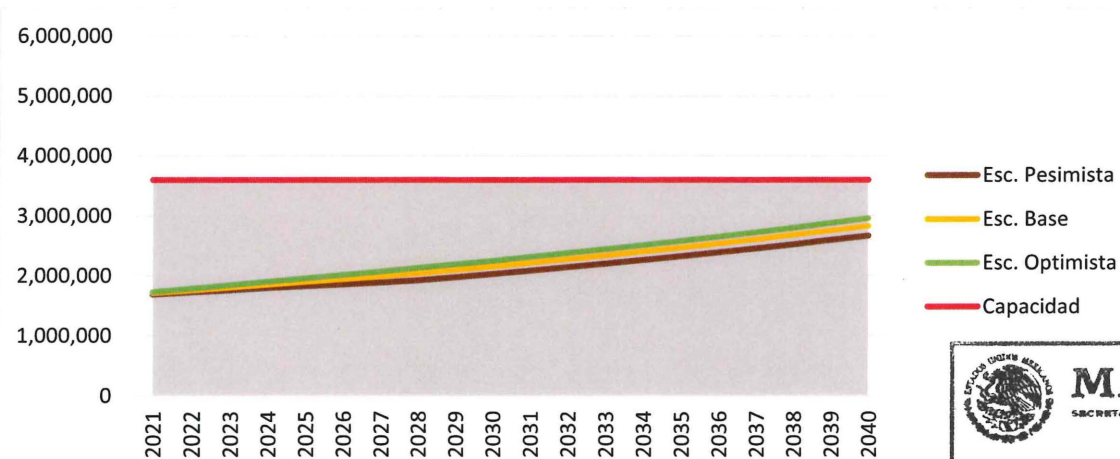
Comparativo de oferta y demanda de granel mineral en el Puerto de Manzanillo, 2021-2040. (toneladas)



Fuente: Elaboración propia ASIPONA MAN con datos de estudio IDOM Ingeniería.

En la línea de negocio de carga general, el puerto cuenta con capacidad para atender la demanda esperada para los próximos 20 años en cualquier escenario.

Comparativo de oferta y demanda de carga general en el Puerto de Manzanillo, 2021-2040. (toneladas)



Fuente: Elaboración propia ASIPONA MAN con datos de estudio IDOM Ingeniería.



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

**MARINA**  
SECRETARÍA DE MARINA

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

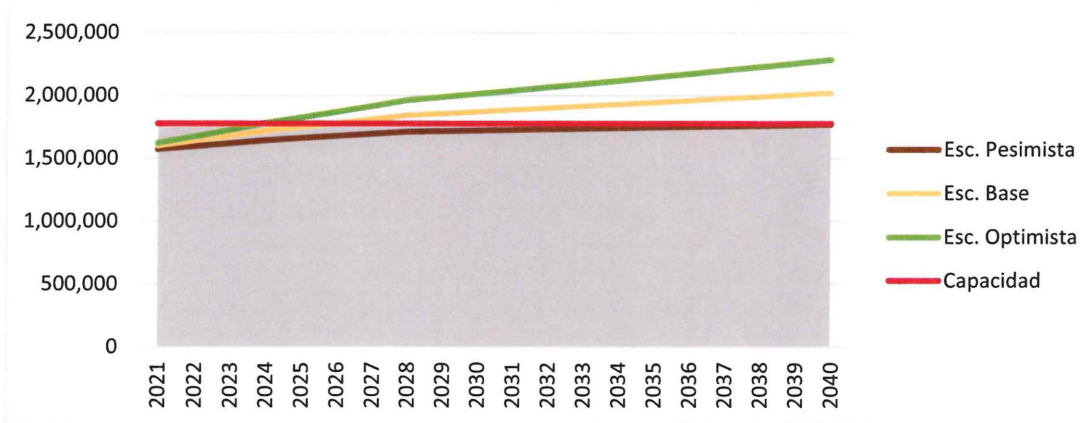
DIRECCIÓN  
GENERAL



### Programa Maestro de Desarrollo Portuario de los puertos de Manzanillo y Laguna de Cuyutlán

Para el manejo de granel agrícola, la capacidad instalada actual es suficiente para atender la demanda hasta el año 2024 bajo el escenario optimista. En el escenario base la capacidad instalada cubre la demanda proyectada hasta el año 2026.

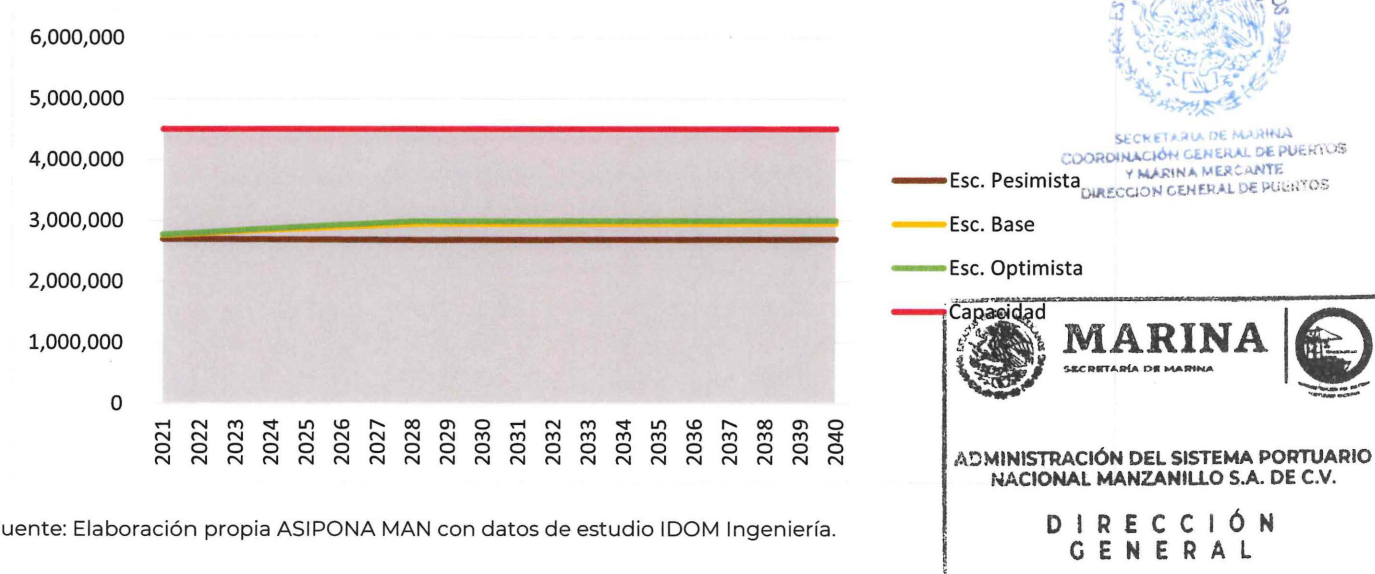
Comparativo de oferta y demanda de granel agrícola en el Puerto de Manzanillo, 2021-2040. (toneladas)



Fuente: Elaboración propia ASIPONA MAN con datos de estudio IDOM Ingeniería.

En el manejo de petróleo y derivados, el puerto tiene capacidad para atender la demanda previsible hasta el 2040 bajo los tres escenarios analizados.

Comparativo de oferta y demanda de petróleo y derivados en el Puerto de Manzanillo, 2021-2040. (toneladas)



Fuente: Elaboración propia ASIPONA MAN con datos de estudio IDOM Ingeniería.

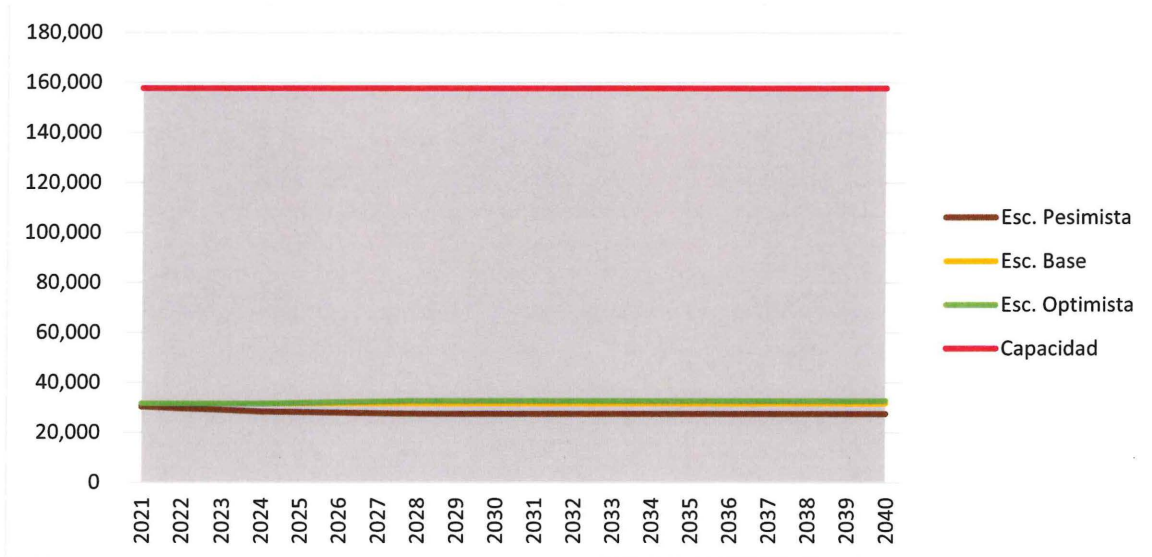
Para la línea de negocio de vehículos el puerto de Manzanillo tiene capacidad suficiente para satisfacer la demanda hasta el año 2040, sin embargo, la carga



Programa Maestro de Desarrollo Portuario  
de los puertos de Manzanillo y Laguna de Cuyutlán

general suelta puede desplazar y disminuir la capacidad de esta línea de negocio de manera significativa como ya ha sucedido en el pasado con el incremento de la carga contenerizada.

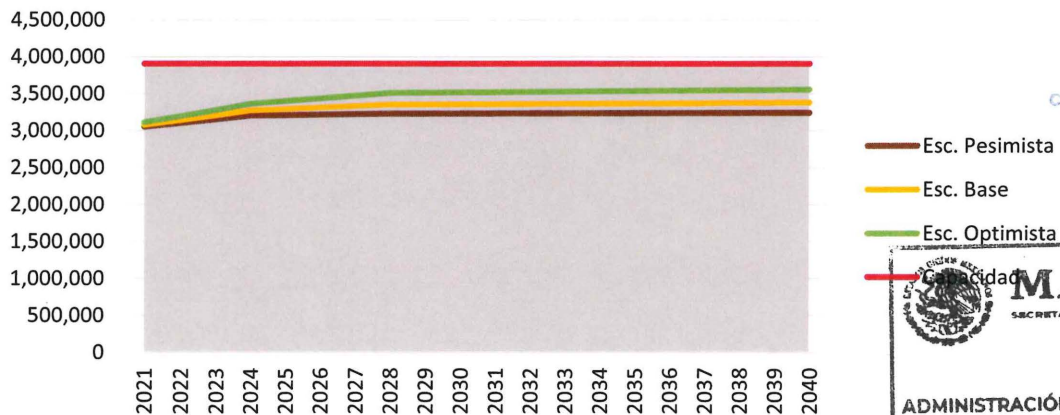
Comparativo de oferta y demanda de vehículos en el Puerto de Manzanillo, 2021-2040.  
(toneladas)



Fuente: Elaboración propia ASIPONA MAN con datos de estudio IDOM Ingeniería.

En el Puerto de la laguna de Cuyutlán, en la línea de negocios de fluidos se tiene suficiente capacidad para la demanda proyectada hasta el año 2040 en los tres escenarios posibles.

Comparativo de oferta y demanda de fluidos en el Puerto de Manzanillo, 2021-2040.  
(toneladas)

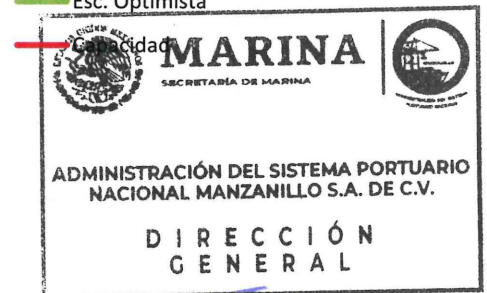


Fuente: Elaboración propia ASIPONA MAN con datos de estudio IDOM Ingeniería.



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

- Esc. Pesimista
- Esc. Base
- Esc. Optimista





Programa Maestro de Desarrollo Portuario  
de los puertos de Manzanillo y Laguna de Cuyutlán

## 2.4 Análisis de la conectividad marítima, carretera y ferroviaria

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

Tabla 1. Vialidades vehiculares para uso común.

| Denominación               | Longitud (km) | Cantidad de carriles | Tipo de superficie de rodamiento (asfalto, concreto) | Ancho de carril (m) | Tipo de tráfico (altura o cabotaje) |
|----------------------------|---------------|----------------------|--|---------------------|-------------------------------------|
| Acceso san pedrito         | 0.21          | 2                    | Concreto y Asfalto                                   | 6.10                | Altura                              |
| Vialidad 1                 | 0.52          | 2                    | Asfalto y concreto                                   | 3.50                | Altura                              |
| Vialidad 2                 | 0.40          | 2                    | Concreto   | 4.00                | Altura                              |
| Vialidad 3                 | 0.34          | 2                    | Concreto y adoquín                                   | 5.50                | Altura                              |
| Vialidad 4                 | 0.07          | 2                    | Concreto   | 5.50                | Altura                              |
| Vialidad principal         | 1.76          | 4                    | Asfalto y concreto                                   | 3.60                | Altura                              |
| Vialidad 5                 | 0.12          | 2                    | Adoquín  | 4.00                | Altura                              |
| Vialidad 7                 | 0.17          | 2                    | Adoquín  | 4.00                | Altura                              |
| Vialidad 8                 | 0.18          | 2                    | Adoquín  | 4.00                | Altura                              |
| Vialidad acceso pez vela   | 1.25          | 4                    | Asfalto  | 3.80                | Altura Cabotaje                     |
| Vialidad ruta fiscal       | 1.06          | 4                    | Asfalto  | 4.00                | Altura Cabotaje                     |
| Vialidad 14                | 0.12          | 2                    | Adoquín  | 5.15                | Altura Cabotaje                     |
| Vialidad 15                | 0.39          | 2                    | Adoquín  | 5.70                | Altura Cabotaje                     |
| Vialidad Aduana Zona Norte | 2.52          | 2, 3 y 4             | Asfalto  | Variable            | Altura                              |

Fuente: Gerencia de Ingeniería ASIPONA MAN.



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

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



## Programa Maestro de Desarrollo Portuario de los puertos de Manzanillo y Laguna de Cuyutlán

El Puerto de Manzanillo, tanto en su zona denominada San Pedrito como en la llamada Zona Norte, dispone de vialidades con longitudes limitadas por la geografía del recinto portuario para el autotransporte que interconectan prácticamente a todas las áreas operativas y de almacenamiento del puerto, además, enfrenta la falta de una vialidad continua y directa que permita la circulación eficiente entre ambas zonas y que a su vez garantice el confinamiento aduanal del movimiento de carga entre terminales. Esta circunstancia representa una limitante para la actividad de transbordos de contenedores generando pérdidas de volumen en los últimos dos años; siendo práctica regular en el comercio mundial que este tipo de transferencias requiera intercambio entre líneas navieras y entre diferentes terminales alojadas en un puerto, se debe considerar que el proyecto de ampliación del puerto de Manzanillo hacia el Vaso II de la Laguna de Cuyutlán, considere acciones que den solución a la situación actual y se procure una visión integral que permita la realización de transferencias por transbordos entre las terminales de contenedores actuales y las terminales nuevas que se construirán en el Puerto Laguna de Cuyutlán.

En la denominada última milla, los enlaces viales del Puerto de Manzanillo están fuertemente afectados por el intenso flujo vehicular, tanto en las zonas donde se localizan la central de autobuses y los patios externos, como principalmente en el eje vial denominado Camino a Jalipa, que comunica al puerto con el libramiento de Manzanillo, el cual conecta con las carreteras libre y de peaje que van a Colima y rumbo a Guadalajara. A lo largo de esta vialidad se ubican la mayoría de los patios de almacenamiento de contenedores, de granel mineral y de pensiones de camiones de carga, los cuales sirven de apoyo a las operaciones portuarias. La elevada cantidad y frecuencia del tránsito vehicular que genera la dinámica actividad del puerto excede notablemente la capacidad de este camino y sus vialidades aledañas, propiciando un grave y recurrente congestionamiento vial que repercute desfavorablemente en considerables demoras del autotransporte para llegar a los accesos del puerto.

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



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



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



**MARINA**  
SECRETARÍA DE MARINA



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

**DIRECCIÓN  
GENERAL**



## Programa Maestro de Desarrollo Portuario de los puertos de Manzanillo y Laguna de Cuyutlán

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

La conectividad carretera del Puerto de Manzanillo con su hinterland consiste en óptimas vialidades de cuatro carriles, de alta calidad y muy buen estado físico de conservación. En contraste con estas ventajas, se producen problemáticas viales para llegar a los accesos al puerto, donde confluye también la aduana marítima, debido a una alta demanda de utilización tanto del autotransporte de carga, como de los automóviles y transporte colectivo que movilizan a la población de la ciudad de Manzanillo, en especial durante las llamadas horas pico. La saturación urbana en esta zona limita las posibilidades de ampliación de vialidades o de alternativas que resuelvan adecuadamente tales congestionamientos vehiculares. Zonas de conflicto vial en la última milla, del Puerto de Manzanillo. Es indispensable que se impulse un proyecto integral de vialidades y carreteras para mejorar el ingreso al puerto.

Para la conectividad con sus mercados relevantes, el Puerto de Manzanillo cuenta con los siguientes corredores carreteros:

-Guadalajara: vincula al puerto con esta ciudad capital del estado de Jalisco y lo conecta con el resto de sus mercados.

-Valle de México: vía Morelia, Michoacán, conectando al puerto con la CDMX y Toluca, Estado de México.

-Bajío: comunica al puerto con las ciudades de Lagos de Moreno, Jalisco; Aguascalientes, Aguascalientes; León, Guanajuato; y Querétaro, Querétaro.

-Noreste: vía Zacatecas, Zacatecas, vinculando al puerto con las zonas conurbadas de Saltillo, en Coahuila y de Monterrey, Nuevo León.



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





## Programa Maestro de Desarrollo Portuario de los puertos de Manzanillo y Laguna de Cuyutlán

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



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

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

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



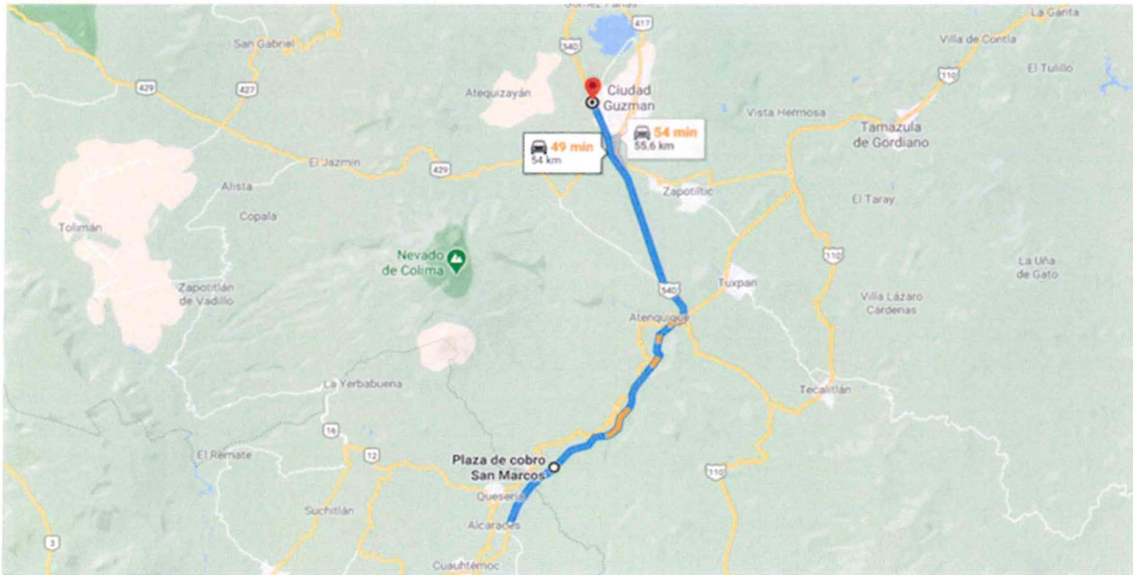
SECRETARÍA DE MARINA  
COORDINACIÓN GENERAL DE PUERTOS  
Y MARINA MERCANTE  
DIRECCIÓN GENERAL DE PUERTOS





Programa Maestro de Desarrollo Portuario  
de los puertos de Manzanillo y Laguna de Cuyutlán

Tramo previsto para construcción de Macrolibramiento autopista Colima-Guadalajara.



Fuente: Elaboración propia ASIPONA MAN.

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

Con lo que se respecta a la conectividad ferroviaria interna del recinto portuario, actualmente está conformada por 30km distribuidos en áreas de uso común. Además, cuenta con zonas habilitadas para la operación intermodal, tanto en áreas de uso común como en instalaciones y terminales, dichas zonas se emplean para la carga y descarga de mercancía en los diferentes tipos de cargas de ferrocarril, transportando principalmente contenedores, acero y graneles agrícolas y minerales.

El servicio ferroviario es proporcionado por la empresa cesionaria Ferrocarril Mexicano, S.A. de C.V. (Ferromex). Las vías de uso común que se localizan dentro del recinto portuario se describen a continuación:

Vías férreas para uso común

| Denominación      | Localización en plano | Longitud total (km) | Vías de operación (km) | Vías de servicio (km) | Operador |
|-------------------|-----------------------|---------------------|------------------------|-----------------------|----------|
| Vía de apoyo No-1 | VF1                   | 2.71150             | -                      | 2.7115                | Ferromex |
| Vía pelicano No-1 | VF2                   | 0.50545             | 0.51                   | -                     | Ferromex |
| Vía pelicano No-2 | VF3                   | 0.29570             | 0.30                   | -                     | Ferromex |
| Vía pelicano No-3 | VF4                   | 0.23700             | 0.24                   | -                     | Ferromex |
| Vía a Cemex No- 1 | VF5                   | 0.91655             | -                      | 0.91655               | Ferromex |
| Vía Cemex No-2    | VF6                   | 0.43535             | 0.43 (sin operar)      | -                     | Ferromex |
| Vía Cemex No-3    | VF7                   | 0.41115             | 0.41 (sin operar)      | -                     | Ferromex |
| Vía No-3          | VF8                   | 1.51963             | -                      | 1.51963               | Ferromex |



SECCIÓN GENERAL





Programa Maestro de Desarrollo Portuario  
de los puertos de Manzanillo y Laguna de Cuyulán

| Denominación                     | Localización en plano | Longitud total (km) | Vías de operación (km) | Vías de servicio (km) | Operador             |
|----------------------------------|-----------------------|---------------------|------------------------|-----------------------|----------------------|
| Ramal Peña Colorada              | VF9                   | 2.01842             | -                      | 2.01842               | Ferromex             |
| Vía No-6 (banda "A")             | VF10                  | 0.18097             | (sin operar)           | 0.18097               | Ferromex             |
| Vía No-8 (banda "B")             | VF11                  | 0.72163             | 0.72                   | -                     | Ferromex             |
| Vía No-9 (banda "B")             | VF12                  | 0.56782             | 0.57                   | -                     | Ferromex             |
| Vía No-2                         | VF13                  | 0.32998             | -                      | 0.32998               | Ferromex             |
| Vía No-14                        | VF14                  | 0.80569             | -                      | 0.80569               | Ferromex             |
| Vía No-13                        | VF15                  | 0.55516             | -                      | 0.55516               | Ferromex             |
| Vía Pacnav No-1                  | VF16                  | 0.27395             | 0.27                   | -                     | Pol 38               |
| Vía Pacnav No-2                  | VF17                  | 0.20484             | 0.20                   | -                     | Pol 38               |
| Vía Pacnav No-3                  | VF18                  | 0.23326             | 0.23                   | -                     | Pol 38               |
| Vía Pacnav No-4                  | VF19                  | 0.25444             | 0.25                   | -                     | Pol 38               |
| Vía Pacnav No-5                  | VF20                  | 0.18777             | 0.19                   | -                     | Pol 38               |
| Vía Pacnav No-6                  | VF21                  | 0.21008             | 0.21                   | -                     | Pol 38               |
| Conexión Pacnav                  | VF22                  | 0.03865             | -                      | 0.03865               | Ferromex             |
| Conexión Timsa                   | VF23                  | 0.06428             | -                      | 0.06428               | Ferromex             |
| Vía Timsa No-1                   | VF24                  | 0.28055             | 0.28                   | -                     | Ferromex             |
| Vía Timsa No-2                   | VF25                  | 0.23848             | 0.24                   | -                     | Ferromex             |
| Vía Contenedores No-2            | VF26                  | 0.82369             | -                      | 0.82369               | Ferromex             |
| Vía Contenedores No-3            | VF27                  | 0.11407             | -                      | 0.11407               | Ferromex             |
| Vía Norte                        | VF28                  | 0.37609             | -                      | 0.37609               | Ferromex             |
| Vía SSA No-1                     | VF29                  | 0.45990             | 0.46                   | -                     | Ferromex             |
| Vía SSA No-2                     | VF30                  | 0.45989             | 0.46                   | -                     | Ferromex             |
| Vía SSA No-3                     | VF31                  | 0.47537             | 0.48                   | -                     | Ferromex             |
| Vía Zona Norte No-1              | VF32                  | 3.06146             | -                      | 3.06146               | Ferromex             |
| Vía Zona Norte No-2              | VF33                  | 1.28263             | -                      | 1.28263               | Ferromex             |
| Vía Contecon No-1                | VF34                  | 0.93455             | 0.93                   | -                     | Ferromex             |
| Vía Contecon No-1A               | VF35                  | 0.46664             | 0.47                   | -                     | Ferromex             |
| Vía Contecon No-1B               | VF36                  | 0.42784             | 0.43                   | -                     | Ferromex             |
| Vía Contecon No-2                | VF37                  | 0.93521             | 0.94                   | -                     | Ferromex             |
| Vía Contecon No-2A               | VF38                  | 0.42245             | 0.42                   | -                     | Ferromex             |
| Vía Contecon No-2B               | VF39                  | 0.46039             | 0.46                   | -                     | Ferromex             |
| Vía de Apoyo No-8                | VF40                  | 0.55753             | -                      | 0.55753               | Ferromex             |
| Vía Secundaria No-1              | VF41                  | 0.35943             | -                      | 0.35943               | Ferromex             |
| Vía Secundaria No-2              | VF42                  | 0.24153             | -                      | 0.24153               | Ferromex             |
| Conexión la Junta                | VF43                  | 0.10113             | -                      | 0.10113               | Ferromex             |
| Vía La Junta No-1                | VF44                  | 0.35827             | 0.36                   | -                     | La Junta             |
| Vía La Junta No-2                | VF45                  | 0.27373             | 0.27                   | -                     | La Junta             |
| Vía La Junta No-3                | VF46                  | 0.31545             | 0.32                   | -                     | La Junta             |
| Vía La Junta No-4                | VF47                  | 0.35836             | 0.36                   | -                     | La Junta             |
| Vía La Junta No-5                | VF48                  | 0.33130             | 0.33                   | -                     | La Junta             |
| Conexión Granelera Manzanillo    | VF49                  | 0.12825             | -                      | 0.12825               | Ferromex             |
| Vía Granelera Manzanillo         | VF50                  | 0.12037             | 0.12                   | -                     | Granelera Manzanillo |
| Conexión banda "C"               | VF51                  | 0.31293             | 0.31 (sin operar)      | -                     | Ferromex             |
| Vía 10-A (banda "C")             | VF52                  | 0.46803             | 0.46 (sin operar)      | -                     | Ferromex             |
| Vía 12 (banda "C")               | VF53                  | 0.46792             | 0.46 (sin operar)      | -                     | Ferromex             |
| Vía patio banda "C" No-1         | VF54                  | 0.28062             | 0.28 (sin operar)      | -                     | Ferromex             |
| Vía patio banda "C" No-2         | VF55                  | 0.21907             | 0.21 (sin operar)      | -                     | Ferromex             |
| Cortavia (Cemex) 01              | VF56                  | 0.05003             | 0.05 (sin operar)      | -                     | Ferromex             |
| Cortavia (Cemex) 02              | VF57                  | 0.05816             | 0.05 (sin operar)      | -                     | Ferromex             |
| Cortavia (frente a Timsa) 03     | VF58                  | 0.05590             | -                      | 0.0559                | Ferromex             |
| Cortavia (frente a vialidad8) 04 | VF59                  | 0.05695             | -                      | 0.05695               | Ferromex             |



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





Programa Maestro de Desarrollo Portuario  
de los puertos de Manzanillo y Laguna de Cuyutlán

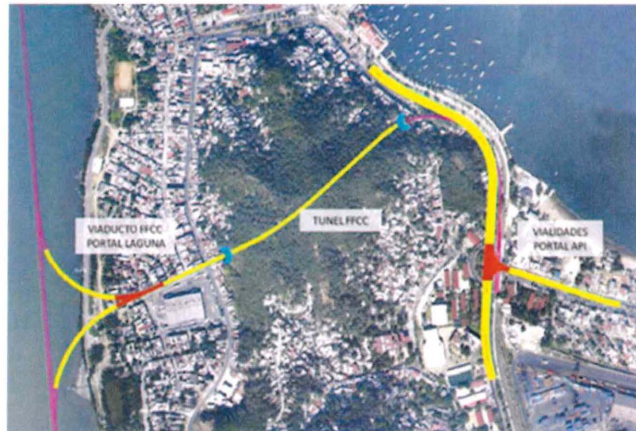
| Denominación                              | Localización en plano | Longitud total (km) | Vías de operación (km) | Vías de servicio (km) | Operador             |
|---|-----------------------|---------------------|------------------------|-----------------------|----------------------|
| Cortavía (frente bodega mantto de SSA) 05 | VF60                  | 0.05520             | -                      | 0.0552                | Ferromex             |
| Cortavía (frente patio de SSA) 06         | VF61                  | 0.06365             | -                      | 0.06365               | Ferromex             |
| Cortavía (en patio de Contecon) 07        | VF62                  | 0.10305             | 0.10                   | -                     | Ferromex             |
| Vía Granelera Manzanillo                  | VF 63                 | 0.16053             | 0.16                   | -                     | Granelera Manzanillo |
| Vía Granelera Manzanillo                  | VF64                  | 0.12521             | 0.12                   | -                     | Granelera Manzanillo |
| Vía Granelera Manzanillo                  | VF65                  | 0.15923             | 0.15                   | -                     | Ferromex             |

Fuente: Gerencia de Ingeniería ASIPONA MAN.

Conexión de Túnel ferroviario de “Portal API”  
a “Portal Laguna Cuyutlán”.

El túnel ferroviario que conecta

el “Portal API” a “Portal Laguna de Cuyutlán” tiene una longitud de 500 metros por 8.5 metros de altura. Dicho túnel se localiza primordialmente en el área urbana de la ciudad de Manzanillo, en la vía troncal, bajo el cerro de San Pedrito, desemboca de manera elevada y después cruza Av. Galeana, sobre la Laguna de Cuyutlán.



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

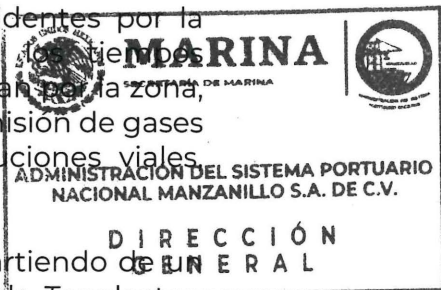
Construido en 2018 por la Secretaría de Comunicaciones y

Transportes a través de la Dirección General de Desarrollo Ferroviario y Multimodal (DGDFM) y el centro SCT Colima (CSCTC), garantiza la movilidad urbana ininterrumpida de vehículos y peatones, se evitan accidentes por la interacción ferrocarril-tránsito vehicular-peatonal, se eliminan los tiempos perdidos en espera del paso del tren de los ciudadanos que circulan por la zona, se redujeron los niveles de contaminación visual, auditiva y por emisión de gases de combustión y genera un espacio urbano que incluye soluciones viales urbanas, de recreación y turismo en la zona.

El libramiento ferroviario consta de 13 kilómetros de longitud, partiendo de un punto situado entre la autopista Armería-Manzanillo y el canal de Tepalcates, hasta concluir en el extremo norte del pedraplén (protección de piedra) sobre el que corre la vía actual, un total de 8.57 kilómetros son viaductos elevados,



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





Programa Maestro de Desarrollo Portuario  
de los puertos de Manzanillo y Laguna de Cuyutlán

además, posee tres túneles falsos. En la obra se invirtieron dos mil 530 millones de pesos de recursos públicos.

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

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

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

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

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

Fuente: Ferromex



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

Capacidad en vía de terminales:

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



La TEC II cuenta actualmente con un total de 2,900 metros de vías férreas. Se estima con la construcción de la fase 3 para el año 2023, se cuente con un total de 4,820 m de longitud, buscando atraer mayor desalojo de carga por este medio.

Para julio del presente año, Ferromex comenzará con la construcción de la Terminal Intermodal de Tepalcates, ubicada a 28 kilómetros del Puerto de Manzanillo con una ruta del Valle de México, Monterrey, Guadalajara y Silao. Se



Programa Maestro de Desarrollo Portuario  
de los puertos de Manzanillo y Laguna de Cuyutlán

prevé un movimiento total de 644,400 contenedores marítimos con una proyección a 5 años. La terminal intermodal contará con una inversión de 406 millones de pesos.

Ubicación de Terminal Intermodal Tepalcates



Fuente: Ferromex

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

| Año          | 2021  | 2022   | 2023    | 2024    | 2025    | Total   |
|--------------|-------|--------|---------|---------|---------|---------|
| Contenedores | 9,000 | 81,000 | 170,400 | 192,000 | 192,000 | 644,400 |

Fuente: Elaboración propia con información de Ferromex.

Para la terminal Marítima Hazesa, Ferromex tiene el objetivo de incrementar el movimiento de fertilizantes por ferrocarril desde el Puerto de Manzanillo hacia las zonas de Jalisco, Valle de México, Bajío y Chihuahua. Este proyecto cuenta con una inversión estimada de 34.8 millones de pesos, el cual traería grandes beneficios como la reducción de costos logísticos y la disminución de un 78% la huella de emisiones de Co2 debido a la reducción de la carga por camión.

Proyecto Ferroviario Terminal Marítima Hazesa



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



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

DIRECCIÓN GENERAL

Fuente: Elaboración propia ASIPONA MAN con información de Ferromex.

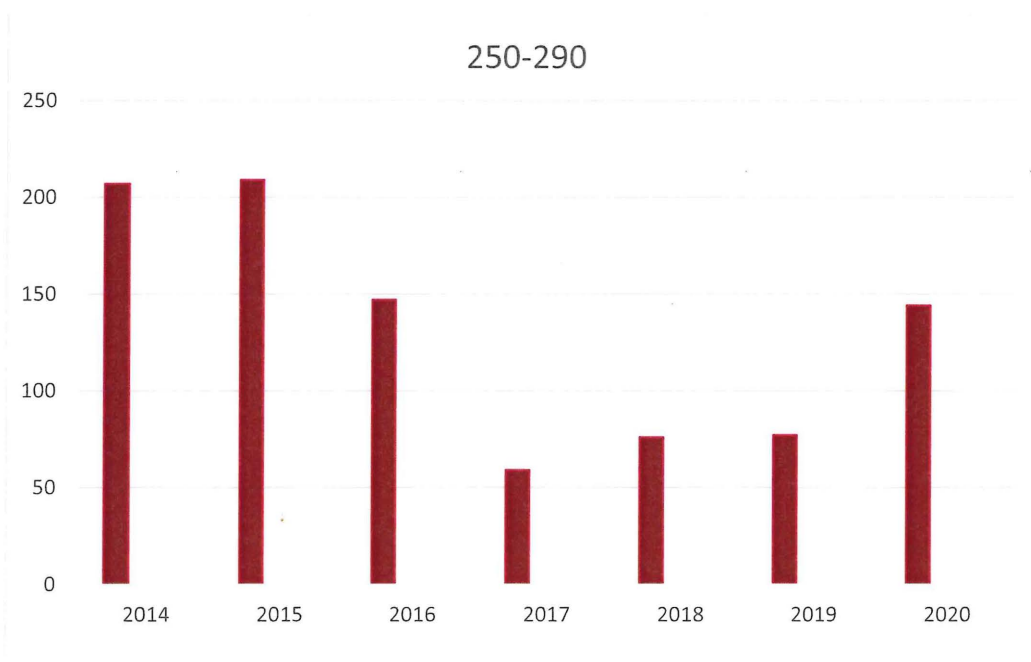


## 2.5 Evaluación de la competitividad del puerto de Manzanillo y Puerto Laguna de Cuyutlán.

Se ha hecho un análisis de las características de las embarcaciones que arriban a los puertos de Manzanillo y Laguna de Cuyutlán para lograr entender cuál es la tendencia que podría presentarse en un mediano – largo plazo. Dentro de las características analizadas esta la eslora, manga, calado y TBR (Toneladas Brutas de Registro).

Las embarcaciones de eslora entre 250 a 290m en 2020 representaron el 7.74% de arribos de embarcaciones mayores a 250m.

Arribos históricos de embarcaciones entre 250 y 290m de eslora.



Fuente: Elaboración por ASIPONA MAN con información propia.



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

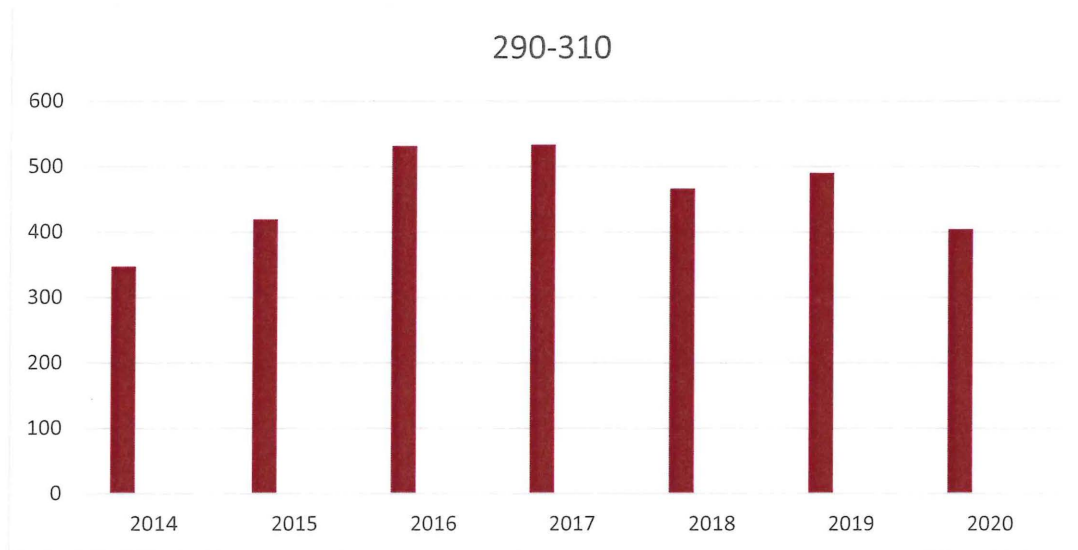
Las embarcaciones entre 290 y 310m representan el mayor número de buques arribados con el 21.73% de participación durante el 2020.





### Programa Maestro de Desarrollo Portuario de los puertos de Manzanillo y Laguna de Cuyutlán

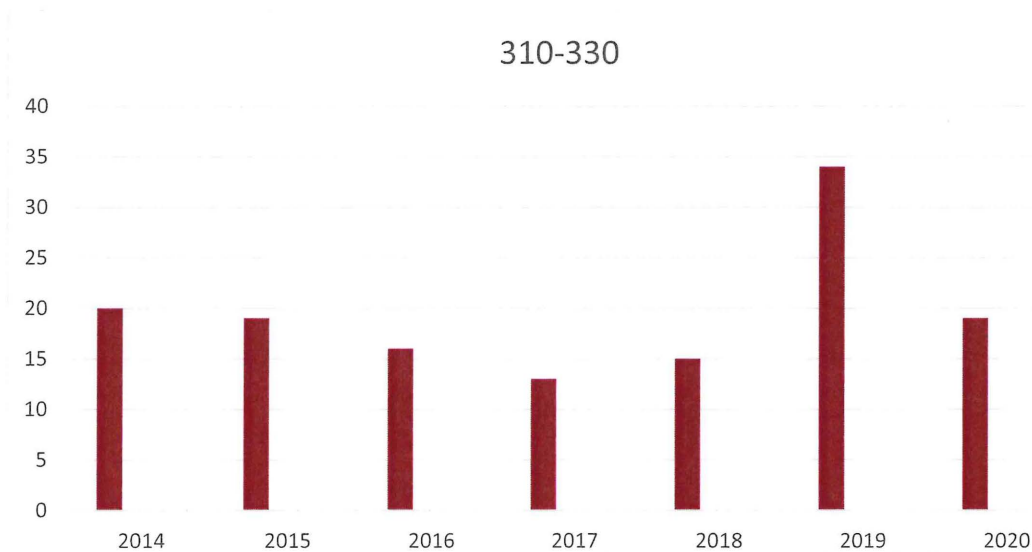
Arribos históricos de embarcaciones entre 290 y 310m de eslora.



Fuente: Elaboración por ASIPONA MAN con información propia.

Las embarcaciones entre 310 y 330m de eslora en 2020 tan solo representaron el 1.02% de los arribos y han presentado un decrecimiento del 70% entre los años 2014 a 2019.

Arribos históricos de embarcaciones entre 310 y 330m de eslora.



Fuente: Elaboración por ASIPONA MAN con información propia.



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

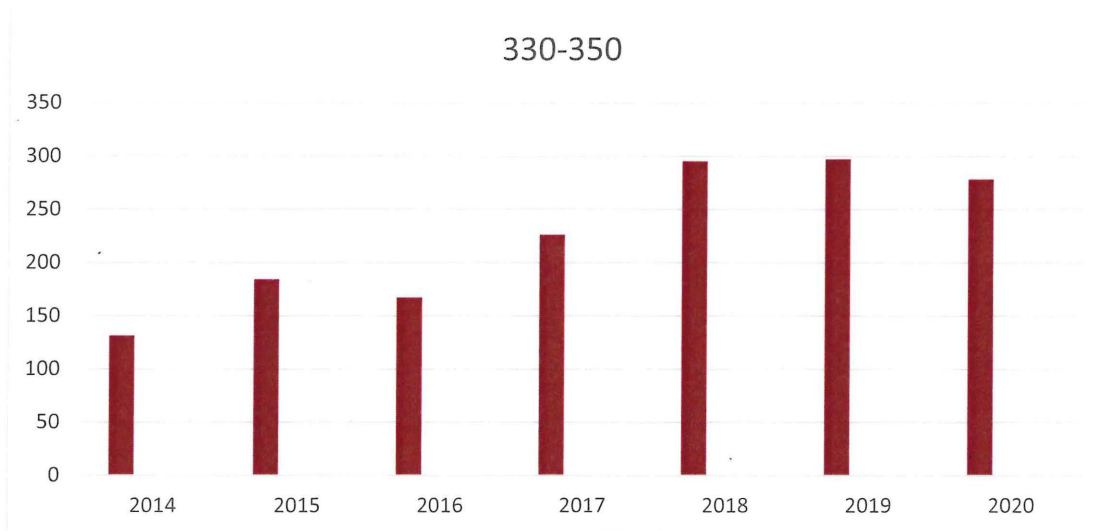




### Programa Maestro de Desarrollo Portuario de los puertos de Manzanillo y Laguna de Cuyutlán

Las embarcaciones entre 330 y 350m de eslora son las segundas más representativas en el arribo de buques mayores a 270m de eslora ya que participaron con el 15% de los arribos. Entre 2014 y 2020 presentaron un incremento del 127% al pasar de 131 arribos a 278.

Arribos históricos de embarcaciones entre 330 y 350m de eslora.



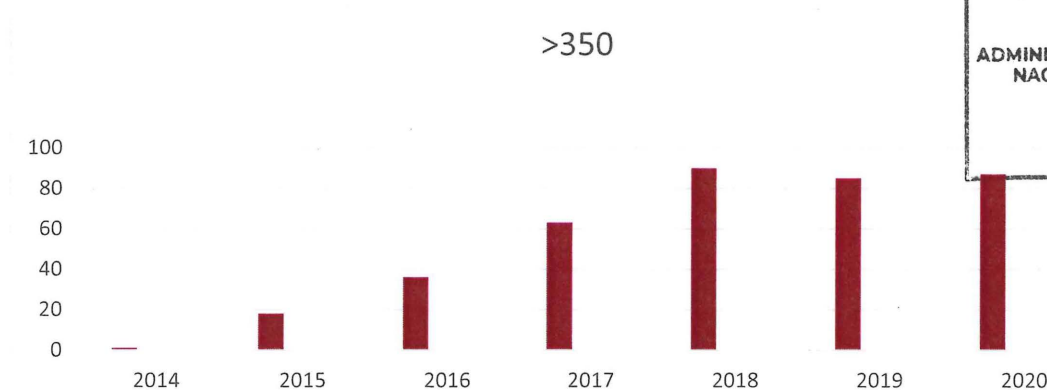
Fuente: Elaboración por ASIPONA MAN con información propia.



Por último, se analizan las embarcaciones mayores a 350m de eslora, estas son las terceras en participación al contar con un 4.67% de las embarcaciones que arribaron en 2020, pudiera parecer un porcentaje bajo, pero han sido las de mayor crecimiento ya que cabe hacer mención que en 2014 hubo un arribo y para 2020 llegaron 87 embarcaciones, lo que representa un incremento del 8400% entre 2014 y 2020.

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

Arribos históricos de embarcaciones mayores a 350m de eslora



Fuente: Elaboración por ASIPONA MAN con información propia.





**Programa Maestro de Desarrollo Portuario  
de los puertos de Manzanillo y Laguna de Cuyutlán**

La embarcación con el mayor manga que arribó al Puerto de Manzanillo fue en 2018, siendo un buque portacontenedores con una manga de 51.2m, en promedio las mangas de las embarcaciones de todo tipo de carga que arriban al puerto son de 31m.

En lo que respecta al calado la embarcación con el calado más grande que ha entrado al Puerto de Manzanillo ha sido un portacontenedores en 2017 de 15.5m, en promedio el calado de las embarcaciones que arriban al puerto es de 11m.

A continuación, se analizan los diferentes tipos de embarcaciones respecto a cada línea de negocio que arriban al Puerto de Manzanillo.

**CONTENEDORES**

Los buques portacontenedores son las embarcaciones que como su nombre lo indica transportan contenedores, estos son los que más arriban al Puerto de Manzanillo, con un total de 1,253 buques en el 2020, lo que representa un 67% del total de embarcaciones que llegaron al Puerto de Manzanillo.

Tabla Histórico de arribos de Buques Portacontenedores.

| Año  | Portacontenedores |
|------|-------------------|
| 2020 | 1,253             |
| 2019 | 1,319             |
| 2018 | 1,251             |
| 2017 | 1,282             |
| 2016 | 1,326             |
| 2015 | 1,369             |
| 2014 | 1,259             |



Fuente: Elaboración por ASIPONA MAN con información propia.

Los Container Ship en 2020 movieron un total de 20,441,986 toneladas que representa un 62.89% del total movido por el Puerto de Manzanillo convirtiéndola en la carga con mayor flujo.

Tabla participación de Operadores de Buques portacontenedores por tramo, 2020.

| TRAMO | CONTECON | Operadora<br>OCUPA | SSA | TIMSA | Total general |
|-------|----------|--------------------|-----|-------|---------------|
| T-02  |          | 91                 |     | 3     | 94            |
| T-03  |          | 1                  |     | 11    | 12            |
| T-04  |          | 23                 |     |       | 34            |
| T-05  |          |                    |     | 5     | 5             |
| T-06  |          | 5                  |     | 27    | 32            |







Programa Maestro de Desarrollo Portuario  
de los puertos de Manzanillo y Laguna de Cuyutlán

|                      |            |            |            |            |             |
|----------------------|------------|------------|------------|------------|-------------|
| T-07                 |            |            |            | 27         | 27          |
| T-08                 | 1          |            |            | 27         | 28          |
| T-10                 |            |            | 138        |            | 138         |
| T-11                 |            |            | 16         |            | 16          |
| T-12                 |            |            | 232        |            | 232         |
| T-13                 |            |            | 169        |            | 169         |
| T-14                 |            |            | 28         |            | 28          |
| T-18                 | 237        |            |            |            | 237         |
| T-19                 | 191        |            |            |            | 191         |
| T-20                 | 10         |            |            |            | 10          |
| <b>Total general</b> | <b>439</b> | <b>120</b> | <b>583</b> | <b>111</b> | <b>1253</b> |

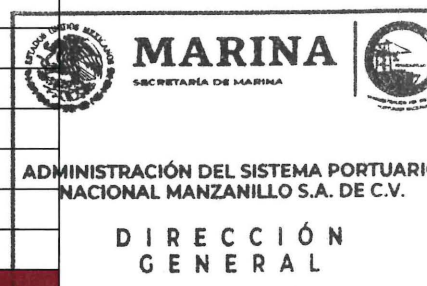
Fuente: Elaboración por ASIPONA MAN con información propia.

Como se aprecia en la tabla el tramo al que más buques portacontenedores arriban al puerto es el T-18 a este arribaron un 18.91% de los buques. De igual manera se aprecia que SSA opera el 47% de los portacontenedores, seguido de CONTECON con el 35%.

En la tabla siguiente se muestran las estadías promedio por hora de los buques portacontenedores por tramo.

Tabla Estadía por muelle para buques portacontenedores, 2020.

| Tramo                | Estadía promedio hora/buque |              |              |
|----------------------|-----------------------------|--------------|--------------|
|                      | Operación                   | Muelle       | Puerto       |
| T-02                 | 19.22                       | 28.29        | 31.58        |
| T-03                 | 11.33                       | 15.72        | 18.18        |
| T-04                 | 27.48                       | 36.10        | 38.44        |
| T-05                 | 33.80                       | 38.90        | 43.88        |
| T-06                 | 19.18                       | 23.98        | 25.84        |
| T-07                 | 36.31                       | 41.61        | 44.59        |
| T-08                 | 21.07                       | 26.64        | 30.69        |
| T-10                 | 17.17                       | 23.56        | 26.54        |
| T-11                 | 22.18                       | 30.94        | 33.67        |
| T-12                 | 18.86                       | 27.16        | 30.88        |
| T-13                 | 11.90                       | 17.48        | 19.95        |
| T-14                 | 9.97                        | 15.55        | 17.64        |
| T-18                 | 15.67                       | 23.98        | 32.11        |
| T-19                 | 17.63                       | 26.55        | 33.09        |
| T-20                 | 16.29                       | 34.47        | 51.66        |
| <b>Total general</b> | <b>17.45</b>                | <b>25.09</b> | <b>29.75</b> |



Fuente: Elaboración propia con información proporcionada por ASIPONA MAN.



Programa Maestro de Desarrollo Portuario  
de los puertos de Manzanillo y Laguna de Cuyutlán

Tal como lo denota la tabla anterior durante el año 2020, los buques portacontenedores que arriban al tramo T-07 son lo que registran el mayor número de horas promedio en el puerto, en muelle y en operación.

GRANEL MINERAL Y AGRÍCOLA

Los Bulk Carrier son las embarcaciones que transportan granos minerales y agrícolas, estos son los segundos buques que más arriban al Puerto de Manzanillo. En el año 2020 registraron un total de 233 buques, lo que representa un 13% del total de embarcaciones que llegaron al Puerto de Manzanillo en ese año.

De esta línea de negocio cabe resaltar que las operaciones de cabotaje representan un volumen del 38% sin embargo, su operación se encuentra limitada únicamente a dos posiciones de atraque.



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

Tabla histórico de arribos Bulk Carrier.

| Año  | Bulk Carrier |
|------|--------------|
| 2020 | 233          |
| 2019 | 347          |
| 2018 | 350          |
| 2017 | 332          |
| 2016 | 356          |
| 2015 | 309          |
| 2014 | 329          |

Fuente: Elaboración propia con información proporcionada por ASIPONA MAN.



Tabla Operadores de buques Bulk Carrier por tramo 2020.

| TRAMO                | Operadora   |           |           |           |           |           | Total general |
|----------------------|-------------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|---------------|
|                      | CORPORACION | GM        | HAZESA    | LA JUNTA  | OCUPA     | TIMSA     |               |
| T-02                 |             |           |           |           | 2         |           | 2             |
| T-03                 | 2           |           |           |           | 1         |           | 3             |
| T-04                 | 11          |           |           |           | 6         | 9         | 26            |
| T-05                 | 2           |           |           |           | 1         | 1         | 4             |
| T-06                 | 18          |           |           |           | 7         | 7         | 32            |
| T-07                 | 6           |           |           |           | 1         | 11        | 18            |
| T-08                 | 4           |           |           |           |           | 31        | 35            |
| T-09                 | 8           | 21        |           | 18        | 3         |           | 50            |
| T-16                 |             |           | 63        |           |           |           | 63            |
| <b>Total general</b> | <b>51</b>   | <b>21</b> | <b>63</b> | <b>18</b> | <b>21</b> | <b>59</b> | <b>233</b>    |

Fuente: Elaboración por ASIPONA MAN con información propia.



Programa Maestro de Desarrollo Portuario  
de los puertos de Manzanillo y Laguna de Cuyutlán

Como se aprecia en la tabla el tramo al que más buques bulk carrier arriban al puerto es el T-16, a este arribaron un 27% de los buques operados por Hazesa. De igual manera se aprecia que TIMSA opera el 25% de los bulk carrier, seguido de Corporación Multimodal con el 22%.

CARGA GENERAL

Los General Cargo son las embarcaciones que como su nombre lo indica transportan carga general, estos son el tercer tipo de embarcación que más arriban al Puerto de Manzanillo, con un total de 206 buques en el 2020, lo que representa un 11% del total de embarcaciones que llegaron al Puerto de Manzanillo.

Tabla Histórico de arribos de Carga General.

| Año  | General Cargo |
|------|---------------|
| 2020 | 206           |
| 2019 | 41            |
| 2018 | 65            |
| 2017 | 75            |
| 2016 | 75            |
| 2015 | 79            |
| 2014 | 96            |

Fuente: Elaboración por ASIPONA MAN con información propia.



En 2020 se movieron un total de 1,385,113 toneladas que representa un 4% del total movido por el Puerto de Manzanillo lo que lo convierte en la quinta carga con mayor flujo.

Tabla Operadores de buques de Carga General por tramo, 2020.

| TRAMO                | Operadora   |           |           |           |           |          |          | Total general |
|----------------------|-------------|-----------|-----------|-----------|-----------|----------|----------|---------------|
|                      | CORPORACION | CTM       | HAZESA    | LA JUNTA  | OCUPA     | SSA      | TIMSA    |               |
| T-02                 |             |           |           |           | 4         |          |          | 4             |
| T-03                 |             |           |           |           | 2         |          |          | 2             |
| T-04                 | 6           |           |           | 25        | 3         |          | 1        | 35            |
| T-05                 | 2           |           |           | 3         | 1         |          |          | 6             |
| T-06                 | 9           |           |           | 20        |           |          |          | 29            |
| T-07                 | 9           |           |           | 29        | 2         |          |          | 40            |
| T-08                 | 5           |           |           | 8         | 1         |          | 1        | 15            |
| T-09                 | 2           |           |           | 3         | 1         |          |          | 6             |
| T-10                 | 1           |           |           |           |           |          |          | 1             |
| T-14                 |             |           |           |           |           | 1        |          | 1             |
| T-15                 |             | 55        |           |           |           |          |          | 55            |
| T-16                 |             |           | 11        |           |           |          |          | 11            |
| <b>Total general</b> | <b>34</b>   | <b>55</b> | <b>11</b> | <b>88</b> | <b>14</b> | <b>1</b> | <b>2</b> | <b>205</b>    |

Fuente: Elaboración por ASIPONA MAN con información propia.



Programa Maestro de Desarrollo Portuario  
de los puertos de Manzanillo y Laguna de Cuyutlán

Como se aprecia en la tabla el tramo al que más buques de carga general arriban al puerto es el T-15 a este arribaron un 27% de los buques, en su mayoría automóviles, Por lo que se puede observar que operadora La Junta opera el 43% de carga general en su mayoría productos de acero y derivados, maquinaria, rollos de lámina, seguido de Corporación Multimodal con el 27%.

FLUIDOS

Los Tanker son las embarcaciones que transportan fluidos, estos se encuentran en el cuarto lugar que más arriban al puerto de Manzanillo, con un total de 144 buques en el 2020, lo que representa un 8% del total de embarcaciones.

Tabla Histórico de arribos de Tanker (Fluidos).

| Año  | Tanker (Fluidos) |
|------|------------------|
| 2020 | 144              |
| 2019 | 204              |
| 2018 | 249              |
| 2017 | 280              |
| 2016 | 291              |
| 2015 | 246              |
| 2014 | 206              |

Fuente: Elaboración por ASIPONA MAN con información propia.



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

Los Tanker (Fluids) en 2020 movieron un total de 2,011,167 toneladas que representa un 6% del total movido por el Puerto de Manzanillo. Siendo PEMEX-REF la única empresa que opera este tipo de carga.

Tabla Histórico movimiento de carga en toneladas.

| Año  | Tanker (Fluidos) |
|------|------------------|
| 2020 | 2,011,167        |
| 2019 | 2,706,606        |
| 2018 | 3,227,461        |
| 2017 | 3,118,115        |
| 2016 | 2,828,687        |
| 2015 | 2,754,623        |
| 2014 | 2,700,171        |

Fuente: Elaboración por ASIPONA MAN con información propia.



Los Tanker (Gas) son las embarcaciones que como su nombre lo indica transportan gas, en 2020 llegaron 23 buques con gas natural licuado a la terminal



Programa Maestro de Desarrollo Portuario  
de los puertos de Manzanillo y Laguna de Cuyutlán

de KMS en el Puerto Laguna de Cuyutlán, lo que representa el 1% del total de embarcaciones que llegaron a ambos puertos. Se tiene registro desde el año 2016, una vez que el Vaso II de la Laguna de Cuyutlán pasó a ser parte del título de concesión de la APIMAN, ahora ASIPONA MAN.

Tabla Histórico de arribos de Tanker (Gas).

| Año  | Tanker (Gas) |
|------|--------------|
| 2020 | 23           |
| 2019 | 41           |
| 2018 | 36           |
| 2017 | 41           |
| 2016 | 24           |
| 2015 | -            |
| 2014 | -            |

Fuente: Elaboración por ASIPONA MAN con información propia.

Los Tanker (Gas) en 2020 tuvieron una participación total de 1,497,015 toneladas que representa un 5% del total movido por el Puerto de Manzanillo lo que lo convierte en la quinta carga más representativa.

Tabla Histórico movimiento de carga en toneladas.

| Año  | Tanker (Gas) |
|------|--------------|
| 2020 | 1,497,015    |
| 2019 | 2,688,669    |
| 2018 | 2,439,939    |
| 2017 | 2,677,991    |
| 2016 | 1,476,448    |
| 2015 | -            |
| 2014 | -            |

Fuente: Elaboración por ASIPONA MAN con información propia.

Tabla operadores de buques Tanker (Gas) por tramo, 2020

| TRAMO | Operadora |       |
|-------|-----------|-------|
|       | KMS-GNL   | Total |
| T-KM  | 23        | 23    |
| Total | 23        | 23    |

Fuente: Elaboración por ASIPONA MAN con información propia.



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



Como se aprecia en la tabla solo KMS-GNL es la única empresa que maneja a los buques Tanker (Gas) que arriban al Puerto de Laguna de Cuyutlán y que solo llegan al tramo T-KM.



## Programa Maestro de Desarrollo Portuario de los puertos de Manzanillo y Laguna de Cuyutlán

### 2.6 Retos para el desarrollo del puerto

Este documento se alinea con los objetivos y estrategias establecidas en el Plan Nacional de Desarrollo 2019–2024 (PND), buscando el crecimiento sostenido de la productividad en un clima de estabilidad económica e igualdad de oportunidades, por lo que considera que una infraestructura adecuada y el acceso a insumos estratégicos, fomentan la competencia y permiten mayores flujos de capital.

En concordancia, el Programa Sectorial de Comunicaciones y Transportes 2020-2024 (PSCT), define como su objetivo 1: Desarrollar una infraestructura de transporte y logística multimodal que genere costos competitivos, mejore la seguridad e impulse el desarrollo económico y social. Este objetivo busca convertir a México en una plataforma logística multimodal que responda a la necesidad de mejorar la competitividad y la productividad.

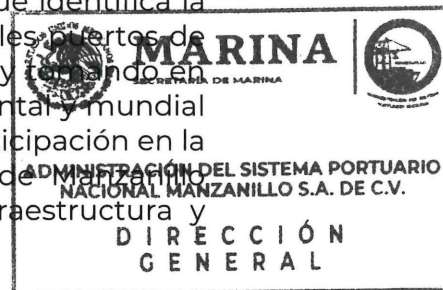
El Programa Sectorial de la Marina 2020-2024 (PSM), enlista 6 objetivos prioritarios de los cuales dos se alinean al Programa Nacional de Desarrollo 2019-2024 (PND). Define como su objetivo prioritario 1: Preservar la seguridad nacional y coadyuvar en la seguridad interior del país. Este objetivo comprende dos líneas de acción la primera de ellas busca modernizar la infraestructura de comunicaciones e informática, a través de nuevas tecnologías y medios, que permitan incrementar las capacidades de respuesta operativa. Mientras que la segunda línea de acción detalla contribuir a la promoción de la cultura de Seguridad Nacional por medio de foros, reuniones capacitación y cooperación interinstitucional, con el propósito de fortalecer el actuar de las instituciones del Estado a favor del logro de los objetivos nacionales.

El objetivo prioritario 3: Fortalecer la Autoridad Marítima Nacional, considera una línea de acción la cual busca construir y mantener la infraestructura y equipamiento de las Unidades Navales de Protección Portuaria (UNAPROP), para incrementar las capacidades en la protección marítima y los puertos nacionales.

En este sentido el cumplir con los objetivos del Programa Sectorial de la Marina 2020-2024 (PSM) y el Programa Sectorial de Comunicaciones y Transportes 2020-2024 (PSCT), nos llevan al desarrollo de infraestructura de clase mundial con mejores niveles de protección para que México sea líder en el ámbito de conexiones de los puertos terrestres y marítimos de entrada y salida de mercancías con las redes de transporte internacionales, por lo que identifica la necesidad de contar con infraestructura puntera en los principales puertos de entrada y salida de mercancías internacionales. En consonancia y teniendo en cuenta su favorable posición geográfica, a nivel nacional, continental y mundial de flujos de comercio marítimo, así como sus perspectivas de participación en la red global de puertos y de transporte intermodal, el Puerto de Manzanillo requeriría seguir ampliando y modernizando su oferta de infraestructura y servicios portuarios y logísticos en los distintos tipos de carga.



SECRETARÍA DE MARINA  
COORDINACIÓN GENERAL DE EN  
Y SERVICIOS PORTUARIOS  
LAGUNA GENERAL, CUYUTLÁN



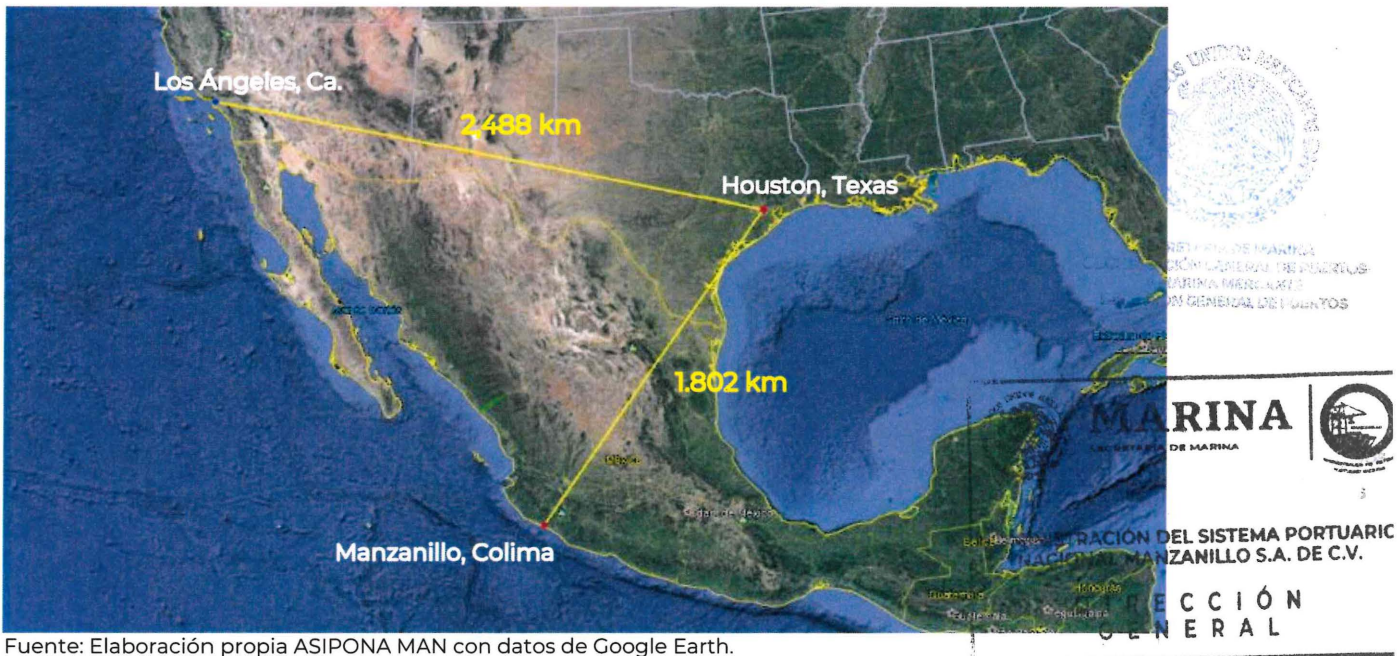


## Programa Maestro de Desarrollo Portuario de los puertos de Manzanillo y Laguna de Cuyutlán

Precisamente como puerto de clase mundial, el Puerto de Manzanillo podría aprovechar las oportunidades de la globalización económica y la innovación tecnológica en las comunicaciones y el transporte, teniendo como reto fortalecerse como puerto hub, con capacidad para concentrar y distribuir importantes flujos de carga de diferentes procedencias y destinos, nacionales y extranjeros, con el fin primordial de impulsar el comercio internacional de México.

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

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



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

El PSCT diagnostica que en México la infraestructura portuaria cuenta con limitada capacidad para cubrir la demanda del comercio exterior actual, puntualizando que el Puerto de Manzanillo se encuentra saturado en su infraestructura y tecnología, toda vez que en los últimos diez años mantiene tendencia creciente en el movimiento de contenedores, con un promedio anual del 11.7%, además de que presenta poca participación en el despacho de mercancías vía ferrocarril. El objetivo es lograr una armonización entre Ferromex, las terminales e instalaciones portuarias a través de la Administración del Sistema



Programa Maestro de Desarrollo Portuario  
de los puertos de Manzanillo y Laguna de Cuyutlán

Portuario Nacional Manzanillo con el propósito de transparentar las solicitudes e incrementar el porcentaje de desalojo de mercancías por vía ferrocarril que existe actualmente. Esta acción contribuiría a detener y hasta disminuir el congestionamiento vial en la ciudad generado por el autotransporte de carga.

Hoy en día existe una dinámica para las transferencias de contenedores entre recintos, en donde la terminal debe solicitar 24 horas antes a la aduana este servicio, mismo que se realiza una vez al día mediante un convoy escoltado por autoridades. A corto plazo, se busca la utilización del tren para estas transferencias, esto permitiría que esta actividad se realice varias veces al día evitando pérdida de tiempo y auxiliando al descongestionamiento vial dentro y fuera del recinto portuario.

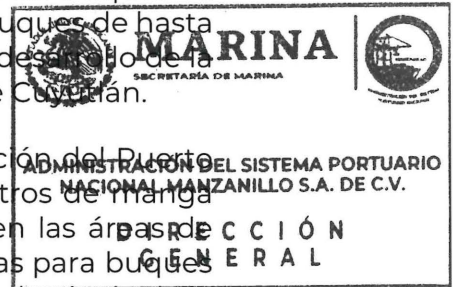
El Puerto de Manzanillo tiene como uno de sus retos principales ejercer el liderazgo en el manejo de contenedores en el litoral latinoamericano del Océano Pacífico y aprovechar las oportunidades de negocio que ofrecen el mercado de la carga contenerizada y el crecimiento de la producción de la carga comercial. Las áreas de desarrollo del Puerto de Manzanillo se limitan a una extensión apenas de 15 hectáreas de áreas de tierra para patios de contenedores, una vez agotada esta extensión será necesario desarrollar el Puerto Laguna de Cuyutlán.

El calado oficial del Puerto de Manzanillo, en su canal de navegación es de 15 m, en la dársena de maniobras norte es de 16 m y en la sur de 17.5 m. Estas profundidades permiten el arribo de buques que precisan calado de 15 m. En los muelles de la terminal especializada de contenedores denominada TEC I, así como en los de las bandas A y B donde también se opera carga contenerizada, tienen calados de 15 m. y la Banda C con calados de entre 14 y 15 m. En los muelles de la terminal para contenedores denominada TEC II su calado alcanza los 15 m.



SECRETARÍA DE ASUNTOS  
MARÍTIMOS Y PESQUERÍA  
Y MARINA MEXICANA  
DIRECCIÓN GENERAL DE PUERTOS

Derivado de la dinámica del aumento del tamaño de los buques portacontenedores y con el objetivo de incrementar sus tráficos como puerto hub. La infraestructura de navegación ha limitado las dimensiones de los buques que pueden atracar en el Puerto de Manzanillo, buques mayores a 366 metros de eslora no pueden ser operados; la tendencia de crecimiento de los buques va orientada a que en los próximos años exista mayor presencia de buques de hasta 400 metros de eslora que solo podrán ser atendidos en el futuro de la ampliación del Puerto de Manzanillo en el Vaso II de la Laguna de Cuyutlán.



En la siguiente imagen (Dimensionamiento de áreas de navegación de Manzanillo para un buque de 400 metros de eslora y 59 metros de manga para la identificación de limitaciones de espacios), se simulan en las áreas de navegación interior del Puerto de Manzanillo, las medidas óptimas para buques de mayores dimensiones (Clase E), se observa que para el canal principal de navegación la medida sugerida por las normas internacionales es de 236 metros el ancho de la plantilla para un buque de 400 metros de eslora y 59 metros de manga; actualmente el canal de navegación mide 150 metros.



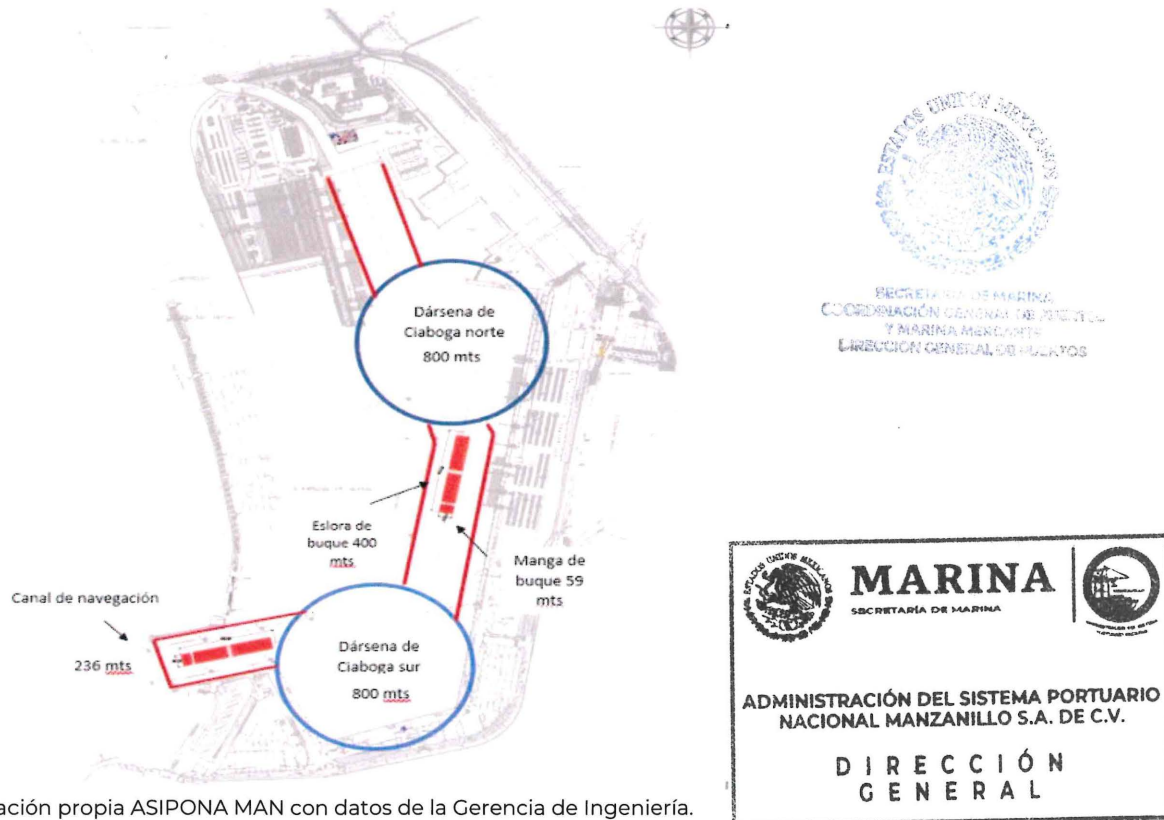


### Programa Maestro de Desarrollo Portuario de los puertos de Manzanillo y Laguna de Cuyutlán

La ampliación del canal se ve limitada por las áreas urbanas que lo rodean. De la misma manera, las dimensiones que debería tener el canal de navegación zona norte para permitir la navegabilidad de buques mayores, es limitada por infraestructura existente como son las posiciones de atraque de la Terminal de Usos Múltiples y la posición de atraque número 1 de la TEC II.

La dársena sur y norte actualmente tienen 460 y 523 metros de diámetro respectivamente, siendo 800 metros la medida necesaria para este tipo de buques. Para la dársena sur este crecimiento afectaría las Terminales que se encuentran en la Banda B, siendo las más representativas Apasco, Friman y Corporación Multimodal, así como sus respectivas posiciones de atraque, muelles y ciertas áreas de maniobras. Para el caso de la dársena de ciaboga norte las dimensiones conflictúan al limitar con las posiciones de atraque número 13 y 14 de la terminal de contenedores SSA, 50% del área del patio 15 y parte del área de maniobras y la tercera posición de atraque de la TEC II.

Dimensionamiento de áreas de navegación del Puerto de Manzanillo para un buque de 400 metros de eslora y 59 metros de manga para la identificación de limitaciones de espacios.



Fuente: Elaboración propia ASIPONA MAN con datos de la Gerencia de Ingeniería.



Programa Maestro de Desarrollo Portuario  
de los puertos de Manzanillo y Laguna de Cuyutlán

Por lo que se concluye que el Puerto de Manzanillo es inviable para recibir buques clase E, Very Large Container Ships de 397 m de eslora y 56 de manga y Suez-Max Ultra Large Container Ships 400 m de eslora y 59 de manga.

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

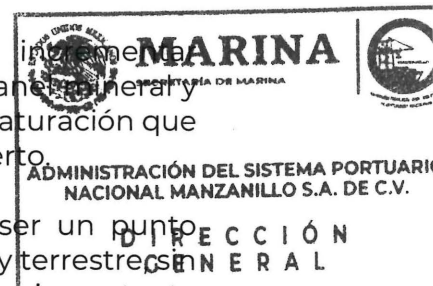
Fuente: Elaboración propia ASIPONA MAN.

Resultaría estratégico para el Puerto de Manzanillo aprovechar el potencial de su infraestructura en el patio y muelle 15, por lo que se debe regularizar y atraer inversión privada para la consolidación y operación de una terminal especializada en carga general, con lo cual se atraigan nuevos embarques de carga general suelta y unitizada, incluirá el manejo de automóviles en tanto no se desarrolle una instalación especializada en el manejo de automóviles.

El Puerto de Manzanillo enfrenta también el reto de incrementar sustancialmente los niveles de productividad de operación del gran puerto agrícola, así como de carga general, con la finalidad de superar la saturación que generan estos tipos de carga en los muelles de uso común del puerto.

Hasta ahora, el Puerto de Manzanillo se ha caracterizado por ser un puerto eficiente de intercambio entre los medios de transporte marítimo y terrestre. Sin embargo, lo reducido de su recinto portuario ha motivado que un importante volumen de actividades de almacenamiento se realice fuera del puerto, generando con esto un elevado tránsito de camiones entre las instalaciones y terminales portuarias y dichos patios de almacenamiento, por lo que el puerto tiene el reto de generar reglas para ordenar la demanda de ingreso al recinto portuario de camiones de carga y gestionar la ampliación de la infraestructura vial y carretera de acceso al puerto ubicadas en zonas de desarrollo portuario.

Para que el Puerto de Manzanillo se consolide como un puerto de clase mundial, que apoye el desarrollo económico de México, podría promover el desarrollo ordenado y eficiente de una zona industrial y comercial lo más cerca posible a las





Programa Maestro de Desarrollo Portuario  
de los puertos de Manzanillo y Laguna de Cuyutlán

terminales portuarias, que facilite la generación de valor agregado a las cadenas logísticas que ya usan el puerto y a aquellas que puedan encontrar una ventaja comparativa al aprovecharlo. A la fecha, la mayor parte de las cadenas logísticas solo utilizan el puerto como un punto de transferencia, desaprovechándose la oportunidad de efectuar actividades manufactureras o de valor agregado que generen empleo en la zona y potencialicen el desarrollo del puerto.

A fin de lograr la disminución de los tiempos de traslado terrestre de la carga en las cadenas logísticas, así como garantizar costos competitivos y generar valor agregado a los productos manejados, resultaría necesario desarrollar un esquema de amplia concertación entre los tres niveles de gobierno y, en su caso, con el sector privado, con objeto de lograr: la ampliación a 4 carriles del tramo de 23.7 km de la autopista Colima-Guadalajara; la construcción del nuevo puente de cuatro carriles Tepalcates II; la ampliación y generación de retornos del libramiento Manzanillo El Naranjo; la creación de un segundo ingreso al recinto portuario; ampliación con laterales y retornos semaforizados de la carretera a Jalipa desde el libramiento y la construcción de los dos tramos ferroviarios El Castillo-Encarnación y Fuertes-Talía, para reducir la longitud y tiempo de traslado a Monterrey, Nuevo León.

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

Con la construcción de estas obras viales se evitaría el constante bloqueo de las rutas de acceso y salida del puerto, lo que motivaría a los agentes navieros a mover más carga y a los concesionarios a seguir invirtiendo en sus terminales, por lo que se estima, que de construirse estas vías la productividad del puerto aumentaría en un 25%.

En las tablas siguientes se muestran los proyectos a realizar para el sistema carretero y vial.



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

Proyecto Sistema Carretero y Vial de Ingreso al Puerto

| PROYECTO  | INVERSIÓN TOTAL PROYECTADA | <br>ADMINISTRACIÓN DEL SISTEMA PORTUARIO NACIONAL MANZANILLO S.A. DE C.V. |
|---|----------------------------|--|
| 1. Ampliación de 2 a 4 carriles del libramiento con retornos en herradura (Etapa 1) | \$200                      | DIRECCIÓN GENERAL  |



Programa Maestro de Desarrollo Portuario  
de los puertos de Manzanillo y Laguna de Cuyutlán

|   |         |
|---|---------|
| 2. Construcción Desincorporación elevada Jalipa - Colima  | \$120   |
| 3. Construcción Desincorporación elevada Colima - Puerto  | \$80    |
| 4. Construcción Segundo Ingreso (Norte)   | \$420   |
| 5. Ampliación de 2 a 4 carriles del libramiento con retornos en herradura (Etapa 2)             | \$240   |
| 6. Señalética de acceso al puerto desde la caseta de Cuyutlán-Patio Regulador-Recinto Portuario | \$16    |
| Recursos Privados   | \$640   |
| Recursos Propios  | \$436   |
| Inversión Total   | \$1,076 |

Monto en millones de pesos  
Fuente: Elaboración por ASIPONA MAN con información propia.

Sistema Carretero y Vial de Ingreso al Puerto



**MARINA**  
SECRETARÍA DE MARINA

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

Fuente: Elaboración por ASIPONA MAN con imagen de Google Earth.



Programa Maestro de Desarrollo Portuario  
de los puertos de Manzanillo y Laguna de Cuyutlán

Proyecto Vialidades relación Puerto-Ciudad

| PROYECTO   | INVERSIÓN TOTAL PROYECTADA |
|--|----------------------------|
| 1. Modernización de la carretera alterna a Jalipa y a la zona de actividades logística.  | \$30                       |
| 2. Ampliación de 2 a 4 carriles carretera libre tramo el Rocío - Autopista   | \$60                       |
| 3. Ampliación de 2 a 4 carriles, construcción de banquetas y canales 4.5 km – Carretera a Minatitlán tramo Libramiento el Naranja - Jalipa | \$140                      |
| Recursos Privados  | \$60                       |
| Recursos Propios   | \$78                       |
| Recursos Fiscales  | \$92                       |
| Inversión Total  | \$230                      |

Fuente: Elaboración por ASIPONA MAN con información propia.

Vialidades relación Puerto-Ciudad



Fuente: Elaboración por ASIPONA MAN con imagen de Google Earth.





## Programa Maestro de Desarrollo Portuario de los puertos de Manzanillo y Laguna de Cuyutlán

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

La actividad logística que genera el Puerto fuera de los límites del recinto portuario ha establecido de manera clara cinco zonas de desarrollo portuario en el Puerto de Manzanillo, FONDEPORT, Tapeixtles Oriente, Tapeixtles Poniente, Jalipa y San Pedrito; para el Puerto de Cuyutlán se configuran dos, El Colomo y Campos.

La intervención de la ASIPONA MAN en las zonas de desarrollo portuario es indispensable para implementar la infraestructura que favorezca la operación portuaria y la logística en los alrededores de los recintos portuarios. Se debe buscar que las inversiones también enriquezcan la relación Puerto Ciudad y se contribuya a mejorar las condiciones de ciudadanía a través de infraestructura que beneficie tanto la actividad portuaria como a la propia población.



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





Programa Maestro de Desarrollo Portuario  
de los puertos de Manzanillo y Laguna de Cuyutlán

Zona de Desarrollo Portuario FONDEPORT



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

La zona de desarrollo portuario FONDEPORT cubre una superficie de 29.5 hectáreas, colinda al norte con el Boulevard Miguel de la Madrid Hurtado, al sur con las calles central Sur, Pargo y Pez Espada y al oriente con calle Tiburón y dos Oriente; colinda con la aduana zona norte, la terminal de usos múltiples, la dársena de pescadores y con los tres ingresos de camiones de carga (Pez Vela, Puerta 15 y Zona Norte).



## Programa Maestro de Desarrollo Portuario de los puertos de Manzanillo y Laguna de Cuyutlán

### Zona de Desarrollo Portuario San Pedrito



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

La zona de desarrollo portuario de San Pedrito está integrada por una superficie mayormente de agua y una fracción de la línea de costa entre el polígono uno y el dos que conforman el Recinto Portuario del Puerto de Manzanillo. Esta zona será receptora de acciones que fomenten el turismo y coadyuve con el desarrollo de la terminal de cruceros ubicada en el polígono uno en el corazón de la ciudad.







Programa Maestro de Desarrollo Portuario  
de los puertos de Manzanillo y Laguna de Cuyutlán

Zona de Desarrollo Portuario Tapeixtles Poniente



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

La zona de desarrollo portuario Tapeixtles Poniente cubre la vialidad más congestionada de la ciudad, la carretera Manzanillo – Minatitlán en su tramo Manzanillo – Libramiento el Naranjo. Con una superficie de 199 hectáreas agrupa decenas de patios que dan servicios a la carga y son pensión de camiones de muchas empresas transportistas; también se localizan patios de minerales que principalmente realizan actividades de exportación. Esta zona genera mucha movilidad de camiones de carga desde y hacia el Puerto a través de las calles Algodón, Tapeixtles, Ballena, Nutria y la propia carretera Manzanillo Minatitlán.



Programa Maestro de Desarrollo Portuario  
de los puertos de Manzanillo y Laguna de Cuyutlán

Zona de Desarrollo Portuario Tapeixtles Oriente



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

La zona de desarrollo portuario Tapeixtles Oriente tiene una superficie de 324 hectáreas y se encuentra localizada entre el Libramiento Manzanillo – El Naranjo, la Carretera Manzanillo – Minatitlán y el ingreso principal a la Ciudad de Manzanillo. Se localizan en esta zona patios de contenedores, patios de graneles minerales, la terminal de almacenaje y despacho de PEMEX, la peletizadora de Peña Colorada, entre otros, lo que genera gran movilidad de camiones de carga, autotanques de combustibles y del ferrocarril. En esta zona se localizan vialidades de gran importancia como la calle Del Trabajo, Acámbaro y otras que son necesario sean mejoradas o modernizadas en función de la demanda que se tiene actualmente.



Programa Maestro de Desarrollo Portuario  
de los puertos de Manzanillo y Laguna de Cuyutlán

Zona de Desarrollo Portuario Jalipa



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

A 2.5 km del recinto portuario de San Pedrito, se encuentra la zona de desarrollo portuario Jalipa con una superficie de 302 hectáreas, colindante con el libramiento Manzanillo-Naranjo, la carretera Manzanillo – Minatitlán y la carretera alterna a Jalipa. En esta zona se localiza el Patio de ASIPONA MAN de poco más de 73 hectáreas en el que se realiza actividades relacionadas con contenedores y mayormente se comporta como una zona de actividades logísticas. También se localizan patios externos para el almacenaje de contenedores vacíos y de exportación.



Programa Maestro de Desarrollo Portuario  
de los puertos de Manzanillo y Laguna de Cuyutlán

Zona de desarrollo Portuario El Colomo



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

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

La zona de desarrollo portuario El Colomo se ubica al noreste del Vaso II y Puerto Laguna de Cuyutlán tiene una superficie de 2,167 hectáreas, esta zona colinda con la carretera de Armería – Manzanillo principal vialidad por la que transitan los camiones de carga que vienen o se dirigen al centro del país. Por la cercanía con el Puerto y por su gran superficie se proyecta se convierta en la zona de logística portuaria más relevante de Manzanillo, por lo que esta ASIPONA MAN participa en la planeación y en un futuro deberá coadyuvar para lograr se instale la infraestructura vial necesaria para lograr una eficiente movilidad.





## Programa Maestro de Desarrollo Portuario de los puertos de Manzanillo y Laguna de Cuyutlán

### Zona de desarrollo Portuario Campos



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

La zona de desarrollo portuario Campos al sur del Vaso II y Puerto Laguna de Cuyutlán tiene una superficie de 761 hectáreas, colindante con Avenida de las Flores, Azaleas, la Termoeléctrica de Manzanillo, la carretera Campos-Manzanillo, el viaducto Campos la Alameda y la terminal de gas natural licuado. Dentro de esta zona se encuentra una terminal de gas (ZGAS) que descarga a través de una monoboya, almacena y despacha en autotanques la totalidad de la carga, lo que genera un tránsito que se debe tener en consideración. También en esta zona empresas privadas proyectan desarrollar terminales de metanol y principalmente de hidrocarburos, lo que incrementará la demanda de infraestructura vial y posiblemente ferroviaria.

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



## Programa Maestro de Desarrollo Portuario de los puertos de Manzanillo y Laguna de Cuyutlán

Para afianzar la productividad, competitividad, la seguridad y establecer controles en las actividades de recaudación, resultaría preponderante que el Puerto de Manzanillo dispusiera de una plataforma propia que se conforme de manera permanente en el sistema portuario PIS (Puerto Inteligente y Seguro) con tecnologías de la información y la comunicación, infraestructura de última generación e inteligencia artificial, que sirviera de enlace común para los actores, autoridades y usuarios del puerto, además de que hiciera visibles en tiempo real los procesos de tránsito de la carga, eliminando el uso de procedimientos y trámites manuales y de papel, mejorando los controles en una balanza perfecta de eficiencia y seguridad que fortalezca las interacciones de trámites, procesos, personas, autoridades, transporte marítimo y terrestre.

Otro de los retos que enfrenta el Puerto de Manzanillo es incrementar las capacidades operativas de la Aduana Marítima a través de la actualización tecnológica, la ampliación de la infraestructura y la incorporación de recurso humano suficiente. Para atender esta problemática, en la zona sur y zona norte se planea el arranque de operaciones del sistema PITA, la sustitución de equipos de revisión no intrusiva de gammas a X, el incremento de puntos de inspección no intrusiva y módulos para la importación y para exportación, la ampliación de las plataformas de inspección y específicamente para la zona norte se tiene la necesidad de construir y operar dos andenes de inspección refrigerados para mantener la cadena de frío de productos perecederos.

La capacidad instalada del puerto es suficiente para atender la demanda de operaciones portuarias en el corto plazo. La dinámica de crecimiento de la zona de influencia del Puerto de Manzanillo y los resultados del estudio de mercado realizado, muestran que en el mediano-largo plazo es indispensable que se desarrollen nuevas instalaciones y terminales para atender la demanda futura. También se tiene el reto de disminuir los días libres de estadía de la carga contenerizada de 7 a 4, lo que permitirá aumentar la capacidad dinámica del puerto y ganar tiempo a la necesidad de contar con nuevas áreas de desarrollo portuario.

A pesar de las acciones y estrategias que realice la comunidad portuaria para atender dicho crecimiento, resultaría de la mayor relevancia que el puerto dispusiera de reservas territoriales y emprendiera nuevos desarrollos de infraestructura para tales fines. Por su ubicación y su incipiente actividad portuaria, la Laguna de Cuyutlán es el área adecuada para el desarrollo de largo plazo del Puerto de Manzanillo, por lo que resultaría de importancia definir y delimitar el recinto portuario del Puerto Laguna de Cuyutlán, complementariamente es estratégico se realice la adquisición de tierras cercanas para el desarrollo de infraestructura portuaria que permita la operación de una aduana central y un antepuerto para camiones de carga.

En materia de cruceros, resulta fundamental atraer un mayor flujo de cruceros al puerto. Para esto, el Puerto de Manzanillo, en coordinación con las autoridades



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





## Programa Maestro de Desarrollo Portuario de los puertos de Manzanillo y Laguna de Cuyutlán

locales, del estado y federales, podría impulsar un programa que busque elevar el atractivo turístico de la ciudad de Manzanillo, tanto para turistas nacionales como de cruceros. Se pretendería promover mejoras en la infraestructura que colinda con el centro histórico de Manzanillo para el desarrollo de actividades turístico-comerciales. La comunidad portuaria podría fortalecer la prestación de mejores servicios turísticos y la capacitación de los prestadores de servicios. Los gobiernos municipal, estatal y federal podrían impulsar el remozamiento de la zona, la cual tendrá una relevante mejoría urbana e integrar las áreas públicas que generó el proyecto del túnel ferroviario.

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

El Puerto de Manzanillo comparte el reto de todos los puertos que integran el Sistema Portuario Nacional, de concretar la política sectorial encaminada a potencializar la ubicación geográfica privilegiada de México, mediante el esquema estratégico de complementariedad entre los puertos mexicanos, sustentado en los principios de competencia, eficiencia y calidad.

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

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

Incluso el Puerto de Manzanillo podría ver fortalecida su situación financiera con los beneficios que implica la conservación de los recursos naturales, promoviendo el uso de bienes y servicios amigables con el medio ambiente, así como la utilización de tecnologías avanzadas, de alta eficiencia energética y de baja o nula generación de contaminantes o compuestos de efecto invernadero. A su vez, apoyando con acciones puntuales la política pública en mares y costas,



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





## Programa Maestro de Desarrollo Portuario de los puertos de Manzanillo y Laguna de Cuyutlán

se promovería en el puerto oportunidades económicas, se fomentaría la competitividad y se alentaría la necesaria coordinación para enfrentar los efectos del cambio climático.

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

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

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

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

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



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







## 2.7 Análisis financiero para la inversión en infraestructura y equipamiento portuarios

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

Durante el periodo 2021-2026 la ASIPONA MAN tendrá una proyección de \$11,341 millones de pesos, de los cuales se destinarán para la inversión en infraestructura y mantenimiento mayor. Tan sólo en el año 2020, fue generado un flujo de efectivo de operación por 1,666.4 millones de pesos, el cual sustentó las inversiones recientes en infraestructura realizadas por la ASIPONA MAN.

Las últimas aportaciones federales fueron en los años 2008, 2009 y 2012, con un monto de \$538 millones para inversión directa en infraestructura en el Puerto de Manzanillo.

Con base en el análisis financiero realizado, se prevé que la fuente de recursos que genera la ASIPONA MAN permanecerá estable durante el horizonte de planeación de este PMDP, ya que sus ingresos derivan principalmente de las contraprestaciones que recibe por los contratos de cesión parcial de derechos, que representan en promedio el 81% de los ingresos totales, y de las tarifas cobradas por el uso de infraestructura portuaria que aportan el 19%.

Aunado a lo anterior, las acciones dirigidas al establecimiento de contraprestaciones basadas en el 12% del valor por m<sup>2</sup> de las áreas cedidas para la contraprestación fija y el 5% de los ingresos brutos para la contraprestación variable, incrementarán los ingresos significativamente generando una solides financiera a la entidad que respaldará las inversiones proyectadas.

Por otra parte, la gestión de recursos privados a través de la normatividad portuaria y por acuerdos con otros sectores gubernamentales que atienden el sector carretero o las propias aduanas, generarán aportaciones que coadyuvarán con inversiones en infraestructura vial y carretera y en equipamiento aduanero.

Conforme a las proyecciones de resultados de la ASIPONA MAN, se espera obtener recursos propios de operación en el periodo 2021-2026 por el orden de \$11,341 millones de pesos, los cuales serán destinados a financiar la infraestructura portuaria de uso común definida en las metas de inversión previstas en este PMDP. A su vez, en su calidad de entidad paraestatal se podría gestionar la canalización de recursos federales para complementar dicha inversión.

Con base en todo lo anterior, se considera que el Puerto de Manzanillo dispondría de los recursos necesarios para soportar el cumplimiento de las metas de construcción y equipamiento que se establecen en este PMDP.



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





Programa Maestro de Desarrollo Portuario  
de los puertos de Manzanillo y Laguna de Cuyutlán

### 3. Estrategia para el desarrollo portuario del Puerto de Manzanillo

La planeación estratégica que se presenta en este capítulo contribuye estructurar y coordinar el conjunto de actividades y tareas que ejecutará el Puerto de Manzanillo para la consecución de objetivos y metas particulares. Esta planeación promueve el esfuerzo conjunto y coordinado de todos los actores del puerto para avanzar en la misma dirección y para que las acciones que se emprendan conduzcan a la generación y logro de los resultados específicos esperados. El proceso de planeación que se siguió está vinculado estrechamente con los dos primeros capítulos de este PMDP, que se refieren respectivamente a las funciones descriptiva y diagnóstica. Este capítulo de planeación define básicamente: la situación deseada o visión del puerto con un horizonte de largo plazo a 20 años y la misión para lograr dicha situación deseada; los objetivos estratégicos, estrategias y líneas de acción, que expresan en conjunto las políticas de desarrollo del puerto; las metas, expresadas como los resultados esperados; los indicadores, como unidades de medida que permitirán el seguimiento y la evaluación periódica; y, la zonificación maestra, la cual condensa el propósito fundamental del PMDP de identificar y justificar los destinos, usos, y modos de operación de las diferentes zonas portuarias, así como los servicios y las áreas en las que deba admitirse a prestadores que satisfagan los requisitos que establezcan los reglamentos y reglas de operación del Puerto de Manzanillo.



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

#### 3.1 Visión y misión del Puerto de Manzanillo

##### Visión

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

##### Misión

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





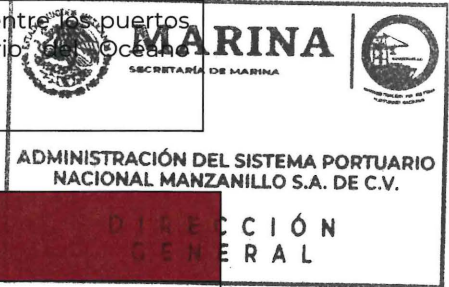
Programa Maestro de Desarrollo Portuario  
de los puertos de Manzanillo y Laguna de Cuyutlán

### 3.2 Objetivos estratégicos, estrategias y líneas de acción del puerto

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

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

| Objetivo estratégico  | Estrategia   | Línea de acción  |
|---|--|--|
| 1<br>Incrementar la eficiencia y eficacia portuarias, para consolidar a Manzanillo como puerto <i>hub</i> de clase mundial. | Desarrollar infraestructura portuaria acorde a la modernización de la industria marítima-portuaria.  | Incrementar la capacidad de las áreas de atraque y navegables del puerto, para buques de hasta 366 metros de eslora.                   |
|   |  | Optimizar la infraestructura y el equipamiento portuarios.   |
|   |  | Colaborar en el mejoramiento de infraestructura y equipamiento de la aduana marítima.  |
|   | Estimular la inversión privada en infraestructura y servicios portuarios.                            | Promover la inversión privada, mediante el esquema de cesión parcial de derechos, para construir y operar infraestructura y servicios. |
|   | Promover la vinculación eficaz de tramos marítimos y terrestres.                                     | Mejorar la conectividad y el flujo ágil de las cadenas logísticas de suministro, entre el puerto y su zona de influencia.              |
|   | Fomentar la mayor visibilidad de las eficiencias portuarias.   | Favorecer la comunicación y la coordinación entre la comunidad portuaria, fomentando la productividad del puerto.                      |
| Apoyar el desarrollo del Sistema Portuario Nacional.  | Impulsar la complementariedad entre los puertos mexicanos del Sistema Portuario del Océano Pacífico. |  |



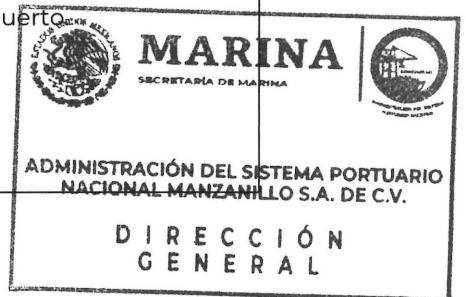
| Objetivo estratégico                                    | Estrategia   | Línea de acción  |
|---|--|--|
| 2<br>Fomentar el crecimiento sostenible y el desarrollo | Propiciar el crecimiento a largo plazo del puerto. | Ampliar la concesión portuaria para el desarrollo de nuevas instalaciones y terminales portuarias. |



Programa Maestro de Desarrollo Portuario  
de los puertos de Manzanillo y Laguna de Cuyutlán

|                                       |  |  |
|---------------------------------------|--|--|
| sustentable del Puerto de Manzanillo. | Fomentar que la relación puerto-ciudad sea armónica, productiva y sustentable. | Impulsar el desarrollo de una zona industrial y comercial próxima al recinto portuario.  |
|                                       |  | Contribuir a la preservación del ambiente y a la mitigación del impacto atribuible a las operaciones marítimo-portuarias, adoptando un desempeño ambientalmente responsable de la comunidad portuaria. |
|                                       |  | Incrementar la cooperación entre los sectores social, privado y público, promoviendo el desarrollo regional-urbano-portuario sustentable y el crecimiento socioeconómico de la ciudad y del puerto.    |

| Objetivo estratégico   | Estrategia   | Línea de acción  |
|--|--|--|
| 3 Preservar la seguridad de los Puertos de Manzanillo y Laguna de Cuyutlán, para fortalecer la autoridad marítima portuaria. | Fortalecer las capacidades de respuesta operativa para garantizar la integridad y soberanía nacionales y coadyuvar a la seguridad interior.  | Modernizar la infraestructura de comunicaciones e informática, a través de nuevas tecnologías y medios, que permitan incrementar las capacidades de respuesta operativa.   |
|  | Fortalecer las capacidades de las Capitanías de Puerto, para privilegiar la seguridad de la vida humana en la mar, la navegación marítima y la prevención de la contaminación marina que contribuya a la sustentabilidad de los mares, océanos y recursos marinos. | Contribuir a la promoción de la cultura de Seguridad Nacional por medio de foros, reuniones capacitación y cooperación interinstitucional, con el propósito de fortalecer el actuar de las instituciones del Estado a favor del logro de los objetivos nacionales. |
|  |  | Enlazar los sistemas informáticos de la UNICAPAM con dependencias y/o entidades gubernamentales, para el intercambio de información en los servicios que prestan las Capitanías de Puerto.   |



**3.3 Metas e indicadores**

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

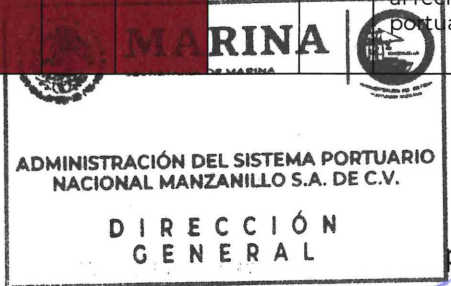


Programa Maestro de Desarrollo Portuario  
de los puertos de Manzanillo y Laguna de Cuyutlán

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

Metas de mantenimiento de infraestructura y equipamiento

| Objetivo Estratégico 1   | Meta   | Inversión total estimada (pesos) | Año de ejecución de la meta |      |      |      |      |      | Ubicación                     | Responsable  |
|--|--|----------------------------------|-----------------------------|------|------|------|------|------|-------------------------------|--|
|  |  |                                  | 2021                        | 2022 | 2023 | 2024 | 2025 | 2026 |                               |  |
| Incrementar la eficiencia y eficacia portuarias, para consolidar a Manzanillo como puerto <i>hub</i> de clase mundial. | Mantenimiento a edificios e instalaciones de ASIPONA Manzanillo y Aduana y SEMAR.  | 173,400,000                      |                             |      |      |      |      |      | 3 y 17PuE                     | Administración del Sistema Portuario Nacional Manzanillo, S.A de C.V.                |
|  | Mantenimiento a infraestructura portuaria (vialidades, instalaciones eléctricas y cercas perimetrales). Muelles, patios, áreas comunes, áreas verdes, señalamiento). | 229,800,000                      |                             |      |      |      |      |      | Recinto portuario             |  |
|  | Mantenimiento a infraestructura hidráulica y zonas de tránsito portuario en la ciudad.   | 345,600,000                      |                             |      |      |      |      |      | Recinto portuario             | Continúa...<br>Administración del Sistema Portuario Nacional Manzanillo, S.A de C.V. |
|  | Mantenimiento a equipamiento portuario.  | 82,207,859                       |                             |      |      |      |      |      | 17PuE                         |  |
|  | Sistema de protección anticorrosiva en tablestacado canal de navegación y bandas de atraque B, C y D del Puerto de San Pedrito.                                      | 60,000,000                       |                             |      |      |      |      |      | 36PuE                         |  |
|  | Servicio integral de mantenimiento preventivo, correctivo y evolutivo del Centro de Control de Tráfico Marítimo.   | 85,000,000                       |                             |      |      |      |      |      | Contiguo al recinto portuario |  |






Programa Maestro de Desarrollo Portuario  
de los puertos de Manzanillo y Laguna de Cuyutlán

|   |   |             |  |  |  |  |  |  |  |                               |
|---|---|-------------|--|--|--|--|--|--|--|-------------------------------|
| Continúa...<br>Incrementar la eficiencia y eficacia portuarias, para consolidar a Manzanillo como puerto <i>hub</i> de clase mundial. | Dragado de mantenimiento en el Puerto Interior San Pedrito y Laguna de Cuyutlán ASIPONA Manzanillo 2021-2024. | 564,000,000 |  |  |  |  |  |  |  | Recinto portuario             |
|   | Mantenimiento de las escolleras en el canal de acceso de Puerto Laguna de Cuyutlán en Manzanillo, Colima.     | 491,000,000 |  |  |  |  |  |  |  | Contiguo al recinto portuario |

Metas de mantenimiento de infraestructura y equipamiento (continúa)

| Objetivo Estratégico 1   | Meta   | Inversión total estimada (pesos) | Año de ejecución de la meta |      |      |      |      |      | Ubicación | Responsable                                      |
|--|--|----------------------------------|-----------------------------|------|------|------|------|------|-----------|--|
|  |  |                                  | 2021                        | 2022 | 2023 | 2024 | 2025 | 2026 |           |  |
| <br>SECRETARÍA DE MARINA<br>COORDINACIÓN GENERAL DE PUERTOS Y MARINA MERCANTE<br>DIRECCIÓN GENERAL DE PUERTOS<br><br>Incrementar la eficiencia y eficacia portuarias, para consolidar a Manzanillo como puerto <i>hub</i> de clase mundial. | Mantenimiento a infraestructura y equipamiento | 15,696,311                       |                             |      |      |      |      |      | 27PaE     | Servicios Marítimos PACNAV, SA de C.V.           |
|  |  | 2,420,000                        |                             |      |      |      |      |      | 13PuE     | Cemex SAB de C.V.                                |
|  |  | 0                                |                             |      |      |      |      |      | 26PuE     | Compañía Terminal de Manzanillo SA de C.V.       |
|  |  | 13,775,000                       |                             |      |      |      |      |      | 9PuE      | Comercializadora La Junta, SA de C.V.            |
|  |  | 35,996,000                       |                             |      |      |      |      |      | 11PaE     | Corporación Multimodal, SA de C.V.               |
|  |  | 470,581,000                      |                             |      |      |      |      |      | 1PuE      | Contecon Manzanillo, SA de C.V.                  |
|  |  | 364,000                          |                             |      |      |      |      |      | 3PuE      | Estación Marina Manzanillo, SA de C.V.           |
|  |  | 12,489,000                       |                             |      |      |      |      |      | 12PuE     | Frigorífico de Manzanillo, SA de C.V.            |
|  |  | 5,783,000                        |                             |      |      |      |      |      | 8PuE      | Granelera Manzanillo, SA de C.V.                 |
|  |  | 26,700,000                       |                             |      |      |      |      |      | 2PaE      | Logística de Fluidos y Graneles SA de C.V.       |
|  |  | 0                                |                             |      |      |      |      |      | 4PaE      | Marfrigo, SA de C.V.                             |
|  |  | 615,966,000                      |                             |      |      |      |      |      | 6PuE      | SSA México, SA de C.V.                           |
|  |  | 243,714,000                      |                             |      |      |      |      |      | 10PuE     | Terminal Internacional de Manzanillo, SA de C.V. |






Programa Maestro de Desarrollo Portuario  
de los puertos de Manzanillo y Laguna de Cuyutlán

|  |   |             |  |  |  |  |  |  |       |   |
|--|---|-------------|--|--|--|--|--|--|-------|---|
| Continúa...<br>Incrementar la eficiencia y eficacia portuarias, para consolidar a Manzanillo como puerto <i>hub</i> de clase mundial | Continúa...<br>Mantenimiento a infraestructura y equipamiento | 7,635,800   |  |  |  |  |  |  | 1PaE  | Terminal KMS de GNL, S. de R.L. de C.V.   |
|  |   | 18,175,674  |  |  |  |  |  |  | 2PuE  | Terminal Marítima Hazesa SA de C.V.   |
|  |   | 206,908,774 |  |  |  |  |  |  | 14PuE | Operadora de la Cuenca del Pacífico SA de C.V.                                    |
|  |   | 11,502,630  |  |  |  |  |  |  | 16PaE | Pemex Logística – Residencia de Almacenamiento y Servicios Portuarios Manzanillo. |

Metas de construcción y modernización de infraestructura y equipamiento

| Objetivo Estratégico 1   | Meta  | Inversión total estimada (pesos) | Año de ejecución de la meta |      |      |      |      |      | Ubicación                      | Responsable   |
|--|---|----------------------------------|-----------------------------|------|------|------|------|------|--------------------------------|---|
|  |   |                                  | 2021                        | 2022 | 2023 | 2024 | 2025 | 2026 |                                |   |
| <br>SECRETARÍA DE MARINA<br>DIRECCIÓN GENERAL DE PUERTOS<br>Y MARINA MERCANTE<br>DIRECCIÓN GENERAL DE PUERTOS<br><br>Incrementar la eficiencia y eficacia portuarias, para consolidar a Manzanillo como puerto <i>hub</i> de clase mundial | Sistema de alivio pluvial del recinto portuario.  | 279,000,000                      |                             |      |      |      |      |      | Puerto y región contigua       | Administración del Sistema Portuario Nacional Manzanillo, S.A de C.V. |
|  | Acondicionamiento al canal de navegación para incrementar la seguridad de las embarcaciones en el Puerto de Manzanillo. | 150,000,000                      |                             |      |      |      |      |      | Recinto portuario              |   |
|  | Instalaciones del Clúster Logístico ASIPONA Manzanillo l.   | 100,000,000                      |                             |      |      |      |      |      | A 3.5 km del Recinto portuario |   |
|  | Adecuación de área para alojar edificio de archivo muerto.  | 40,000,000                       |                             |      |      |      |      |      | Contiguo al recinto portuario  |   |
|  | Red de drenaje sanitario en el interior del Puerto de Manzanillo.   | 40,000,000                       |                             |      |      |      |      |      | Recinto portuario              |   |
|  | Construcción de taller para mantenimiento de señalamiento marítimo en el Puerto interior de San Pedrito.                | 30,000,000                       |                             |      |      |      |      |      | Recinto portuario              |   |
|  | Rehabilitación de la Red Hidráulica del Puerto de Manzanillo.   | 139,000,000                      |                             |      |      |      |      |      |                                |   |





Programa Maestro de Desarrollo Portuario  
de los puertos de Manzanillo y Laguna de Cuyutlán

| Objetivo Estratégico 1  | Meta  | Inversión total estimada (pesos) | Año de ejecución de la meta |      |      |      |      |      | Ubicación                            | Responsable  |
|---|---|----------------------------------|-----------------------------|------|------|------|------|------|--------------------------------------|--|
|   |   |                                  | 2021                        | 2022 | 2023 | 2024 | 2025 | 2026 |                                      |  |
| Continúa...<br>Incrementar la eficiencia y eficacia portuarias, para consolidar a Manzanillo como puerto <i>hub</i> de clase mundial. | Construcción del muro antiruido en Zona Norte del Puerto Interior de Manzanillo, Colima.  | 20,000,000                       |                             |      |      |      |      |      | Recinto portuario                    | Continúa...<br>Administración del Sistema Portuario Nacional Manzanillo, S.A de C.V. |
|   | Proyecto correctivo y protección de subestructuras de muelles públicos de uso común en el puerto de Manzanillo, Colima.                               | 145,000,000                      |                             |      |      |      |      |      | Recinto portuario                    |  |
|   | Adquisición de Edificio contiguo a las oficinas de ASIPONA Manzanillo.  | 40,000,000                       |                             |      |      |      |      |      | Contiguo al recinto portuario        |  |
|   | Trabajos de relleno hasta la cota +2.0 m, referidos al NBMI, del terreno para la ampliación de la Terminal Especializada de Contenedores II (TEC II). | 100,000,000                      |                             |      |      |      |      |      | Recinto portuario                    |  |
|   | Aduana Central y Centro Regulador de camiones para los Puertos de Manzanillo y Laguna de Cuyutlán.  | 7,004,000,000                    |                             |      |      |      |      |      | Contiguo a Puerto Laguna de Cuyutlán |  |
|   | Construcción del nuevo Acueducto Armería - Manzanillo, Colima.  | 1,000,000,000                    |                             |      |      |      |      |      | Municipios de Armería y Manzanillo   |  |



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

Metas de construcción y modernización de infraestructura y equipamiento (continúa)

| Objetivo Estratégico 1  | Meta  | Inversión total estimada (pesos) | Año de ejecución de la meta |      |      |      |      |      | Ubicación | Responsable                                |
|---|---|----------------------------------|-----------------------------|------|------|------|------|------|-----------|--|
|   |   |                                  | 2021                        | 2022 | 2023 | 2024 | 2025 | 2026 |           |  |
| Incrementar la eficiencia y eficacias portuarias, para consolidar a Manzanillo como puerto <i>hub</i> de clase mundial. | Construcción de infraestructura y equipamiento. | 2,243,160                        |                             |      |      |      |      |      | 27PaE     | Holcim México Operaciones S.A de C.V.      |
|   |   | 3,117,000                        |                             |      |      |      |      |      | 13PuE     | Cemex S.A.B de C.V.                        |
|   |   | 0                                |                             |      |      |      |      |      | 26PuE     | Compañía Terminal de Manzanillo SA de C.V. |
|   |   | 119,510,000                      |                             |      |      |      |      |      | 9PuE      | Comercializadora La Junta, S.A de C.V.     |
|   |   | 3,029,351,000                    |                             |      |      |      |      |      | 1PuE      | Contecon Manzanillo, SA de C.V.            |
|   |   | 111,208,000                      |                             |      |      |      |      |      | 11PaE     | Corporación Multimodal, S.A de C.V.        |
|   |   | 612,000                          |                             |      |      |      |      |      | 3PuE      | Estación Marina Manzanillo, S.A de C.V.    |
|   |   | 2,565,000                        |                             |      |      |      |      |      | 12PuE     | Frigorífico de Manzanillo, S.A de C.V.     |







Programa Maestro de Desarrollo Portuario  
de los puertos de Manzanillo y Laguna de Cuyutlán

|  |  |               |  |  |  |  |      |                                |       |   |
|--|--|---------------|--|--|--|--|------|--------------------------------|-------|---|
| Continúa...<br><br>Incrementar la eficiencia y eficacias portuarias, para consolidar a Manzanillo como puerto <i>hub</i> de clase mundial. | Continúa...<br><br>Construcción de infraestructura y equipamiento. | 0             |  |  |  |  |      |                                | 8PuE  | Granelera Manzanillo S.A de C.V.                  |
|  |  | 850,357,000   |  |  |  |  |      |                                | 2PaE  | Logística de Fluidos y Graneles, S.A de C.V.      |
|  |  | 0             |  |  |  |  |      |                                | 4PaE  | Marfrigo, S.A de C.V.                             |
|  |  | 318,561,000   |  |  |  |  |      |                                | 10PuE | Terminal Internacional de Manzanillo, S.A de C.V. |
|  |  | 8,225,860     |  |  |  |  |      |                                | 1PaE  | Terminal KMS de GNL, S. de R.L de C.V.            |
|  |  | 378,596,618   |  |  |  |  |      |                                | 2PuE  | Terminal Marítima Hazesa, S.A de C.V.             |
|  |  | 506,615,000   |  |  |  |  |      |                                | 14PuE | Operadora de la Cuenca del Pacífico, S.A de C.V.  |
|  |  | 1,749,104,000 |  |  |  |  |      |                                | 6PuE  | SSA México, S.A de C.V.                           |
|  |  | 55,979,040    |  |  |  |  |      |                                | 16PaE | PEMEX Logística                                   |
| 648,316,415  |  |               |  |  |  |  | 9PaE | PORTER FG México, S.A. de C.V. |       |   |

Metas de desarrollo de la operación portuaria y logística

| Objetivo Estratégico 1   | Meta  | Unidad de medida  | Año de ejecución de la meta |      |      |      |      |      | Ubicación | Responsable                   |  |
|--|---|---|-----------------------------|------|------|------|------|------|-----------|-------------------------------|--|
|  |   |   | 2021                        | 2022 | 2023 | 2024 | 2025 | 2026 |           |                               |  |
| Incrementar la eficiencia y eficacia portuarias, para consolidar a Manzanillo como puerto <i>hub</i> de clase mundial. | Coadyuvar para la generación de un plan parcial de desarrollo urbano de las áreas a gestionarse como zona de desarrollo portuario, FONDEPORT, Tapeixtles Oriente, Tapeixtles Poniente, Jalipa, San Pedrito, El Colomo y Campos. | Generación de plan  |                             |      |      |      |      |      |           | Puerto y región contigua      | Autoridades, cesionarios y prestadores de servicios involucrados.                              |
|  | Mejorar la movilidad del transporte de carga dentro y fuera del recinto portuario.  | Proyecto vial y carretero   |                             |      |      |      |      |      |           | Puerto y región contigua      | Administración del Sistema Portuario Nacional Manzanillo S.A de C.V.                           |
|  | Coadyuvar con el incremento de las capacidades operativas de las autoridades que laboran en el recinto portuario.   | Solicitud atendida  |                             |      |      |      |      |      |           | Puerto y región contigua      | Administración del Sistema Portuario Nacional Manzanillo S.A de C.V.                           |
|  | Mejorar el aprovechamiento de la explotación y operación de la infraestructura portuaria.   | Plan para incrementar la operación simultánea de buques en las terminales |                             |      |      |      |      |      |           | Puerto y región contigua      | Administración del Sistema Portuario Nacional Manzanillo S.A de C.V.                           |
|  | Gestionar la ampliación del título de concesión de ASIPONA Manzanillo.  | Adendum al Título de Concesión  |                             |      |      |      |      |      |           | Contiguo al Recinto Portuario | Administración del Sistema Portuario Nacional Manzanillo S.A de C.V. y cesionario involucrado. |
| Continúa...  |   |   |                             |      |      |      |      |      |           |                               |  |





Programa Maestro de Desarrollo Portuario  
de los puertos de Manzanillo y Laguna de Cuyutlán

|   |  |  |  |  |  |  |  |  |                               |  |
|---|--|--|--|--|--|--|--|--|-------------------------------|--|
| <p>Continúa...</p> <p>Incrementar la eficiencia y eficacia portuarias, para consolidar a Manzanillo como puerto hub de clase mundial.</p> | Instrumentación de proceso de modificación al contrato de la Terminal Especializada de Contenedores II (CONTECON), para ampliación de 150 m de frente de agua adicional y áreas operacionales. | Contrato registrado                          |  |  |  |  |  |  | 1PuE                          | Administración del Sistema Portuario Nacional Manzanillo S.A de C.V. |
|   | Gestionar la delimitación conforme a la Ley de Puertos de las zonas de desarrollo portuario FONDEPORT, Tapeixtles Oriente, Tapeixtles Poniente, Jalipa, San Pedrito, El Colomo y Campos.       | Solicitud                                    |  |  |  |  |  |  | Contiguo al recinto portuario | Administración del Sistema Portuario Nacional Manzanillo S.A de C.V. |
|   | Construcción de vialidad (norte) para un segundo ingreso al recinto portuario".  | Supervisión de construcción de Vialidad (KM) |  |  |  |  |  |  | Puerto y región contigua      | Administración del Sistema Portuario Nacional Manzanillo S.A de C.V. |
|   | "Ampliación de carriles, construcción de banquetas y canales en la carretera a Minatitlán, tramo libramiento Naranjo-Jalipa".  | Supervisión de construcción de Vialidad (KM) |  |  |  |  |  |  | Puerto y región contigua      | Administración del Sistema Portuario Nacional Manzanillo S.A de C.V. |
|   | Programa de Adquisiciones y Remodelación de la Aduana del Puerto de Manzanillo.  | Equipo Rayos X                               |  |  |  |  |  |  | 17 PuE Zona Norte             | Administración del Sistema Portuario Nacional Manzanillo S.A de C.V. |



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

| Objetivo Estratégico 2   | Meta   | Unidad de medida   | Año de ejecución de la meta |      |      |      |      |      | Ubicación                | Responsable   |
|--|--|--|-----------------------------|------|------|------|------|------|--------------------------|---|
|  |  |  | 2021                        | 2022 | 2023 | 2024 | 2025 | 2026 |                          |   |
| Fomentar el crecimiento sostenible y el desarrollo sustentable del Puerto de Manzanillo. | Instrumentar acciones para homologar las condiciones de competencia en la operación portuaria.   | Reordenamiento para la homologación de las contraprestaciones                        |                             |      |      |      |      |      | Puerto y región contigua | Administración del Sistema Portuario Nacional Manzanillo S.A de C.V.                        |
|  | Mejorar la relación Puerto - Ciudad con acciones coordinadas con los diferentes niveles de gobierno y la comunidad portuaria.  | Proyecto vial y Proyecto para la atención de inundaciones                            |                             |      |      |      |      |      | Puerto y región contigua | Administración del Sistema Portuario Nacional Manzanillo S.A de C.V.                        |
|  | Impulsar acciones para generar condiciones en favor de los sectores de la población de Manzanillo que realizan actividades económicas vinculadas al sector marítimo portuario. | Plan para la búsqueda de alternativas de producción para el sector pesquero ribereño |                             |      |      |      |      |      | Puerto y región contigua | Administración del Sistema Portuario Nacional Manzanillo S.A de C.V.                        |
|  | Ingreso de la manifestación de impacto ambiental de la ampliación del Puerto de Manzanillo en Cuyutlán.  | Ingreso del documento a la SERMANAT  |                             |      |      |      |      |      | Laguna de Cuyutlán       | Administración del Sistema Portuario Nacional Manzanillo S.A de C.V. y Comunidad portuaria. |
|  | Gestionar ante la Unidad de Inversiones, recursos en cartera para el proyecto de Ampliación del Puerto de Manzanillo en la Laguna de Cuyutlán.                                 | Autorización de recursos por parte de la Unidad de inversiones                       |                             |      |      |      |      |      | Laguna de Cuyutlán       |   |





Programa Maestro de Desarrollo Portuario  
de los puertos de Manzanillo y Laguna de Cuyutlán

|   |   |  |  |  |  |  |  |  |                          |  |
|---|---|--|--|--|--|--|--|--|--------------------------|--|
| Continúa...<br><br>Fomentar el crecimiento sostenible y el desarrollo sustentable del Puerto de Manzanillo. | Estudio de factibilidad financiera y legal de desarrollar procesos de participación privada a través de asociación público- privada.  | Estudio  |  |  |  |  |  |  | Laguna de Cuyutlán       | Administración Portuaria Integral de Manzanillo, S.A de C.V y Comunidad portuaria. |
|   | Identificación de nicho de mercado que detonen o coadyuben con el cabotaje de mercancías para el consumo en el mercado interno y su transportación a través de los puertos en el litoral del Pacífico mexicano. | Establecer en el PMDP una nueva posición de cabotaje para granel mineral |  |  |  |  |  |  | Puerto y región contigua | Administración del Sistema Portuario Nacional Manzanillo, S.A de C.V.              |
|   | Estudio de fuentes de repago para los proyectos de asociación público-privada.  | Estudio  |  |  |  |  |  |  | Laguna de Cuyutlán       |  |
|   | Proyecto ejecutivo de la ampliación del Puerto de Manzanillo y Puerto Laguna de Cuyutlán.   | Proyecto ejecutivo   |  |  |  |  |  |  | Laguna de Cuyutlán       |  |
|   | Procedimiento de delimitación del Recinto Portuario Laguna de Cuyutlán.   | Adendum al Título de Concesión   |  |  |  |  |  |  | Laguna Cuyutlán          |  |
|   | Adopción de proceso de certificación como puerto sustentable.   | Proceso de certificación operando  |  |  |  |  |  |  | Recinto portuario        |  |



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

Metas de fortalecimiento de la seguridad portuaria

| Objetivo Estratégico 3  | Meta   | Unidad de medida  | Año de ejecución de la meta |      |      |      |      |                          | Ubicación         | Responsable   |
|---|--|---|-----------------------------|------|------|------|------|--------------------------|-------------------|---|
|   |  |   | 2021                        | 2022 | 2023 | 2024 | 2025 | 2026                     |                   |   |
| Preservar la seguridad de los Puertos de Manzanillo y Laguna de Cuyutlán, para fortalecer la autoridad marítima portuaria | Desarrollar tecnologías de información que permitan incrementar las capacidades de respuesta operativas.   | Proyecto de identificación facial en los ingresos al recinto portuario. |                             |      |      |      |      |                          | Recinto Portuario | Administración del Sistema Portuario Nacional Manzanillo, S.A de C.V. |
|   | Desarrollar tecnologías de información que permitan incrementar las capacidades de respuesta operativas.   | Desarrollo de aplicaciones para dispositivos móviles                    |                             |      |      |      |      | Puerto                   |                   |   |
|   | Diseñar e instrumentar acciones coordinadas con autoridades federales para atender riesgos y amenazas a la seguridad nacional en el recinto portuario. | Reunión con autoridades   |                             |      |      |      |      | Puerto y Región Contigua |                   |   |
|   | Coadyuvar para la generación de intercambio de información y servicios, con dependencias marítimas portuarias.   | Acuerdos de colaboración para el intercambio de datos                   |                             |      |      |      |      | Puerto y Región Contigua |                   |   |

Los cuatro indicadores del desarrollo portuario que se presentan a continuación en fichas técnicas tienen el propósito de establecer variables para medir el logro de los objetivos estratégicos de este PMDP, a fin de conocer en su oportunidad si





Programa Maestro de Desarrollo Portuario  
de los puertos de Manzanillo y Laguna de Cuyutlán

se está produciendo un avance y en qué medida, además de estar en posibilidad de comparar los resultados reales con los previstos y obtener información para la toma de decisiones.

Indicador del desarrollo portuario 1/4

|                           |   |           |
|---------------------------|---|-----------|
| Objetivo estratégico      | Incrementar la eficiencia y eficacia portuarias, para consolidar a Manzanillo como puerto <i>hub</i> de clase mundial.                                      |           |
| Indicador                 | Modernización de la infraestructura portuaria para contenedores.  |           |
| Descripción del indicador | Determina el porcentaje de las posiciones de atraque con de 15 m de calado y operación especializada.   |           |
| Método de cálculo         | (Cantidad de posiciones de atraque para contenedores con 15 m de calado y operación especializada / Total de posiciones de atraque para contenedores) * 100 |           |
| Unidad de medida          | Porcentaje  |           |
| Frecuencia de medición    | Anual   |           |
| Sentido del indicador     | Ascendente  |           |
|                           | Línea base 2021   | Meta 2026 |
|                           | 100%  | 100%      |



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

Indicador del desarrollo portuario 2/4

|                           |   |   |
|---------------------------|---|---|
| Objetivo estratégico      | Incrementar la eficiencia y eficacia portuarias, para consolidar a Manzanillo como puerto <i>hub</i> de clase mundial.  |   |
| Indicador                 | Productividad de maniobras portuarias.  |   |
| Descripción del indicador | Mide las toneladas, unidades o contenedores cargados o descargados de buque a muelle, o viceversa, en el tiempo expresado en horas de operación del buque.  |   |
| Método de cálculo         | Toneladas, Contenedores o Unidades Hora Buque en Operación = toneladas o contenedores o unidades operadas / [Fin de operaciones buque] - Inicio de operaciones buque]   |   |
| Unidad de medida          | THBO: Toneladas Hora Buque en Operación<br>CHBO: Contenedores Hora Buque en Operación<br>UHBO: Unidades (automóviles) Hora Buque en Operación   |   |
| Frecuencia de medición    | Anual   |   |
| Sentido del indicador     | Ascendente  |   |
|                           | Línea base 2021   | Meta 2026   |
|                           | Carga general fraccionada: 147 THBO<br>Carga general unitizada: 450 THBO<br>Granel agrícola mecanizada: 557 THBO<br>Granel agrícola semimecanizada: 450 THBO<br>Granel mineral mecanizado: 850 THBO<br>Granel mineral (ligero) semimecanizado: 300 THBO<br>Granel mineral (pesado) semimecanizado: 400 THBO<br>Contenedores especializados: 75 CHBO<br>Contenedores semiespecializado: 35 CHBO<br>Fluidos petroleros: 1300 THBO | Carga general fraccionada: 147 THBO<br>Carga general unitizada: 450 THBO<br>Granel agrícola mecanizada: 557 THBO<br>Granel agrícola semimecanizada: 450 THBO<br>Granel mineral mecanizado: 850 THBO<br>Granel mineral (ligero) semimecanizado: 300 THBO<br>Granel mineral (pesado) semimecanizado: 400 THBO<br>Contenedores especializados: 75 CHBO<br>Contenedores semiespecializado: 35 CHBO<br>Fluidos petroleros: 1300 THBO |



**MARINA**  
SECRETARÍA DE MARINA



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

**DIRECCIÓN  
GENERAL**



Programa Maestro de Desarrollo Portuario  
de los puertos de Manzanillo y Laguna de Cuyutlán

Indicador del desarrollo portuario 3/4

|                           |  |           |
|---------------------------|--|-----------|
| Objetivo estratégico      | Fomentar el crecimiento sostenible y el desarrollo sustentable del Puerto de Manzanillo.   |           |
| Indicador                 | Incremento de reserva portuaria.   |           |
| Descripción del indicador | Cuantifica las hectáreas de superficie con que cuenta el Puerto de Manzanillo como reserva portuaria, para el desarrollo futuro y el establecimiento de nueva infraestructura, instalaciones y terminales. |           |
| Método de cálculo         | Suma de la superficie de reserva portuaria incorporada al recinto portuario.   |           |
| Unidad de medida          | Hectárea   |           |
| Frecuencia de medición    | Anual  |           |
| Sentido del indicador     | Ascendente   |           |
|                           | Línea base 2021  | Meta 2026 |
|                           | 1,462 ha   | 1,800 ha  |



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

Indicador del desarrollo portuario 4/4

|                           |   |              |
|---------------------------|---|--------------|
| Objetivo estratégico      | Fomentar el crecimiento sostenible y el desarrollo sustentable del Puerto de Manzanillo.  |              |
| Indicador                 | Recursos humanos para la sustentabilidad ambiental.   |              |
| Descripción del indicador | Cuantifica el número de empleados de autoridades, de cesionarios y/o de prestadores de servicios, que integran la comunidad portuaria, que formalmente dentro de sus funciones laborales cumplen acciones específicas para: aprovechar sustentablemente los recursos naturales en los procesos productivos o de trabajo; preservar la calidad del aire, agua y suelo; remediación a zonas naturales dañadas; y/o proporcionar servicios profesionales de educación ambiental. |              |
| Método de cálculo         | Suma del número de empleados de la comunidad portuaria que realizan formalmente acciones de sustentabilidad ambiental.  |              |
| Unidad de medida          | Empleado  |              |
| Frecuencia de medición    | Anual   |              |
| Sentido del indicador     | Ascendente  |              |
|                           | Línea base 2021   | Meta 2026    |
|                           | 31 empleados  | 40 empleados |

### 3.4 Zonificación maestra para el desarrollo portuario

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

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





Programa Maestro de Desarrollo Portuario  
de los puertos de Manzanillo y Laguna de Cuyutlán

Zonas portuarias asignadas

| Clave de zonificación |     |                   | Destino  | Superficie asignada (m2) |              | Titular de la asignación                                   |
|-----------------------|-----|-------------------|--|--------------------------|--------------|--|
| Número consecutivo    | Uso | Modo de operación |  | Agua                     | Tierra       |  |
| 1                     | Pu  | E                 | Terminal para carga contenerizada.   | 63,872.77                | 806,619.90   | Contecon Manzanillo, S.A de C.V.                           |
| 2                     | Pu  | E                 | Terminal de usos múltiples, incluyendo contenedores en transferencia con carga seca (para consolidar y desconsolidar), exceptuándose contenerizada en carga y descarga de buques, graneles agrícolas, perecederos y automóviles. | 53,489.3100              | 119,936.9573 | Terminal Marítima Hazesa, S.A de C.V. / ASIPONA Manzanillo |
| 3                     | Pu  | E                 | Instalación para suministro de combustible y lubricantes a embarcaciones menores.  | -                        | 11.25        | Estación Marina Manzanillo, S.A de C.V.                    |
| 4                     | Pa  | E                 | Instalación para productos pesqueros.  | -                        | 2,200.00     | Marfrigo, S.A de C.V.                                      |
| 6                     | Pu  | E                 | Terminal para carga contenerizada.   | 38,770.17                | 320,471.87   | SSA México, S.A de C.V.                                    |
| 7                     | Pu  | E                 | Instalación para Servicio de Pesaje  | -                        | 792.74       | Asignada a la ASIPONA MAN, S.A. de C.V.                    |
| 8                     | Pu  | E                 | Instalación para granel agrícola.  | -                        | 14,959.29    | Granelera Manzanillo, S.A de C.V.                          |
| 9                     | Pu  | E                 | Terminal de granel agrícola.   | -                        | 35,090.88    | Comercializadora La Junta, S.A de C.V.                     |
| 10                    | Pu  | E                 | Instalación para carga general, granel agrícola y mineral, y contenedores.   | -                        | 90,690.33    | Terminal Internacional de Manzanillo, S.A de C.V.          |
| 11                    | Pa  | E                 | Instalación para carga general, graneles y carga refrigerada, en transferencia se incluyen contenedores con carga seca (para consolidar y desconsolidar).  | -                        | 9,156.16     | Corporación Multimodal, S.A de C.V.                        |
| 12                    | Pu  | E                 | Instalación para productos alimenticios refrigerados, carga general y contenedores.  | -                        | 16,426.00    | Frigorífico de Manzanillo, S.A de C.V.                     |
| 13                    | Pu  | E                 | Instalación para manejo de cemento y carga general.  | -                        | 15,237.35    | Cemex S.A.B de C.V.  |
| 14                    | Pu  | E                 | Instalación para carga general, granel agrícola y mineral y contenedores.  | -                        | 96,378.29    | Operadora de la Cuenca del Pacífico, S.A de C.V.           |
| 15                    | Pu  | E                 | Terminal de cruceros y marina.   | 142,690.86               | 24,528.77    | Asignada a la ASIPONA MAN, S.A. de C.V.                    |
| 16                    | Pu  | E                 | Terminal para petróleo y derivados.  | 27,933.29                | -            | Organismo Descentralizado Pemex Refinación.                |
| 17                    | Pu  | E                 | Aduana marítima.   | 63,961.17                | -            | Terminal Marítima de Manzanillo.                           |

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

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



Programa Maestro de Desarrollo Portuario  
de los puertos de Manzanillo y Laguna de Cuyutlán

Zonas portuarias asignadas (continúa)

| Clave de zonificación |     |                   | Destino  | Superficie asignada (m2) |             | Titular de la asignación   |
|-----------------------|-----|-------------------|--|--------------------------|-------------|--|
| Número consecutivo    | Uso | Modo de operación |  | Agua                     | Tierra      |  |
| 18                    | Pu  | E                 | Instalación CUMAR.   | -                        | 6,389.42    | Administración del Sistema Portuario Nacional Manzanillo, SA de C.V. |
| 19                    | Pu  | E                 | Patios de maniobra de uso común.   | -                        | 54,210.8503 | Administración del Sistema Portuario Nacional Manzanillo, SA de C.V. |
| 20                    | Pu  | E                 | Autoridad de sanidad.  | -                        | 390.83      | SENASICA.  |
| 21                    | Pa  | N                 | Control de ingreso y salida de ferrocarril.  | -                        | 104.57      | Ferromex.  |
| 22                    | Pu  | E                 | Autoridad administrativa portuaria integral.   | -                        | 751.40      | Administración del Sistema Portuario Nacional Manzanillo, SA de C.V. |
| 23                    | Pa  | E                 | Almacén de insumos.  | -                        | 90.00       | Administración del Sistema Portuario Nacional Manzanillo, SA de C.V. |
| 24                    | Pa  | E                 | Instalación para residuos peligrosos.  | -                        | 90.00       | Administración del Sistema Portuario Nacional Manzanillo, SA de C.V. |
| 25                    | Pu  | E                 | Centro de protección portuaria.  | -                        | 1,364.90    | Administración del Sistema Portuario Nacional Manzanillo, SA de C.V. |
| 26                    | Pu  | E                 | Terminal para carga general y automóviles.   | 13,744.25                | 36,594.31   | Compañía Terminal de Manzanillo S.A de C.V.                          |
| 27                    | Pa  | E                 | Instalación para manejo y almacenamiento de cemento, yeso, puzolanas, clínker, escorias de alto horno, cenizas provenientes de carbón coque y otros minerales relacionados con la producción de cemento y carga general. | -                        | 17,440.30   | Servicios Marítimos PACNAV, S.A de C.V.                              |



SECRETARÍA DE MARINA  
COORDINACIÓN GENERAL DE PUERTOS Y ALBERGUES PORTUARIOS  
DIRECCIÓN GENERAL DE PUERTOS

Uso. - Pu: público; Pa: particular. Modo de operación. - E: especializado; N: no especializado  
Fuente: Elaboración por ASIPONA MAN con información propia.

Áreas de agua de uso común

| Clave de zonificación |     |                   | Destino                                      | Superficie destinada (m2) |
|-----------------------|-----|-------------------|--|---------------------------|
| Número consecutivo    | Uso | Modo de operación |  |                           |
| 28                    | Pu  | E                 | Dársena de ciaboga sur                       | 166,389.65                |
| 29                    | Pu  | E                 | Dársena de ciaboga norte                     | 217,334.30                |
| 30                    | Pu  | E                 | Dársena operativa de uso común de pescadores | 15,502.4022               |
| 31                    | Pu  | E                 | Canal de navegación                          | 419,473.87                |
| 32                    | Pu  | E                 | Área de navegación de uso común a la -13     | 70,520.9504               |
| 33                    | Pu  | E                 | Dársenas operativas                          | 246,307.09                |
| 34                    | Pu  | E                 | Área de navegación                           | 418,246.6000              |
| 35                    | Pu  | E                 | Zona de fondeo                               | 11,465,638.95             |

Uso. - Pu: público; Pa: particular. Modo de operación. - E: especializado; N: no especializado  
Fuente: Elaboración por ASIPONA MAN con información propia.





Programa Maestro de Desarrollo Portuario  
de los puertos de Manzanillo y Laguna de Cuyutlán

Vialidades y muelles de uso común

| Clave de zonificación |     |                   | Destino                           | Superficies asignadas (m2) |            |
|-----------------------|-----|-------------------|-----------------------------------|----------------------------|------------|
| Número consecutivo    | Uso | Modo de operación |                                   | Agua                       | Tierra     |
| 36                    | Pu  | E                 | Muelles de uso común              | -                          | 58,333.77  |
| 37                    | Pu  | S                 | Vialidades de uso común           | -                          | 366,022.42 |
| 39                    | Pu  | N                 | Muelle de autoridades y flotantes | -                          | 173.19     |
| 40                    | Pa  | N                 | Muelle flotante CUMAR             | -                          | 29.98      |
| 43                    | Pu  | N                 | Baños públicos                    | -                          | 78.31      |
| 44                    | Pu  | N                 | Turístico Comercial               | -                          | 4,973      |



Uso. - Pu: público; Pa: particular. Modo de operación. - E: especializado; N: no especializado  
Fuente: Elaboración por ASIPONA MAN con información propia.

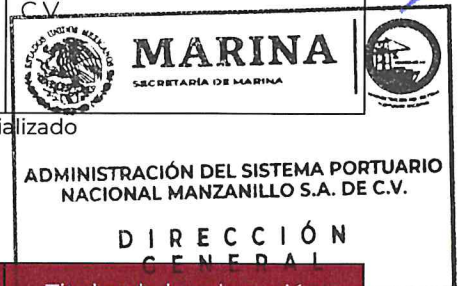
Vías férreas

| Clave de zonificación |     |                   | Destino      | Superficies asignadas (km) |
|-----------------------|-----|-------------------|--------------|----------------------------|
| Número consecutivo    | Uso | Modo de operación |              |                            |
| 41                    | Pu  | E                 | Vías férreas | 28.68                      |

Uso. - Pu: público; Pa: particular. Modo de operación. - E: especializado; N: no especializado  
Fuente: Elaboración por ASIPONA MAN con información propia.

Zonas portuarias asignadas en el puerto Laguna de Cuyutlán

| Clave de zonificación |     |                   | Destino   | Superficie asignada (m2) |            | Titular de la asignación                      |
|-----------------------|-----|-------------------|---|--------------------------|------------|---|
| Número consecutivo    | Uso | Modo de operación |   | Agua                     | Tierra     |   |
| 1                     | Pa  | E                 | Terminal de Gas Natural Licuado.  | 6,244.7625               | 2,066.7386 | KMS de GNL S de RL de CV / ASIPONA Manzanillo |
| 2                     | Pa  | E                 | Terminal para el movimiento de Fluidos Energéticos.   | 90,000.00                | -          | Logística de Fluidos y Graneles SA de CV      |
| 9                     | Pa  | E                 | Terminal de Manejo de Fluidos Petrolíferos y Aceites Minerales y Vegetales para uso Industrial. | 52,011.27                | -          | PORTER FG México, S.A. de CV                  |



Uso. - Pu: público; Pa: particular. Modo de operación. - E: especializado; N: no especializado  
Fuente: Elaboración por ASIPONA MAN con información propia.

Zonas de Desarrollo Portuario

| Clave de zonificación |     |                   | Destino   | Superficie asignada (m2) | Titular de la asignación |
|-----------------------|-----|-------------------|---|--------------------------|--------------------------|
| Número consecutivo    | Uso | Modo de operación |   |                          |                          |
| 11                    | Pu  | N                 | Áreas para desarrollo portuario de terminales e instalaciones para carga comercial. | 15,576,145.4433          | ASIPONA Manzanillo       |

Uso. - Pu: público; Pa: particular. Modo de operación. - E: especializado; N: no especializado  
Fuente: Elaboración por ASIPONA MAN con información propia.





Programa Maestro de Desarrollo Portuario  
de los puertos de Manzanillo y Laguna de Cuyutlán

Justificación técnica

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

En este sentido, y tomando en cuenta dichas consideraciones en el puerto, se prevé que los servicios se provean en las instalaciones, sean de uso particular, garantizando con ello la provisión de un servicio eficiente, a todos los exportadores, importadores y demás operadores de dicha carga que lo soliciten, haciendo accesible a los usuarios los beneficios de que el puerto cuente con una eficiente conectividad. Asimismo, el desarrollo de instalaciones será para que operen de forma especializada, ya que los requerimientos para este tipo de cargas son muy específicos, con lo anterior los interesados deberán realizar las inversiones necesarias para garantizar rendimientos necesarios para la atención de las cargas, lo que permitiría incrementar la ocupación y competitividad del puerto, así como reducir los costos logísticos para los usuarios.



Fuente: Elaboración por ASIPONA MAN con información propia.

Áreas de agua del puerto Laguna de Cuyutlán

| Clave de zonificación |     |                   | Destino  | Superficie     |
|-----------------------|-----|-------------------|--|----------------|
| Número consecutivo    | Uso | Modo de operación |  | destinada (m2) |
| 3                     | Pu  | E                 | Canal de Acceso de uso común                             | 516,546.5070   |
| 4                     | Pu  | E                 | Canal Secundario de uso común                            | 171,505.5093   |
| 5                     | Pu  | E                 | Canal de Aproximación de uso común                       | 85,337.3007    |
| 6                     | Pu  | E                 | Dársena de Ciaboga de uso común                          | 282,743.34     |
| 7                     | Pu  | E                 | Dársena Operativa del muelle para Gas Natural Licuado    | 18,000.00      |
| 8                     | Pu  | N                 | Áreas de navegación de uso común de muy baja profundidad | 367,296.4314   |
| 10                    | Pu  | N                 | Área de navegación de uso común                          | 472,257.1548   |

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

Fuente: Elaboración por ASIPONA MAN con información propia.

Zona Federal Marítimo Terrestre y Obras de Protección

| Clave de zonificación |     |                   | Destino                         | Superficie     |
|-----------------------|-----|-------------------|---------------------------------|----------------|
| Número consecutivo    | Uso | Modo de operación |                                 | destinada (m2) |
| 12                    |     |                   | Zona Federal Marítimo Terrestre | 401,200.8398   |
| 13                    |     |                   | Obras de Protección             | 141,842.8137   |





Programa Maestro de Desarrollo Portuario  
de los puertos de Manzanillo y Laguna de Cuyutlán

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



Servicios portuarios y áreas para la prestación de servicios

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

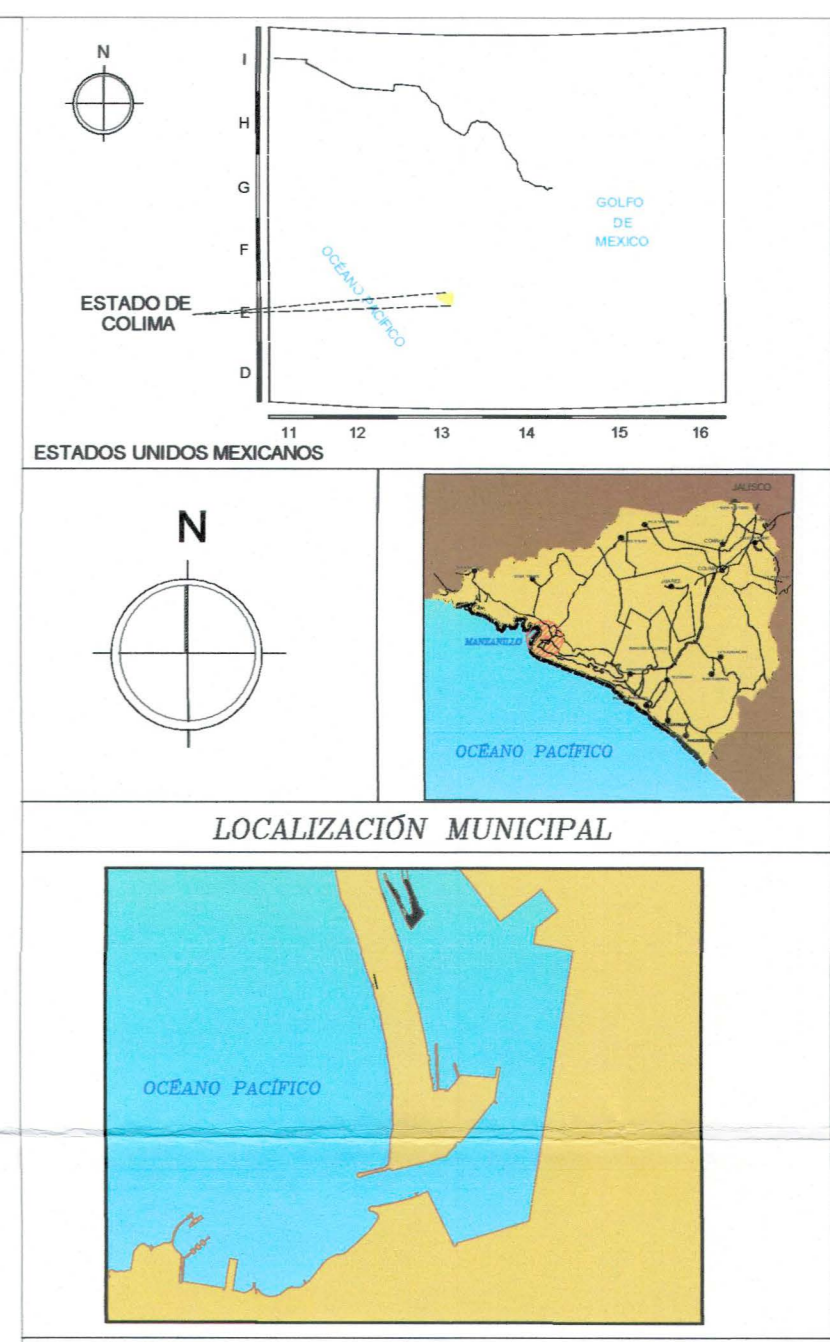
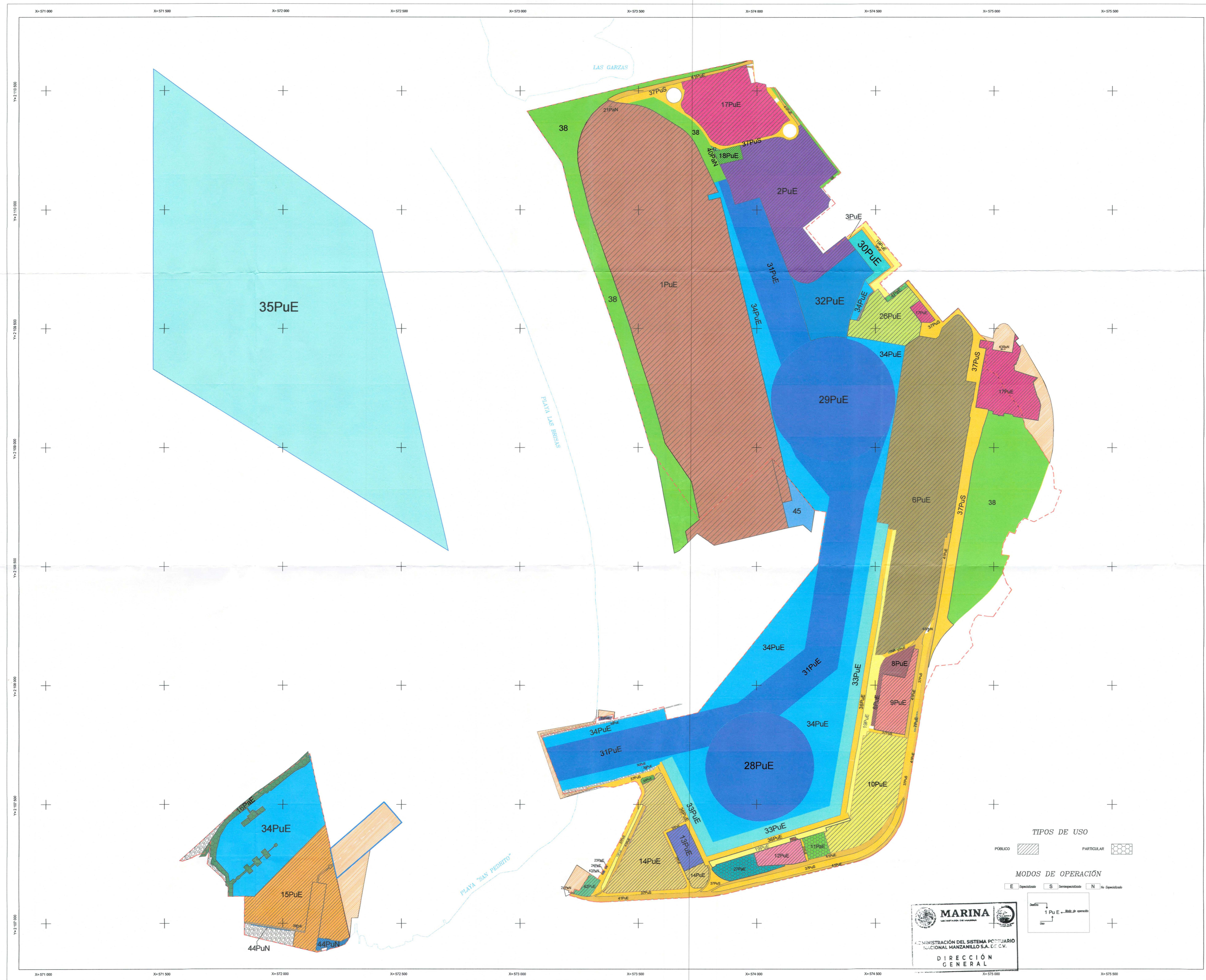
MARINA  
NACIONAL DE PUERTOS  
SECRETARÍA DE PUERTOS



Fuente: Elaboración por ASIPONA MAN con información propia.

En los siguientes Planos maestros de destinos, usos y modos de operación se identifican cada una de las distintas zonas portuarias determinadas por el resultado de la planeación y operación portuarias, definiendo y diferenciando gráficamente cada una de las zonas asignadas y las proyectadas para desarrollo, así como su destino, uso y modo de operación establecidos en este PMDP.





**SIMBOLOGÍA**

POLÍGONO ENVOLVENTE: 22 MAR, 23 MAR

ÁREA DE AGUA OPERATIVA  
MUELLE DE CRUCEROS  
ÁREAS POR INCORPORAR

**DESTINOS ZONAS PORTUARIAS ASIGNADAS**

- 1PuE TERMINAL PARA CARGA CONTENEDORIZADA
- 2PuE TERMINAL DE USOS MÚLTIPLES, INCLUIDO CONTENEDORES EN TRANSFERENCIA CON CARGA SECA (PARA CONSOLIDAR Y DESCONSOLIDAR), EXCEPTUANDO CONTENEDORES EN CARGA Y DESCARGA DE BARRILES, BARRILES AGRÍCOLAS, PESCADEROS Y AUTOMÓVILES
- 3PuE INSTALACIÓN PARA SUMINISTRO DE COMBUSTIBLE Y LUBRICANTES A EMBAECACIONES MENORES
- 4PuE INSTALACIÓN PARA PRODUCTOS PESCADEROS
- 6PuE TERMINAL PARA CARGA CONTENEDORIZADA
- 7PuE INSTALACIÓN PARA SERVICIO DE PESAJE
- 8PuE INSTALACIÓN PARA GRANUL AGRÍCOLA
- 9PuE TERMINAL DE GRANUL AGRÍCOLA
- 10PuE INSTALACIÓN PARA CARGA GENERAL, GRANUL AGRÍCOLA Y MINERAL, Y CONTENEDORES
- 11PuE INSTALACIÓN PARA CARGA GENERAL, GRANULOS Y CARGA REFRIGERADA, EN TRANSFERENCIA (SE INCLUIDEN CONTENEDORES CON CARGA SECA (PARA CONSOLIDAR Y DESCONSOLIDAR))
- 12PuE INSTALACIÓN PARA PRODUCTOS ALIMENTICIOS REFRIGERADOS, CARGA GENERAL Y CONTENEDORES
- 13PuE INSTALACIÓN PARA MANGLO DE CEMENTO Y CARGA GENERAL
- 14PuE INSTALACIÓN PARA CARGA GENERAL, GRANUL AGRÍCOLA Y MINERAL, Y CONTENEDORES
- 15PuE TERMINAL DE CRUCEROS Y NAVINA
- 16PuE TERMINAL PARA PETRÓLEO Y DERIVADOS
- 17PuE ACUARIA MARITIMA
- 18PuE INSTALACIÓN CIAMAR
- 19PuE PAREDES DE MANOBRAS DE USO COMÚN
- 20PuE AUTORIDAD DE SANIDAD
- 21PuE CONTROL DE INGRESO Y SALIDA DE FERROCARRIL
- 22PuE AUTORIDAD ADMINISTRATIVA PORTUARIA INTEGRAL
- 23PuE RAMBLÓN DE BOMBAS
- 24PuE INSTALACIÓN PARA RECURSOS PELIGROSOS
- 25PuE CENTRO DE PROTECCIÓN PORTUARIA
- 26PuE TERMINAL PARA CARGA GENERAL Y AUTOMÓVILES
- 27PuE INSTALACIÓN PARA MANGLO DE CEMENTO Y CARGA GENERAL
- 40PuE INSTALACIÓN PARA CARGA GENERAL, CONTENEDORES Y VEHÍCULOS

**ÁREAS DE AGUA**

- 30PuE BARRERA DE CARGA SIN
- 31PuE BARRERA DE CARGA MORTE
- 32PuE BARRERA OPERATIVA DE USO COMÚN DE PESCADORES
- 33PuE CANAL DE NAVEGACIÓN DE USO COMÚN
- 34PuE ÁREA DE NAVEGACIÓN DE USO COMÚN A LA -13
- 35PuE BARRERAS OPERATIVAS DE USO COMÚN
- 36PuE ÁREAS DE NAVEGACIÓN DE USO COMÚN
- 37PuE ZONA DE FONDO
- 45 ÁREA NAVEGABLE EN PROYECTO

**VIALIDADES, MUELLES DE USO COMÚN VÍAS Y ÁREAS DE RESERVA PORTUARIA**

- 38PuE MUELLES USO COMÚN
- 37PuS MUELLES DE USO COMÚN
- 38 RESERVA ECOLÓGICA
- 39PuN MUELLE DE AUTORIDADES Y FLOTANTES
- 40PuN MUELLE FLUJANTE DE CIAMAR
- 41PuE VÍAS FERREAS
- 42PuN BARRIOS PÚBLICOS
- 43PuN TERRENO COMERCIAL

**TIPOS DE USO**

PÚBLICO PARTICULAR

**MODOS DE OPERACIÓN**

E Dependiente S Semipendiente N No Dependiente

1 PuE = 1000 m<sup>2</sup> de operación



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

MARINA

DIRECCIÓN GENERAL

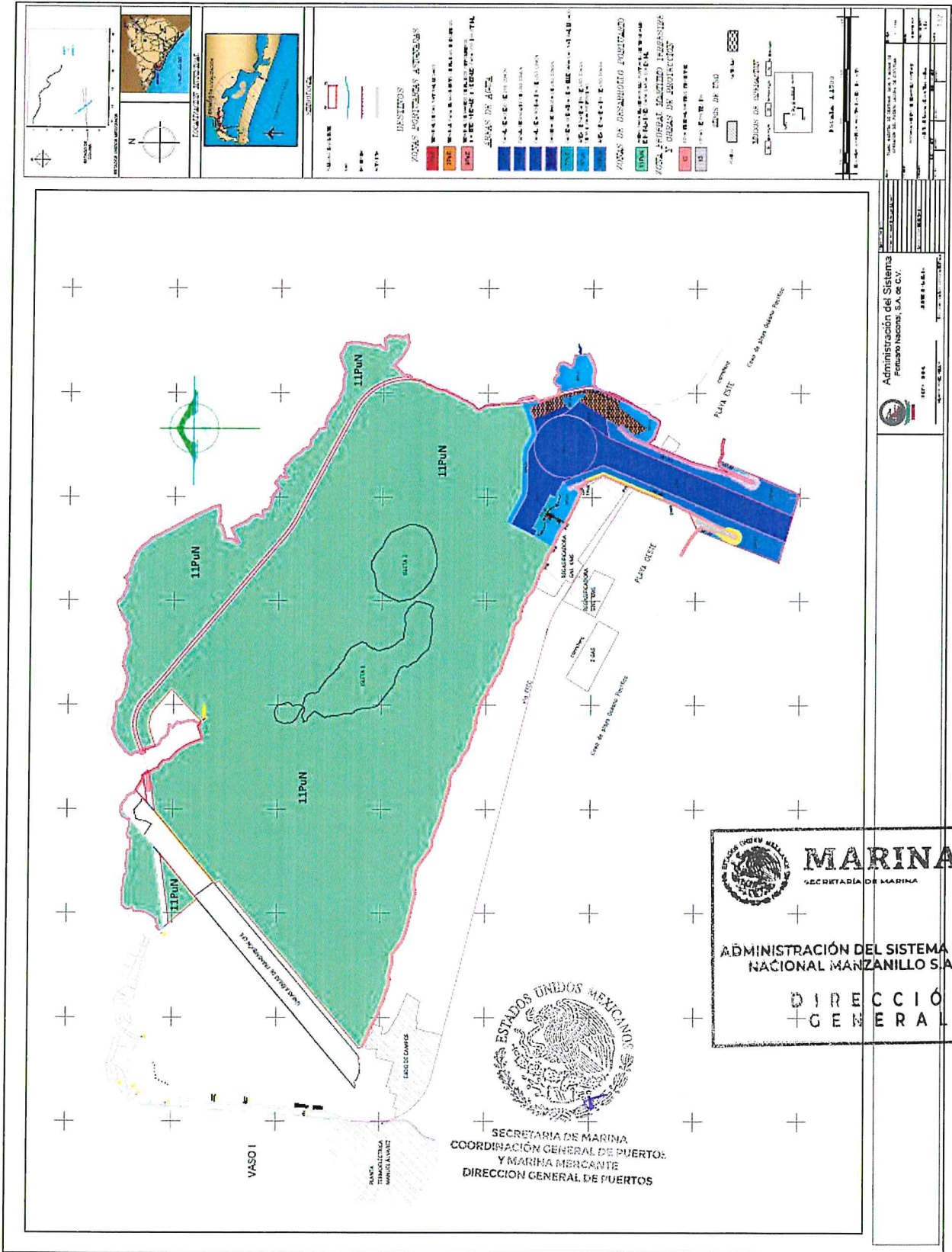
MARCO ALBERTO GASQUE PEÑA

LIC. CÉSAR OCTAVIO SANDOVAL VILA

|  |   |                 |              |
|--|---|-----------------|--------------|
| PLANO BÁSICO                             | PL-04-03-15   | ESCALA          | 1:5,000      |
| PROYECTO                                 | 3.4 PLANO MAESTRO DE DESTINOS, USOS Y MODOS DE OPERACIÓN DEL PUERTO DE MANZANILLO, COLIMA | FECHA           | FEBRERO 2024 |
| PROGRAMA MAESTRO DE DESARROLLO PORTUARIO |   | NÚMERO DE PLANO | 3.4.1        |
| PROYECTO                                 | PUERTO DE MANZANILLO, COLIMA  | PÁGINA          | 131          |



Programa Maestro de Desarrollo Portuario  
de los puertos de Manzanillo y Laguna de Cuyutlán



ESTADOS UNIDOS MEXICANOS

**MARINA**  
SECRETARÍA DE MARINA

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

DIRECCIÓN GENERAL

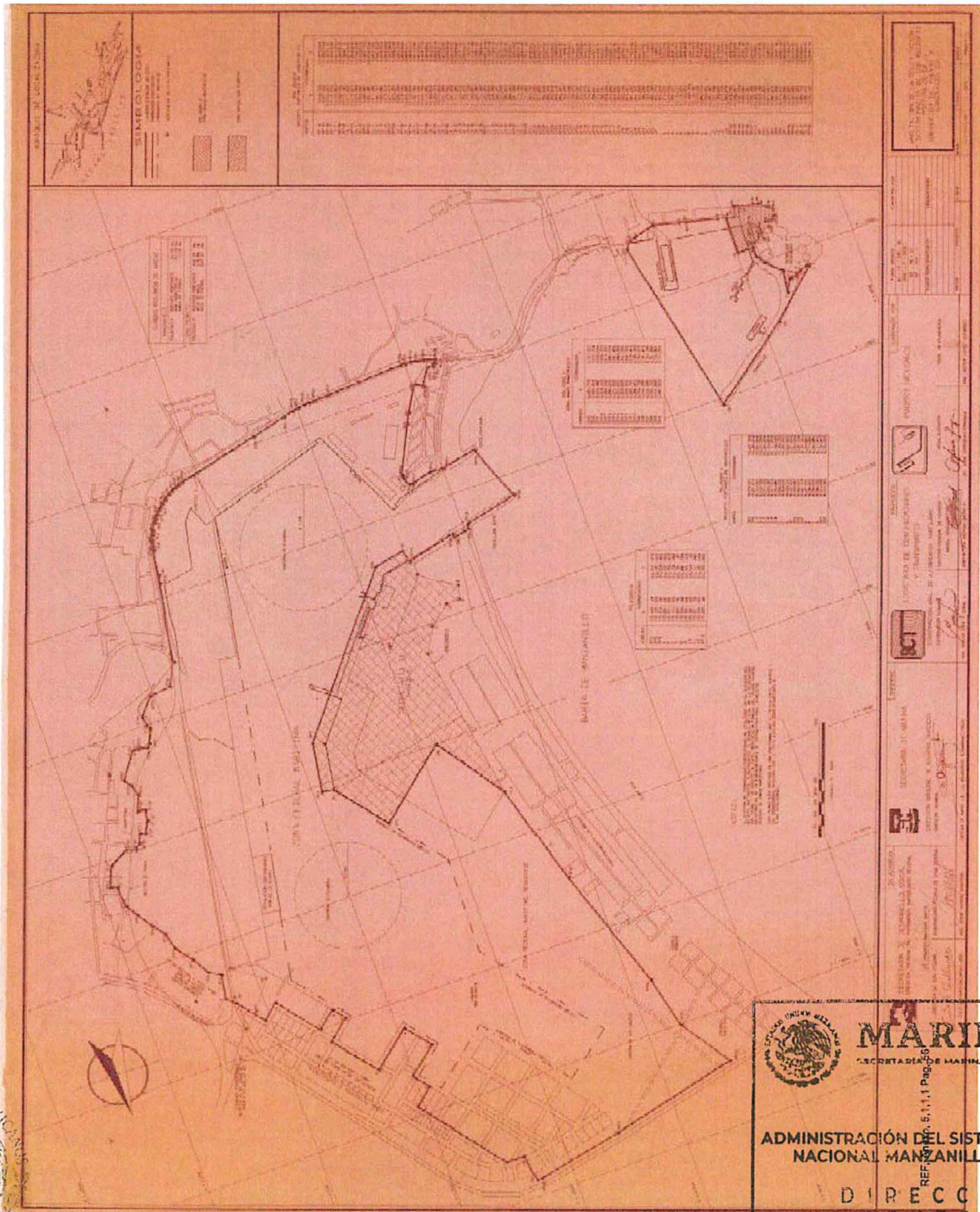
ESTADOS UNIDOS MEXICANOS

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



Programa Maestro de Desarrollo Portuario  
de los puertos de Manzanillo y Laguna de Cuyutlán

Plano de los recintos portuarios denominado "Ampliación de la delimitación y determinación de los recintos portuarios de la jurisdicción del Puerto de Manzanillo, Col."  
Con número RPMAN-93-01 de fecha 01-DIC-1993.



SECRETARÍA DE MARINA  
COORDINACIÓN GENERAL DE PUERTOS  
Y COMERCIO MARÍTIMO  
DIRECCIÓN GENERAL DE PUERTOS

 **MARINA**  
SECRETARÍA DE MARINA  
ADMINISTRACIÓN DEL SISTEMA PORTUARIO  
NACIONAL MANZANILLO S.A. DE C.V.  
DIRECCIÓN  
GENERAL





## Glosario de Definiciones

|                     |   |
|---------------------|---|
| <b>PMDP:</b>        | Programa Maestro de Desarrollo Portuario.                     |
| <b>SCT:</b>         | Secretaría de Comunicaciones y Transportes.                   |
| <b>ASIPONA MAN:</b> | Administración del Sistema Portuario Nacional Manzanillo.     |
| <b>OMI:</b>         | Organización Marítima Internacional.                          |
| <b>IALA:</b>        | International Association of Lighthouse Authorities.          |
| <b>CCTM:</b>        | Centro de Control de Tráfico Marítimo.                        |
| <b>Código PBIP:</b> | Código de Protección a Buques e Instalaciones Portuarias.     |
| <b>GNL:</b>         | Gas Natural Licuado.  |
| <b>TEC:</b>         | Terminal Especializada de Contenedores.                       |
| <b>TUM:</b>         | Terminal de Usos Múltiples.                                   |
| <b>PITA:</b>        | Proyecto Integral de Tecnología Aduanera.                     |
| <b>PIS:</b>         | Puerto Inteligente y Seguro.                                  |
| <b>CCTV:</b>        | Circuito Cerrado de Televisión.                               |
| <b>DGDFM:</b>       | Dirección General de Desarrollo Ferroviario y Multimodal.     |
| <b>CSCTC:</b>       | Centro SCT Colima.  |
| <b>TBR:</b>         | Toneladas Brutas de Registro.                                 |
| <b>PND:</b>         | Plan Nacional de Desarrollo 2019–2024.                        |
| <b>PSCT:</b>        | Programa Sectorial de Comunicaciones y Transportes 2020-2024. |
| <b>PSM:</b>         | Programa Sectorial de Marina 2020-2024.                       |
| <b>SEMAR:</b>       | Secretaría de Marina.   |

