



ADMINISTRACIÓN DEL SISTEMA
PORTUARIO NACIONAL
MARINA



PROGRAMA MAESTRO DE DESARROLLO PORTUARIO DE PROGRESO Y PUERTOS PESQUEROS Y TURÍSTICOS DE YUCATÁN

GOBIERNO DE MEXICO | **MARINA**
DIRECCIÓN GENERAL DE PUERTOS
Oficio Num 0333/2026
23 ENE. 2026



AUTORIZADO
DIRECCIÓN DE DESARROLLO PORTUARIO

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



ADMINISTRACIÓN DEL SISTEMA
PORTUARIO NACIONAL
MARINA
DIRECCIÓN GENERAL



R



CONTENIDO

Puerto Progreso

- 1. Recursos y competitividad del puerto de Progreso..... 1
 - 1.1 Alcance legal del PMDP 2
 - 1.2 Instalaciones portuarias 5
 - 1.3 Comunidad portuaria 13
 - 1.3.1 Cesionarios 13
 - 1.3.2 Autoridades 15
 - 1.3.3 Prestadores de servicio..... 16
 - 1.4 Vocación del puerto, área de influencia y conectividad 21
- 2. Diagnóstico y retos de desarrollo del puerto de Progreso 30
 - 2.1 Diagnóstico de la competitividad del puerto 31
 - 2.2 Retos para el desarrollo del puerto..... 53
- 3. Estrategia para el desarrollo portuario del puerto de Progreso 54
 - 3.1 Visión y misión del puerto de Progreso..... 54
 - 3.2 Objetivos estratégicos, estrategias y líneas de acción del puerto..... 54
 - 3.3 Metas e indicadores..... 56
 - 3.4 Zonificación maestra para el desarrollo portuario 62

ANEXO: Puertos pesqueros

- 4. Recursos y competitividad de los puertos pesqueros y turísticos de Yucatán..... 72
 - 4.1 Alcance legal del PMDP 72
 - 4.2 Instalaciones portuarias 87
 - 4.3 Comunidad portuaria 113
 - 4.3.1 Cesionarios 113
 - 4.3.2 Prestadores de servicio..... 135
 - 4.4 Vocación de puerto, área de influencia y conectividad 135
- 5. Diagnóstico y retos de desarrollo de los puertos pesqueros y turísticos de Yucatán..... 150
 - 5.1 Diagnóstico de la competitividad del puerto 150
 - 5.2 Retos para el desarrollo del puerto..... 167
- 6. Estrategia para el desarrollo portuario de los Puertos Pesqueros y Turísticos de Yucatán..... 158
 - 6.1 Visión y misión de los Puertos Pesqueros y Turísticos de Yucatán 158
 - 6.2 Objetivos estratégicos y metas 158
 - 6.3 Zonificación maestra para el desarrollo portuario 159





1. Recursos y competitividad del puerto de Progreso

Para la formulación del nuevo Programa Maestro de Desarrollo Portuario (PMDP) 2026–2031 para el Puerto de Progreso, se parte de un análisis integral de la infraestructura existente, los contratos de cesión parcial, los servicios portuarios vigentes y el comportamiento histórico del movimiento de pasajeros, carga y embarcaciones. Este análisis permite evaluar el grado de cumplimiento de las metas planteadas en el PMDP 2020–2025, e identificar oportunidades de mejora para la próxima etapa de desarrollo.

Este nuevo programa incorpora estrategias actualizadas orientadas a consolidar la visión de largo plazo del puerto, reforzar su misión institucional, y establecer objetivos y metas alineadas con las necesidades logísticas, económicas, ambientales y sociales actuales. La planeación estratégica del PMDP 2026–2031 se sustenta, entre otros elementos, en los lineamientos del Sistema Portuario Nacional, así como en proyecciones estimadas a partir de modelos ARIMA (Autoregressive Integrated Moving Average), los cuales son herramientas estadísticas ampliamente utilizadas en el análisis de series temporales, permitiendo modelar y predecir variables basadas en patrones históricos.

Así, el documento no solo da cumplimiento a la Ley General de Puertos y su Reglamento, sino que también contempla las condiciones operativas generales del puerto, su relación con las autoridades competentes, los cesionarios, prestadores de servicios, maniobristas y, en general, la comunidad portuaria.



1.1 Alcance legal del PMDP

La Administración del Sistema Portuario Nacional Progreso, S.A. de C.V. (ASIPONA Progreso), anteriormente API Progreso, mantiene la titularidad de la concesión para la administración del puerto, otorgada el 6 de mayo de 1994 y publicada en el Diario Oficial de la Federación el 28 de noviembre del mismo año. Asimismo, el 15 de febrero de 2006 se publicó la delimitación oficial del recinto portuario, cuyas áreas se describen y detallan en el plano 1.1, delimitación del recinto portuario de Progreso, figura 2.

En cumplimiento de los artículos 41 de la Ley de Puertos, 39 de su Reglamento y la cláusula décima del título de concesión, el PMDP 2026–2031 sustituye al documento anterior, estableciendo nuevos lineamientos para la planeación, regulación y operación del puerto.

Los contratos celebrados de Cesión parcial de derechos y de prestación de servicios portuarios en el puerto previstos en este Programa Maestro de Desarrollo Portuario, así como los cesionarios o prestadores de servicios potenciales, 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 y 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.

La asignación de contratos y ubicación de nuevos negocios dependerá de la disponibilidad de espacio, las condiciones técnicas y la normativa vigente. Las restricciones específicas estarán claramente definidas en los contratos firmados entre ASIPONA Progreso y los respectivos cesionarios o prestadores de servicios.





El PMDP tiene una vigencia de cinco años; sin embargo, su horizonte de planeación abarca un periodo de al menos 20 años, lo que permite orientar las decisiones estratégicas hacia un desarrollo integral y sostenible. En el año 2031 se llevará a cabo una nueva revisión y actualización, de conformidad con los requerimientos de la Secretaría de Marina y en función de las condiciones del entorno económico, comercial y normativo.

Cabe resaltar que el título de concesión cuenta con una vigencia hasta el mes de mayo de 2044, por lo que parte de las estrategias necesarias de la actual administración es obtener la prórroga de dicho título para así dar la certeza jurídica y viabilidad económica al proyecto de ampliación y a los nuevos contratos de cesión parcial de derechos y obligaciones y de servicios portuarios que se contemplan en el presente programa.

Este PMDP se consolida como el instrumento rector para la ASIPONA Progreso, ya que define los usos, destinos y modos de operación del puerto, con una visión sostenible. A partir de sus lineamientos se derivarán acciones e iniciativas, algunas de integración inmediata y otras de mediano o largo plazo, las cuales serán implementadas y monitoreadas a través del Programa Operativo Anual (POA), donde se detallarán actividades específicas y mecanismos de seguimiento y evaluación del desempeño institucional.

Figura 1. Puerto de Progreso, Yucatán, México.



Fuente: ASIPONA Progreso



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

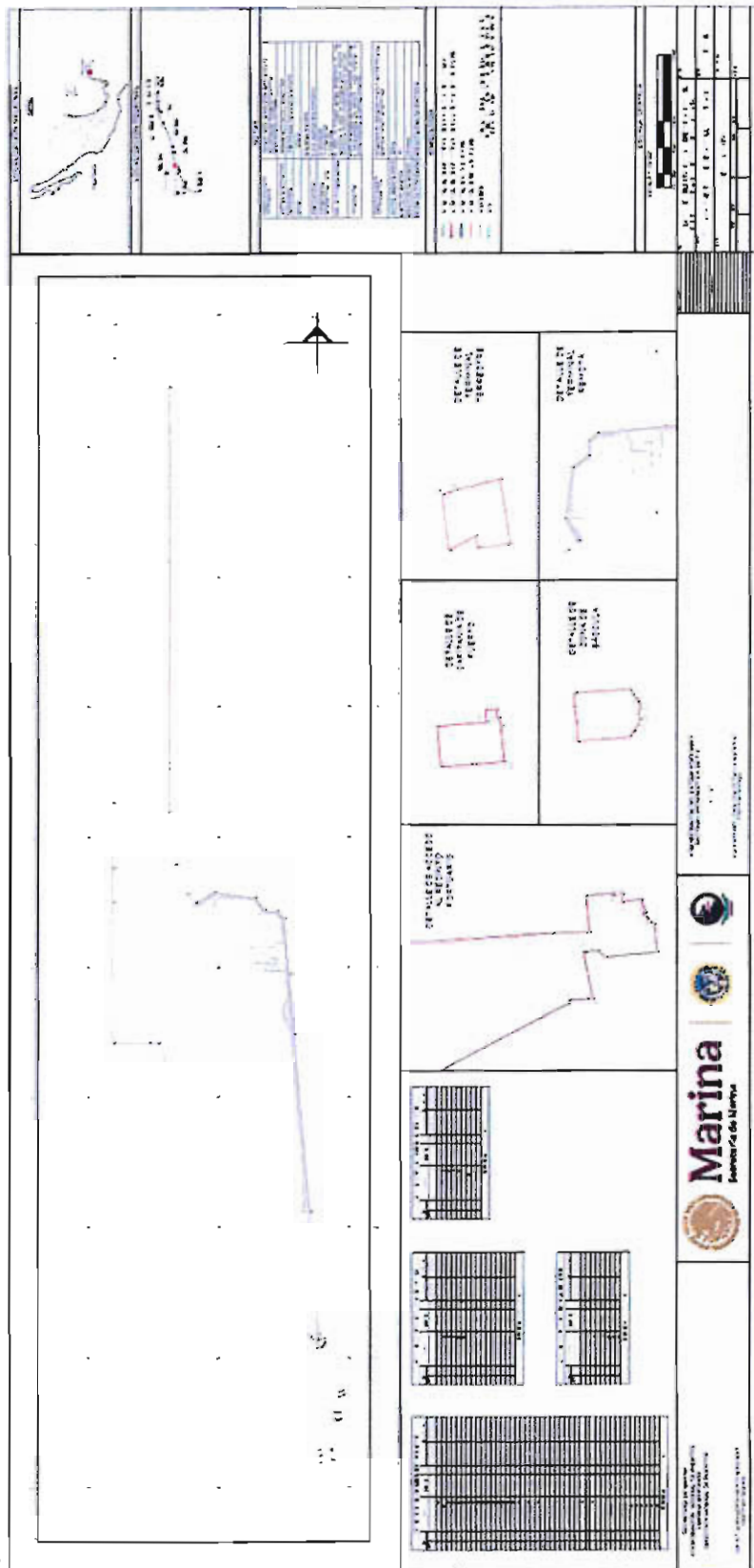


ADMINISTRACIÓN DEL SISTEMA
PORTUARIO NACIONAL
MARINA
DIRECCIÓN GENERAL





Figura 2. Plano de delimitación del Recinto Portuario.



ESTADOS UNIDOS MEXICANOS



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



ADMINISTRACIÓN DEL SISTEMA
PORTUARIO NACIONAL
MARINA
DIRECCIÓN GENERAL

Fuente: ASIPONA Progreso



1.2 Instalaciones portuarias

El Puerto de Progreso cuenta con una infraestructura portuaria consolidada, distribuida en diversas zonas operativas que permiten atender de manera eficiente sus principales líneas de negocio: cruceros turísticos y carga comercial. Esta última comprende el manejo especializado de diversos tipos de mercancía, incluyendo carga general, carga contenerizada, granel agrícola, minerales, hidrocarburos y otros fluidos.

Cada zona del puerto está equipada con instalaciones, patios y áreas de operación adecuadas a las características técnicas y logísticas de cada tipo de carga o actividad. La descripción detallada de estas instalaciones puede consultarse en el plano de instalaciones portuarias anexo al presente documento.

El puerto cuenta con una conectividad terrestre de primer nivel. Su principal acceso vial es un paso a desnivel de dos carriles como libramiento de la Ciudad de Progreso de Castro en el estado de Yucatán, que se une a una carretera de cuatro carriles hacia la ciudad de Mérida, capital del estado de Yucatán, ubicada a tan solo 33 kilómetros de distancia. Esta conexión facilita el flujo de mercancías y pasajeros hacia los principales mercados del sureste mexicano, gracias a los enlaces viales que Mérida mantiene con los estados de Campeche, Chiapas y Quintana Roo.

En cuanto a su delimitación territorial, los límites del puerto de Progreso se definen mediante una línea poligonal que delimita tanto la zona marítima como la terrestre. Esta línea parte desde la intersección de la línea de costa con el meridiano 89°39'00", continúa hacia el norte hasta alcanzar el paralelo 21°28'00", avanza hacia el oeste hasta el meridiano 89°43'30", y desciende al sur hasta reencontrarse con la línea de costa, cerrando el polígono al regresar al punto de inicio hacia el este.

Estas condiciones geográficas, junto con su infraestructura actual, posicionan al puerto como un nodo logístico estratégico para el desarrollo comercial y turístico del sureste del país, y constituyen la base para su fortalecimiento en el marco del presente PMDP 2026–2031.

Tabla 1. Áreas del Recinto Portuario de Progreso

| Recinto Portuario del puerto de Progreso | |
|--|----------------------|
| Polígonos | Superficie (m2) |
| Áreas de agua | 10,381,656.35 |
| Áreas de tierra | 636,362.68 |
| Total de área concesionada | 11,018,019.03 |

Fuente: ASIPONA Progreso



Las Reglas de Operación del puerto de Progreso clasifican sus instalaciones en terminales de uso particular y uso público, de acuerdo con sus funciones y destinatarios. A continuación, se describen sus características principales:

1.2.1. Terminal de Uso Particular

- **Terminal de Hidrocarburos**

Muelle 9, con 260 metros de banda de atraque y calado de 9.75 m. Opera buques tanque con eslora de hasta 202 m y manga de 28.4 m, o hasta 190 m de eslora y manga de 32.3 m. Cuenta con vialidades y servicios distribuidos en una superficie de 1.6 hectáreas.



2



1.2.2. Terminales de Uso Público.

- **Terminal Terrestre**

Ubicada en el kilómetro 33 de la carretera Mérida-Progreso. Cuenta con 3.44 ha para operaciones logísticas y una segunda área de 0.7 ha destinada a estacionamiento y báscula para camiones, ayudando a reducir la congestión vehicular en el acceso portuario.

- **Muelle de Pescadores**

Área de 2,242.60 m² con muelle de concreto, equipado con balizas, bitas y defensas. Tiene un enfoque turístico, permitiendo el acceso peatonal al puerto.

- **Terminal de Cruceros**

- Muelle de espigón con dos bandas de atraque (Norte y Sur), de 300 m cada una y capacidad para cruceros con calado de hasta 9 m.
- Muelle de transbordadores con banda de atraque de 70 m y calado de 6 m. El patio turístico abarca 5.1 ha, con áreas de atención a pasajeros y estacionamientos.

- **Terminal de Usos Múltiples 1 (TUM1)**

- Muelle 3: 195 m de atraque, calado de 7.0 m
- Muelle 4: 164 m de atraque, calado de 7.0 m
- Infraestructura complementaria:
- Patio: 2.36 ha
- Almacén Fiscalizado: 0.35 ha
- Almacén de Refrigerados y PVIZI: 0.17 ha
- Servicios generales: 0.21 ha



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

- **Terminal de Usos Múltiples 3 (TUM3)**

- Muelle 7: 265 m de atraque, calado de 9.75 m, compartido con la Instalación de Fluidos.
- Patio y vialidades: 3.25 ha

- **Terminal de Contenedores**

- Muelle 5: 215 m de atraque, calado de 7.0 m
- Muelle 6: 270 m de atraque, calado de 9.75 m
- Patio de contenedores: 13.8 ha
- Almacén: 0.25 ha

- **Terminal de Granel Agrícola**

- Muelle 8: 186 m de atraque, calado de 9.75 m
- Patios y vialidades: 2.7 ha

- **Instalación de Fluidos**

Superficie de 2.4 ha, ubicada al norte de la TUM3. Utiliza el Muelle 7 de manera compartida.

- **Muelle de Servicios**

Banda de atraque de 75 m, calado de 5 m. Destinado a servicios de remolque y *lanchaje*.

- **Duques de Alba**

- Zona de atraque 1: dos duques de alba (9 x 6 m), plataforma (16 x 10.2 m), pasarela (16.8 x 8.0 m)



ADMINISTRACIÓN DEL SISTEMA
PORTUARIO NACIONAL
MARINA
DIRECCIÓN GENERAL

2





- Zona de atraque 2: dos duques de alba (9 x 6 m), plataforma-pasarela (27 x 16 m)
- Vialidad de 300 m de longitud x 10 m de ancho, equipada con báscula de pesaje.

- **Terminal de Reparaciones Marítimas**

Superficie de 2.94 Ha, ubicada al sur de la terminal de cruceros, con un frente de agua de 325 m y una superficie terrestre de 1.94 Ha.

1.2.3. Otras Instalaciones Estratégicas

- **Aduana**

Área ganada al mar con superficie de 3.5 ha, destinada a operaciones aduanales y control fiscal.

- **Terminal Intermedia**

Superficie de 1.0 ha con dos muelles de 200 m cada uno, actualmente no operativos. Alberga la bodega y edificio administrativo de ASIPONA Progreso.

- **Obras de Protección Marítima**

El puerto está protegido por una infraestructura de rompeolas compuesta por dados de concreto de 7 y 10 toneladas:

- Rompeolas expuesto: 6,068 m de longitud, 3 m de ancho de corona, 5 m de altura sobre NBMI.
- Rompeolas protegido: 3,310 m de longitud, 1.15 m de ancho de corona, 3.4 m de altura sobre NBMI.

- **Señalamiento Marítimo**

Cumple con normas IALA, e incluye:

- Faro de Progreso con radar racón
- Boya de recalada
- 10 boyas verdes (canal este) y 11 rojas (canal oeste)
- 4 boyas amarillas (dársena)
- 8 balizas sobre el viaducto
- Balizas sobre rompeolas y muelle de granos
- 2 torres de enfilación con linternas blancas (altura: 12 m y 26 m)
- Luces en cabecera de muelle de cruceros y luz ámbar en esquina oeste del muelle 7

- **Áreas de Navegación**

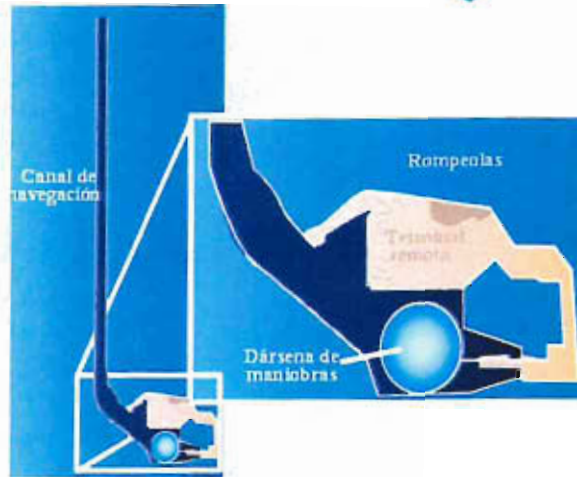
- Canal de navegación principal:
Longitud recta: 7.4 km (3.9 MN)
Ancho: 150 m (recto), 150-280 m (curva)
Profundidad: 11.75 m (NBMI), calado oficial: 9.75 m
- Dársena de ciaboga principal:
Diámetro: 450 m
Profundidad: 11.75 m, calado máximo oficial: 9.75 m



2



Figura 3.- Áreas de navegación del Puerto de Progreso



Fuente: ASIPONA Progreso

El puerto de Progreso cuenta con tres fondeaderos marítimos, con una superficie total de 2,553.61 hectáreas, distribuidos estratégicamente de acuerdo con el tipo y calado de las embarcaciones que arriban al puerto. A continuación, se describen sus características:

- **Fondeadero AA11 – Embarcaciones con carga peligrosa.**

Este fondeadero está destinado a embarcaciones que transportan mercancías peligrosas. Se ubica al poniente del canal de navegación, a la altura de la boya de recalada. Su profundidad es de 7.00 metros, y las coordenadas que delimitan su perímetro son:

- Latitud norte 21°28'00", Longitud oeste 89°42'00"
- Latitud norte 21°25'00", Longitud oeste 89°42'00"
- Latitud norte 21°28'00", Longitud oeste 89°43'30"
- Latitud norte 21°25'00", Longitud oeste 89°43'30"

- **Fondeadero AA12 – Embarcaciones mayores y cruceros**

Diseñado para recibir embarcaciones de gran calado, incluyendo cruceros, este fondeadero se encuentra al oriente del canal de navegación, igualmente a la altura de la boya de recalada. Tiene capacidad para embarcaciones que requieren un calado superior a 7.00 metros. Sus coordenadas son:

- Latitud norte 21°28'00", Longitud oeste 89°39'00"
- Latitud norte 21°25'00", Longitud oeste 89°39'00"
- Latitud norte 21°28'00", Longitud oeste 89°41'00"
- Latitud norte 21°25'00", Longitud oeste 89°41'00"

- **Fondeadero AA10 – Embarcaciones de calado menor**

Este fondeadero está reservado para embarcaciones que requieren un calado menor o igual a 7.00 metros. Está situado al poniente del puerto, a la altura del kilómetro 5 del viaducto. Las coordenadas que lo delimitan son:

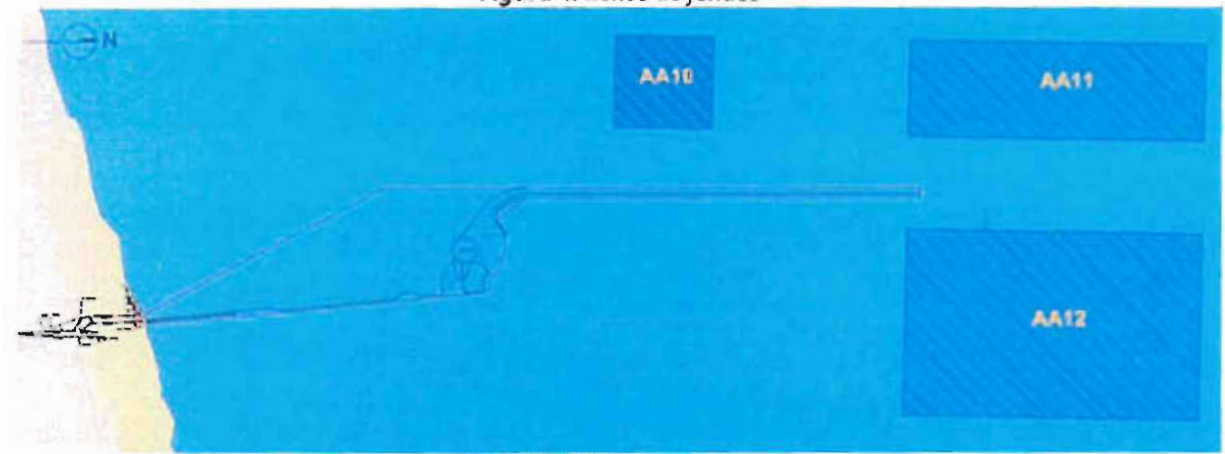
- Latitud norte 21°23'00", Longitud oeste 89°42'30"
- Latitud norte 21°22'00", Longitud oeste 89°42'30"
- Latitud norte 21°23'00", Longitud oeste 89°43'30"
- Latitud norte 21°22'00", Longitud oeste 89°43'30"



2



Figura 4. Zonas de fondeo



Fuente: ASIPONA Progreso

Obras de atraque

El puerto de Progreso cuenta actualmente con 11 posiciones de atraque, las cuales están organizadas dentro de la denominada Terminal Remota. Esta concentración permite optimizar las operaciones portuarias al centralizar las terminales e instalaciones en una sola zona estratégica del puerto.

Vías férreas

El puerto no dispone de infraestructura ferroviaria.

Vialidades

El acceso terrestre principal al puerto se realiza mediante un viaducto de comunicación que consta de dos secciones:

- La primera sección, con una longitud aproximada de 2 kilómetros, inicia en el área de acceso terrestre y termina en la Terminal Intermedia. Esta sección está compuesta por dos viaductos construidos sobre el mar, utilizando pilas, pilotes y traveses de concreto. Ambos viaductos tienen dos carriles de circulación, siendo el conocido como "viaducto alterno" el que actualmente se usa para el tránsito de carga. Su longitud es de 2.15 kilómetros.
- La segunda sección es una obra de relleno protegida con rompeolas, con una extensión de aproximadamente 5.9 kilómetros. Esta consiste en una vía con cuatro carriles, cada uno con un ancho de 4.5 metros, y finaliza en la Terminal Remota, facilitando el flujo eficiente del transporte terrestre dentro del puerto.



Tabla 2. Obras de atraque y tipos de carga.

| | Muelle | Longitud de Atraque (m) | Calado oficial (m) | Superficie (m2) | Tipos de Carga |
|--------------------------|--------|--|--------------------|-----------------|----------------------------|
| TUM 1 | 3 | 195 | 7 | 24,800 | General suelta y |
| | 4 | 164 con tramo adicional de 24 metros con un ángulo de 168° | 7 | | General suelta y unitizada |
| Terminal de Contenedores | 5 | 215 | 7 | 115,000 | Contenedores |
| | 6 | 270 | 9.75 | | Contenedores |
| TUM3 | 7 | 265 | 9.75 | 50,000 | General, minerales y |





| | | | | | |
|------------------------------------|---|------------------------------|------|--------|--|
| Terminal de Granel Agrícola | 8 | 186 | 9.75 | 23,500 | Graneles agrícolas |
| Terminal de Hidrocarburos | 9 | 260 | 9.75 | 16,000 | Petróleo y sus derivados |
| Terminal de Cruceros | CN | 300 | 9 | NA | Pasajeros |
| Terminal de Cruceros | CS | 300 | 9 | NA | Pasajeros |
| Transbordadores | F | 70 | 6 | NA | Transbordadores |
| Terminal de Reparaciones Marítimas | S/N | 150 | 6 | 25,991 | Reparación y mantenimiento a embarcaciones |
| Servicios | Servicios | 75 | 5.5 | NA | Servicios |
| Duques de Alba | S/N | 100 cada posición de atraque | 5.5 | NA | Mineral |
| Total | 7 muelles comerciales (carga), 2 para pasajeros, 1 para transbordadores, 1 para reparaciones, 1 para servicios y 2 posiciones de atraque para barcazas. | | | | |

Fuente: ASIPONA Progreso

- **Andadores peatonales**

Las reglas de operación establecen que, dentro del recinto portuario, la circulación peatonal está estrictamente prohibida en los viaductos, excepto para el personal de seguridad y mantenimiento. Cada terminal cuenta con andadores propios y define las restricciones de espacio necesarias, atendiendo a criterios de seguridad, logística y operación.

- **Edificios**

Las edificaciones principales destinadas a las actividades relacionadas con la concesión del puerto comprenden:

- Centro de Servicios Portuarios
- Oficinas administrativas en la Terminal Intermedia
- Oficinas de autoridades administrativas
- Antiguas bodegas del muelle fiscal
- Casetas de seguridad
- Cisternas

- **Áreas de almacenamiento**

El puerto dispone de aproximadamente 6.8 hectáreas de áreas especializadas para almacenamiento, dotadas del equipamiento necesario para el manejo eficiente y seguro de todo tipo de carga.

Tabla 3. Áreas de almacenamiento (m²)

| DENOMINACION | CANTIDAD | SUPERFICIE (m ²) |
|---------------------------|----------|------------------------------|
| Patio de maniobras (TUM3) | 1 | 32,500.00 |
| Bodega de usos múltiples | 1 | 5,592.53 |
| Patio de maniobras (TUM1) | 1 | 25,313.83 |
| Almacén fiscalizado | 1 | 3,352.05 |

Fuente: ASIPONA Progreso



2



Tabla 4. Áreas de almacenamiento (ton)

| Denominación | Cantidad | Capacidad (ton) |
|--------------|----------|------------------|
| Silo | 5 | 70,000.00 |
| Total | | 70,000.00 |

Fuente: ASIPONA Progreso



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



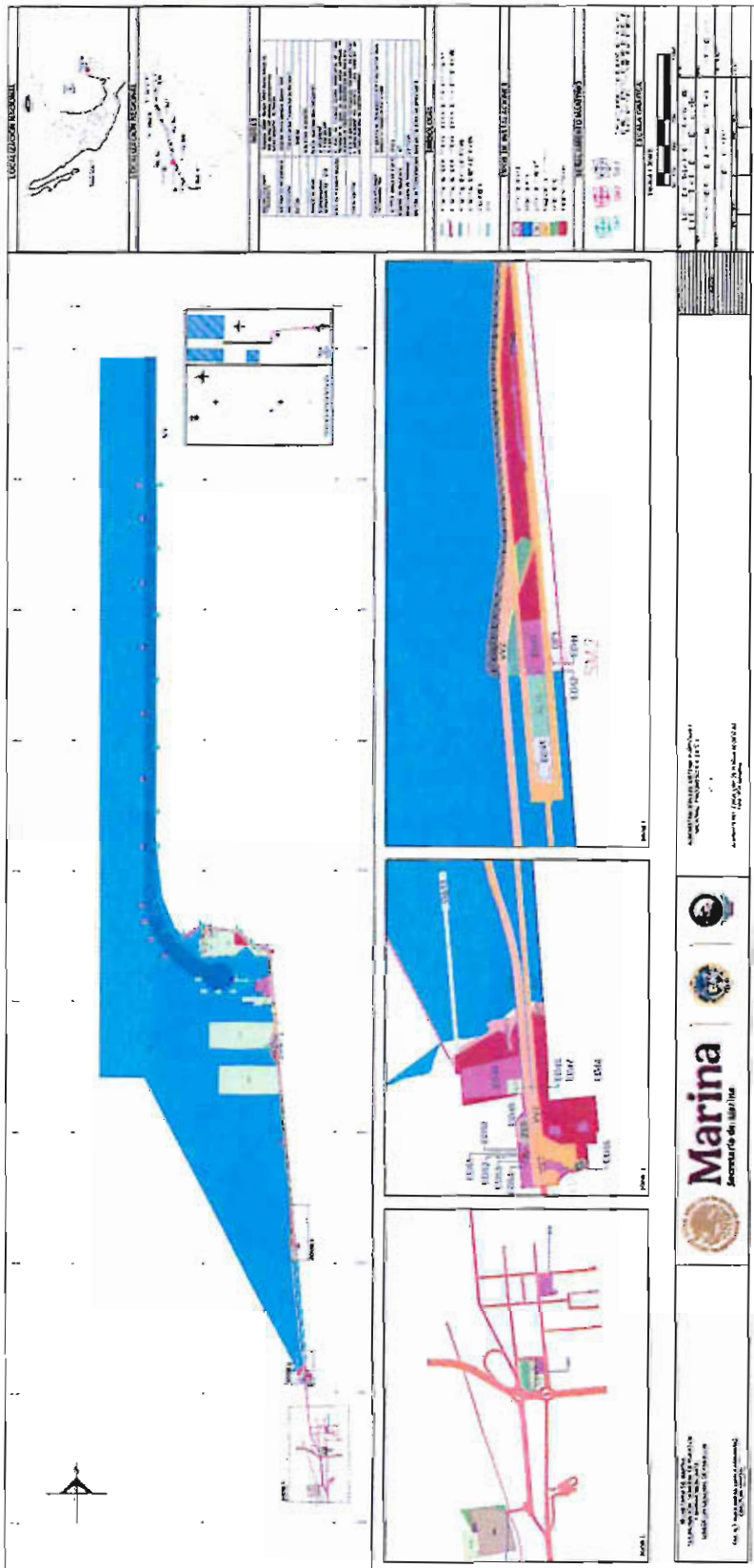
ADMINISTRACION DEL SISTEMA
POR TUARDO NACIONAL
MARINA
DIRECCIÓN GENERAL

R





Figura 5. Plano de instalaciones del puerto de Progreso.






1.3 Comunidad portuaria

En el marco de la concesión otorgada a la ASIPONA Progreso, esta entidad es responsable de la administración integral de las áreas e instalaciones del Recinto Portuario de Progreso. Su función principal es garantizar la vigilancia y supervisión del uso adecuado y la operación eficiente de dichas instalaciones. Para cumplir con estos objetivos, ASIPONA Progreso ha consolidado una comunidad portuaria que agrupa a los diversos actores clave del puerto, incluyendo cesionarios, autoridades, prestadores de servicios y proveedores de servicios conexos.

1.3.1 Cesionarios

Los cesionarios, definidos como personas físicas o morales autorizadas por ASIPONA Progreso para operar terminales o instalaciones portuarias, constituyen un pilar fundamental dentro de esta comunidad. A continuación, se presenta un desglose detallado de los cesionarios activos y sus respectivas áreas de operación, con el fin de fortalecer la coordinación y desarrollo conjunto en el periodo 2026-2031. En la siguiente tabla se describen:

Tabla 5. Relación de cesionarios del puerto

| Cesionario | Clave de cesionario | Clave de Zonificación | No. de Registro | Vigencia del contrato | Objeto | Superficie cedida (m2) | |
|--|--------------------------|-----------------------|-------------------------|-------------------------------|---|--|--------------|
| | | | | | | Agua | Tierra |
| Multisur, S.A. de C.V. | C002 | 1PuE | APIPRO01-002/96.M7. P1 | 23 de junio de 2030 | Terminal de uso público para el manejo, almacenamiento y custodia de graneles agrícolas. | 9,450.00 m2 | 17,189.75 m2 |
|  SECRETARÍA DE MARINA UNIDAD DE PUERTOS Y MARINA MERCANTE DIRECCIÓN GENERAL DE PUERTOS | C005 | 2PaE | APIPRO01-005/99.M3. P1 | 1º de mayo de 2039 | Terminal portuaria de uso particular especializada para la carga, descarga y el manejo de petróleo y sus derivados. | 24,112.00 m2 | 41,595.00 m2 |
| | SSA México, S.A. de C.V. | C006 | 3PuE | APIPRO01-006/01.M2. P C.DER-1 | 07 de noviembre de 2040 | Terminal especializada de cruceros de uso público. | - |
| Terminal de Contenedores de Yucatán, S.A. de C.V. | C018 | 4PuE | APIPRO01-018/05.M10. P1 | 06 de mayo de 2044 | Terminal portuaria de uso público especializada para el manejo | - | 115,028 m2 |



| | | | | | | | |
|---|------|-------|------------------------|-------------------------|--|---------------|--------------|
| | | | | | de contenedores. | | |
| Operadora de Sites, S.A. de C.V. | C019 | 5PaE | APIPRO01-019/06. P4.M3 | 16 de julio de 2027 | Instalación de infraestructura telefónica para el servicio de telefonía celular. | - | 64.00 m2 |
| Instituto Nacional de Migración | C061 | 10PuN | APIPRO01-061/14. P2.M1 | 15 de junio de 2026 | Instalación para el establecimiento de la oficina portuaria de la Subdelegación Local en Progreso, Yucatán del INM | - | 27.16 m2 |
| Hidrocarburos del Sureste, S.A. de C.V. | C071 | 6PuE | APIPRO01-071/15.M1 | 14 de mayo de 2035 | Instalación de uso público especializada para recepción, carga y descarga, almacenamiento y manejo de fluidos, excepto petróleo. | - | 24,000.00 m2 |
| Diques Peninsulares, S.A. de C.V. | C074 | 29PuE | APIPRO01-074/15.M5 | 09 de marzo de 2031 | Terminal portuaria de uso público especializada para la reparación y mantenimiento a embarcaciones menores. | 10,084.079 m2 | 19,472.50 m2 |
| Desarrolladora Ricsa, S.A. de C.V. | C097 | 19PuE | APIPRO01-097/17.M1 | 28 de noviembre de 2032 | Uso, aprovechamiento, operación y explotación del área cedida y el desarrollo turístico. | - | 4,156.74 m2 |
| Terminal de Contenedores de Yucatán, S.A. de C.V. | C114 | 24PuE | ASIPONAPRO01-114/22 | 01 de mayo de 2026 | Uso, aprovechamiento y explotación de una instalación menor. | | 201.02 m2 |



Handwritten mark



| | | | | | | | |
|--|------|-------|-----------------|---------------------|--|---|----------------------------|
| Secretaría de Seguridad Pública del Gobierno del Estado de Yucatán. | C118 | 25PaN | APIPRO01-118/23 | 22 de marzo de 2028 | Base de siniestros y rescate (policías y bomberos), que será denominada Base pescador, ubicada en la zona de báscula terrestre del Recinto Portuario de Progreso, Yucatán. | - | 1,5181.7076 m ² |
| Procuraduría Federal de Protección al Ambiente | C119 | 11PuN | APIPRO01-119/23 | 22 de marzo de 2028 | Oficina administrativa | - | 27.60 m ² |
| Secretaría de Salud a través de los Servicios de Salud de Yucatán | C123 | 12PuN | APIPRO01-123/24 | 09 de enero de 2029 | Oficina administrativa | - | 55.59 m ² |
| Secretaría de Agricultura y Desarrollo Rural (AGRICULTURA) a través del Servicio Nacional de Sanidad, Inocuidad y Calidad Agroalimentaria (SENASICA) | C124 | 13PuN | APIPRO01-124/24 | 23 de mayo de 2029 | Oficina administrativa | - | 58.39 m ² |

Fuente: ASIPONA Progreso

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

Es relevante señalar que algunos contratos cuentan con fechas próximas a vencerse o están en proceso de renovación, lo que refleja la dinámica y actualización constante de la concesión de espacios portuarios.

El fortalecimiento y actualización de esta comunidad portuaria será un eje estratégico para el desarrollo sostenible y competitivo del puerto durante el periodo 2026-2031, asegurando la continuidad operativa, la modernización de infraestructuras y la diversificación de servicios.

1.3.2 Autoridades

Con el propósito de fortalecer y coordinar las acciones operativas, administrativas y regulatorias dentro del recinto portuario, se han asignado de manera ordenada espacios específicos para las autoridades que desempeñan funciones en el puerto. Esta asignación garantiza una vinculación efectiva con la comunidad portuaria, facilitando el cumplimiento de sus responsabilidades y la operación eficiente del puerto.





Las autoridades instaladas en el puerto son las siguientes:

Tabla 6. Relación de autoridades del puerto

| Autoridad | Clave de zonificación | Actividades y servicios |
|---|-----------------------|--|
| Administración del Sistema Portuario Nacional Progreso (ASIPONA Progreso) | 27PaN | Planear, programar y ejecutar acciones de desarrollo, operación, sostenibilidad y digitalización portuaria, en coordinación con SEMAR, para garantizar eficiencia logística y competitividad. |
| Secretaría de Marina (SEMAR) | 1 | Institución responsable de la administración, seguridad, protección y vigilancia de los puertos, en cumplimiento de tratados internacionales y políticas nacionales de defensa, protección marítima y desarrollo logístico integral. |
| Agencia Nacional de Aduanas de México (ANAM) | 14PuN | Supervisar el despacho aduanero, vigilancia fiscal y clasificación arancelaria. Utiliza herramientas digitales, inteligencia artificial y escaneo no intrusivo para asegurar la legalidad y trazabilidad del comercio exterior. |
| Instituto Nacional de Migración (INM) | 10PuN | Revisión digital de documentos migratorios de tripulación y pasajeros para el ingreso y salida legal del país, con sistemas de interoperabilidad y validación biométrica. |
| Sanidad Internacional (Secretaría de Salud) | 12PuN | Ejecutar controles de salud marítima, revisión de tripulación y pasajeros, y emitir certificados sanitarios para prevenir la propagación de enfermedades internacionales. Incluye vigilancia postpandemia. |
| Servicio Nacional de Sanidad, Inocuidad y Calidad Alimentaria (SENASICA) | 13PuN | Inspección física y documental de productos agroalimentarios. Emite certificados sanitarios e integra tecnologías para trazabilidad y verificación de inocuidad vegetal y animal. |
| Procuraduría Federal de Protección al Ambiente (PROFEPA) | 11PuN | Verificación ambiental de actividades portuarias, gestión de residuos, emisiones y cumplimiento ambiental, con enfoque en economía azul y descarbonización del transporte marítimo. |
| Capitanía de Puerto | 15PuN | Autoriza arribo y salida de embarcaciones, supervisa prácticas de navegación, seguridad, contaminación marina, y emite certificados de cumplimiento. En coordinación con SEMAR y la autoridad portuaria. |
| Centro Unificado para la Protección Marítima y Portuaria | 16PuE | Implementa medidas de protección contra amenazas (terrorismo, crimen transnacional), aplica el Código PBIP y el Convenio SOLAS, y mantiene vigilancia integral con sistemas C4 marítimos. |

Fuente: ASIPONA Progreso



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

3.3.3 Prestadores de servicio

Se cuenta con un registro actualizado y sistematizado de los prestadores de servicios y actividades conexas que operan en el recinto portuario, lo cual ha permitido fortalecer la eficiencia operativa, garantizar condiciones de seguridad y legalidad, así como optimizar la captación y fiscalización de ingresos. Esta



regularización contribuye al desarrollo ordenado del puerto y a su integración en una cadena logística moderna y competitiva, en línea con los objetivos del programa 2026-2031.

Tabla 7. Relación prestadores de servicio del puerto

| Prestador | Servicio Portuario | No. de Registro / Clave | Vigencia del contrato | Área de prestación |
|--|---|--|-------------------------|--------------------|
| Servicios Marítimos Peninsular, S.A. de C.V. | Lanchaje. | APIPRO02-007/98.M2. P5 | 21 de mayo de 2026 | Recinto portuario |
| Equimar Progreso, S.A. de C.V. | Remolque. | APIPRO02-002/95.M4. P4 | 20 de marzo de 2034 | Recinto portuario |
| Multisur, S.A. de C.V. | Maniobras incluyendo amarre de cabos y boyas. | El convenio de prórroga por 10 años ingresó para su registro ante la Dirección General de Puertos, el 04 de junio de 2025. | 30 de junio de 2035 | Recinto portuario |
| Navalmex Combustibles, S.A. de C.V. | Suministro de combustible a embarcaciones a flote a través de autotanques y barcazas. | APIPRO02-017/05.M7. P5 | 1º de enero de 2026 | Recinto portuario |
| Nicolás Alberto León Paredes | Suministro de agua potable a través de pipas. | APIPRO02-038/11. P5.M2 | 08 de junio de 2026 | Recinto Portuario |
| Gestión y Servicios Portuarios de México, S.A. de C.V. | Maniobras. | APIPRO02-039/11.M3. P1 | 26 de julio de 2031 | Recinto portuario |
| Gestión y Servicios Portuarios de México, S.A. de C.V. | Reparación a embarcaciones a flote. | APIPRO02-040/11. P2.M1 | 05 de julio de 2026 | Recinto portuario |
| Combustibles del Caribe, S.A. de C.V. | Venta, suministro y transporte de combustible a embarcaciones y empresas. | APIPRO02-041/11. P3.M3. | 08 de junio de 2026 | Recinto portuario |
| Servicios Flores Tadeo, S.A. de C.V. | Suministro de agua potable a través de pipas. | APIPRO02-046/15. P2.M1 | 19 de agosto de 2026 | Recinto portuario |
| Gestión y Servicios Portuarios de México, S.A. de C.V. | Avituallamiento. | APIPRO02-047/15. P2.M1 | 13 de noviembre de 2026 | Recinto portuario |

ADMINISTRACIÓN DEL SISTEMA NACIONAL DE PUERTOS Y MARINA MERCANTE
DIRECCIÓN GENERAL



| | | | | |
|--|--|-------------------------|-------------------------------|----------------------|
| Agencia Consignataria Peninsular, S.C.P. | Avituallamiento. | APIPRO02-050/16.M3. P.2 | 28 de julio de 2027 | Recinto portuario |
| Maritime Procurement Services, S.A.P.I. de C.V. | Recolección de basura y desechos. | APIPRO02-054/18.M2. P2 | 13 de septiembre 2027 | Recinto portuario |
| Servicios Flores Tadeo, S.A. de C.V. | Recolección de aguas residuales. | APIPRO02-055/19.M1. P1 | 29 de mayo de 2026 | Recinto portuario |
| Ecolsur, S.A. de C.V. | Recolección y tratamiento de residuos peligrosos. | ASIPONAPRO02-068/23 | 14 de febrero de 2026 | Recinto portuario |
| Mexrom, S.A. de C.V. | Avituallamiento. | APIPRO02-058/19.M1. P1 | 29 de mayo de 2026 | Recinto portuario |
| Combustibles, Lubricantes y Servicio Yucalpetén, S.A. | Suministro y venta de combustible a embarcaciones y empresas. | APIPRO02-061/20 | 30 de noviembre de 2025 | Recinto portuario |
| Ecología y Manejo de Residuos, S.A. de C.V. | Recolección y transporte de residuos peligrosos. | ASIPONAPRO02-64/22 | 01 de mayo de 2025 | Recinto portuario |
| Marelub, S.A. de C.V. | Suministro de lubricantes y grasas a buques. | ASIPONAPRO02-065/22 | 30 de junio de 2025 | Recinto portuario |
| Combustibles del Sureste, S.A de C.V. | Suministro de combustible a embarcaciones a flote a través de pipas. | ASIPONAPRO02-066/22 | 30 de diciembre de 2025 | Recinto portuario |
| PEFLOGA, S. DE R.L. | Suministro de agua potable. | ASIPONAPRO02-069/23 | 14 de febrero de 2026 | Recinto portuario |
| PEFLOGA, S. DE R.L. | Recolección de aguas residuales. | ASIPONAPRO02-067/23 | 14 de febrero de 2026 | Recinto portuario |
| Transportadora Nicole, S. A. de C. V. | Recolección y transporte de residuos y material peligroso y de manejo especial. | ASIPONAPRO02-071/23 | 10 de marzo de 2026 | Recinto portuario |
| Quality Ship Suppliers, S.A de C.V. | Avituallamiento. | ASIPONAPRO02-070/23 | 10 de marzo de 2026 | Recinto portuario |
| Recolecciones Industriales, S.A de C.V. | Recolección, transporte y disposición final de aguas residuales. | ASIPONAPRO02-072/23 | 17 de agosto de 2026 | Recinto portuario |

✓





| | | | | |
|------------------------------|---|---------------------|-----------------------|-------------------|
| Liliana Esther García Manuel | Avituallamiento. | ASIPONAPRO02-073/24 | 07 de febrero de 2027 | Recinto portuario |
| Mextra, S.A de C.V. | Suministro de lubricantes y grasas marinas. | ASIPONAPRO02-074/25 | 21 de marzo de 2028 | Recinto portuario |

Fuente: ASIPONA Progreso

Tabla 8. Relación de prestadores de servicios conexos

| Prestador | Servicio Conexo | No. de Contrato / No. de Registro / Clave | Vigencia del contrato | Área de prestación |
|---|---|---|--------------------------|--------------------|
| Multisur, S.A. de C.V. | Almacenaje. | No aplica | 4 de julio de 2031 | Recinto portuario |
| Especializados Transporte y Movilización Integral, S.A. de C.V. | Instalación de barreras contenedoras de hidrocarburos. | No aplica | 22 de febrero de 2026 | Recinto portuario |
| Multimodal del Mayab, S.A. de C.V. | Instalación de barreras contenedoras de hidrocarburos. | No aplica | 29 de junio de 2026 | Recinto portuario |
| M&R Almacenaje y Logística, S.A. de C.V. | Mantenimiento, lavado y monitoreo de contenedores. | No aplica | 07 de agosto de 2026 | Recinto portuario |
| Fumigaciones Técnicas y Sistemas Ambientales, S.A. de C.V. | Fumigación. | ASIPONAPRO03-001/22 | 13 de septiembre de 2026 | Recinto portuario |
| Jesús Gómez Valenzuela | Inspección de mercancía de comercio exterior (importación/exportación). | ASIPONAPRO03-002/23 | 10 de febrero de 2026 | Recinto portuario |
| Carlos de Jesús Trinidad Ruíz | Arrendamiento y colocación de barreras de contención de derrames. | ASIPONAPRO03-003/23 | 18 de abril de 2026 | Recinto portuario |
| Oil Spill Control Solutions, S.A. de C.V. | Colocación de barreras de contención para hidrocarburos. | ASIPONAPRO03-004/25 | 29 de enero de 2028 | Recinto portuario |

2



| | | | | |
|---|--|-------------------------|-----------------------|----------------------|
| Agencia Consignataria Peninsular, S.R.L. de C.V. | Reparación, lavado y monitoreo de contenedores. | ASIPONAPRO03- 005/25 | 19 de mayo de 2028 | Recinto portuario |
|---|--|-------------------------|-----------------------|----------------------|

Fuente: ASIPONA Progreso



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



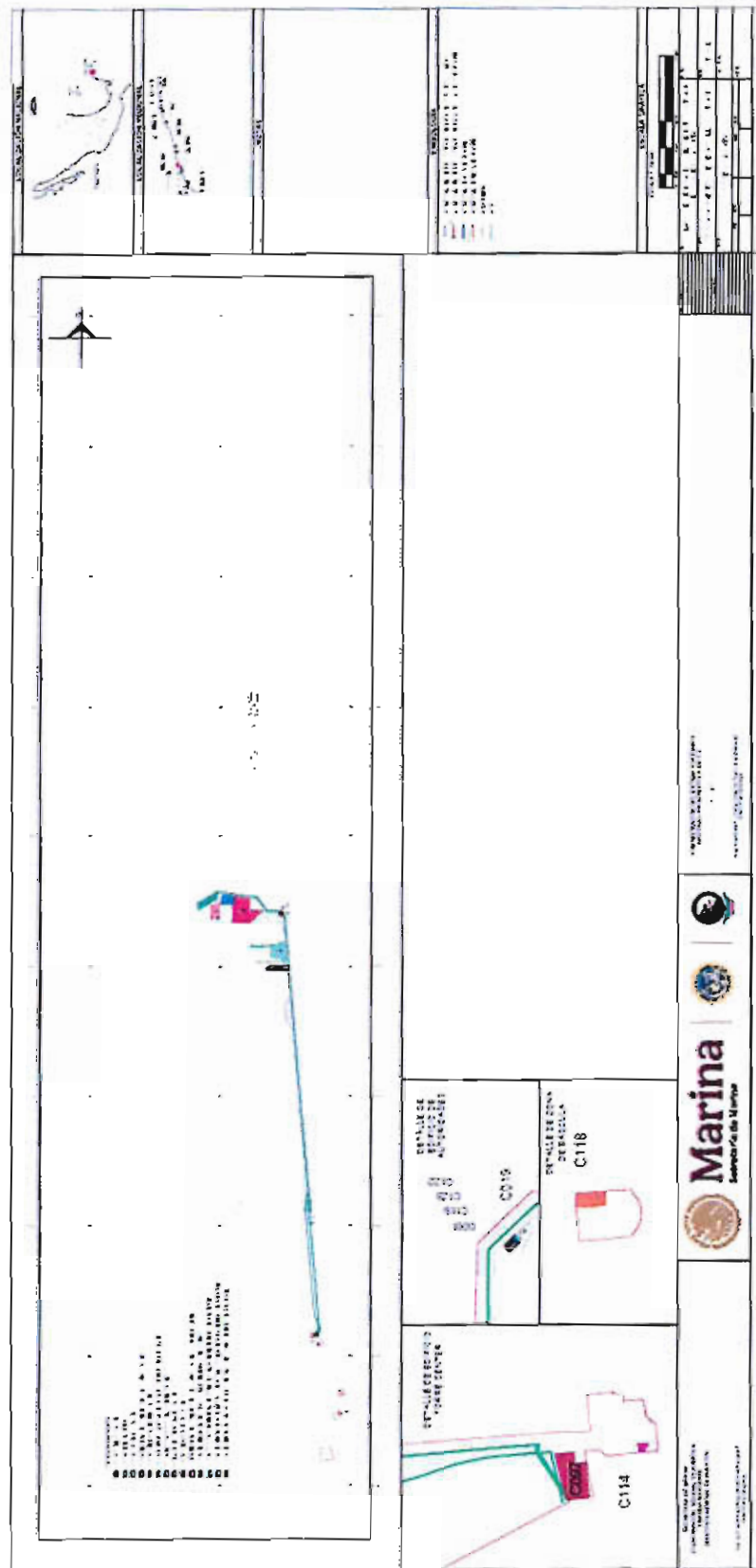
ADMINISTRACIÓN DEL SISTEMA
POR CUARNO NACIONAL
MARINA
DIRECCIÓN GENERAL

Handwritten mark





Figura 6. Plano de cesionarios del puerto de Progreso.





1.4 Vocación del puerto, área de influencia y conectividad

1.4.1 Vocación del puerto

La ubicación geográfica estratégica del puerto, favorecida por su emplazamiento en el Golfo de México y su proximidad a una región con un marcado dinamismo demográfico y turístico, refuerza intrínsecamente su rol como plataforma logística y de conectividad a nivel nacional e internacional. Situado en las coordenadas 21° 17' de latitud Norte y 89° 40' de longitud Oeste, el Puerto de Progreso se beneficia de su cercanía a importantes centros económicos y turísticos de la Península de Yucatán. Esta ubicación estratégica facilita el acceso a mercados nacionales e internacionales, consolidando su función como un nodo clave en la cadena de suministro global.

En 2024, el puerto movilizó 8.3 millones de toneladas, distribuidas de la siguiente manera: 3.6 millones de toneladas de productos derivados del petróleo, 2.6 millones de toneladas de graneles agrícolas, 1.2 millones de toneladas de graneles minerales y 800 mil toneladas de carga general, tanto suelta como contenerizada. Progreso tiene una clara vocación hacia el movimiento de cargas a granel tanto sólidos como líquidos, que sirven para el abastecimiento de materias primas e insumos básicos para la industria, el transporte y la alimentación de la Península de Yucatán.

Puerto Progreso se convirtió en un nodo logístico fundamental en la infraestructura del Estado de Yucatán y en un elemento clave para su crecimiento, desarrollo y prosperidad. Sus operaciones son un eslabón en el abastecimiento de insumos y productos en el Estado, promueven el comercio local y exterior conectando a Yucatán con mercados nacionales e internacionales. El puerto es un detonante económico, además de ser un generador de empleos, es un actor principal en el desarrollo de diversas actividades industriales, logísticas y turísticas.

En la actualidad vivimos un periodo de transformaciones, el transporte marítimo evoluciona continuamente y los puertos tienen la tarea de adaptarse y ser competitivos. Su estrategia debe centrarse en la modernización de su infraestructura y en la actualización de sus operaciones y procesos. Puerto Progreso es clave para el desarrollo del Sureste de México, es necesario transformarlo en un puerto regional fundamental en el crecimiento de la Península de Yucatán.

Para lograr la transformación de Puerto Progreso a un puerto regional se requiere de una planificación integral, el primer paso es lograr la ampliación y modernización de su infraestructura y terminales. Con esto, el puerto regional de Progreso podrá enfrentar los retos que el futuro demandará y posicionarse como pieza clave en la logística del transporte marítimo y comercio mundial.

El Estado de Yucatán contará con dos Polos Industriales del Bienestar: Progreso I y Mérida 1, los cuales potencializarán las inversiones en todo el Sureste de México. El Tren Maya tendrá una alianza estratégica y punto de conexión con el Corredor Interoceánico del Istmo de Tehuantepec (CIIT), considerando esta nueva conectividad que desarrollará el Tren Maya y los beneficios que generarán los Polos Industriales del Bienestar, se presenta una gran oportunidad para ampliar la zona de influencia de Puerto Progreso hacia los estados de Tabasco y Chiapas.

Adicionalmente, se identifica un potencial considerable para la futura incorporación de servicios especializados de alto valor añadido, tales como el mantenimiento y la reparación integral de embarcaciones y plataformas petrolíferas, lo que permitiría una diversificación sustancial y el fortalecimiento de su portafolio de líneas de negocio.

2





A la fecha, la administración portuaria ha implementado una infraestructura operativa y administrativa robusta, que ha posibilitado la diversificación y el fortalecimiento de las líneas de negocio principales: Hidrocarburos, Granel Agrícola, Contenedores, Carga General, Granel Mineral, Otros Fluidos y Cruceros.

Principales líneas de negocio

- **Hidrocarburos y Derivados:** Esta línea de negocio se refiere al manejo de productos refinados como gasolina, diésel y otros combustibles. El Puerto de Progreso, es el principal punto de acceso de combustibles de la Península de Yucatán, a través de este puerto se atiende el suministro de Turbosina para el aeropuerto Internacional de Cancún, que es el segundo aeropuerto internacional más importante del país, adicionalmente les da atención a los aeropuertos de Tulum, Kaua, Chetumal, Mérida y Campeche. Por otro lado, las gasolinas y el diésel atienden a las estaciones de toda la península, por lo cual tiene una importancia estratégica para la movilidad en la región.
- **Granel Agrícola:** Esta categoría comprende el manejo de productos agrícolas que se transportan sin empaquetar en grandes cantidades, como granos (maíz, trigo, soya) y semillas. El granel agrícola se mantiene como la segunda carga en importancia para el puerto de Progreso; de este puerto depende el abastecimiento de las industrias pecuarias de la región, ya que la península es uno de los principales productores de pollo, huevo y carne de cerdo a nivel nacional. Asimismo, atiende a la industria aceitera local y a los molinos, tanto de maíz como de trigo de la región. De esta posición depende específicamente una buena parte de la seguridad alimentaria y de la fuerza laboral de la región.
- **Granel Mineral:** Esta categoría incluye el manejo de minerales que se transportan sin empaquetar en grandes cantidades, como balasto, carbón, cemento a granel, y otros materiales similares utilizados principalmente en la construcción y la industria, así como fertilizantes. El granel mineral presentó una disminución significativa en el año 2024, la cual se debió principalmente a la menor movilización de balasto, derivado de la conclusión en la construcción del Tren Maya. Sin embargo, en los últimos años y dado el desarrollo de plantas cementeras en la península, así como el crecimiento poblacional en la misma, se ha incrementado la importación de clínker y cemento. De igual forma, el granel mineral representa una oportunidad en la región para la exportación de productos pétreos.
- **Contenedores:** La carga contenerizada se refiere al transporte de mercancías dentro de contenedores estandarizados de metal, lo que facilita la manipulación y el transporte intermodal (marítimo, terrestre y ferroviario). Si bien este tipo de carga presenta un estancamiento en su evolución, derivado de que el "hinterland" del puerto es la Península de Yucatán y las oportunidades de redireccionar tráfico son limitadas, es importante contar con un servicio que cumpla con los estándares de las líneas navieras establecidas en la región, que haga competitivo el comercio exterior de la península y por consiguiente fomente su desarrollo económico.
- **Carga General:** Esta línea de negocio abarca una amplia variedad de mercancías que no se clasifican en otras categorías específicas, como productos manufacturados, maquinaria, materiales de construcción empaquetados, entre otros. La carga general experimentó un decrecimiento notable en el año 2024, el cual se vinculó con el término de arribo de embarcaciones de cabotaje y la importación de cemento destinada al Proyecto del Tren Maya. Sin embargo, se observó un aumento en la exportación de azúcar, lo que contribuyó a amortiguar dicho resultado. A pesar de no representar un gran volumen de carga, es necesario contar con la infraestructura necesaria para atender esta necesidad del mercado regional, que se suma a las cargas proyecto de inversiones de infraestructura en la región.

2





- **Otros Fluidos:** Esta línea de negocio comprende el manejo de líquidos diferentes a los hidrocarburos, como productos químicos, aceites vegetales, melaza, y otros fluidos que requieren instalaciones y equipos especiales para su carga y descarga. Al igual que la carga general, no es una carga representativa, pero requiere de instalaciones para su manejo eficiente.
- **Cruceros:** Esta línea de negocio se centra en la recepción de barcos turísticos de gran tamaño que transportan pasajeros con fines recreativos y turísticos, generando actividad económica a través del gasto de los visitantes en la región. La industria de cruceros ha tenido un impacto positivo en el turismo de Progreso. Durante el año 2024, se registraron 105 llegadas efectivas de cruceros, los cuales transportaron a 317,579 pasajeros. Para el año 2025, se proyecta la llegada de 163 cruceros con una expectativa de al menos 400,000 pasajeros, lo que consolida a Progreso como un destino importante en el Caribe mexicano.
- **Reparaciones Marítimas:** Este mercado inició operaciones en el Puerto de Progreso durante el 2025, aprovechando la ubicación estratégica del puerto, ya que tiene proximidad directa con la Sonda de Campeche, área en la que se desarrolla un volumen considerable de la actividad petrolera del país; derivado de lo cual existe la necesidad de una instalación especializada con la profundidad necesaria para atender a las embarcaciones de la industria petrolera de la zona de explotación del Golfo de México.

1.4.2 Área de influencia

Hinterland

El puerto de Progreso se encuentra conectando con diversos orígenes y destinos internacionales. En cuanto al hinterland, los estados de Yucatán, Campeche y Quintana Roo destacaron como los principales puntos de conexión para el movimiento de carga hacia y desde el puerto, siendo el propio estado de Yucatán el principal receptor o emisor de las cargas.

Figura 7. Hinterland del puerto.



Fuente: Estudio de Mercado del Comportamiento Portuario, en la localidad y municipio de Progreso, Yucatán





Tabla 9. Hinterland ene-dic 2024

| HINTERLAND | ENERO-DICIEMBRE 2024 | |
|----------------------|----------------------|------------------------|
| Hinterland | En Toneladas | Participación Relativa |
| CONTENERIZADA | 290,174.00 | 3.63% |
| QUINTANA ROO | 357.00 | 0.00% |
| YUCATÁN | 289,817.00 | 3.63% |
| GENERAL SUELTA | 136,502.00 | 1.71% |
| YUCATÁN | 136,502.00 | 1.71% |
| GRANEL AGRÍCOLA | 2,661,649.00 | 33.29% |
| YUCATÁN | 2,661,649.00 | 33.29% |
| GRANEL MINERAL | 1,245,705.00 | 15.58% |
| YUCATÁN | 1,245,705.00 | 15.58% |
| OTROS FLUIDOS | 32,246.00 | 0.40% |
| YUCATÁN | 32,246.00 | 0.40% |
| PETRÓLEO Y DERIVADOS | 3,628,600.00 | 45.39% |
| YUCATÁN | 3,628,600.00 | 45.39% |
| Total general | 7,994,876.00 | 100.00% |

Fuente: ASIPONA Progreso

Foreland

El concepto de foreland, en el ámbito del comercio marítimo, se refiere a la extensión geográfica de las relaciones comerciales de un puerto, identificando las regiones y puertos con los que se mantiene un intercambio directo de mercancías. En este contexto, el foreland del puerto de Puerto Progreso se caracteriza por su integración a través de diversas rutas comerciales que establecen conexiones directas con una variedad de destinos geográficos clave, como son Estados Unidos, Brasil, España, Japón y Holanda, entre otros.

Tabla 10. Carga Contenerizada de Puerto de Progreso (Foreland) enero - diciembre 2024

| FORELAND | ENERO-DICIEMBRE 2024 | |
|-------------------------|----------------------|------------------------|
| Foreland | En Toneladas | Participación Relativa |
| CONTENERIZADA | 328,277.00 | 86.86% |
| ESTADOS UNIDOS | 86,763.00 | 22.96% |
| JAPÓN | 53,971.00 | 14.28% |
| ESPAÑA | 51,129.00 | 13.53% |
| CUBA | 20,312.00 | 5.37% |
| LETONIA | 15,504.00 | 4.10% |
| HOLANDA | 10,901.00 | 2.88% |
| REPÚBLICA DOMINICANA | 10,091.00 | 2.67% |
| BRASIL | 9,130.00 | 2.42% |
| REPÚBLICA POPULAR CHINA | 7,588.00 | 2.01% |
| BÉLGICA | 7,337.00 | 1.94% |
| OTROS | 55,551.00 | 14.70% |

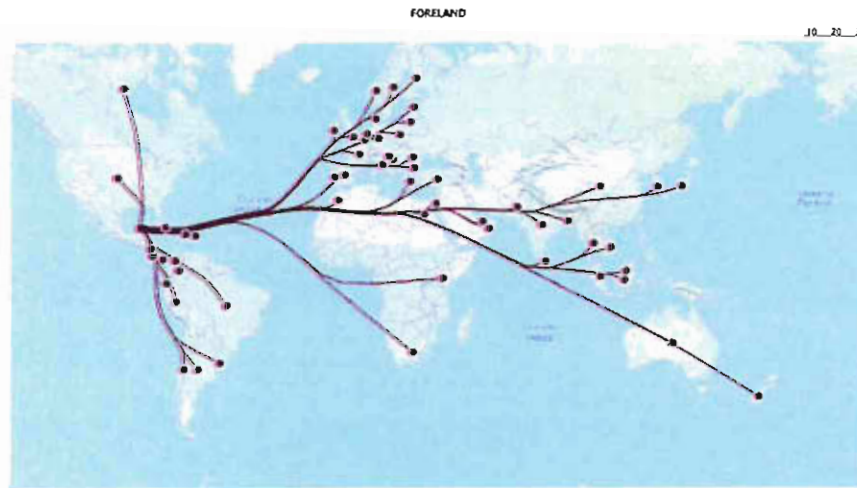




| FORELAND | | ENERO-DICIEMBRE 2024 | |
|------------------------|-------------------|------------------------|--|
| Foreland | En Toneladas | Participación Relativa | |
| GENERAL SUELTA | 31,993.00 | 8.46% | |
| CUBA | 84.00 | 0.02% | |
| ESTADOS UNIDOS | 31,909.00 | 8.44% | |
| GRANEL AGRÍCOLA | 17,678.00 | 4.68% | |
| ESTADOS UNIDOS | 17,678.00 | 4.68% | |
| Total general | 377,948.00 | 100.00% | |

Fuente: ASIPONA Progreso

Figura 8. Foreland del puerto.



Fuente: Estudio de Mercado del Comportamiento Portuario, en la localidad y municipio de Progreso, Yucatán

Tabla 11. Principales orígenes/destinos y productos por línea de negocio.

| Línea de negocio | Origen/destino del flujo comercial | Principales productos Importación | Principales productos Exportación |
|------------------|---|---|--|
| Carga General | Estados Unidos y Turquía. | Cemento, maquinaria, yates. | Azúcar, maquinaria. |
| Contenedores | Estados Unidos, Alemania, Argentina, Bélgica, Chile, Brasil, Canadá, España, República Popular de China, Italia, Turquía, Colombia. | Azulejos y losas, textiles, aires acondicionados, cartón corrugado, alimentos congelados, equipo de cómputo, maquinaria, madera, resinas. | Aceite de canola, adhesivos, azulejos, bebidas no alcohólicas, carne de cerdo, pollo y pulpo congelado, cerveza, reciclados, cuerdas de propileno, hortalizas, miel, prendas de vestir, sal. |



| Línea de negocio | Origen/destino del flujo comercial | Principales productos Importación | Principales productos Exportación |
|----------------------|---|---|-----------------------------------|
| Granel Agrícola | Estados Unidos, Brasil, Rusia, Canadá. | Maíz amarillo, maíz blanco, maíz seco y destilado, soya, trigo. | |
| Granel mineral | Estados Unidos, España, Argelia, Holanda. | Coque de petróleo, clínker y balasto. | |
| Petróleo y derivados | Estados Unidos | Gasolina Magna, Premium, turbosina, diésel y asfalto. | |
| Otros fluidos | Holanda, Perú, Colombia, Estados Unidos | Aceite y estearina de palma, aceite de canola. | |

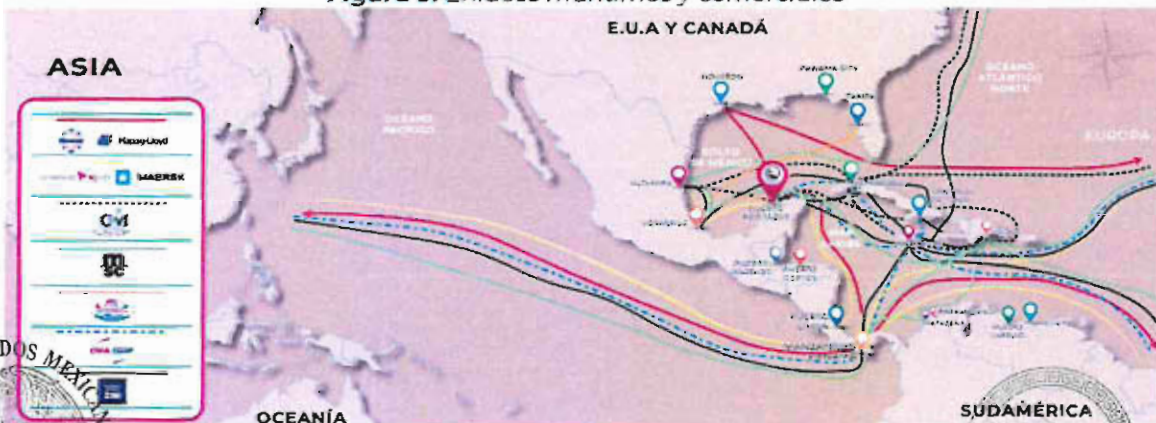
Fuente: ASIPONA Progreso

1.4.3 Conectividad

En cuanto a su conectividad marítima, el puerto de Progreso mantiene operaciones regulares con diversas líneas navieras, siendo el servicio de carga contenerizada un pilar fundamental de su actividad. Esta modalidad de transporte ofrece una amplia cobertura, conectando a Progreso con numerosos puertos y países alrededor del mundo, lo que lo convierte en el principal canal logístico para el comercio exterior en la región de Yucatán. La terminal de contenedores del puerto tiene una capacidad significativa para manejar el volumen de carga demandada, consolidándose como el puerto con mayor flujo de contenedores en el sureste mexicano. Además, el puerto también destaca por ser un punto importante para el acceso de combustibles a la Península de Yucatán y por el movimiento de granel agrícola.

El turismo marítimo representa otro sector de gran relevancia para el Puerto de Progreso. Funciona como un punto de escala estratégico para cruceros que parten de puertos como Galveston y Nueva Orleans en Estados Unidos. La llegada de estos cruceros impulsa significativamente el turismo internacional en la región. Además, Progreso se conecta con circuitos turísticos del Caribe mexicano, incluyendo destinos populares como Cozumel. Esta conexión posiciona a Progreso como un punto clave dentro de las rutas de recreación marítima que surcan el Golfo de México, atrayendo a un flujo constante de visitantes y fortaleciendo la economía local.

Figura 9. Enlaces marítimos y comerciales



Fuente: ASIPONA Progreso





Tabla 12. Principales líneas navieras en puerto Progreso.

| Contenerizada | Cruceros |
|------------------------------------|-------------------------------|
| Hamburg Süd México | |
| Línea Peninsular, INC | |
| Mediterranean Shipping Company | Carnival Cruise Line |
| Maersk | Disney Cruises Line |
| Corporación de Transportes Marinos | Royal Caribbean International |
| CMA CGM | |
| Zim Integrated Shipping Services | |

Fuente: ASIPONA Progreso

El Puerto de Progreso se conecta de manera eficiente con la ciudad de Mérida, Yucatán, localizada a una distancia de 33.6 km, mediante la autopista 261. Gracias a la eficiente vialidad periférica de esta ciudad, se puede llegar sin conflictos viales a todos los destinos del estado de Yucatán y se puede conectar a la red carretera nacional con autopistas a las principales ciudades de todo el sureste de México.

Figura 10. Enlace terrestre, zona de influencia.



Fuente: ASIPONA Progreso

Tabla 13. Distancias carreteras principales ciudades (kilómetros)

| Ciudad | Progreso | Dos Bocas | Coatzacoalcos |
|------------------------|----------|-----------|---------------|
| Mérida, Yucatán | 33 | 565 | 725 |
| Tizimín, Yucatán | 187 | 758 | 918 |
| Valladolid, Yucatán | 203 | 722 | 881 |
| Ciudad | Progreso | Dos Bocas | Coatzacoalcos |
| Campeche, Campeche | 199 | 388 | 548 |
| Cancún, Quintana Roo | 349 | 865 | 1,026 |
| Playa del Carmen | 327 | 848 | 1,008 |
| Chetumal, Quintana Roo | 630 | 659 | 738 |

Fuente: ASIPONA Progreso





Actualmente, el Puerto de Progreso, carece de infraestructura ferroviaria operativa; sin embargo, se están desarrollando proyectos significativos para integrarlo al sistema ferroviario nacional. Como parte de la ampliación del Tren Maya, se prevé la construcción de nuevas vías férreas y la rehabilitación de aproximadamente 75 kilómetros de infraestructura existente, se espera que la estación más cercana se ubique en el Polo del Bienestar Progreso, aproximadamente a 10 km del acceso al Puerto, lo que posiblemente generará sinergias con este modo de transporte para incrementar el Hinterland en la región.

Con la finalización de este proyecto, el Puerto de Progreso estará vinculado tanto a las líneas del Tren Maya como a la ruta Chiapas-Mayab. Esta conexión permitirá integrar el puerto a la red nacional de carga, facilitando el transporte hacia el centro del país y el Corredor Interoceánico. Esta infraestructura estratégica fortalecerá la capacidad operativa del puerto y consolidará su rol como un nodo clave en la logística nacional e internacional.

Figura 11. Ruta del Tren Maya considerando Puerto Progreso



Fuente: Tren Maya

1.4.4 Participación en el Sistema Portuario Nacional

El movimiento de cargas dentro del Sistema Portuario Nacional, se divide en puertos ubicados en la zona Golfo-Caribe y puertos de la zona del Pacífico, el primero agrupa 19, mientras que en el segundo se agrupan 22 puertos, el Puerto de Progreso pertenece al sistema Golfo – Caribe. Así mismo, la carga se encuentra dividida en tráfico de Altura y Cabotaje para cada una de las líneas de negocio: Contenerizada, General Suelta, Granel Agrícola, Granel Mineral, Combustibles y Otros Fluidos.

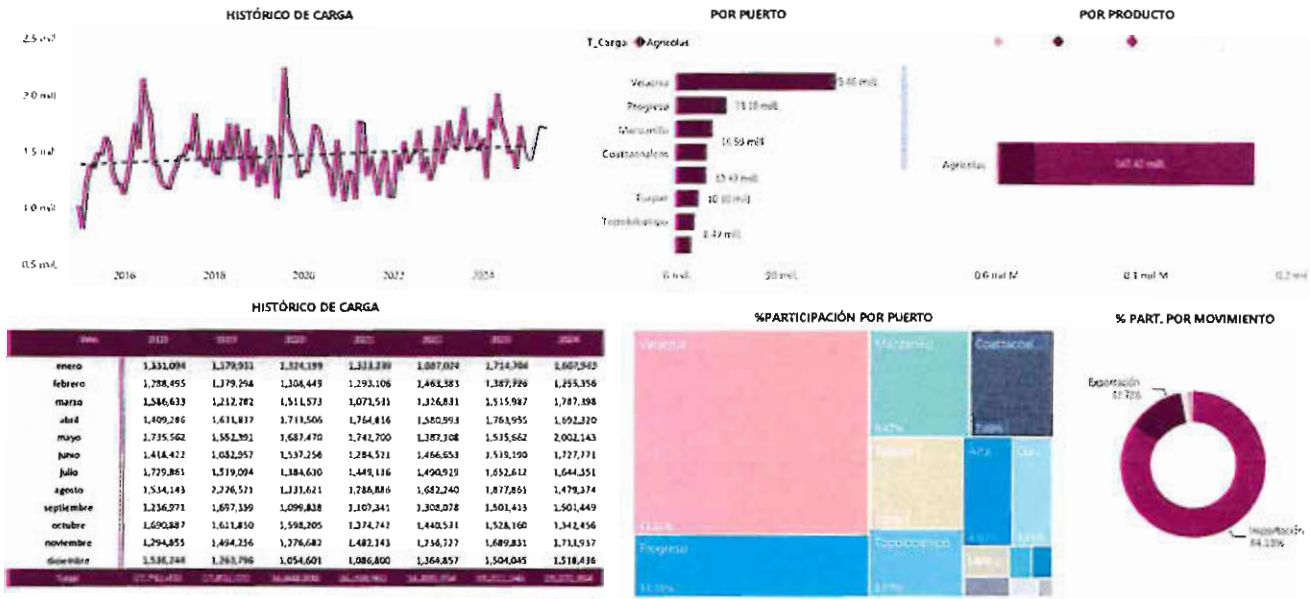
En cuanto a las líneas de negocio más relevantes para el Puerto de Progreso, éste se posicionó en el lugar 6 a nivel nacional en el movimiento de carga contenerizada, ocupó el lugar 2 a nivel nacional en granel agrícola, con una participación de 13.06% para el periodo 2015-2024, y finalmente ocupó el lugar 8 a nivel nacional con una participación de 2.56% para el periodo 2015-2024 para la carga de petróleo y derivados.

2





Figura 12. Participación de Progreso en granel agrícola a nivel nacional



Fuente: Estudio de Mercado del Comportamiento Portuario, en la localidad y municipio de Progreso, Yucatán



2



2. Diagnóstico y retos de desarrollo del puerto de Progreso

Este análisis prospectivo se enfoca en la gestión de la carga comercial en el Puerto de Progreso, abarcando sus principales líneas de negocio: hidrocarburos, graneles agrícolas, graneles minerales, contenedores, carga general, otros fluidos no petroleros y cruceros. La proyección se basa en el impulso de diversos proyectos de expansión y modernización que buscan optimizar su capacidad operativa, fortalecer su competitividad global y posicionarlo como un nodo logístico de relevancia internacional. Estas iniciativas, respaldadas por inversiones significativas y reformas legales, tienen como objetivo garantizar el crecimiento sostenible del puerto y consolidar su importancia en las cadenas de suministro marítimas.

Para el pronóstico se considera una situación tendencial, es decir, a través de los históricos de carga movilizada en los últimos 10 años, para lo cual se utilizó el método de Modelo Autorregresivo Integrado de Promedio Móvil o Método ARIMA que es un acrónimo del inglés de Autoregressive Integrated Moving Average.

Los pronósticos de crecimiento para las cargas se generaron bajo tres escenarios, de acuerdo con las expectativas de demanda: Base para la menor demanda esperada y posteriormente los escenarios Medio y Alcanzable, este último el de mayor volumen estimado.

- Escenario Base: Representa la trayectoria más probable, considerando las tendencias actuales y las proyecciones de bajo crecimiento.
- Escenario Medio: Un punto intermedio que contempla un crecimiento moderado por encima del escenario base, pero sin alcanzar un optimismo desmedido.
- Escenario Optimista: Considera un escenario de mayor crecimiento económico y una expansión más dinámica de las operaciones portuarias, impulsada por factores favorables.

El periodo de proyección se extiende desde 2026 hasta 2046, lo que proporciona una visión a largo plazo esencial para la planificación portuaria y la toma de decisiones estratégicas.

Además de los datos históricos y las proyecciones económicas, el análisis incorpora una serie de variables clave que influyen en el desempeño portuario:

- Capacidad Instalada: La capacidad actual del puerto para manejar diferentes tipos de carga.
- Infraestructura Disponible: La condición y adecuación de muelles, almacenes, equipos y otras instalaciones portuarias.
- Conectividad Logística: La eficiencia de las conexiones terrestres (carreteras, ferrocarriles) y marítimas que enlazan el puerto con su hinterland y otros mercados.
- Exploración de nuevos mercados y clientes: La identificación de oportunidades para diversificar las fuentes de carga y atraer nuevos usuarios al puerto.
- Identificación de retos y desafíos estructurales: Un reconocimiento de las limitaciones, cuellos de botella y problemas a largo plazo que podrían afectar el crecimiento del puerto.

También se integran criterios de viabilidad económica, con un enfoque particular en las inversiones en infraestructura y equipamiento portuario. El objetivo es garantizar la sostenibilidad y competitividad del Puerto de Progreso en el horizonte de 2026-2031, asegurando que las inversiones sean rentables y contribuyan al desarrollo a largo plazo del puerto.

Handwritten mark





2.1 Diagnóstico de la competitividad del puerto

Análisis de la conectividad del puerto

Como se comentó previamente, el Puerto de Progreso se conecta eficientemente de manera terrestre con la capital del estado de Yucatán y con la red carretera que comunica al sureste de México con el resto del país, así como de manera marítima, con numerosos puertos y países alrededor del mundo, gracias a la oferta de líneas navieras que operan en Progreso; sin embargo, cuando se habla de conectividad, es muy importante establecer la relación directa con la competitividad logística, ya que es fundamental cumplir con los requerimientos técnicos y operativos del comercio marítimo para continuar siendo un puerto referente en la región.

Con relación al transporte marítimo, la tendencia global apunta hacia el empleo de buques de mayores dimensiones; esta evolución demanda una infraestructura portuaria con mayor capacidad de calado, atraque, almacenamiento y maniobra. Actualmente, el Puerto de Progreso dispone de un canal principal de navegación que se extiende a lo largo de 7.4 kilómetros (equivalentes a 3.9 millas náuticas) en su tramo recto, con un ancho de 150 metros. En su tramo curvo, el canal abarca 1.4 kilómetros hasta su conexión con la dársena de ciaboga, con un ancho inicial de 150 metros que se amplía a 280 metros al final de la curva. La profundidad del canal es de 11.75 metros sobre el nivel medio bajo del mar (NBM), y su calado oficial es de 9.75 metros, característica que restringe su capacidad para recibir embarcaciones de gran porte, la cuales ya son comunes en las principales rutas comerciales del Golfo de México, lo cual representa un desafío crítico para la expansión de su participación en el mercado regional e internacional.

En lo referente a la conectividad terrestre, el puerto posee conexión con una moderna red de carreteras que facilita el traslado seguro de mercancías en configuración full. En el pasado se identificó un punto de conflicto operativo significativo: el acceso vial al recinto portuario derivado del tránsito urbano en la Ciudad de Progreso; sin embargo, está en proceso de conclusión la construcción y puesta en operación de un viaducto elevado, el cual conectará de manera directa el acceso al recinto portuario de Progreso con la carretera 261, hacia la ciudad de Mérida, lo cual permitirá que ya no se tenga que transitar por la Ciudad de Progreso, resolviendo dicho punto de conflicto vial.

El principal reto para la conectividad terrestre actual del Puerto de Progreso, será la conexión ferroviaria con el Tren Maya, ya que al momento el punto planeado de conexión más cercano, aún en proyecto, se encontrará en aproximadamente 10 km del acceso al recinto portuario.

Análisis del mercado relevante

La UNCTAD proyecta un crecimiento anual promedio del comercio marítimo global del 2.4% entre 2024 y 2029, con un aumento significativo en el comercio contenerizado del 3.5% en 2024 y un promedio del 2.7% anual durante los años siguientes. Este crecimiento está respaldado por una mayor demanda de mercancías a granel, contenedores y productos tecnológicos, a pesar de los riesgos geopolíticos y económicos presentes.

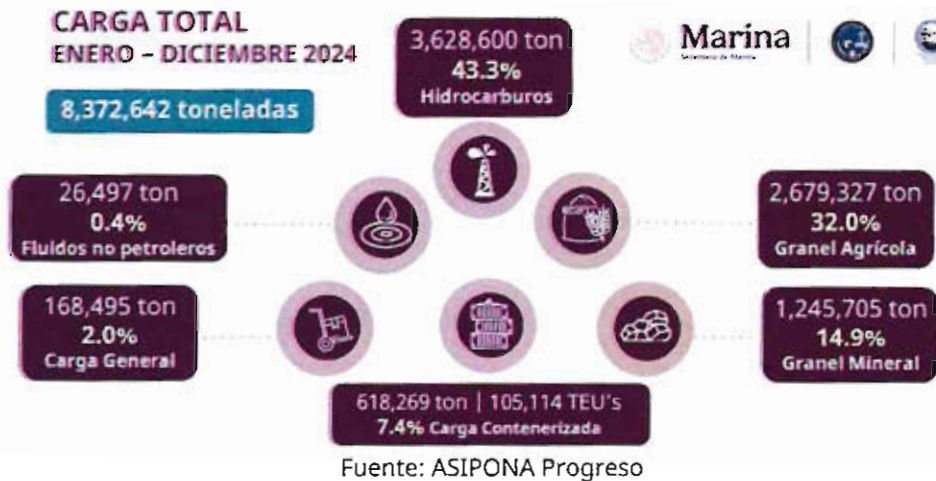
El movimiento portuario en el Puerto de Progreso, para el período de 2014 a 2024, registró tendencias ascendentes de crecimiento en términos de toneladas en cada una de las líneas de negocio que se operan; para el caso de las líneas de negocio de otros fluidos y cruceros, dicha tendencia se presentó a partir de





Si bien persisten riesgos latentes de desaceleración entre las principales economías del mundo, un panorama que podría traducirse en una contracción de los mercados financieros y, por ende, en una posible disminución general de la actividad portuaria, el Puerto de Progreso mantiene una perspectiva favorable, derivado de su enfoque de mercado regional, principalmente de materias primas (hidrocarburos y cargas a granel, tanto líquidas como sólidas orgánicas e inorgánicas). Estas cargas son fundamentales para el desarrollo de la industria local y deben visualizarse como una herramienta de competitividad para la región, ya que, los costos logísticos de las empresas y desarrollos comerciales que dependen de las operaciones del puerto y definen el hinterland, son menores por su cercanía al puerto.

Figura 13. Composición de la carga operada en 2024

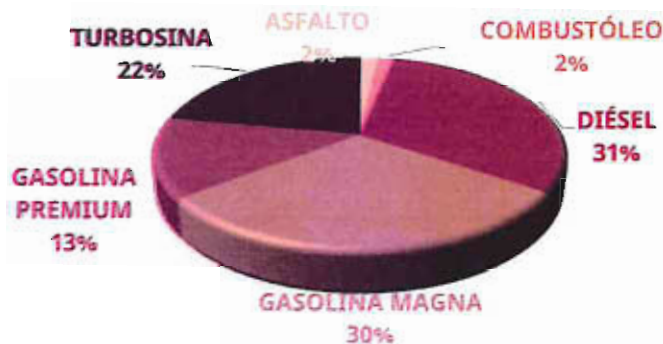


HIDROCARBUROS

El movimiento de hidrocarburos está ligado directamente al crecimiento poblacional, al desarrollo económico y a la movilidad de personas y mercancías en la región. Los años 2020 a 2022 son un ejemplo específico de cómo las restricciones en la movilidad ocasionadas por la pandemia del COVID, ocasionaron un importante decremento en el movimiento de dichas cargas en los puertos del país.

En el Puerto de Progreso se manejan productos como gasolinas magna y premium, diésel y turbosina a través de las terminales especializadas, el asfalto y el combustóleo se movilizan en descarga directa de barco a transporte terrestre especializado en los muelles públicos. El Puerto de Progreso es el principal punto de abastecimiento de hidrocarburos en la región, estos productos arriban al puerto desde orígenes tanto nacionales, como internacionales.

Figura 14. Distribución de hidrocarburos por productos en 2024



Fuente: ASIPONA Progreso





El combustible en el puerto de Progreso se mueve en embarcaciones con un tonelaje de registro bruto promedio de 27,775.36 TRB, con una eslora promedio de 178.64 m y un calado de 30.03 pies, en el periodo 2024 se recibieron un aproximado de 187 embarcaciones, resultando un promedio de 15.58 embarcaciones por mes.

Las embarcaciones de combustible que arriban al puerto se reciben en el muelle 9, en donde se encuentra ubicada una terminal especializada de hidrocarburos operada por Pemex, la cual se conecta a través de ductos a unos tanques en tierra propiedad de la paraestatal, que están aproximadamente a 10 km de la terminal; así como en el muelle 7, donde se conectan a la instalación especializada para hidrocarburos operada por la empresa Hidrocarburos del Sureste, S.A. de C.V.

GRANELES AGRÍCOLAS

Este segmento de carga es fundamental para la economía y la seguridad alimentaria de la península. La industria pecuaria regional ha logrado mantener su competitividad gracias a que cuentan en el Puerto de Progreso con la operación más eficiente en el entorno portuario nacional; sin embargo, la operación portuaria de granel agrícola cada vez exige mayor oferta de infraestructura de atraque, mayor eficiencia en la carga/descarga de mercancía y mayores espacios de almacenamiento.

Aunque la terminal de granel agrícola es eficiente, la madurez del mercado pronto demandará una opción adicional de terminal mecanizada, en la cual se puedan atender embarcaciones más grandes (sin grúas propias), con mayor rapidez y con mayor oferta de almacenamiento. El fortalecimiento del corredor agroalimentario y la digitalización de los procesos logísticos serán fundamentales para mantener la competitividad de esta línea en el periodo 2026–2031.

Esta línea de negocios representa históricamente la segunda carga en cuanto a volumen operado en el Puerto de Progreso, con una tendencia cercana a los 2.7 millones de toneladas anuales en cerca de 100 arribos y los productos arriban al puerto tanto desde puertos nacionales, como internacionales. El 95% de la carga es de importación principalmente de los Estados Unidos y Sudamérica, mientras que la carga nacional solo es el 4%, conformado por maíz blanco de Sinaloa.



GRANEL MINERAL

Esta línea de negocios actualmente representa la tercera en orden de volumen operado en el Puerto de Progreso, con un movimiento estimado para el 2025, ligeramente superior a las 500 mil toneladas anuales en 24 arribos.

ADMINISTRACIÓN DEL SISTEMA NACIONAL DE PUERTOS
SECRETARÍA DE MARINA
DIRECCIÓN GENERAL DE PUERTOS

Las obras del tren maya, en específico el balasto que se requirió para la construcción de dicho proyecto, tuvo una gran influencia durante los últimos tres años; sin embargo, con la terminación de los trabajos, no se esperaba recuperar los cerca de 3 millones de toneladas movilizadas en 2023. Es de reconocer que el nuevo ramal del Tren Maya reactiva esta necesidad así que se espera que, a finales de 2025, posterior a una merma extremadamente significativa, algo de ese movimiento se refresque. En ese sentido desde la estación de Poxilá en Umán hasta el puerto, el tren, tiene como objetivo principal el transporte de carga, aunque también se contempla la posibilidad de una estación de pasajeros en el futuro. La obra, que se espera concluya en 2027, forma parte de una estrategia que combina expropiaciones, declaratorias de interés nacional y reorganización institucional para fortalecer el sureste como un eje logístico.

Independientemente de las cargas proyecto que se han manejado en esta línea de negocio, el crecimiento en la construcción a nivel regional, principalmente entre Quintana Roo y Yucatán hicieron viables la atracción de nuevas cargas, así como el establecimiento local de industrias cementeras que utilizan el

2



puerto para el ingreso de clinker, siendo muy viable que esta industria continúe desarrollándose y creciendo en la región. De lo ya mencionado, se desprende el arribo de grava (balasto) durante las obras complementarias, sin que se visualice un incremento exponencial como en años anteriores.

Los graneles minerales en el puerto de Progreso se mueven en embarcaciones con un tonelaje de registro bruto promedio de 27,980 TRB, con una eslora promedio de 170.20 m y un calado de 26.80 pies; en el periodo 2024, se recibieron un aproximado de 54 embarcaciones dando como promedio 4.5 embarcaciones por mes.

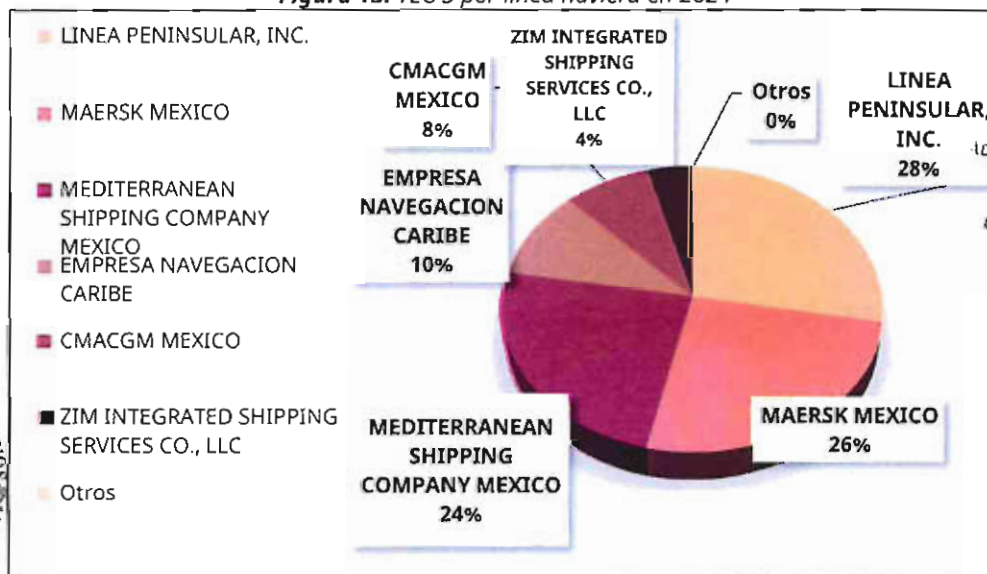
CARGA CONTENERIZADA

Esta línea de negocio, que actualmente ocupa el cuarto lugar en importancia del volumen de carga operado en el puerto, es fundamental para el desarrollo de la industria en la región. En el 2024 se movilizaron cerca de 231 embarcaciones, para un total de 56,489 cajas, lo que representa 105,014 TEU's.

El movimiento de contenedores está íntimamente ligado al desarrollo económico, industrial y comercial de la región, el contar con una vía de acceso para la salida y entrada de mercancías con el comercio internacional es determinante para las industrias en la región. Durante el periodo 2021 - 2023 el volumen de contenedores disminuyó de manera significativa en el puerto, derivado de un reajuste en los planes de negocio de dos de los clientes más importante de la terminal de contenedores; sin embargo, durante los años 2024 y en lo que respecta al 2025, se visualiza una ligera tendencia de crecimiento, por lo que se tendrán que focalizar esfuerzos para generar las condiciones de aumento, o cuando menos, de mantenimiento de dicha tendencia. La consolidación de esta línea de negocio requerirá inversiones en infraestructura especializada, atracción de nuevas rutas navieras, y el fortalecimiento de los procesos logísticos y aduanales para competir de forma efectiva en el mercado nacional e internacional.

Entre los principales productos movilizados destacan: aceite de canola, alimento para camarón, adhesivos, azulejos, bebidas no alcohólicas, carne congelada de cerdo y pollo, cerveza, reciclables, cuerdas de polipropileno, hortalizas, miel y prendas de vestir. La exportación de perecederos, principalmente pulpo y pescado se ha convertido en un referente, permitiendo la expansión hacia nuevos mercados internacionales.

Figura 15. TEU'S por línea naviera en 2024



Handwritten signature or mark.





Los barcos de contenedores que arriban al puerto son de diferentes dimensiones, que van desde los 67 metros de eslora hasta los 229 metros, con calados entre los 20 y hasta los 32 pies, con tonelajes de registro bruto de los 1,152 hasta 35,519; lo que nos permite observar que existe una combinación de tráficos entre líneas marítimas de corta distancia hasta buques mayores que se enlazan en múltiples escalas con otros puertos y conectan con HUBs en el Mar Caribe y Panamá.

CARGA GENERAL

Si bien a nivel mundial existe una tendencia hacia el uso de contenedores para el movimiento de mercancías, los puertos siempre requerirán infraestructura adecuada para manejar carga general, tanto suelta como unitizada, y en este sentido el Puerto de Progreso no es la excepción. En el 2024 el puerto tuvo 18 embarques para movilizar un total de 168,000 toneladas.

El movimiento de carga general tuvo su punto más alto en el 2023, impulsado principalmente por la construcción del Tren Maya, que movilizó tanto rieles, como varilla y cemento, los cuales, al no poder ser suministrados por la industria local, tuvo que ingresar por vía de cabotaje.

La atención de estas cargas se realiza en las Terminales de Usos Múltiples del puerto, en donde las empresas autorizadas para prestar el servicio portuario de maniobra, utilizan la infraestructura portuaria.

Los barcos de carga general que arriban al puerto son de diferentes dimensiones, que van desde los 108 metros de eslora hasta los 185 metros, con calados de 17.4 hasta prácticamente los 32 pies, con tonelajes de registro bruto de los 5,629 hasta 24,328. Estas cargas al no pertenecer a una ruta regular, requieren cierta versatilidad, ya que atienden a mercados muy específicos dentro de la zona de influencia del puerto.

FLUIDOS NO PETROLEROS

Tradicionalmente esta ha sido la línea de negocio con menor volumen de operación en Progreso, los productos manejados prácticamente son aceites vegetales. En el año 2024 se movilizaron cerca de 12 embarcaciones con un volumen total de 32,246 toneladas anuales.

Las embarcaciones que trasladan los fluidos no petroleros son generalmente de pequeñas dimensiones de hasta 160 metros de eslora, 15,976 Toneladas de registro bruto y con un calado promedio de 23 pies, lo que les permite operar adecuadamente en los muelles 3 y 4 del puerto.

La operación de dichas embarcaciones se realiza a través de bombas del barco que se encuentran conectadas a un equipo en tierra para la carga de camiones, los cuales salen directamente del puerto hacia su destino final en tierra.

CRUCEROS

El Puerto de Progreso mantiene una presencia estable en el segmento de turismo marítimo, con escalas programadas regularmente por navieras como Carnival Cruise Line, Royal Caribbean International y Disney Cruise Line. El desarrollo de esta línea dependerá de la diversificación de experiencias turísticas locales, la mejora de infraestructura de atención a pasajeros y el fortalecimiento de las alianzas con destinos como Cozumel, permitiendo mejorar la oferta regional y aumentar la derrama económica en la península de Yucatán.

El arribo de este tipo de embarcaciones tiene una clara tendencia al alza, mientras que en 2024 se recibieron cerca de 105 embarcaciones, se espera que en el 2025 se reciban 163 embarcaciones con más de 400,000 pasajeros.



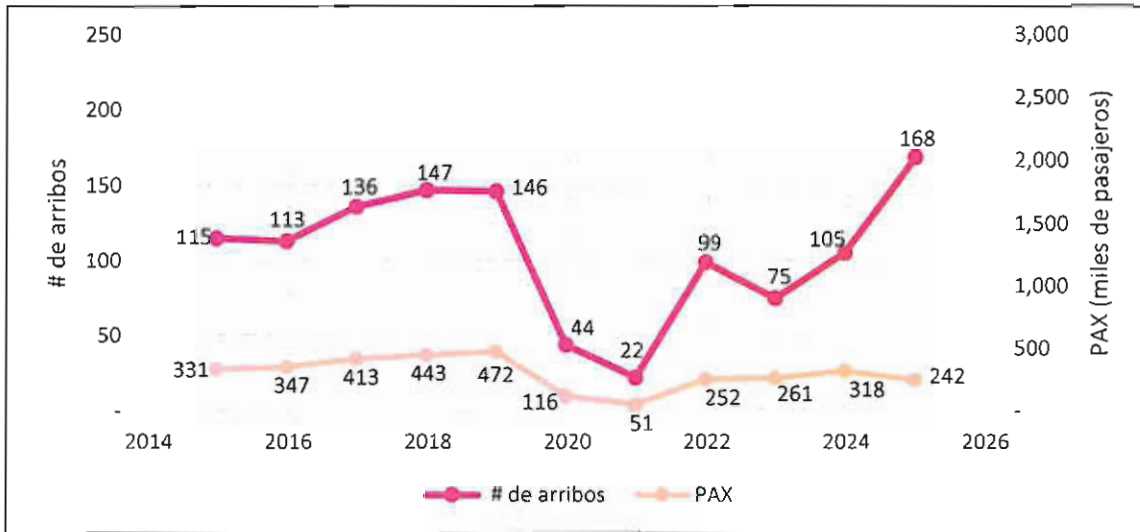
ADMINISTRACION DEL SISTEMA PORTUARIO NACIONAL
DIRECCION GENERAL

Handwritten signature





Figura 16. Comportamiento histórico de cruceros



Fuente: ASIPONA Progreso

El tiempo promedio de estadía de cada crucero en el Puerto de Progreso es de 8 horas en la que desembarcan entre 2,000 y 3,000 pasajeros, de los cuales un gran porcentaje se queda en la ciudad de Progreso y otros visitan los distintos destinos turísticos de la región, destacando las zonas arqueológicas de Chichen Itzá, Dzibilchaltún y Uxmal; así mismo, las ciudades coloniales de Izamal y Valladolid.

En su gran mayoría, los cruceros que arriban a Progreso tienen como origen los puertos de Galveston en Texas y Nueva Orleans en Louisiana, el resto provienen del Estado de Florida en los Estados Unidos. La principal línea naviera que arriba al Puerto es Carnival Cruise Line con cerca del 70%, seguido de Disney Cruises Lines con el 17%, Royal Caribbean el 8% y otras el 5% restante.

La gran mayoría de los cruceros tienen una eslora cercana a los 300 metros, siendo la máxima eslora durante el 2024 de 303 metros, el tonelaje de registro bruto es de 128,052 y el calado máximo de 31 pies.

Análisis de la demanda

En años recientes, el hinterland del Puerto de Progreso ha registrado un importante crecimiento de la población y de su poder adquisitivo, incidiendo de esta forma en un aumento del consumo. A su vez, el considerable incremento en la inversión pública y privada y el crecimiento del sector de la construcción, ha conferido de un fuerte dinamismo económico al hinterland de Puerto Progreso.

Durante el período de 2011 a 2023, las tasas de crecimiento anual del PIB de los estados de Yucatán y de Quintana Roo, con excepción de 2019 y 2020, fueron superiores a la tasa de crecimiento medio anual (TCMA) de la federación, la cual ascendió a 1.7%, en tanto que el PIB del estado de Campeche creció a tasas inferiores a la TCMA nacional, llegando a superarla solo en 2023, último año del período.

Lo anterior tiene un impacto directo en el movimiento de carga a través de Puerto Progreso, lo cual se puede apreciar en la siguiente tabla:





Tabla 14. Movimiento histórico del puerto por línea de negocio (toneladas)

| Año | Total | Carga General | Carga Contenerizada | Granel Agrícola | Granel Mineral | Fluidos no Petroleros | Hidrocarburos |
|------|------------|---------------|---------------------|-----------------|----------------|-----------------------|---------------|
| 2015 | 4,491,027 | 90,181 | 443,631 | 1,642,794 | 108,583 | 23,562 | 2,182,276 |
| 2016 | 5,369,262 | 71,942 | 441,324 | 2,090,548 | 106,501 | 124,944 | 2,534,004 |
| 2017 | 5,676,082 | 112,060 | 522,202 | 2,002,717 | 80,033 | 20,750 | 2,938,319 |
| 2018 | 6,598,546 | 184,576 | 874,150 | 2,255,397 | 143,580 | 21,183 | 3,119,661 |
| 2019 | 7,272,240 | 238,023 | 925,654 | 2,502,362 | 63,450 | 32,226 | 3,510,526 |
| 2020 | 5,655,735 | 135,893 | 725,978 | 2,457,538 | 110,475 | 23,830 | 2,202,021 |
| 2021 | 6,913,365 | 311,642 | 829,864 | 2,462,175 | 505,029 | 11,348 | 2,793,307 |
| 2022 | 8,427,323 | 286,039 | 699,571 | 2,537,041 | 1,406,023 | 20,202 | 3,478,447 |
| 2023 | 10,149,973 | 414,506 | 611,005 | 2,520,286 | 2,922,068 | 26,497 | 3,655,611 |
| 2024 | 8,372,642 | 168,495 | 618,269 | 2,679,327 | 1,245,705 | 32,246 | 3,628,600 |

Fuente: ASIPONA Progreso

Tabla 15. Movimiento histórico de cruceros en el puerto

| Año | Total Pasajeros | Número de embarcaciones |
|------|-----------------|-------------------------|
| 2015 | 330,794 | 115 |
| 2016 | 347,345 | 113 |
| 2017 | 413,474 | 136 |
| 2018 | 443,352 | 147 |
| 2019 | 471,853 | 146 |
| 2020 | 116,176 | 44 |
| 2021 | 51,024 | 22 |
| 2022 | 252,238 | 99 |
| 2023 | 261,003 | 75 |
| 2024 | 317,579 | 105 |

Fuente: ASIPONA Progreso



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



ADMINISTRACIÓN DEL SISTEMA
PORTUARIO NACIONAL
MARINA
DIRECCIÓN GENERAL

Derivado de la condición del Puerto de Progreso como principal puerto de altura en la región del sureste, su papel es fundamental en el desarrollo económico del país; en este contexto, se ha impulsado el proyecto de Ampliación y Modernización del Puerto de Progreso, el cual busca optimizar su capacidad operativa, fortalecer su competitividad global y posicionarlo como un nodo logístico de relevancia internacional. Estas iniciativas, respaldadas por inversiones significativas y reformas legales, tienen como objetivo garantizar el crecimiento sostenible del puerto y consolidar su importancia en las cadenas de suministro marítimas.

Lo anterior aunado a otros propulsores relevantes como lo son la entrada en operación del Tren Maya y del Corredor Interoceánico del Istmo de Tehuantepec (CIIT), así como el impulso propuesto a la carga de cabotaje y tráfico marítimo de corta distancia en el país, impactan directamente en los pronósticos de carga que se manejarán a través del Puerto de Progreso.

2





Para llevar a cabo la estimación de la carga proyecto, se realizó un análisis detallado de la información obtenida a partir de las encuestas aplicadas a cesionarios y maniobristas y agentes interesados con actividades en Puerto Progreso, así como de los proyectos en desarrollo en el estado de Yucatán, proporcionados por la Secretaría de Economía y Trabajo (SETY) del Gobierno del Estado de Yucatán.

De igual forma se estimó la carga que puede ser captada de los puertos competidores, para ello se recurrió a la información disponible en los anuarios estadísticos de los puertos de México, ediciones 2020, 2021 y 2022. Se consideró aquella carga con origen o destino a los estados de Yucatán, Campeche y Quintana Roo que se movilizó a través de los puertos de Veracruz y Coatzacoalcos, en movimiento de importación y exportación, sin registrar los volúmenes de cabotaje (entrada/salida) ya que se corresponden a valores que actualmente ya pasan por Puerto Progreso.

Los pronósticos de crecimiento para las cargas se generaron bajo tres escenarios, de acuerdo con las expectativas de demanda: Base para la menor demanda esperada y posteriormente los escenarios Medio y Alcanzable, este último el de mayor volumen estimado.

Para la estimación de los escenarios base y alcanzable, se recurrió al uso de modelos ARIMA (Autoregressive Integrated Moving Average), los cuales son herramientas estadísticas ampliamente utilizadas en el análisis de series temporales, permitiendo modelar y predecir variables basadas en patrones históricos. Para ello, se utilizó el software estadístico Gretl versión 2021d, teniendo como resultado los valores pronosticados para los años 2025 hasta 2028, con una periodicidad mensual. Con base en los valores anteriores, se extendieron los pronósticos durante el horizonte de análisis del documento, para ello se recurrió a la función PRONOSTICO.ETS, disponible en la paquetería de Excel, con la cual se predice un valor futuro con base a valores (históricos) existentes mediante la versión AAA el algoritmo de Suavizado exponencial triple (ETS). Para estimar el escenario medio, se utilizó el promedio de los valores correspondientes al escenario Base y Alcanzable.

A continuación, se presentan los pronósticos para cada uno de los escenarios descritos, así como las tasas medias de crecimiento para cada caso:

Tabla 16. Tasas de crecimiento de la carga en Puerto Progreso para cada escenario

| Años | Escenario | General | Contenerizada | Granel Agrícola | Granel Mineral | Petróleo y derivados | Otros fluidos |
|-----------|------------|---------|---------------|-----------------|----------------|----------------------|---------------|
| 2025-2044 | Base | 7.09% | 1.42% | 1.76% | 15.51% | 2.70% | 0.15% |
| 2025-2044 | Medio | 7.82% | 2.43% | 2.02% | 13.82% | 2.85% | 0.07% |
| 2025-2044 | Alcanzable | 8.42% | 3.17% | 2.27% | 12.57% | 2.99% | 0.03% |

Fuente: Estudio de Mercado del Comportamiento Portuario, en la localidad y municipio de Progreso, Yucatán

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

Tabla 17 Pronóstico de carga por línea de negocio (toneladas). Escenario Base.

ADMINISTRACIÓN DEL SISTEMA
POR PUERTO NACIONAL
MARINA
DIRECCIÓN GENERAL

| Año | Total | Carga | | Granel | Granel | Fluidos no | Hidrocarburos |
|------|-----------|---------|---------------|-----------|---------|------------|---------------|
| | | General | Contenerizada | Agrícola | Mineral | Petroleros | |
| 2025 | 8,683,036 | 409,145 | 832,428 | 3,042,155 | 168,570 | 33,543 | 4,197,196 |
| 2026 | 8,694,962 | 337,748 | 845,883 | 3,079,263 | 165,888 | 33,438 | 4,232,741 |
| 2027 | 9,259,569 | 687,923 | 854,724 | 3,146,378 | 190,223 | 33,666 | 4,346,655 |





| | | | | | | | |
|------|------------|-----------|-----------|-----------|-----------|--------|-----------|
| 2028 | 9,454,704 | 683,293 | 863,774 | 3,205,829 | 188,086 | 33,562 | 4,480,160 |
| 2029 | 11,967,927 | 1,338,139 | 875,375 | 3,260,708 | 1,593,018 | 33,789 | 4,866,899 |
| 2030 | 12,321,981 | 1,375,288 | 886,642 | 3,329,343 | 1,650,085 | 33,685 | 5,046,938 |
| 2031 | 12,867,702 | 1,414,469 | 898,365 | 3,398,181 | 1,737,138 | 33,913 | 5,385,637 |
| 2032 | 13,180,988 | 1,455,800 | 910,563 | 3,467,225 | 1,800,188 | 33,809 | 5,513,404 |
| 2033 | 13,527,489 | 1,499,419 | 923,258 | 3,536,480 | 1,892,850 | 34,036 | 5,641,446 |
| 2034 | 13,821,201 | 1,505,353 | 936,473 | 3,605,951 | 1,962,329 | 33,932 | 5,777,163 |
| 2035 | 14,147,212 | 1,511,860 | 950,231 | 3,675,643 | 2,062,043 | 34,160 | 5,913,274 |
| 2036 | 14,451,624 | 1,519,002 | 964,557 | 3,745,560 | 2,138,659 | 34,056 | 6,049,790 |
| 2037 | 14,788,906 | 1,526,846 | 979,477 | 3,815,708 | 2,245,872 | 34,283 | 6,186,720 |
| 2038 | 15,105,201 | 1,535,469 | 995,017 | 3,886,092 | 2,330,370 | 34,179 | 6,324,074 |
| 2039 | 15,455,018 | 1,544,954 | 1,011,206 | 3,956,717 | 2,445,872 | 34,407 | 6,461,863 |
| 2040 | 15,784,544 | 1,555,394 | 1,028,073 | 4,027,588 | 2,539,088 | 34,302 | 6,600,097 |
| 2041 | 16,148,337 | 1,566,893 | 1,045,649 | 4,098,711 | 2,663,766 | 34,530 | 6,738,788 |
| 2042 | 16,492,635 | 1,579,563 | 1,063,966 | 4,170,092 | 2,766,641 | 34,426 | 6,877,947 |
| 2043 | 16,872,054 | 1,593,532 | 1,083,057 | 4,241,736 | 2,901,490 | 34,654 | 7,017,585 |
| 2044 | 17,232,893 | 1,608,939 | 1,102,959 | 4,313,648 | 3,015,082 | 34,549 | 7,157,715 |

Fuente: Estudio de Mercado del Comportamiento Portuario,
en la localidad y municipio de Progreso, Yucatán

Tabla 18 Pronóstico de carga por línea de negocio (toneladas). Escenario Medio.

| Año | Total | Carga | Carga | Granel | Granel | Fluidos no | Hidrocarburos |
|------|------------|-----------|---------------|-----------|-----------|------------|---------------|
| | | General | Contenerizada | Agrícola | Mineral | Petroleros | |
| 2025 | 8,946,082 | 427,669 | 906,007 | 3,093,960 | 229,931 | 50,933 | 4,237,583 |
| 2026 | 9,141,263 | 418,815 | 943,953 | 3,164,365 | 232,892 | 50,494 | 4,330,744 |
| 2027 | 9,718,866 | 741,501 | 973,733 | 3,243,172 | 249,491 | 49,860 | 4,461,109 |
| 2028 | 9,987,470 | 762,180 | 1,001,003 | 3,320,605 | 252,997 | 49,664 | 4,601,020 |
| 2029 | 12,579,089 | 1,435,628 | 1,026,754 | 3,395,167 | 1,650,193 | 51,396 | 5,019,951 |
| 2030 | 12,987,345 | 1,487,622 | 1,052,109 | 3,475,185 | 1,712,903 | 51,408 | 5,208,118 |
| 2031 | 13,573,389 | 1,541,648 | 1,077,919 | 3,555,405 | 1,792,220 | 51,251 | 5,554,946 |
| 2032 | 13,940,598 | 1,597,825 | 1,104,205 | 3,635,832 | 1,860,912 | 50,983 | 5,690,841 |
| 2033 | 14,327,305 | 1,656,288 | 1,130,987 | 3,716,470 | 1,945,839 | 50,710 | 5,827,011 |
| 2034 | 14,674,407 | 1,677,067 | 1,158,289 | 3,797,324 | 2,020,960 | 49,910 | 5,970,857 |
| 2035 | 15,040,869 | 1,698,419 | 1,186,135 | 3,878,399 | 2,112,939 | 49,880 | 6,115,097 |
| 2036 | 15,401,037 | 1,720,405 | 1,214,548 | 3,959,699 | 2,195,197 | 51,446 | 6,259,741 |
| 2037 | 15,778,977 | 1,743,094 | 1,243,555 | 4,041,230 | 2,294,675 | 51,624 | 6,404,799 |
| 2038 | 16,149,138 | 1,766,562 | 1,273,183 | 4,122,997 | 2,384,815 | 51,300 | 6,550,281 |
| 2039 | 16,539,335 | 1,790,892 | 1,303,459 | 4,205,004 | 2,492,582 | 51,199 | 6,696,199 |
| 2040 | 16,922,610 | 1,816,177 | 1,334,413 | 4,287,258 | 2,591,441 | 50,760 | 6,842,561 |
| 2041 | 17,326,250 | 1,842,521 | 1,366,076 | 4,369,764 | 2,708,383 | 50,126 | 6,989,380 |
| 2042 | 17,724,543 | 1,870,036 | 1,398,481 | 4,452,527 | 2,816,900 | 49,930 | 7,136,668 |
| 2043 | 18,146,174 | 1,898,850 | 1,431,660 | 4,535,554 | 2,944,014 | 51,662 | 7,284,434 |
| 2044 | 18,561,215 | 1,929,102 | 1,465,649 | 4,618,850 | 3,063,248 | 51,674 | 7,432,692 |

Fuente: Estudio de Mercado del Comportamiento Portuario,
en la localidad y municipio de Progreso, Yucatán



Tabla 19. Pronóstico de carga por línea de negocio (toneladas). Escenario Alcanzable.

| Año | Total | Carga | Carga | Granel | Granel | Fluidos no | Hidrocarburos |
|------|------------|-----------|---------------|-----------|-----------|------------|---------------|
| | | General | Contenerizada | Agrícola | Mineral | Petroleros | |
| 2025 | 9,209,128 | 446,193 | 979,586 | 3,145,764 | 291,292 | 68,324 | 4,277,970 |
| 2026 | 9,587,564 | 499,883 | 1,042,023 | 3,249,466 | 299,895 | 67,549 | 4,428,747 |
| 2027 | 10,178,162 | 795,079 | 1,092,741 | 3,339,967 | 308,759 | 66,054 | 4,575,562 |
| 2028 | 10,520,235 | 841,068 | 1,138,233 | 3,435,381 | 317,907 | 65,767 | 4,721,879 |
| 2029 | 13,190,251 | 1,533,118 | 1,178,133 | 3,529,626 | 1,707,368 | 69,004 | 5,173,003 |
| 2030 | 13,652,709 | 1,599,957 | 1,217,576 | 3,621,027 | 1,775,720 | 69,131 | 5,369,299 |
| 2031 | 14,279,075 | 1,668,827 | 1,257,473 | 3,712,630 | 1,847,302 | 68,588 | 5,724,255 |
| 2032 | 14,700,207 | 1,739,849 | 1,297,846 | 3,804,440 | 1,921,637 | 68,158 | 5,868,278 |
| 2033 | 15,127,121 | 1,813,157 | 1,338,716 | 3,896,461 | 1,998,828 | 67,383 | 6,012,577 |
| 2034 | 15,527,614 | 1,848,781 | 1,380,105 | 3,988,697 | 2,079,592 | 65,888 | 6,164,551 |
| 2035 | 15,934,526 | 1,884,978 | 1,422,038 | 4,081,155 | 2,163,835 | 65,601 | 6,316,919 |
| 2036 | 16,350,450 | 1,921,809 | 1,464,539 | 4,173,838 | 2,251,735 | 68,837 | 6,469,691 |
| 2037 | 16,769,048 | 1,959,343 | 1,507,633 | 4,266,752 | 2,343,478 | 68,965 | 6,622,878 |
| 2038 | 17,193,075 | 1,997,656 | 1,551,348 | 4,359,901 | 2,439,260 | 68,422 | 6,776,488 |
| 2039 | 17,623,651 | 2,036,830 | 1,595,712 | 4,453,291 | 2,539,292 | 67,992 | 6,930,534 |
| 2040 | 18,060,677 | 2,076,961 | 1,640,754 | 4,546,928 | 2,643,793 | 67,217 | 7,085,025 |
| 2041 | 18,504,164 | 2,118,149 | 1,686,504 | 4,640,817 | 2,753,000 | 65,722 | 7,239,973 |
| 2042 | 18,956,451 | 2,160,509 | 1,732,996 | 4,734,963 | 2,867,160 | 65,435 | 7,395,388 |
| 2043 | 19,420,295 | 2,204,168 | 1,780,262 | 4,829,373 | 2,986,538 | 68,671 | 7,551,283 |
| 2044 | 19,889,537 | 2,249,265 | 1,828,339 | 4,924,051 | 3,111,415 | 68,799 | 7,707,669 |

Fuente: Estudio de Mercado del Comportamiento Portuario, en la localidad y municipio de Progreso, Yucatán

Para el caso del movimiento de contenedores en TEU'S, se vinculan las proyecciones de carga en sus tres escenarios y se aplica una estimación de la estacionalidad histórica, considerando como año de referencia el 2023, siendo el factor aproximadamente 5.94 ton/TEU'S.

Tabla 20. Pronóstico de contenedores en TEU'S.

| Año | Escenario Base | Escenario Medio | Escenario Alcanzable |
|------|----------------|-----------------|----------------------|
| 2025 | 140,099 | 152,482 | 164,866 |
| 2026 | 142,363 | 158,869 | 175,374 |
| 2027 | 143,851 | 163,881 | 183,910 |
| 2028 | 145,374 | 168,470 | 191,566 |
| 2029 | 147,327 | 172,804 | 198,282 |
| 2030 | 149,223 | 177,071 | 204,920 |
| 2031 | 151,196 | 181,415 | 211,634 |
| 2032 | 153,249 | 185,839 | 218,429 |
| 2033 | 155,386 | 190,347 | 225,308 |
| 2034 | 157,610 | 194,942 | 232,274 |
| 2035 | 159,925 | 199,628 | 239,331 |



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



ADMINISTRACIÓN DEL SISTEMA
PORTUARIO NACIONAL
MARINA
DIRECCIÓN GENERAL

2



| | | | |
|------|---------|---------|---------|
| 2036 | 162,336 | 204,410 | 246,484 |
| 2037 | 164,847 | 209,292 | 253,737 |
| 2038 | 167,463 | 214,278 | 261,094 |
| 2039 | 170,187 | 219,374 | 268,561 |
| 2040 | 173,026 | 224,584 | 276,141 |
| 2041 | 175,984 | 229,913 | 283,841 |
| 2042 | 179,067 | 235,366 | 291,666 |
| 2043 | 182,280 | 240,950 | 299,621 |
| 2044 | 185,630 | 246,671 | 307,712 |

Fuente: Estudio de Mercado del Comportamiento Portuario, en la localidad y municipio de Progreso, Yucatán

Considerando los tres escenarios del movimiento de carga y aplicando la estacionalidad histórica de toneladas por buque, se analiza el pronóstico del arribo de embarcaciones por tipo de carga durante el periodo de 2026 - 2045.

Tabla 21. Pronóstico de buques por línea de negocio. Escenario Base.

| Año | Total | Carga General | Carga Contenerizada | Granel Agrícola | Granel Mineral | Fluidos no Petroleros | Hidrocarburos |
|------|-------|---------------|---------------------|-----------------|----------------|-----------------------|---------------|
| 2025 | 812 | 71 | 395 | 110 | 11 | 10 | 215 |
| 2026 | 807 | 59 | 401 | 110 | 11 | 10 | 216 |
| 2027 | 874 | 119 | 406 | 110 | 12 | 10 | 216 |
| 2028 | 877 | 119 | 410 | 110 | 12 | 10 | 216 |
| 2029 | 1,131 | 232 | 415 | 120 | 104 | 10 | 249 |
| 2030 | 1,158 | 239 | 421 | 122 | 108 | 10 | 258 |
| 2031 | 1,196 | 246 | 426 | 125 | 114 | 10 | 275 |
| 2032 | 1,222 | 253 | 432 | 127 | 118 | 10 | 282 |
| 2033 | 1,251 | 260 | 438 | 130 | 124 | 10 | 289 |
| 2034 | 1,272 | 261 | 444 | 132 | 128 | 10 | 296 |
| 2035 | 1,296 | 263 | 451 | 135 | 135 | 10 | 302 |
| 2036 | 1,319 | 264 | 458 | 138 | 140 | 10 | 309 |
| 2037 | 1,344 | 265 | 465 | 140 | 147 | 10 | 316 |
| 2038 | 1,368 | 267 | 472 | 143 | 152 | 10 | 324 |
| 2039 | 1,394 | 268 | 480 | 145 | 160 | 10 | 331 |
| 2040 | 1,420 | 270 | 488 | 148 | 166 | 10 | 338 |
| 2041 | 1,448 | 272 | 496 | 150 | 174 | 10 | 345 |
| 2042 | 1,476 | 274 | 505 | 153 | 181 | 10 | 352 |
| 2043 | 1,506 | 277 | 514 | 156 | 190 | 10 | 359 |
| 2044 | 1,535 | 279 | 523 | 158 | 197 | 10 | 366 |

Fuente: Estudio de Mercado del Comportamiento Portuario, en la localidad y municipio de Progreso, Yucatán





Tabla 22. Pronóstico de buques por línea de negocio. Escenario Medio.

| Año | Total | Carga General | Carga Contenerizada | Granel Agrícola | Granel Mineral | Fluidos no Petroleros | Hidrocarburos |
|------|-------|---------------|---------------------|-----------------|----------------|-----------------------|---------------|
| 2025 | 861 | 74 | 430 | 110 | 15 | 15 | 216 |
| 2026 | 877 | 73 | 448 | 110 | 15 | 15 | 216 |
| 2027 | 948 | 129 | 462 | 110 | 16 | 15 | 216 |
| 2028 | 963 | 130 | 475 | 110 | 17 | 15 | 216 |
| 2029 | 1,242 | 249 | 487 | 125 | 108 | 16 | 257 |
| 2030 | 1,279 | 258 | 499 | 128 | 112 | 16 | 266 |
| 2031 | 1,327 | 268 | 512 | 131 | 117 | 15 | 284 |
| 2032 | 1,363 | 278 | 524 | 133 | 122 | 15 | 291 |
| 2033 | 1,402 | 288 | 537 | 136 | 127 | 15 | 298 |
| 2034 | 1,433 | 291 | 550 | 139 | 132 | 15 | 305 |
| 2035 | 1,466 | 295 | 563 | 142 | 138 | 15 | 313 |
| 2036 | 1,500 | 299 | 576 | 145 | 143 | 16 | 320 |
| 2037 | 1,535 | 303 | 590 | 148 | 150 | 16 | 328 |
| 2038 | 1,569 | 307 | 604 | 151 | 156 | 15 | 335 |
| 2039 | 1,605 | 311 | 619 | 154 | 163 | 15 | 343 |
| 2040 | 1,641 | 315 | 633 | 157 | 169 | 15 | 350 |
| 2041 | 1,679 | 320 | 648 | 160 | 177 | 15 | 358 |
| 2042 | 1,716 | 325 | 664 | 163 | 184 | 15 | 365 |
| 2043 | 1,757 | 330 | 680 | 167 | 192 | 16 | 373 |
| 2044 | 1,796 | 335 | 696 | 170 | 200 | 16 | 380 |

Fuente: Estudio de Mercado del Comportamiento Portuario, en la localidad y municipio de Progreso, Yucatán



SECRETARÍA DE MARINA
UNIDAD DE PUERTOS
Y MARINA MILITAR
DIRECCIÓN GENERAL

Tabla 23. Pronóstico de buques por línea de negocio. Escenario Alcanzable.

| Año | Total | Carga General | Carga Contenerizada | Granel Agrícola | Granel Mineral | Fluidos no Petroleros | Hidrocarburos |
|------|-------|---------------|---------------------|-----------------|----------------|-----------------------|---------------|
| 2025 | 905 | 78 | 465 | 110 | 19 | 17 | 216 |
| 2026 | 945 | 87 | 495 | 110 | 20 | 17 | 216 |
| 2027 | 1,012 | 130 | 519 | 110 | 20 | 17 | 216 |
| 2028 | 1,035 | 130 | 540 | 110 | 21 | 17 | 216 |
| 2029 | 1,349 | 266 | 559 | 130 | 112 | 17 | 265 |
| 2030 | 1,397 | 278 | 578 | 133 | 116 | 17 | 275 |
| 2031 | 1,454 | 290 | 597 | 136 | 121 | 17 | 293 |
| 2032 | 1,501 | 302 | 616 | 140 | 126 | 17 | 300 |
| 2033 | 1,549 | 315 | 635 | 143 | 131 | 17 | 308 |
| 2034 | 1,591 | 321 | 655 | 146 | 136 | 17 | 315 |
| 2035 | 1,634 | 327 | 675 | 150 | 141 | 17 | 323 |
| 2036 | 1,678 | 334 | 695 | 153 | 147 | 17 | 331 |
| 2037 | 1,722 | 340 | 716 | 157 | 153 | 17 | 339 |
| 2038 | 1,767 | 347 | 736 | 160 | 159 | 17 | 347 |
| 2039 | 1,813 | 354 | 757 | 163 | 166 | 17 | 355 |



ADMINISTRACIÓN DEL SISTEMA
OPERATIVO NACIONAL
MARITIMO
DIRECCIÓN GENERAL



| | | | | | | | |
|------|-------|-----|-----|-----|-----|----|-----|
| 2040 | 1,859 | 361 | 779 | 167 | 173 | 17 | 362 |
| 2041 | 1,907 | 368 | 800 | 170 | 180 | 17 | 370 |
| 2042 | 1,955 | 375 | 823 | 174 | 187 | 17 | 378 |
| 2043 | 2,004 | 383 | 845 | 177 | 195 | 17 | 386 |
| 2044 | 2,054 | 391 | 868 | 181 | 203 | 17 | 394 |

Fuente: Estudio de Mercado del Comportamiento Portuario,
en la localidad y municipio de Progreso, Yucatán

Con relación a la línea de negocios de cruceros, a continuación, se presenta las tablas con el pronóstico del arribo, tanto de cruceros como de pasajeros:

Tabla 24. Pronósticos de pasajeros

| Año | BASE | MEDIO | ALCANZABLE |
|------|---------|---------|------------|
| 2025 | 308,755 | 340,005 | 371,255 |
| 2026 | 293,149 | 353,532 | 413,915 |
| 2027 | 292,740 | 379,412 | 466,085 |
| 2028 | 293,657 | 411,488 | 529,318 |
| 2029 | 346,760 | 436,816 | 526,873 |
| 2030 | 351,913 | 457,675 | 563,438 |
| 2031 | 357,377 | 478,690 | 600,003 |
| 2032 | 367,642 | 502,105 | 636,568 |
| 2033 | 375,716 | 524,424 | 673,133 |
| 2034 | 380,578 | 545,138 | 709,698 |
| 2035 | 382,388 | 564,325 | 746,263 |
| 2036 | 391,524 | 587,176 | 782,828 |
| 2037 | 395,831 | 607,612 | 819,393 |
| 2038 | 403,132 | 629,545 | 855,958 |
| 2039 | 405,987 | 649,255 | 892,523 |
| 2040 | 419,106 | 674,097 | 929,088 |
| 2041 | 430,216 | 697,934 | 965,653 |
| 2042 | 437,753 | 719,985 | 1,002,218 |
| 2043 | 442,906 | 740,844 | 1,038,783 |
| 2044 | 448,369 | 761,859 | 1,075,348 |

Fuente: Estudio de Mercado del Comportamiento Portuario,
en la localidad y municipio de Progreso, Yucatán

Tabla 25. Pronósticos de cruceros

| Año | BASE | MEDIO | ALCANZABLE |
|------|------|-------|------------|
| 2025 | 89 | 98 | 107 |
| 2026 | 84 | 102 | 119 |
| 2027 | 84 | 109 | 134 |
| 2028 | 84 | 118 | 152 |
| 2029 | 100 | 126 | 151 |





| | | | |
|------|-----|-----|-----|
| 2030 | 101 | 132 | 162 |
| 2031 | 103 | 138 | 172 |
| 2032 | 106 | 144 | 183 |
| 2033 | 108 | 151 | 193 |
| 2034 | 109 | 157 | 204 |
| 2035 | 110 | 162 | 214 |
| 2036 | 113 | 169 | 225 |
| 2037 | 114 | 175 | 235 |
| 2038 | 116 | 181 | 246 |
| 2039 | 117 | 187 | 256 |
| 2040 | 120 | 194 | 267 |
| 2041 | 124 | 201 | 277 |
| 2042 | 126 | 207 | 288 |
| 2043 | 127 | 213 | 298 |
| 2044 | 129 | 219 | 309 |

Fuente: Estudio de Mercado del Comportamiento Portuario, en la localidad y municipio de Progreso, Yucatán

Análisis de la oferta

La infraestructura del Puerto de Progreso ha sido desarrollada con base en las necesidades del mercado al que atiende, siendo un puerto que maneja tanto carga comercial, como pasajeros, y contando con las mejores características técnicas a nivel sureste para la atención de carga de altura; sin embargo, los pronósticos de crecimiento de la región, indican que en un corto plazo, dicha infraestructura ya no será la óptima para la atención de la demanda, por lo que se deben desarrollar los proyectos necesarios para el incremento de la capacidad de puerto.

La infraestructura para la navegación de acceso al puerto (canal) se encuentra en condiciones óptimas de operación para un calado de 9.75 metros, compartiendo dichas condiciones con la dársena de ciaboga y las posiciones de atraque 6, 7, 8 y 9; las posiciones de atraque 3, 4 y 5, cuentan con un menor calado, el cual es de 7 metros. En la siguiente tabla se muestran las principales características de la infraestructura de puerto Progreso para la atención de buques y el manejo de carga comercial.

Tabla 26. Infraestructura de Puerto Progreso

| | Muelle | Longitud de Atraque (m) | Calado oficial (m) | Superficie (m2) | Tipos de Carga |
|--------------------------|--------|--|--------------------|-----------------|--------------------------------|
| TUM1 | 3 | 195 | 7 | 24,800 | General suelta y unitizada |
| | 4 | 164 con tramo adicional de 24 metros con un ángulo de 168° | 7 | | General suelta y unitizada |
| Terminal de Contenedores | 5 | 215 | 7 | 115,000 | Contenedores semiespecializado |
| | 6 | 270 | 9.75 | | Contenedores Especializado |
| TUM3 | 7 | 265 | 9.75 | 50,000 | General, minerales y fluidos |





| | | | | | |
|------------------------------------|---|------------------------------|------|--------|--|
| Terminal de Granel Agrícola | 8 | 186 | 9.75 | 23,500 | Graneles agrícolas |
| Terminal de Hidrocarburos | 9 | 260 | 9.75 | 16,000 | Petróleo y sus derivados |
| Terminal de Cruceros | CN | 300 | 9 | NA | Pasajeros |
| Terminal de Cruceros | CS | 300 | 9 | NA | Pasajeros |
| Transbordadores | F | 70 | 6 | NA | Transbordadores |
| Terminal de Reparaciones Marítimas | S/N | 70 | 6 | 25,991 | Reparación y mantenimiento a embarcaciones |
| Servicios | Servicios | 75 | 5.5 | NA | Servicios |
| Duques de Alba | S/N | 100 cada posición de atraque | 5.5 | NA | Mineral |
| Total | 7 muelles comerciales (carga), 2 para pasajeros, 1 para transbordadores, 1 para reparaciones, 1 para servicios y 2 posiciones de atraque para barcazas. | | | | |

Fuente: ASIPONA Progreso

En materia de rendimientos, puerto Progreso ofrece estándares de productividad por tipo de carga y se establecen las medidas para su cumplimiento a través de las Reglas de Operación. Desde el punto de vista operativo, puerto Progreso ha consolidado el movimiento y características de embarcaciones por línea de negocio, manteniendo un entorno de seguridad en las maniobras y operaciones portuarias.

Tabla 27. Resumen de los rendimientos en puerto Progreso

| Terminal | Muelle | Clasificación de la carga | | Productividad (THBO) |
|-----------------------|-------------------------|---------------------------|---------------------------|----------------------|
| TUM1 | 3 | Carga General Fraccionada | Baja | 30 |
| | | | Alta | 60 |
| | | Carga General Unitizada | Descarga manual | 40 |
| | | | Baja | 75 |
| | | | Alta | 135 |
| | | Granel mineral | Almeja | 320 |
| | | Fluidos no petroleros | No especializado | 110 |
| | Semiespecializado AD | | 160 | |
| | Hidrocarburos | Semiespecializado BD | 190 | |
| | | 4 | Carga General Fraccionada | Baja |
| | Alta | | | 60 |
| | Carga General Unitizada | | Descarga manual | 40 |
| | | | Baja | 75 |
| | | | Alta | 135 |
| Granel mineral | Almeja | | 320 | |
| Fluidos no petroleros | No especializado | | 110 | |
| | Semiespecializado AD | 160 | | |



| | | | | |
|-------------------------------------|------------------|---------------------------|----------------------|----------|
| | | | Semiespecializado BD | 190 |
| Terminal de Contenedores | 5 | Contenerizada | Semiespecializado | 31.4 (*) |
| | 6 | Contenerizada | Especializado | 31.4 (*) |
| TUM3 | 7 | Carga General Fraccionada | Baja | 30 |
| | | | Alta | 60 |
| | | Carga General Unitizada | Descarga manual | 40 |
| | | | Baja | 75 |
| | | Granel mineral | Alta | 135 |
| | | | Almeja | 320 |
| | | Fluidos no petroleros | No especializado | 110 |
| | | Hidrocarburos | Semiespecializado AD | 160 |
| | | | Semiespecializado BD | 190 |
| | | | Especializado | 900 |
| Granel agrícola | No especializado | 270 | | |
| Terminal de Granel Agrícola | 8 | Granel agrícola | Semiespecializado | 470 |
| | | | No especializado | 270 |
| Terminal de Hidrocarburos | 9 | Hidrocarburos | Especializada | 400 |
| Duques de alba | S/N | Granel Mineral | No Especializado | 320 |
| Total: 7 muelles comerciales | | | | |

(*) Productividad contenedores: CHBO (Caja Hora Buque Operación)

Fuente: ASIPONA Progreso



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

Capacidad instalada

Carga comercial.

Para el cálculo de la capacidad instalada de cada línea de negocio, se tomó en consideración la productividad medida en THBM (Ton-Hora-Buque-Muelle), ya que este indicador refleja en forma más adecuada la situación de ocupación de los frentes de atraque, para ello se tomaron los datos estadísticos oficiales de puerto Progreso y de la Coordinación General de Puertos y Marina Mercante.

La UNCTAD (Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo) establece en sus manuales y estudios sobre gestión portuaria que el uso óptimo de los muelles en un puerto se enfoca a lograr un equilibrio entre eficiencia operativa, capacidad instalada y sostenibilidad económica, asegurando que los recursos portuarios no estén subutilizados ni sobresaturados. Se considera ideal que los niveles de ocupación no superen el 70-80%, ya que porcentajes mayores podrían generar congestión y retrasos en las operaciones.



ADMINISTRACIÓN DEL SISTEMA
PORTUARIO NACIONAL
MARINA
DIRECCIÓN GENERAL



Con base en lo anterior, la capacidad instalada del puerto de Progreso para el manejo de carga comercial se resume en el siguiente cuadro:

Tabla 28. Capacidad instalada por línea de negocio y terminal (toneladas)

| LÍNEA DE NEGOCIO | TERMINAL | MUELLE | PRIMERA MANIOBRA | SEGUNDA MANIOBRA | TERCERA MANIOBRA |
|----------------------|-----------------------------|--------|------------------|------------------|------------------|
| CARGA GENERAL | TUM 1 | 3 | 173,063 | 397,850 | 946,080 |
| | | 4 | 204,530 | | |
| | TUM 3 | 7 | 113,776 | | |
| | TERMINAL DE CONTENEDORES | 5 | 76,600 | 0 | 0 |
| | | 6 | 17,678 | | |
| | TERMINAL DE GRANEL AGRÍCOLA | 8 | 1,789 | | |
| TERMINAL DE CRUCEROS | SUR | 80,588 | | | |
| | TRANSB | 80,588 | | | |
| CONTENERIZADA | TERMINAL DE CONTENEDORES | 5 | 1,107,982 | | |
| | | 6 | 1,308,031 | | |
| GRANEL AGRÍCOLA | TUM 1 | 3 | 80,022 | 1,533,000 | 4,541,184 |
| | | 4 | 18,645 | | |
| | TUM 3 | 7 | 91,704 | | |
| | TERMINAL DE GRANEL AGRÍCOLA | 8 | 2,811,897 | 2,518,500 | |
| GRANEL MINERAL | TUM 1 | 3 | 437,741 | 0 | 1,261,440 |
| | | 4 | 720,234 | | |
| | TUM 3 | 7 | 56,732 | | |
| PETRÓLEO Y DERIVADOS | TUM 1 | 3 | 273,409 | 0 | 7,156,273 |
| | | 4 | 48,560 | | |
| | TUM 3 | 7 | 1,446,563 | 1,606,000 | |
| | TERMINAL PEMEX | 9 | 2,452,800 | 0 | |
| OTROS FLUIDOS | TUM 1 | 3 | 15,585 | 0 | 630,720 |
| | | 4 | 2,999 | | |
| | TUM 2 | 7 | 25,781 | | |
| | TERMINAL DE GRANEL AGRÍCOLA | 8 | 13,422 | | |

Fuente: ASIPONA Progreso



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



ADMINISTRACIÓN DEL SISTEMA
DE PUERTOS NACIONALES
SECRETARÍA DE MARINA
DIRECCIÓN GENERAL

2





Tabla 29. Capacidad instalada integral por línea de negocio y terminal (toneladas)

| LÍNEA DE NEGOCIO | TERMINAL | MUELLE | PRIMERA MANIOBRA | SEGUNDA MANIOBRA | TERCERA MANIOBRA | CAPACIDAD INTEGRAL |
|----------------------|-----------------------------|--------|-------------------|------------------|-------------------|--------------------|
| CARGA GENERAL | TUM 1 | 3 | 173,063 | 397,850 | 946,080 | 748,612 |
| | | 4 | 204,530 | | | |
| | TUM 3 | 7 | 113,776 | 0 | 0 | |
| | TERMINAL DE CONTENEDORES | 5 | 76,600 | | | |
| | | 6 | 17,678 | | | |
| | TERMINAL DE GRANEL AGRÍCOLA | 8 | 1,789 | | | |
| TERMINAL DE CRUCEROS | SUR | 80,588 | | | | |
| | TRANSB | 80,588 | | | | |
| CONTENERIZADA | TERMINAL DE CONTENEDORES | 5 | 1,107,982 | 1,030,030 | 996,450 | 2,416,013 |
| | | 6 | 1,308,031 | | | |
| GRANEL AGRÍCOLA | TUM 1 | 3 | 80,022 | 1,533,000 | 4,541,184 | 3,002,268 |
| | | 4 | 18,645 | | | |
| | TUM 3 | 7 | 91,704 | 2,518,500 | | |
| | TERMINAL DE GRANEL AGRÍCOLA | 8 | 2,811,897 | | | |
| GRANEL MINERAL | TUM 1 | 3 | 437,741 | 0 | 1,261,440 | 1,214,707 |
| | | 4 | 720,234 | | | |
| | TUM 3 | 7 | 56,732 | | | |
| PETRÓLEO Y DERIVADOS | TUM 1 | 3 | 273,409 | 0 | 7,156,273 | 4,221,332 |
| | | 4 | 48,560 | | | |
| | TUM 3 | 7 | 1,446,563 | 1,606,000 | | |
| | TERMINAL PEMEX | 9 | 2,452,800 | 0 | | |
| OTROS FLUIDOS | TUM 1 | 3 | 15,585 | 0 | 630,720 | 57,786 |
| | | 4 | 2,999 | | | |
| | TUM 2 | 7 | 25,781 | | | |
| | TERMINAL DE GRANEL AGRÍCOLA | 8 | 13,422 | | | |
| TOTALES | | | 11,660,718 | 7,085,380 | 15,532,147 | 11,660,718 |

Fuente: ASIPONA Progreso

En el cuadro anterior, el muelle 7 se considera de uso compartido para el manejo de: minerales, otros fluidos, hidrocarburos comerciales (combustóleo, Diesel, asfalto, magna, premium y turbosina) y granel agrícola.

Por lo que respecta a la operación de contenedores, en el siguiente cuadro se indica la capacidad estimada medida en TEU'S, considerando un peso estimado de 5.94ton/TEU en promedio, que toma en cuenta la combinación de contenedores llenos y vacíos, lo anterior con base en los registros estadísticos existentes.





Tabla 30. Capacidad en muelles de la Terminal de Contenedores

| Terminal | Muelle | Tipo de carga | Productividad (CHB0) | Capacidad (Ton) | Capacidad (TEU's) |
|------------------------------|--------|---------------------------------|----------------------|-----------------|-------------------|
| Terminal de Contenedores | 5 | Contenerizada Semiespecializado | 31.4 | 2,416,013 | 406,618 |
| | 6 | Contenerizada Especializado | 31.4 | | |
| Capacidad estimada en muelle | | | | 2,416,013 | 406,618 |

Fuente: ASIPONA Progreso

Cruceros.

En el caso específico de la terminal turística del puerto de Progreso, se cuenta con un muelle de espigón con 2 bandas de atraque Norte/ Sur de 300 m de largo cada una y un calado oficial de 9 m, así mismo, un muelle de transbordadores con una banda de atraque de 70 m de largo y un calado oficial de 6 m. Para las actividades logísticas con pasajeros, autotransporte y servicios, se cuenta con un patio de 5.1 ha.

El elemento esencial de la capacidad de servicios para cruceros está dado por las facilidades para el atraque de los buques. Debido a su itinerario, los cruceros programan su llegada al puerto con una anticipación de cuando menos 1 año y con pocas variaciones en el transcurso del mismo.

La estadía de los buques en el puerto se realiza fundamentalmente en el día, con el objeto de brindar a los pasajeros la posibilidad de visitar la ciudad y los sitios de interés de la localidad. En este sentido, en condiciones normales el arribo de los cruceros se da en las primeras horas del día y zarpan al atardecer del mismo día.

Por lo anterior la capacidad de recepción de cruceros en el puerto de Progreso, estaría limitada a un máximo de 365 buques por año, considerando 2 posiciones de atraque y una ocupación como máximo del 50% para evitar incurrir en problemas de asignación de muelles por simultaneidad en el arribo. Así mismo, debido a la estacionalidad en el arribo de los cruceros, que provoca una mayor concentración en la llegada de embarcaciones en los meses de octubre a febrero de cada año, podría presionar en incrementar la capacidad instalada de atraque cuando se alcance un número superior de 300 cruceros por año.

Tabla 31. Capacidad en muelles de la Terminal de Cruceros

| Terminal | Muelle | Capacidad (buques/año) | Capacidad (pasajeros/año) |
|----------------------|---------------------|------------------------|---------------------------|
| Terminal de cruceros | 2 bandas de atraque | 365 | 1,270,215 |

Fuente: ASIPONA Progreso



Con relación a las características de los buques que se pueden recibir en el puerto, a continuación, se presenta información sobre los buques recibidos durante el 2024.





Tabla 32. Características de los buques que recibió puerto Progreso en 2024.

| Línea de negocio | Total buques | Eslora máxima (m) | Embarque máximo (TEU's / ton / pasajeros) | Eslora tipo de buque (m) | Calado máximo (m) |
|-----------------------|--------------|-------------------|---|---|-------------------|
| Carga General | 18 | 210 | 20,000 ton | 57% eslora 100 - 190 43% eslora < 100 | 9.45 |
| Carga Contenerizada | 231 | 229 | 7,308 TEU's | 47% eslora 116 - 230 53% eslora < 116 | 9.75 |
| Granel Agrícola | 100 | 200 | 37,407 ton | 97% eslora 176 - 200 3% eslora < 176 | 9.94 |
| Granel Mineral | 55 | 200 | 39,361 ton | 60% eslora 172 - 183 40% eslora < 172 | 9.75 |
| Fluidos no Petroleros | 12 | 155 | 3,850 ton | 56% eslora 129 - 185 44% eslora < 129 | 9.10 |
| Hidrocarburos | 162 | 200 | 30,079 ton | 44% eslora 176 - 228.2 56% eslora < 176 1% eslora < 176 | 9.75 |
| Cruceros | 105 | 305 | 4,787 pasajeros | 97% eslora 250 - 295 3% eslora < 250 | 9.50 |

Fuente: ASIPONA Progreso

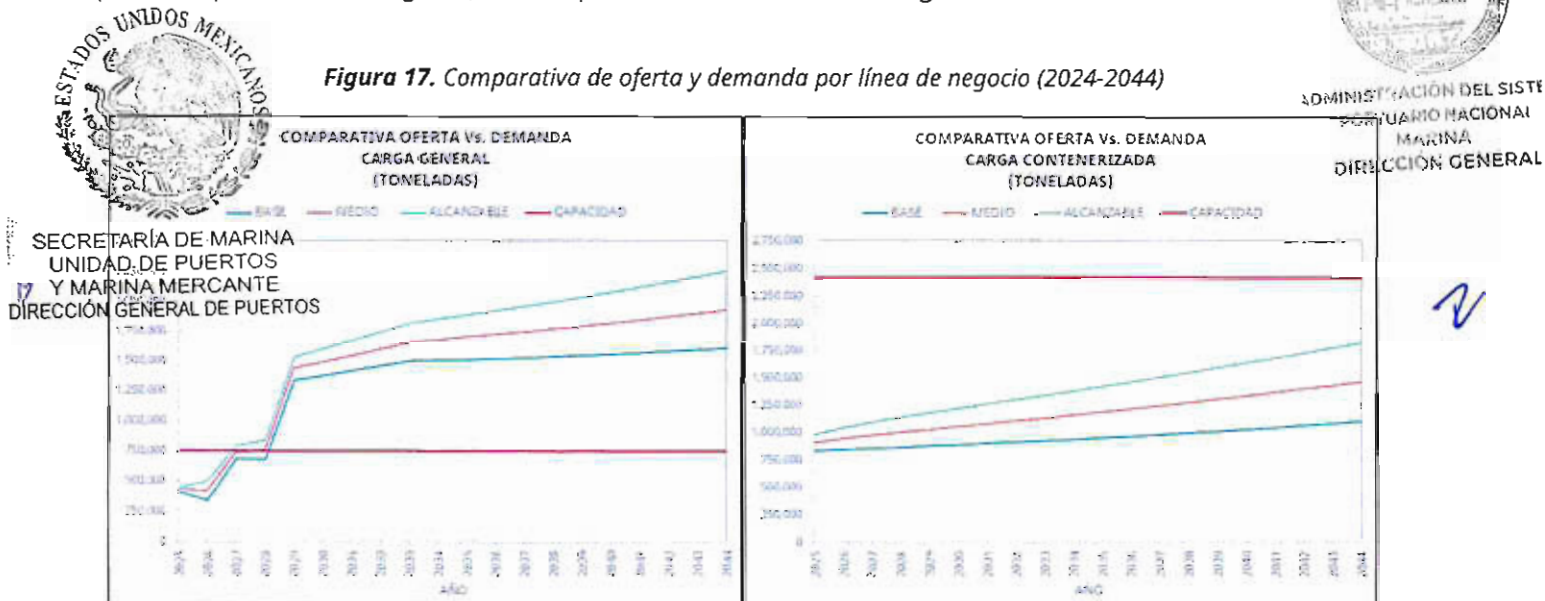
Balance de oferta y demanda de infraestructura

Carga comercial.

Como resultado del análisis comparativo entre la capacidad instalada y el pronóstico de carga esperada por línea de negocio, se concluye que el puerto de Progreso está llegando al límite de su capacidad en algunas líneas de negocio, como es la carga general, granel agrícola e hidrocarburos.

Para el análisis de la oferta, no se consideraron nuevas instalaciones y se mantienen los rendimientos de operación por línea de negocio, las comparaciones resultan de la siguiente manera:

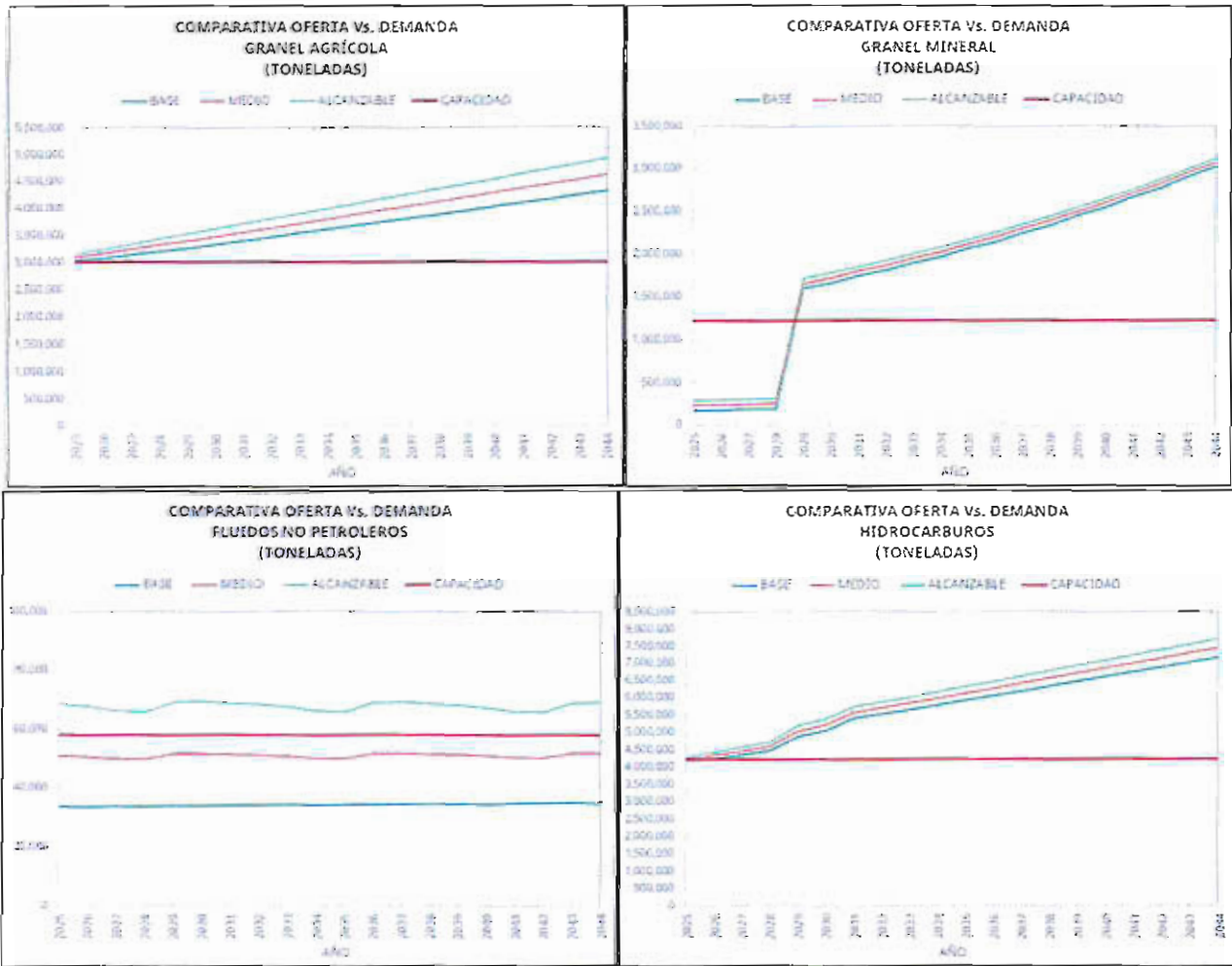
Figura 17. Comparativa de oferta y demanda por línea de negocio (2024-2044)



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

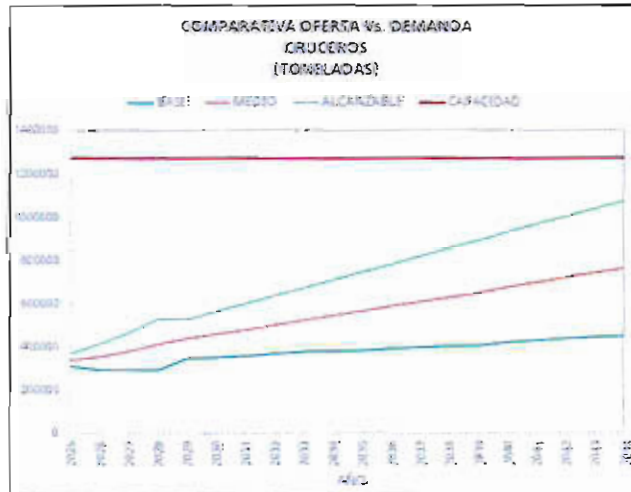
ADMINISTRACIÓN DEL SISTEMA NACIONAL DE PUERTOS
SECRETARÍA DE MARINA
DIRECCIÓN GENERAL

2



Fuente: Estudio de Mercado del Comportamiento Portuario, en la localidad y municipio de Progreso, Yucatán

Figura 18. Comparativa de oferta y demanda de cruceros (2024-2044)



Fuente: Estudio de Mercado del Comportamiento Portuario, en la localidad y municipio de Progreso, Yucatán





Análisis financiero para la inversión en infraestructura

En este apartado se resume la proyección de los principales ingresos y estados de resultado de la ASIPONA Progreso para el periodo del 2026 al 2031. Los cuales se generan con base en los pronósticos de carga, buques, servicios de infraestructura, ocupación de espacios y la prestación de servicios portuarios.

Tabla 33. Proyección estados de resultados (millones).

| CONCEPTO | 2026 | 2027 | 2028 | 2029 | 2030 | 2031 |
|---|----------------|-----------------|-----------------|---------------|---------------|---------------|
| INGRESOS | | | | | | |
| INFRAESTRUCTURA | 212.55 | 228.37 | 245.38 | 263.67 | 283.33 | 304.47 |
| Puerto | 126.67 | 136.10 | 146.24 | 157.14 | 168.86 | 181.46 |
| Atraque y desatraque | 20.56 | 22.09 | 23.73 | 25.50 | 27.40 | 29.45 |
| Muellaje | 47.23 | 50.74 | 54.52 | 58.58 | 62.95 | 67.65 |
| Almacenaje | 12.81 | 13.76 | 14.79 | 15.89 | 17.08 | 18.35 |
| Tarifa de seguridad por contenedores | 5.29 | 5.68 | 6.10 | 6.56 | 7.05 | 7.57 |
| CESION DE TERRENOS | 197.78 | 207.67 | 218.05 | 228.95 | 240.40 | 252.42 |
| SERVICIOS CONEXOS | 54.50 | 56.40 | 57.80 | 59.30 | 62.26 | 65.38 |
| Aportaciones Fiscales | 3,499.75 | 3,504.74 | 3,509.97 | 0 | 0 | 0 |
| TOTAL INGRESO | 3861.55 | 3,889.82 | 3,919.90 | 551.92 | 585.99 | 622.27 |
| Costo por infraestructura: | 3,727.56 | 3,743.94 | 3,761.14 | 379.19 | 398.15 | 418.06 |
| Servicios Personales | 15.28 | 16.05 | 16.85 | 17.69 | 18.58 | 19.50 |
| Materiales y Suministros | 3.70 | 3.89 | 4.08 | 4.29 | 4.50 | 4.72 |
| Servicios Generales | 90.52 | 95.05 | 99.80 | 104.79 | 110.03 | 115.53 |
| Obra pública | 3,499.75 | 3,504.74 | 3,509.97 | 115.47 | 121.25 | 127.31 |
| Conservación y mantenimiento | 118.31 | 124.22 | 130.43 | 136.95 | 143.8 | 150.99 |
| Costo de promoción y ventas | 9.41 | 19.25 | 20.21 | 21.22 | 22.29 | 23.40 |
| Contraprestación | 25.70 | 27.61 | 29.66 | 31.88 | 34.25 | 36.81 |
| TOTAL COSTO DE OPERACIÓN | 3781.00 | 3,800.68 | 3,821.39 | 443.18 | 466.13 | 490.28 |
| Gastos de administración | 40.18 | 42.19 | 44.30 | 46.52 | 48.84 | 51.29 |
| Depreciaciones y amortizaciones | 5.44 | 5.71 | 6.00 | 6.30 | 6.61 | 6.94 |
| UTILIDAD DE OPERACIÓN | 34.93 | 41.24 | 48.22 | 55.92 | 64.41 | 73.76 |
| Productos financieros | 33.22 | 35.22 | 36.98 | 38.82 | 40.77 | 42.80 |
| Utilidad antes de impuestos y P.T. U | 68.15 | 76.46 | 85.19 | 94.74 | 105.18 | 116.57 |
| Impuesto sobre la renta. | 13.63 | 15.29 | 17.04 | 18.95 | 21.04 | 23.31 |
| Participación de trabajadores en las utilidades | 4.95 | 5.19 | 5.45 | 5.73 | 6.01 | 6.31 |
| UTILIDAD DEL EJERCICIO | 49.57 | 55.97 | 62.70 | 70.07 | 78.13 | 86.94 |

Fuente: ASIPONA Progreso

Al efectuar un análisis histórico de ingresos y egresos de la ASIPONA Progreso, se concluye que durante el periodo 2020-2024 se alcanzó un flujo de efectivo de \$ 783.70 millones, los cuales se destinó principalmente a inversión en infraestructura y a mantenimiento mayor.

Conforme al análisis realizado, se estima que la fuente de recursos que genera la ASIPONA Progreso permanecerá estable durante el horizonte de planeación de este PMDP, ya que principalmente está integrado por las contraprestaciones que recibe por los contratos de cesión parcial de derechos, las tarifas que cobra por el uso de infraestructura portuaria, así como por la prestación de servicios portuarios.



Así mismo, en materia de inversiones mayores, es posible estimar los recursos federales que han de gestionarse para complementar los montos.

En esta proyección, puede observarse que durante los años proyectados se mantiene un nivel de ingreso que permite a la ASIPONA Progreso enfrentar sus gastos operativos y de inversión. Con esta disponibilidad se definen las metas que atienden las estrategias de desarrollo del puerto.

2.2 Retos para el desarrollo del puerto

El análisis prospectivo del manejo de carga en el Puerto de Progreso, con su visión a largo plazo hasta 2045, debe ser necesariamente matizado por el entorno económico y geopolítico actual, que introduce tanto oportunidades como desafíos significativos a nivel local y global.

El Puerto de Progreso se encuentra inmerso en un dinamismo económico regional particular, con proyectos de inversión significativos que buscan transformar su capacidad y rol estratégico. Estos proyectos de modernización y ampliación del puerto de Progreso incluyen obras de construcción, ampliación modernización y mantenimiento, con el objetivo de convertirlo en el puerto estratégico del sureste de México. La inversión Pública es predominante, complementada por el capital privado para el desarrollo de terminales y equipamiento.

A nivel estatal, Yucatán ha mostrado un crecimiento económico constante, con una población ocupada en ascenso y un incremento en el salario promedio. La atracción de Inversión Extranjera Directa (IED) en Yucatán, principalmente en sectores como manufactura, energía y transporte, refuerza las perspectivas de crecimiento para el puerto.

El panorama global en el periodo 2024-2025 se caracteriza por una recuperación económica moderada, pero con riesgos persistentes a la baja y un alto nivel de incertidumbre geopolítica. Organismos como el Fondo Monetario Internacional (FMI) y el Banco Mundial han ajustado a la baja sus proyecciones de crecimiento global, anticipando un ritmo que se sitúa por debajo del promedio histórico y se acerca a niveles previos a una recesión.

Sin embargo, el principal desafío del Puerto de Progreso consiste fundamentalmente en la necesidad de que su infraestructura y servicios satisfagan las tendencias de la industria marítimo-portuaria mundial, evitando el riesgo de convertirse en un puerto alimentador de orden secundario. El Puerto de Progreso es el puntal del comercio marítimo de la Península de Yucatán, por lo que es sustancial que supere los desafíos operativos como la restricción del calado a 9.75 metros, ya que esto limita la capacidad para recibir buques de mayor calado que son tendencia en el comercio marítimo global.



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



4





3. Estrategia para el desarrollo portuario del puerto de Progreso

En este apartado se definen las estrategias de acción que conducirán al puerto de Progreso, en un esfuerzo conjunto con la comunidad portuaria, para alcanzar los objetivos estratégicos, estrategias y líneas de acción a largo plazo, expresando de manera clara con indicadores y unidades de medición el seguimiento y la evaluación periódica.

3.1 Visión y misión del puerto de Progreso

VISIÓN

“Consolidar al puerto de Progreso como el puerto más importante del sureste mexicano, con infraestructura y servicios de clase mundial, constituyéndolo como el elemento estratégico clave de la región”.

MISIÓN

“Impulsar el desarrollo económico de la región a través del comercio y del transporte marítimo en forma sustentable, mediante la administración y operación eficiente y segura del puerto construyendo infraestructura y generando servicios de clase mundial, coadyuvando de esta manera al desarrollo social”.

3.2 Objetivos estratégicos, estrategias y líneas de acción del puerto

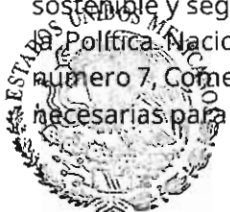
Los Objetivos Estratégicos están formulados bajo los principios de competencia, calidad y eficiencia en la prestación de servicios portuarios, lo mismo que sus metas de desarrollo correspondientes, y las Estrategias y líneas de Acción establecidas para su logro, por lo que cualquier disposición o medida 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 surtirá efectos.

La totalidad de las acciones que se consideran en este PMDP, incluyendo aquellas correspondientes a sus objetivos prioritarios, estrategias prioritarias y acciones puntuales, así como las labores de coordinación interinstitucional para la instrumentación u operación de dichas acciones y el seguimiento y reporte de las mismas, se realizarán con cargo al presupuesto autorizado mientras éste tenga vigencia.

De acuerdo con el Plan Nacional de Desarrollo 2025 - 2030, en el cual se establece como un eje general, la economía moral y el trabajo, se contemplan iniciativas para desarrollar infraestructura estratégica que habilite una República mejor conectada, esto incluye la mejora del transporte de pasajeros y la modernización de los puertos y aeropuertos, la promoción de la infraestructura para el comercio interno y transfronterizo, lo cual permitirá conectar de manera más eficiente a las distintas regiones del país, impulsando el desarrollo económico.

Tomando en consideración lo anterior y realizando la vinculación con el objetivo 3.7: Mejorar la movilidad de personas y mercancías en todo el territorio nacional y transfronterizo, incrementando la competitividad del país mediante la consolidación de una red intermodal de infraestructura para un transporte eficiente, sostenible y seguro, se formulan los objetivos estratégicos del puerto, teniendo en cuenta de igual manera la Política Nacional Marítima, específicamente los intereses número 2, Sistema Portuario Nacional, y el número 7, Comercio Marítimo; con los cuales se busca fortalecer los puertos para garantizar las condiciones necesarias para el intercambio óptimo de mercancías, así como lograr el desarrollo económico de la región.

2



ADMINISTRACIÓN DEL SISTEMA
PORTUARIO NACIONAL
MARINA
GENERAL





Tabla 34. Objetivos estratégicos.

| OBJETIVO ESTRATÉGICO | ESTRATEGIA | LÍNEA DE ACCIÓN |
|---|---|---|
| Incrementar la calidad y la eficiencia de los servicios portuarios en el Puerto de Progreso. | Establecer las medidas necesarias de control para alcanzar altos niveles de calidad y eficiencia en las operaciones del puerto. | Supervisar los estándares de productividad y certificar la seguridad de las personas, buques, carga e infraestructura. |
| | Promover la coordinación entre la comunidad portuaria para una operación portuaria eficiente y segura. | Establecer medidas para la coordinación de autoridades y usuarios para la operación eficiente y segura de las mercancías que se manejan en el puerto. |
| | Proporcionar servicios de calidad y competitivos para los cruceros y turistas con el fin de consolidar a Progreso como destino turístico. | Monitorear la calidad de los servicios que se ofrecen a las líneas de cruceros, pasajeros y tripulantes de los buques. |
| Promover las inversiones para la modernización de la infraestructura portuaria, así como las acciones de mantenimiento para contar con instalaciones portuarias acordes a la demanda del mercado. | Incrementar la capacidad de la infraestructura de servicios del puerto para la mejora de las operaciones portuarias. | Mejorar y modernizar la infraestructura portuaria e instalaciones necesarias para la recepción de buques y el manejo de carga. |
| | Desarrollar infraestructura para la modernización de las instalaciones portuarias. | Formular un programa de promoción y captación de ingresos. |
| | | Desarrollar el proyecto de ampliación y modernización de Puerto Progreso. |
| | | Formalizar Contratos de Cesión Parcial de Derechos y Obligaciones de nuevas terminales de carga. |

3.3 Metas e indicadores

Con base en la planeación estratégica se establecen una serie de iniciativas por línea de negocio que permiten posicionar competitivamente al puerto de Progreso, así mismo, garantizar la operación, modernización y mantenimiento de la infraestructura portuaria.

En las siguientes tablas se describen de manera específica las metas e indicadores, se indican sus relaciones con los objetivos estratégicos, definen los tiempos, espacio y forma de medición. Se clasifican en: a) Metas de mantenimiento de infraestructura y equipamiento, b) Metas de construcción y modernización de infraestructura y equipamiento y c) Metas de desarrollo de la operación portuaria y logística.





a). - Metas de mantenimiento en infraestructura y equipamiento.

El programa de mantenimiento se deriva de los registros históricos que se tienen del presupuesto anual y que se destina para la conservación de las instalaciones de puerto Progreso, el cual se describe en la siguiente tabla:

Tabla 35. Metas de mantenimiento de infraestructura y equipamiento.

| Objetivo estratégico | Meta | Inversión total estimada (pesos) | Año de ejecución de la meta | | | | | | Ubicación | Responsable |
|--|--|----------------------------------|-----------------------------|------|------|------|------|------|-------------------|---|
| | | | 2026 | 2027 | 2028 | 2029 | 2030 | 2031 | | |
| Promover las inversiones para la modernización de la infraestructura portuaria, así como desarrollar infraestructura de calidad y su mantenimiento para contar con instalaciones portuarias acordes a la demanda del mercado. | Mantenimiento general a muelles y viaductos | 100,000,000 | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | Recinto portuario | Administración del Sistema Portuario Nacional Progreso S.A. de C.V. |
| | Mantenimiento a vialidades, cercas y obras de protección | 170,000,000 | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | Recinto Portuario | Administración del Sistema Portuario Nacional Progreso S.A. de C.V. |
| | Mantenimiento a instalaciones eléctricas (baja y media tensión) y red de alumbrado | 45,000,000 | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | Recinto portuario | Administración del Sistema Portuario Nacional Progreso S.A. de C.V. |
| | Mantenimiento a señalamiento marítimo | 25,000,000 | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | Recinto portuario | Administración del Sistema Portuario Nacional Progreso S.A. de C.V. |
| | Mantenimiento a edificios dentro del Recinto Portuario | 30,000,000 | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | Recinto Portuario | Administración del Sistema Portuario Nacional Progreso S.A. de C.V. |
| | Mantenimiento a instalaciones de la Aduana de Progreso | 45,000,000 | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | Recinto portuario | Administración del Sistema Portuario Nacional Progreso S.A. de C.V. |





| | | | | | | | | | | |
|--|---|-------------|---|---|---|---|---|---|-------------------|---|
| | Servicios y estudios relacionados con las obras | 20,000,000 | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | Recinto portuario | Administración del Sistema Portuario Nacional Progreso S.A. de C.V. |
| | Mantenimiento a infraestructura y equipo | 332,446,657 | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | 4PuE | Terminal de Contenedores de Yucatán S.A. de C.V. |
| | | 25,502,400 | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | 1PaE | Multisur S.A. de C.V. |
| | | 900,000 | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | 3PuE | SSA México S.A. de C.V. |
| | | 900,000 | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | 19PuE | Desarrollador a Ricsa S.A. de C.V. |
| | | 170,313,399 | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | 6PaE | Hidrocarburos del Sureste, S.A. de C.V. |
| | | 102,903,458 | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | 2PaE | PEMEX LOGÍSTICA |
| | | 7,096,600 | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | 29PaE | Diques Peninsulares, S.A. de C.V. |

b). - Metas del programa de inversiones en infraestructura.

Estas inversiones están principalmente orientadas a conservar e incrementar la capacidad operativa del puerto.



Tabla 36. Metas de construcción y modernización de infraestructura y equipamiento.

| Objetivo estratégico | Meta | Inversión total estimada (pesos) | Año de ejecución de la meta | | | | | | Ubicación | Responsable |
|---|--|----------------------------------|-----------------------------|------|------|------|------|------|-------------------|---|
| | | | 2026 | 2027 | 2028 | 2029 | 2030 | 2031 | | |
| Promover las inversiones para la modernización de la infraestructura portuaria, así como desarrollar infraestructura de calidad y su mantenimiento | Proyecto de Ampliación y Modernización (dragado de construcción y relleno de 80 hectáreas) | 12,225,000,000 | ✓ | ✓ | ✓ | | | | Recinto portuario | Administración del Sistema Portuario Nacional Progreso S.A. de C.V. |
| | Construcción Edificio UNAPROP (alojamiento SEMAR) | 105,000,000 | | | ✓ | ✓ | | | Recinto portuario | Administración del Sistema Portuario Nacional |



| | | | | | | | | | | |
|--|---|-------------|---|---|---|---|---|------|--------------------------|---|
| para contar con instalaciones portuarias acordes a la demanda del mercado. | | | | | | | | | | Progreso S.A. de C.V. |
| | Construcción de nueva red eléctrica de suministro para las nuevas plataformas | 84,000,000 | | | | ✓ | ✓ | | Recinto portuario | Administración del Sistema Portuario Nacional Progreso S.A. de C.V. |
| | Construcción de nueva red de suministro de agua potable para las nuevas plataformas | 40,000,000 | | | | ✓ | ✓ | | Recinto portuario | Administración del Sistema Portuario Nacional Progreso S.A. de C.V. |
| | Construcción de nuevas vialidades | 104,000,000 | | | | ✓ | ✓ | ✓ | Recinto Portuario | Administración del Sistema Portuario Nacional Progreso S.A. de C.V. |
| | Modernización de la aduana (casetas de control, ampliación de naves, zonas de pesajes, módulos de inspección, etc.) | 301,000,000 | | | | ✓ | ✓ | ✓ | Recinto portuario | Administración del Sistema Portuario Nacional Progreso S.A. de C.V. |
| | Nuevo señalamiento marítimo | 27,000,000 | | | | ✓ | ✓ | | Recinto portuario | Administración del Sistema Portuario Nacional Progreso S.A. de C.V. |
| | Inversión en infraestructura y equipo | 526,007,131 | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | 4PuE | Terminal de Contenedores de Yucatán, S.A. de C.V. |
| | | 67,942,400 | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | | 1PaE | Multisur, S.A. de C.V. |
| 278,400,000 | | ✓ | ✓ | | | | | 3PuE | SSA México, S.A. de C.V. | |



Handwritten mark



| | | | | | | | | | | |
|--|--|-------------|---|---|---|---|---|---|-------|---|
| | | 250,000,000 | | ✓ | ✓ | | | | 6PaE | Hidrocarburos del Sureste, S.A. de C.V. |
| | | 13,602,068 | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | 2PaE | PEMEX LOGÍSTICA |
| | | 334,900,000 | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | | 29PaE | Diques Peninsulares, S.A. de C.V. |

El proyecto de Ampliación y Modernización del Puerto de Progreso (dragado y relleno de 80 hectáreas), consiste en la profundización del canal de navegación, curva y canal secundario a la cota -13.30m y dársenas de ciaboga y operativas a la -12.50m; de igual forma se realizará el relleno de 80 hectáreas utilizando producto del dragado, teniendo un periodo de ejecución de 2025 – 2028 con un presupuesto total de 12,520 millones de pesos, los cuales se ejercerán en los años 2025 (\$1,500 MDP, recursos estatales), 2026 (\$3,000 MDP), 2027 (\$5,100 MDP) y 2028 (\$2,920 MDP).

c). - Metas de desarrollo de la operación portuaria y logística.

ASIPONA Progreso establece una serie de iniciativas por línea de negocio que permiten implementar acciones coordinadas con la comunidad portuaria para mantener una operación eficiente y segura.

Tabla 37. Metas de desarrollo de la operación portuaria y logística.

| Objetivo estratégico | Meta | Unidad de medida | Año de ejecución de la meta | | | | | Ubicación | Responsable | |
|---|---|--|-----------------------------|------|------|------|------|-----------|-------------------|---|
| | | | 2026 | 2027 | 2028 | 2029 | 2030 | | | 2031 |
| Incrementar la calidad y la eficiencia de los servicios portuarios. | Cumplir con los estándares de productividad del puerto propuestos en el Comité de Operaciones, POA Y PMDP, de acuerdo con el tipo de carga y operación en muelles | Porcentaje de rendimientos alcanzados | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | Recinto portuario | Administración del Sistema Portuario Nacional Progreso S.A. de C.V. |
| | Cumplir con el porcentaje de ocupación de los muelles por tipo de carga | Porcentaje de muelles sin ocupación máxima | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | Recinto portuario | Administración del Sistema Portuario Nacional Progreso S.A. de C.V. |
| | Mantener un nivel | Número de accidentes | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | Recinto portuario | Administración del Sistema |



| | | | | | | | | | |
|--|--|-------------------------------|---|---|---|--|--|-------------------|---|
| | aceptable de riesgo de ocurrencia de accidentes asociados a las operaciones del puerto | | | | | | | | Portuario Nacional Progreso S.A. de C.V. |
| | Alcanzar una longitud del canal de navegación de 8.1 km, una profundidad de -13.30 m y un ancho de plantilla de 180 m. | Longitud, Profundidad y ancho | ✓ | ✓ | ✓ | | | Recinto portuario | Administración del Sistema Portuario Nacional Progreso S.A. de C.V. |
| | Relleno de plataformas operativas | Hectáreas | ✓ | ✓ | ✓ | | | Recinto portuario | Administración del Sistema Portuario Nacional Progreso S.A. de C.V. |

Con el fin de medir el avance en el cumplimiento de los objetivos estratégicos, se establecen los siguientes indicadores:

Tabla 38. Indicador del desarrollo portuario 1/3

| | | |
|----------------------------------|--|----------------------------|
| Objetivo estratégico | Promover las inversiones para la modernización de la infraestructura portuaria, así como desarrollar infraestructura de calidad y su mantenimiento para contar con instalaciones portuarias acordes a la demanda del mercado. | |
| Indicador | Obra ejecutada | |
| Descripción del indicador | Mide el cumplimiento del programa de obras para el desarrollo de infraestructura | |
| Método de cálculo | $(\text{Monto real de obra ejecutada} / \text{Monto de obra programada}) * 100$ | |
| Unidad de medida | Porcentaje | |
| Frecuencia de medición | Anual | |
| Sentido del indicador | Ascendente | |
| | Línea Base (2025) 65% | Meta (año 5) 90% |





Tabla 39. Indicador del desarrollo portuario 2/3

| | | |
|-----------------------------|--|--|
| Objetivo estratégico | Incrementar la calidad y la eficiencia de los servicios portuarios para fortalecer la competitividad del puerto de Progreso. | |
| Indicador | Productividad de las operaciones portuarias | |
| Descripción del indicador | Mide la eficiencia para la carga o descarga de los buques para cada tipo de carga. | |
| Método de cálculo | Toneladas o contenedores operados / (Hora fin de operación – Hora inicio de operación) | |
| Unidad de medida | THBO (Toneladas Hora Buque en Operación) CHBO (Contenedores Hora Buque en Operación) | |
| Frecuencia de medición | Anual | |
| Sentido del indicador | Ascendente | |
| | Línea Base (2025) Carga general suelta = 135 THBO Granel agrícola = 470 THBO Granel mineral = 320 THBO Otros fluidos = 110 THBO Contenedores = 31.4 CHBO | Meta (año 5) Carga general suelta = 137 THBO Granel agrícola = 472 THBO Granel mineral = 322 THBO Otros fluidos = 112 THBO Contenedores = 34.54 CHBO |

Tabla 40. Indicador del desarrollo portuario 3/3

| | | |
|-----------------------------|---|-----------------------------|
| Objetivo estratégico | Incrementar la calidad y la eficiencia de los servicios portuarios para fortalecer la competitividad del puerto de Progreso. | |
| Indicador | Tiempo de espera de muelle | |
| Descripción del indicador | Mide el tiempo que tardan los buques para poder atracar en el muelle asignado para maniobras de carga o descarga | |
| Método de cálculo | [(Tiempo total de estadía en puerto/tiempo en muelle) - 1] * 100 | |
| Unidad de medida | Porcentaje | |
| Frecuencia de medición | Anual | |
| Sentido del indicador | Descendente | |
| | Línea Base (2025) <20% | Meta (año 5) <15% |

3.4 Zonificación maestra para el desarrollo portuario

En este apartado se detalla el uso de suelo, destino y la forma de operación de los distintos espacios del recinto portuario, identificando principalmente dos tipos de zonas:

- a) Zonas portuarias asignadas.
- b) Nuevas zonas portuarias.

a) **Zonas portuarias asignadas.** - Son aquellas áreas y/o instalaciones del puerto de Progreso que se encuentran otorgadas mediante contrato de concesión y se encuentran operando dentro del recinto portuario del puerto de Progreso.



2



Tabla 41. Zonas portuarias asignadas.

| Número consecutivo | Clave de zonificación | | Destino | Superficie asignada (m2) | | Titular de la asignación |
|--------------------|-----------------------|-------------------|--|--------------------------|------------|--|
| | Uso | Modo de operación | | Agua | Tierra | |
| 1 | Pu | E | Terminal de granel agrícola | 9,450.00 | 17,808.90 | Multisur, S.A. de C.V./ Administración del Sistema Portuario Nacional Progreso, S.A. de C.V. |
| 2 | Pa | E | Terminal de petróleo y sus Derivados | 24,112.00 | 41,595.00 | PEMEX LOGÍSTICA |
| 3 | Pu | E | Terminal de cruceros | | 56,260.44 | S.S.A. México, S.A. de C.V./ Administración del Sistema Portuario Nacional Progreso, S.A. de C.V. |
| 4 | Pu | E | Terminal de contenedores | | 115,028.17 | Terminal de Contenedores de Yucatán, S.A. de C.V. |
| 5 | Pa | E | Instalación de servicio telefonía Celular | | 68.39 | Operadora de Sites Mexicanos, S.A. de C.V./ Administración del Sistema Portuario Nacional Progreso, S.A. de C.V. |
| 6 | Pu | E | Instalación de fluidos | | 28,760.65 | Hidrocarburos del Sureste, S.A. de C.V./ Administración del Sistema Portuario Nacional Progreso, S.A. de C.V. |
| | Pu | S | Terminal de usos múltiples 1 (para cabotaje, mixta, transporte marítimo de corta distancia y altura) | | 25,768.62 | Administración del Sistema Portuario Nacional Progreso S.A. de C.V. |
| | Pu | S | Terminal de usos múltiples 2 | | 49,452.70 | Administración del Sistema Portuario Nacional Progreso |



2



| | | | | | | |
|----|----|---|---|--|-----------|---|
| | | | | | | S.A. de C.V. |
| 9 | Pu | N | Autoridades administrativas | | 356.23 | Administración del Sistema Portuario Nacional Progreso S.A. de C.V. |
| 10 | Pu | N | Autoridad migratoria (Oficinas administrativas) | | 27.16 | Instituto Nacional de Migración |
| 11 | Pu | N | Autoridad ambiental (Oficinas administrativas) | | 27.60 | Procuraduría Federal de Protección al Ambiente en el Estado de Yucatán |
| 12 | Pu | N | Autoridad de sanidad (Oficinas administrativas) | | 55.59 | Servicios de Salud de Yucatán |
| 13 | Pu | N | Autoridad Senasica (Oficinas administrativas) | | 58.39 | SENASICA |
| 14 | Pu | N | Aduana marítima | | 29,669.72 | Aduana Marítima de Progreso/ Administración del Sistema Portuario Nacional Progreso, S.A. de C.V. |
| 15 | Pu | N | Capitanía de Puerto | | 4,104.62 | Capitanía de Puerto |
| 16 | Pu | S | Instalación de servicios (cisterna) | | 517.10 | Administración del Sistema Portuario Nacional Progreso S.A. de C.V. |
| 17 | Pu | S | Desarrollo Turístico | | 4,203.08 | Desarrolladora Ricsa, S.A. de C.V./ Administración del Sistema Portuario Nacional Progreso S.A. de C.V. |
| 18 | Pu | N | Estacionamiento | | 28,788.91 | Administración del Sistema Portuario Nacional Progreso S.A. de C.V. |
| 19 | Pu | N | Muelle de pescadores | | 2,147.15 | Administración del Sistema Portuario Nacional Progreso S.A. de C.V. |
| | Pu | N | Andador turístico | | 1,697.19 | Administración del Sistema Portuario |



Handwritten mark



| | | | | | | |
|----|----|---|--|-----------|-----------|---|
| | | | | | | Nacional Progreso S.A. de C.V. |
| 21 | Pu | N | Edificio oficinas administrativas (Torre Center) | | 670.58 | Administración del Sistema Portuario Nacional Progreso S.A. de C.V. y cesionarios (*) |
| 23 | Pa | E | Instalación oficinas | | 293.97 | PEMEX LOGÍSTICA |
| 24 | Pa | N | Áreas verdes | | 35,527.60 | Administración del Sistema Portuario Nacional Progreso S.A. de C.V. |
| 25 | Pa | N | Policías y bomberos (oficinas operativas y administrativas) | | 1,581.82 | Secretaría de Seguridad Pública del Estado de Yucatán |
| 26 | Pu | E | Terminal de reparación y mantenimiento a embarcaciones y plataformas | 10,084.07 | 19,472.51 | Diques Peninsulares, S.A. de C.V. |
| 27 | Pa | N | Edificio oficinas administrativas (Terminal Intermedia) | | 1,813.07 | Administración del Sistema Portuario Nacional Progreso S.A. de C.V. |
| 28 | Pa | N | Antiguas bodegas muelle fiscal | | 2,740.64 | Administración del Sistema Portuario Nacional Progreso S.A. de C.V. |
| 29 | Pa | E | Instalaciones especiales (Trincheras, ductos y canalizaciones) | | 2,979.84 | PEMEX LOGÍSTICA |
| 30 | Pu | N | Oficinas administrativas (Terminal Terrestre) | | 469.19 | Administración del Sistema Portuario Nacional Progreso S.A. de C.V. |
| 31 | Pu | N | Báscula | | 5,187.94 | Administración del Sistema Portuario Nacional Progreso S.A. de C.V. |
| 32 | Pu | N | Área de almacenamiento (Terminal Terrestre) | | 5,832.49 | Administración del Sistema Portuario Nacional Progreso S.A. de C.V. |
| 33 | Pa | S | Incinerador | | 1,031.76 | Administración del Sistema Portuario Nacional Progreso |





| | | | | | | |
|----|----|---|---|--|-----------|---|
| | | | | | | S.A. de C.V. |
| 34 | | | Reserva Portuaria | | 49,886.23 | Administración del Sistema Portuario Nacional Progreso S.A. de C.V. |
| 35 | Pa | S | Almacén temporal de residuos peligrosos. | | 54.51 | Administración del Sistema Portuario Nacional Progreso S.A. de C.V. |
| 36 | Pa | N | Caseta de Ingreso/salida al Recinto Portuario | | 991.01 | Administración del Sistema Portuario Nacional Progreso S.A. de C.V. |
| 37 | Pa | S | Mareógrafo | | 6.68 | Administración del Sistema Portuario Nacional Progreso S.A. de C.V. |

Uso. - Pu: público; Pa: particular.

Modo de operación. - S: semiespecializado; E: especializado; N: no especializado.

(*) Ver: Tabla 4 Relación de cesionarios del puerto.

b). - *Nuevas zonas portuarias.* Son aquellas áreas y/o instalaciones del puerto de Progreso que presentan potencial de negocio y tienen posibilidad de otorgarse mediante contratos de cesión parcial de derechos y obligaciones.

El Puerto de Progreso es la principal entrada de carga por vía marítima y arribo de cruceros para la península de Yucatán; la necesidad de contar con una infraestructura portuaria más segura y eficiente en el Puerto de Progreso, hace indispensable un proyecto de ampliación, mediante la creación de un canal más ancho, más profundo, así como nuevos muelles y áreas de desarrollo, siendo un proyecto completamente justificable pues desde la primera ampliación del puerto, los diferentes tipos de carga manejada en el puerto ha mostrado tasas de crecimiento sostenidas a través del tiempo.

La falta de zonas de desarrollo en el actual Puerto de Progreso impulsa la necesidad de desarrollar una nueva plataforma en la zona de ampliación del Puerto para el desarrollo de nuevas terminales, en las cuales se atenderá la demanda del mercado regional.

A continuación, se relacionan las áreas identificadas con potencial de desarrollo; sin embargo, es importante señalar que las tendencias económicas nacionales e internacionales, dejan abierta la posibilidad de ajustarse o provocar cambios en la estrategia actual.

Tabla 42. Zonas portuarias para cesionarios potenciales

| Clave de zonificación | | | Destino | Superficie estimada (m2) | |
|-----------------------|-----|-------------------|-------------------------|--------------------------|-----------|
| Número consecutivo | Uso | Modo de operación | | Agua | Tierra |
| 38 | Pa | E | Estación Naval Progreso | 25,934.34 | 26,927.04 |
| Justificación Técnica | | | | | |



El desarrollo de la zona 38PuE, se deriva del objetivo de que la Comandancia de la Novena Zona Naval pueda cumplir de manera eficaz y eficiente las tareas asignadas en materia de seguridad nacional y funciones de guardia Costera en las costas de la Península de Yucatán y en las zona marinas mexicanas colindantes con dicho territorio del sureste mexicano, de conformidad con los artículos 2 de la Ley Orgánica de la Armada de México, 4 y 12 de la Ley de Seguridad Nacional; así como, mejorar la coadyuvancia de dicho mando naval con diversas autoridades en materia de seguridad y protección de pasajeros, carga, terminales e instalaciones portuarias del recinto portuario de Progreso, inhibir la comisión de actos ilícitos en contra de la navegación marítima, además de coadyuvar con las funciones de Autoridad Marítima Nacional, como son la navegación segura y el control de tráfico marítimo.

Para el logro de lo anterior, se tiene previsto un proyecto que incluye: graufлот, rampa de botado, 2 Posiciones de atraque (existentes), cobertizo, estacionamiento, helipuerto, edificio para alojamientos, talleres, tanque de combustibles y patio de maniobras, razón por la cual se requirió considerar el área que previamente era reserva portuaria, asignándole un uso particular y modo de operación especializado, ya que será de uso exclusivo para la Secretaría de Marina y sus embarcaciones.

| Clave de zonificación | | | Destino | Superficie estimada (m2) | |
|-----------------------|-----|-------------------|--------------------------|--------------------------|-----------|
| Número consecutivo | Uso | Modo de operación | | Agua | Tierra |
| 39 | Pa | E | Terminal Granel Agrícola | | 50,350.38 |

Justificación Técnica

La carga agrícola, que incluye productos como cereales, granos, frutas y aceites vegetales, es un pilar fundamental del comercio marítimo mundial. Los principales exportadores agrícolas incluyen Brasil, Estados Unidos y Argentina, que dominan la exportación de soya, maíz y trigo.

El crecimiento sostenido de la línea de negocio de granel agrícola en Puerto Progreso, permite estimar proyecciones de carga, la cuales ya no podrían ser atendidas con la infraestructura actual del puerto de Progreso, presentándose un déficit desde el año 2026, ya que se esperan recibir 3,249,466 toneladas al año; por lo que es necesario el desarrollo de una nueva terminal de granel agrícola para la atención de toda la carga excedente que se recibirá.

Se le asigna un uso particular y modo de operación especializado, ya que será de uso exclusivo para granel agrícola.



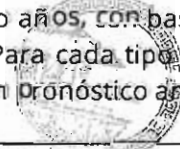
| Clave de zonificación | | | Destino | Superficie estimada (m2) | |
|-----------------------|-----|-------------------|----------------------------|--------------------------|--------|
| Número consecutivo | Uso | Modo de operación | | Agua | Tierra |
| 40 | Pa | E | Terminal de Granel Mineral | | |

Justificación Técnica

La carga mineral, que incluye materiales metálicos (como hierro, cobre y aluminio) y no metálicos (como carbón y fosfatos), es un componente esencial del comercio marítimo global. En 2024, este tipo de carga ha mostrado fluctuaciones, influenciadas por la demanda industrial y las variaciones en los precios de las materias primas. Según la UNCTAD, los minerales representan cerca del 20-22% del comercio marítimo global, consolidándose como uno de los mayores segmentos de carga a granel.

Para el caso del Puerto de Progreso, se consideró un inventario de productos minerales en granel con potencial de ser movilizados a través del puerto durante los próximos cinco años, con base en proyectos de exportación, importación y demanda nacional vinculados a la región. Para cada tipo de producto se identifica su clasificación logística, el destino o tipo de proyecto asociado y un pronóstico anual de volumen en toneladas, incluyendo su Tasa Media de Crecimiento Anual (TMCA).

ESTADOS UNIDOS MEXICANOS
SECRETARÍA DE MARINA
DIRECCIÓN GENERAL DE PUERTOS



2



Los productos con mayor volumen estimado corresponden al yeso, la piedra caliza y los materiales pétreos generales, todos con fuerte orientación a mercados de exportación en Estados Unidos, el Caribe y la red de cabotaje del Golfo de México. Así mismo, se incluyen materiales estratégicos para proyectos nacionales de infraestructura como el balasto para el mantenimiento del Tren Maya y la sub-base granular para obras del Corredor Interoceánico del Istmo de Tehuantepec (CIIT). Otros productos relevantes, como arena sílica, dolomita, filler calcáreo y petcoke, muestran una demanda creciente tanto para exportación como para abastecimiento industrial regional.

Se le asigna un uso particular y modo de operación especializado, ya que será de uso exclusivo para granel mineral.

| Clave de zonificación | | | Destino | Superficie estimada (m2) | |
|-----------------------|-----|-------------------|--------------------------------|--------------------------|------------|
| Número consecutivo | Uso | Modo de operación | | Agua | Tierra |
| 41 | Pu | S | Terminal de Usos Múltiples III | | 109,540.18 |

Justificación Técnica

Considerando las industrias en el área siderúrgica que se desarrollarán en Yucatán en un corto plazo, se tiene una estimación de una producción anual de aproximadamente 360 mil toneladas de varillas de acero. Sin embargo, considerando las capacidades las dinámicas de operación que las empresas podrían tener dentro del puerto, se proyectó un volumen de exportación del 60% de la producción, lo que equivale a un total de 216 mil toneladas anuales y un crecimiento posterior conforme se consolide su participación en el mercado.

Este volumen representa una oportunidad de crecimiento, además, el incremento de estas operaciones podría posicionar al puerto como un nodo estratégico para la industria siderúrgica en la región, atrayendo inversiones adicionales y fomentando el desarrollo de cadenas de suministro vinculadas a esta actividad.

De igual forma, el sector aeronáutico y el sector de empresas textiles, se tomaron en cuenta para el análisis de la carga que se manejaría en estas terminales, estimando un total de 250,000 toneladas anuales, considerándose el manejo de piezas de base níquel y núcleos de cerámica, rotores y sistemas electrónicos, así como la exportación de trajes, pantalones y camisas de punto.

Se establece un uso público dado que se prevé el manejo de carga general y modo de operación especializado, derivado de la diversidad de cargas y servicios que se proporcionarán.

| Clave de zonificación | | | Destino | Superficie estimada (m2) | |
|-----------------------|-------------|-------------------|---------------------------------|--------------------------|--------|
| Número consecutivo | Uso | Modo de operación | | Agua | Tierra |
| | Por definir | | Terminal de Fluidos Energéticos | | 91,500 |

Justificación Técnica

Con la entrada en operación del Tren Maya, la demanda de combustibles en la región se incrementará, por lo que como parte de la proyección de carga que se manejaría en la terminal, se estimó el manejo de diésel en toneladas considerando la distancia promedio que recorrerá el tren dentro de la zona de Yucatán. Para este cálculo, se tomó en cuenta el consumo promedio de diésel por kilómetro recorrido, así como la frecuencia de operación de los trenes a lo largo del año. Como resultado, se llegó a un estimado anual de 290 mil toneladas de diésel que serían manejadas a través del puerto, lo que representa una demanda significativa de combustible y una oportunidad para fortalecer la infraestructura de almacenamiento y distribución en la región.

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



[Handwritten signature]



De igual manera, diversas empresas han expresado interés en invertir en infraestructura estratégica que potencie el crecimiento económico y la competitividad de la región. Estas iniciativas buscan fortalecer la capacidad operativa del puerto, diversificar los productos manejados y mejorar la eficiencia logística, especialmente ante el incremento en la demanda de energéticos en la Península de Yucatán.

Entre los proyectos se encuentra una propuesta para desarrollar una terminal marítima destinada a la importación de Gas LP. Esta instalación se ubicaría en un área por definir con acceso directo al muelle de petrolíferos, permitiendo el atraque de buques tanque refrigerados y una eficiente conexión con las principales rutas carreteras de la región. El desarrollo del proyecto contempla un periodo estimado de ejecución de entre 18 y 24 meses y dependerá de la obtención de diversos permisos y autorizaciones por parte de autoridades federales, estatales y municipales.

Este proyecto tiene como propósito abastecer de manera eficiente el mercado energético de la Península de Yucatán, una región con creciente demanda de Gas LP. Además de fortalecer la seguridad energética y mejorar los costos logísticos, se estima que esta terminal generaría aproximadamente 70 empleos directos y más de 600 indirectos, contribuyendo significativamente al desarrollo económico e industrial del estado de Yucatán.

A fin de asegurar las operaciones portuarias existen espacios destinados a las vialidades, muelles y áreas de agua de uso común, así como las de reserva portuaria.

Tabla 43. Áreas de agua del puerto de Progreso

| Clave de zonificación | | | Destino | Superficie Destinada (m2) |
|-----------------------|-----|-------------------|---|---------------------------|
| Número consecutivo | Uso | Modo de operación | | |
| 42 | Pu | E | Canal de navegación de uso común | 3,226,702.89 |
| 43 | Pu | E | Dársena de ciaboga de uso común | 684,782.03 |
| 44 | Pu | E | Dársenas operativas de cruceros | 130,786.28 |
| 45 | Pu | E | Dársenas operativas TUM1 | 19,593.84 |
| 46 | Pu | E | Dársenas operativas terminal de contenedores | 24,504.89 |
| 47 | Pu | E | Dársena operativa TUM2 | 13,370.97 |
| 48 | Pu | S | Dársena muelle de servicios | 1,952.01 |
| 49 | Pu | E | Área de navegación de uso común | 342,874.51 |
| 50 | Pu | S | Área de navegación de uso común | 12,403,125.41 |
| 51 | Pu | E | Dársena operativa de las nuevas plataformas de ampliación | 228,862.10 |

Uso. - Pu: público; Pa: particular. Modo de operación. - S: semiespecializado; E: especializado

Tabla 44. Áreas de vialidades y de uso común

| Clave de zonificación | | | Destino | Superficie destinada (m2) | |
|-----------------------|-----|-------------------|--|---------------------------|----------|
| Número consecutivo | Uso | Modo de operación | | Agua | Tierra |
| 52 | Pu | S | Muelle de carga comercial uso común (M7) | | 6,015.61 |
| 53 | Pu | S | Muelle de carga comercial uso común para cabotaje, mixta, TMCD y altura (M4) | | 2,572.31 |
| 54 | Pu | S | Muelle de carga comercial uso común para cabotaje, mixta, TMCD y altura (M3) | | 3,919.62 |



| | | | | |
|----|----|---|--|------------|
| 55 | Pu | N | Muelle de servicios de uso común | 1,098.02 |
| 56 | Pu | E | Áreas de almacenamiento de uso común | 9,323.90 |
| 57 | Pu | E | Vialidades de uso común (acceso al recinto portuario y viaducto de comunicación) | 163,354.71 |
| 58 | Pu | E | Vialidad alterna (antiguo viaducto) | 18,343.69 |
| 59 | Pu | E | Vialidad externa (viaducto elevado) | 780.34 |

Para el caso de las nuevas plataformas del Proyecto de Ampliación y Modernización del Puerto de Progreso, se considera una zona de reserva portuaria para el desarrollo del Puerto de Progreso con una visión a 20 años:

Tabla 44a. Reserva Portuaria en plataforma de ampliación

| Clave de zonificación | | | Superficie destinada (m2) | | |
|-----------------------|-----|-------------------|---------------------------|------|------------|
| Número consecutivo | Uso | Modo de operación | Destino | Agua | Tierra |
| 60 | | | Reserva Portuaria | | 537,265.21 |

En la siguiente tabla se enlistan los servicios portuarios y las áreas en las que, en 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 correspondientes:

Tabla 45. Servicios portuarios y áreas de servicios en el puerto de Progreso.

| Servicio portuario | Cantidad de prestadores | Área para la prestación del servicio |
|---|----------------------------|--------------------------------------|
| Pilotaje | A definir por la autoridad | Recinto Portuario |
| Remolque | Dos (*) | |
| Amarre de cabos | Libre entrada | |
| Lanchaje | | |
| Avituallamiento | Libre entrada | |
| Agua potable | | |
| Combustible | | |
| Comunicación | | |
| Electricidad | | |
| Recolección de basura o desechos | | |
| Eliminación de aguas residuales. | | |
| Reparación de embarcaciones a flote | Tres (*) | |
| Servicios de maniobras para la transferencia de bienes o mercancías | | |

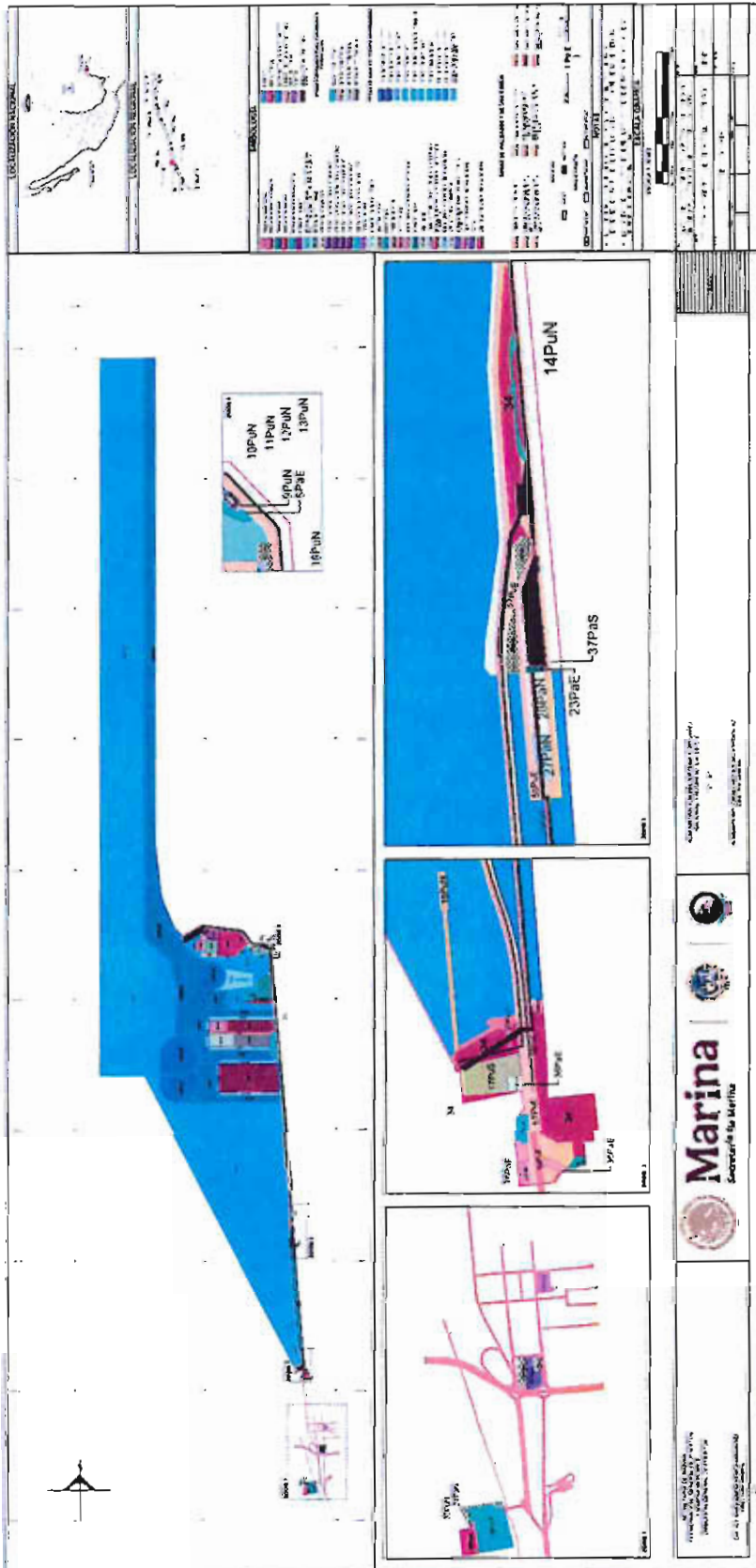
(*) El contrato para el tercer prestador de servicios de maniobras para la transferencia de bienes o mercancías y el del segundo prestador de servicio de remolque se otorgarán a través de concurso público.

A continuación, se presenta el plano de destinos, usos y modos de operación del puerto de Progreso, en el cual se identifican las distintas zonas asignadas y proyectadas:





Figura 19. Plano de destinos, usos y formas de operación de puerto de Progreso



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



ADMINISTRACIÓN DEL SISTEMA
PORTUARIO NACIONAL
DIRECCIÓN GENERAL

Handwritten signature



ANEXO: Puertos pesqueros.

4. Recursos y competitividad de los puertos pesqueros y turísticos de Yucatán

El presente anexo del Programa Maestro de Desarrollo Portuario del Puerto de Progreso 2026-2031, tiene como propósito establecer la planeación estratégica para que el sistema de puertos de esta entidad federativa produzca una oferta permanente y regular de infraestructura y de servicios portuarios que apoyen el desarrollo de las actividades pesqueras y turísticas del estado, y favorezcan una logística eficiente para el traslado y manejo de los productos de la región y el transporte de pasajeros, con base en el esfuerzo coordinado de la comunidad portuaria para fomentar el desarrollo de los puertos y de su zona de influencia.

Este anexo atiende a la función descriptiva, por lo que fundamentalmente describe los recursos con los que cuentan actualmente para sus operaciones los puertos considerados.



Figura 20. Actividad pesquera en puertos



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



ADMINISTRACION DEL SISTEMA
PORTUARIO NACIONAL
MARINA
DIRECCION GENERAL

4.1 Alcance legal del PMDP

Los Contratos de Cesión Parcial de Derechos y de Prestación de Servicios Portuarios celebrados en los puertos y previstos en el presente Programa Maestro de Desarrollo Portuario, así como los cesionarios y prestadores de servicios potenciales, no confieren derechos de exclusividad, ni privilegios o condiciones especiales de explotación y se podrán otorgar unos u otros a favor de terceras personas para que exploten, en igualdad de circunstancias, número y características técnicas, áreas o servicios idénticos o similares.

Conforme a la autorización emitida por la autoridad competente, el presente PMDP estará vigente del año 2026 al año 2031. La visión que se ha adoptado en su formulación corresponde a una prospectiva de 20 años, representando ésta el horizonte de planeación en el que se definieron objetivos y estrategias de desarrollo portuario.

En virtud que el desarrollo de los puertos materia del PMDP está sujeto al régimen de concesión establecido en la Ley de Puertos, y que ésta tiene su fundamento en el artículo 28 constitucional, de acuerdo al artículo 29 de la citada Ley, el presente documento se ajustará a las disposiciones en materia de competencia económica. En tal sentido, 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.

El concesionario de los puertos pesqueros y turísticos del estado de Yucatán es la empresa mercantil, con carácter paraestatal de la Administración Pública Federal, denominada Administración del Sistema Portuario Nacional Progreso, S.A. de C.V. (ASIPONA Progreso). Desde el año 1996, en el que obtuvo su carácter de concesionaria integral de dichos puertos, la ASIPONA Progreso tiene la responsabilidad de



planear, programar y ejecutar las acciones necesarias para su promoción, operación y desarrollo, así como elaborar el PMDP y someterlo a la Secretaría de Marina (SEMAR).

En tal sentido y de acuerdo con la modificación al Título de Concesión otorgada el 17 de mayo de 1996, publicada en el Diario Oficial de la Federación el 1° de septiembre del 2000, a favor de la entonces Administración Portuaria Integral de Progreso, S.A. de C.V., ahora ASIPONA Progreso, para incorporar al mismo los puertos pesqueros de Celestún, Sisal, Yucalpetén, Telchac, Chabihau, San Felipe, Río Lagartos, Las Coloradas, El Cuyo y las terminales de Chuburná y Dzilam de Bravo, se sujetan al presente Programa Maestro de Desarrollo Portuario las áreas correspondientes a cada uno de dichos puertos, al igual que los accesos y áreas de uso común para la navegación interna y el funcionamiento del puerto.

Con el objetivo de lograr un mayor desarrollo del sistema de puertos pesqueros y turísticos de Yucatán, en un entorno de sustentabilidad, toca a los integrantes de la comunidad portuaria de cada uno de ellos aportar sus esfuerzos, su desempeño eficiente y sus inversiones para generar y aprovechar sinergias, para lograr una mayor competitividad en el tramo portuario de las cadenas de valor y logística de los productos pesqueros y de turismo náutico, promover actividades que le agreguen mayor valor a los productos manejados y a las actividades realizadas, contribuir al logro de los objetivos estratégicos, estrategias, líneas de acción y metas establecidas en el presente PMDP, dentro de su ámbito de competencia, así como dar cumplimiento a los compromisos derivados de sus correspondientes contratos de cesión parcial de derechos o de prestación de servicios.

Como parte integrante del Título de Concesión otorgado a la ASIPONA Progreso, este PMDP da cumplimiento a los artículos 41 de la Ley de Puertos y 39 de su Reglamento, identificando y justificando los destinos, usos y formas de operación de las diferentes zonas de cada puerto, incluyendo: diagnóstico de la situación de cada uno de ellos, 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 prestan; medidas y previsiones necesarias para garantizar la eficiente explotación de los espacios portuarios, su desarrollo, y para satisfacer la demanda prevista; así como, compromisos de mantenimiento, metas e indicadores para el aprovechamiento de los bienes objeto de la concesión.

Como ya se mencionó anteriormente, los puertos a los que hace referencia el presente PMDP, son Celestún, Sisal, Yucalpetén, Telchac, Chabihau, San Felipe, Río Lagartos, Las Coloradas, El Cuyo y las terminales de Chuburná y Dzilam de Bravo, para los cuales se muestra abajo, las fechas en que fueron habilitados como puerto o terminal, de los cuales solo dos de ellos cuentan con Acuerdo de Recinto Portuario, mientras en los demás casos se tramita la poligonal del correspondiente recinto portuario ante la Secretaría de Marina.



Figura 21. Actividad turística en puertos



Handwritten mark



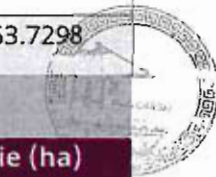
Tabla 46. *Habilitación y Publicación de Acuerdo de Recinto Portuario*

| Puerto | Fecha de habilitación | Fecha del Acuerdo Recinto Portuario | Régimen |
|-----------------|-----------------------|-------------------------------------|-------------------|
| Celestún | 31-05-74 | 16-12-87 | Cabotaje |
| Sisal | 21-07-97 | | Cabotaje |
| Chuburná | 21-07-97 y 26-05-03 | | Cabotaje |
| Yucalpetén | 15-12-69 y 21-07-97 | 15-12-69 y 01-06-94 | Cabotaje |
| Telchac | 21-07-97 | | Cabotaje |
| Chabihau | 26-05-03 | | Cabotaje |
| Dzilam de Bravo | 21-07-97 y 26-05-03 | | Cabotaje |
| Río Lagartos | 21-07-97 | | Cabotaje |
| San Felipe | 21-07-97 | | Cabotaje |
| Las Coloradas | 31-05-74 y 26-05-03 | | Altura y cabotaje |
| El Cuyo | 21-07-97 | | Cabotaje |

Los puertos turísticos y pesqueros de Yucatán, se encuentran localizados a lo largo de la costa Yucateca, por lo que de poniente a oriente se presentan a continuación las áreas de tierra y agua que componen los recintos portuarios publicados o en trámite.

Tabla 47. *Superficies de los Puertos Turísticos y Pesqueros*

| Celestún | | Sisal | |
|----------------------|-----------------|----------------------|-----------------|
| Área | Superficie (ha) | Área | Superficie (ha) |
| Superficie de Tierra | 3.9730 | Superficie de Tierra | 12.3078 |
| Superficie de Agua | 23.8656 | Superficie de Agua | 16.0158 |
| Recinto portuario | 27.8385 | Polígono Proyecto | 28.3237 |
| Yucalpetén | | Telchac | |
| Área | Superficie (ha) | Área | Superficie (ha) |
| Superficie de Tierra | 27.1703 | Superficie de Tierra | 11.8234 |
| Superficie de Agua | 317.2423 | Superficie de Agua | 51.9064 |
| Polígono Proyecto | 344.3929 | Polígono Proyecto | 53.7298 |
| Chabihau | | San Felipe | |
| Área | Superficie (ha) | Área | Superficie (ha) |





| | | | |
|----------------------|------------------------|-------------------------|------------------------|
| Superficie de Tierra | 3.6498 | Superficie de Tierra | 3.5345 |
| Superficie de Agua | 17.6488 | Superficie de Agua | 28.5901 |
| Polígono Proyecto | 21.2987 | Polígono Proyecto | 32.1247 |
| Río Lagartos | | Las Coloradas | |
| Área | Superficie (ha) | Área | Superficie (ha) |
| Superficie de Tierra | 3.6030 | Superficie de Tierra | 1.5313 |
| Superficie de Agua | 82.3680 | Superficie de Agua | 20.2824 |
| Polígono Proyecto | 85.9711 | Recinto portuario | 21.8138 |
| Chuburná | | Dzillam de Bravo | |
| Área | Superficie (ha) | Área | Superficie (ha) |
| Superficie de Tierra | 3.6328 | Superficie de Tierra | 4.5135 |
| Superficie de Agua | 35.5228 | Superficie de Agua | 6.7131 |
| Polígono Proyecto | 39.1557 | Polígono Proyecto | 11.2267 |
| El Cuyo | | | |
| Área | Superficie (ha) | | |
| Superficie de Tierra | 3.0856 | | |
| Superficie de Agua | 12.8159 | | |
| Polígono Proyecto | 15.9015 | | |

Las áreas de los puertos y terminales concesionadas se detallan en los siguientes planos de los recintos portuarios autorizados y de los proyectos de recinto portuario correspondientes, los cuales se presentan a continuación conforme al Acuerdo de Delimitación y Determinación correspondientes, que fueron publicados en la fecha indicada en la Tabla 59.

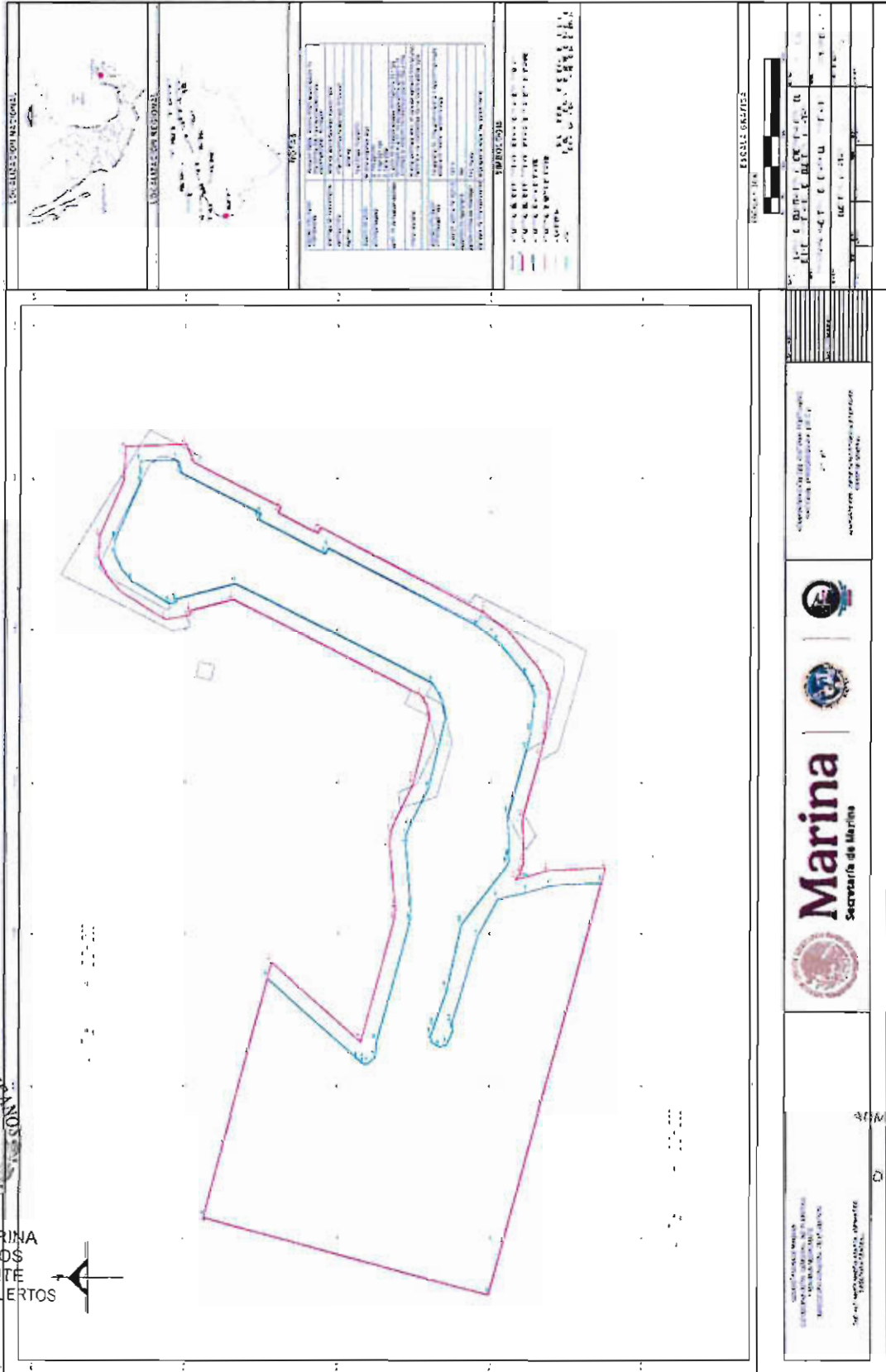


2





Figura 22. Plano de delimitación del Recinto Portuario de Celestún



ESTADOS UNIDOS MEXICANOS

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

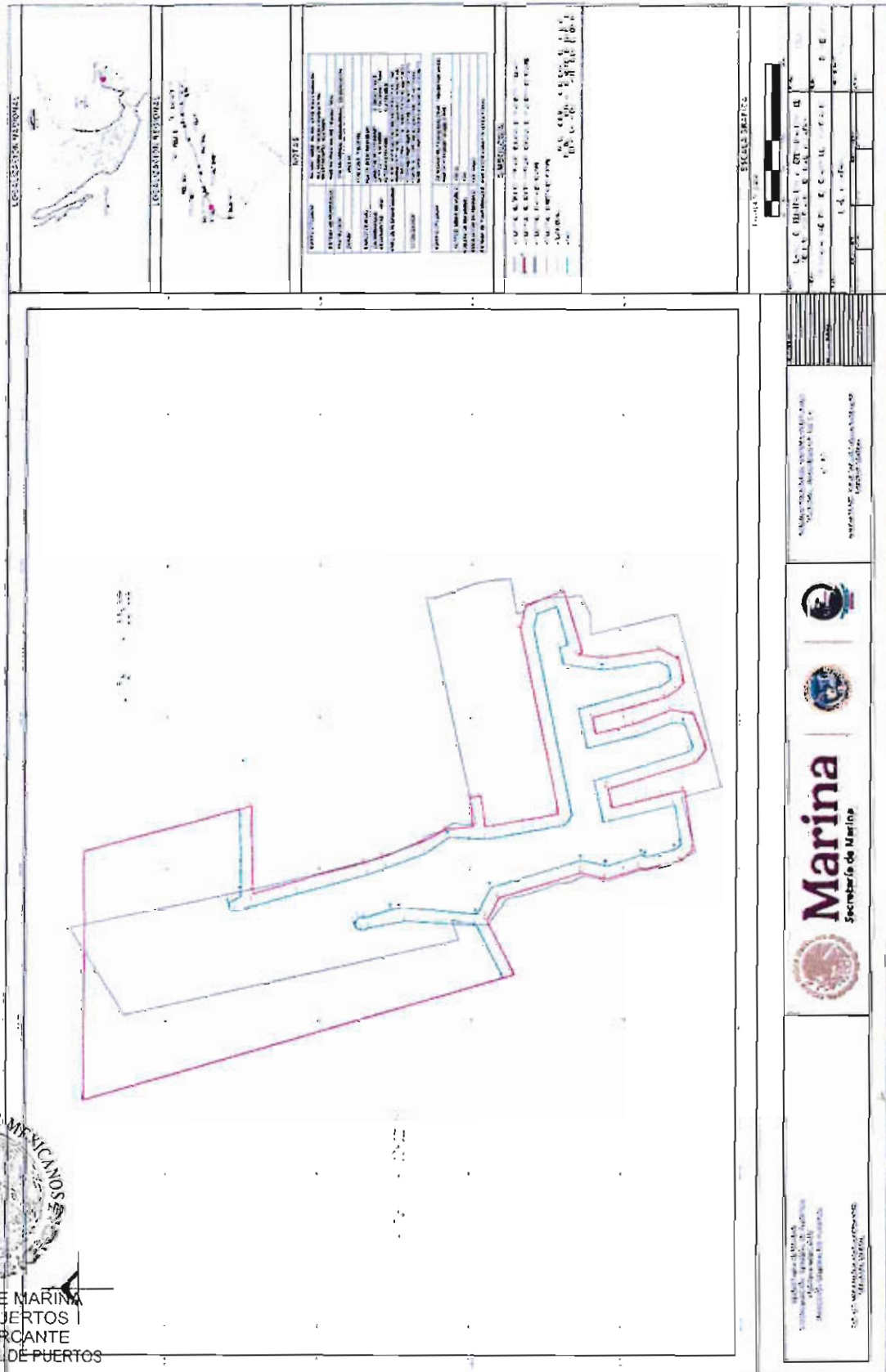


ADMINISTRACIÓN DEL SISTEMA PORTUARIO NACIONAL
MARINA
DIRECCIÓN GENERAL

N



Figura 23. Plano de delimitación del Recinto Portuario de Sisal



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

Administración del Sistema Portuario Nacional
Marina
DIRECCIÓN GENERAL



ADMINISTRACIÓN DEL SISTEMA
PORTUARIO NACIONAL
MARINA
DIRECCIÓN GENERAL

2



Figura 24. Plano de delimitación del Recinto Portuario de Yucaipetén

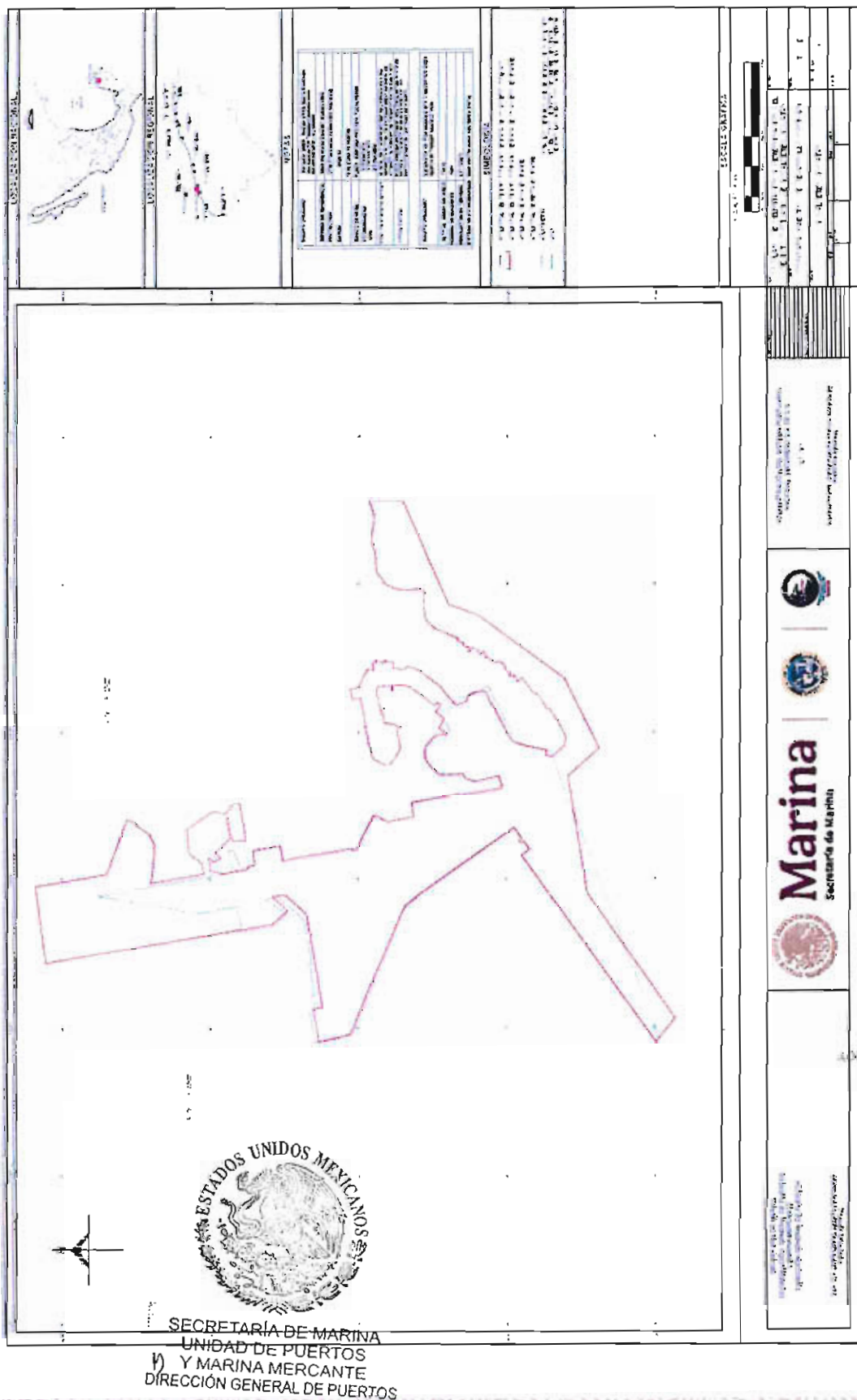
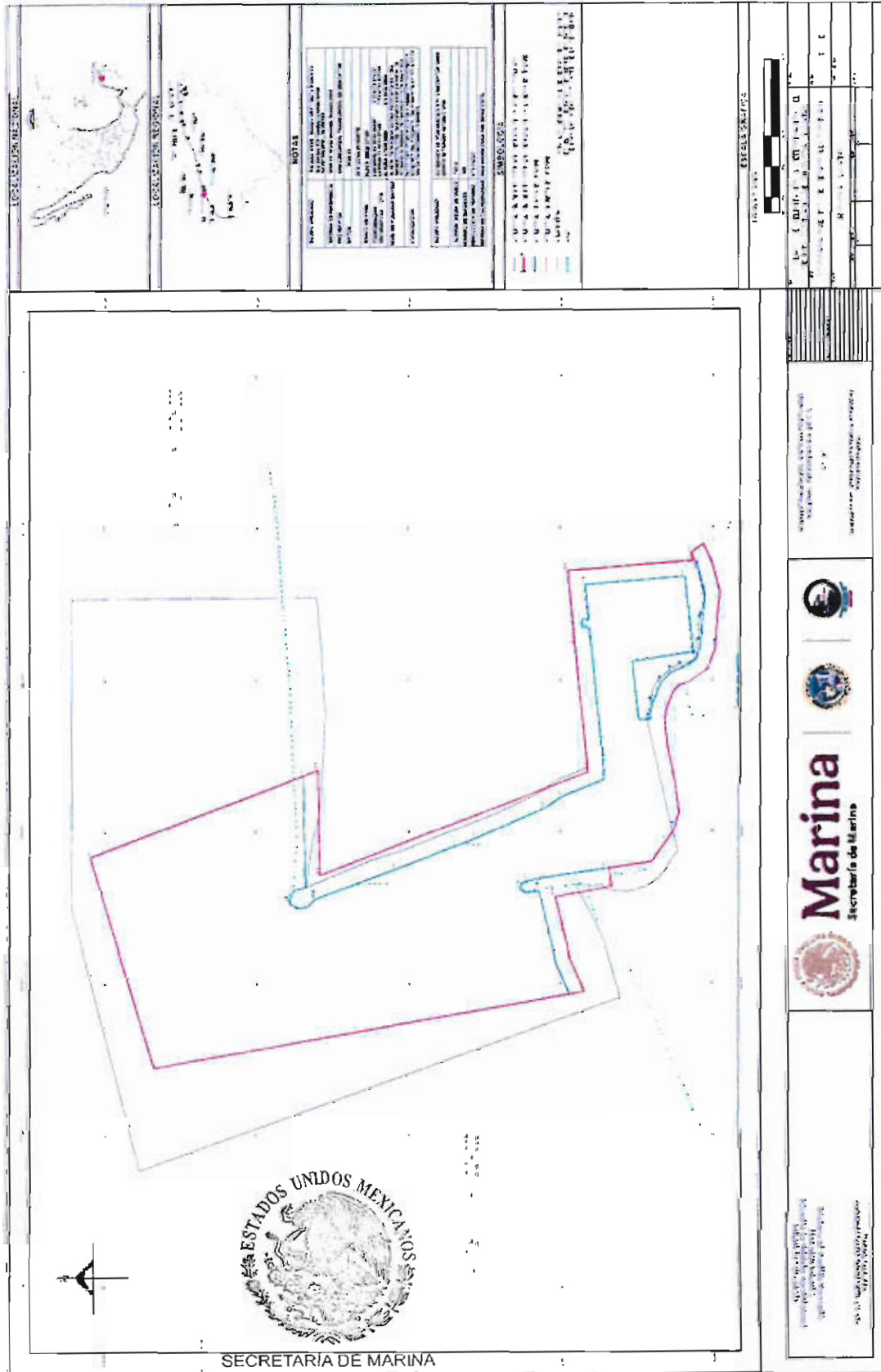




Figura 25. Plano de delimitación del Recinto Portuario de Chuburná



El presente plano fue elaborado en el marco del proyecto de delimitación del recinto portuario de Chuburná, con el fin de establecer los límites y áreas del mismo.



Marina
Secretaría de Marina

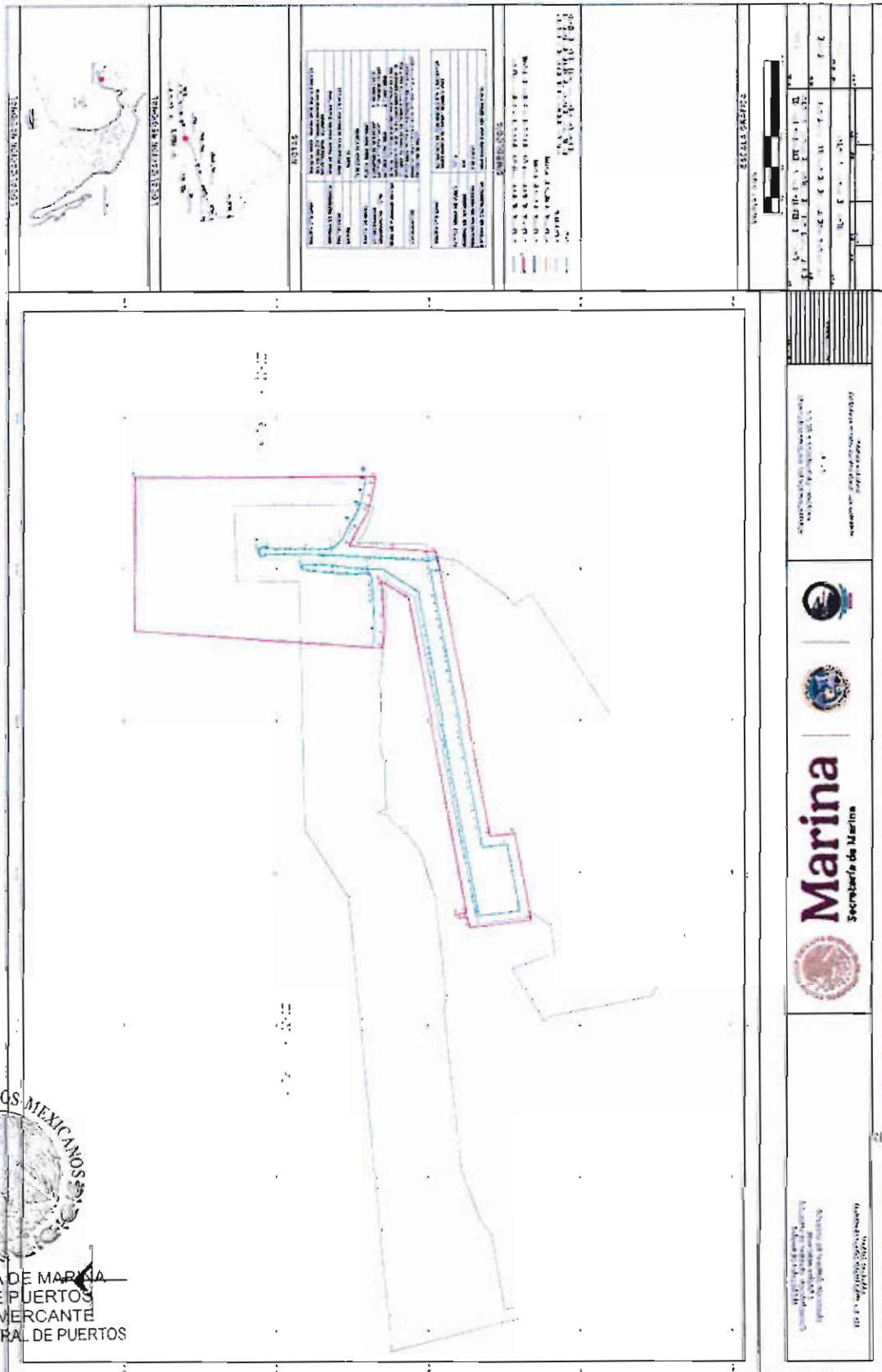


ADMINISTRACIÓN DEL SISTEMA
POR CUARDO NACIONAL
MARINA
DIRECCIÓN GENERAL

2



Figura 28. Plano de delimitación del Recinto Portuario de Dzilam de Bravo



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



Marina
Secretaría de Marina



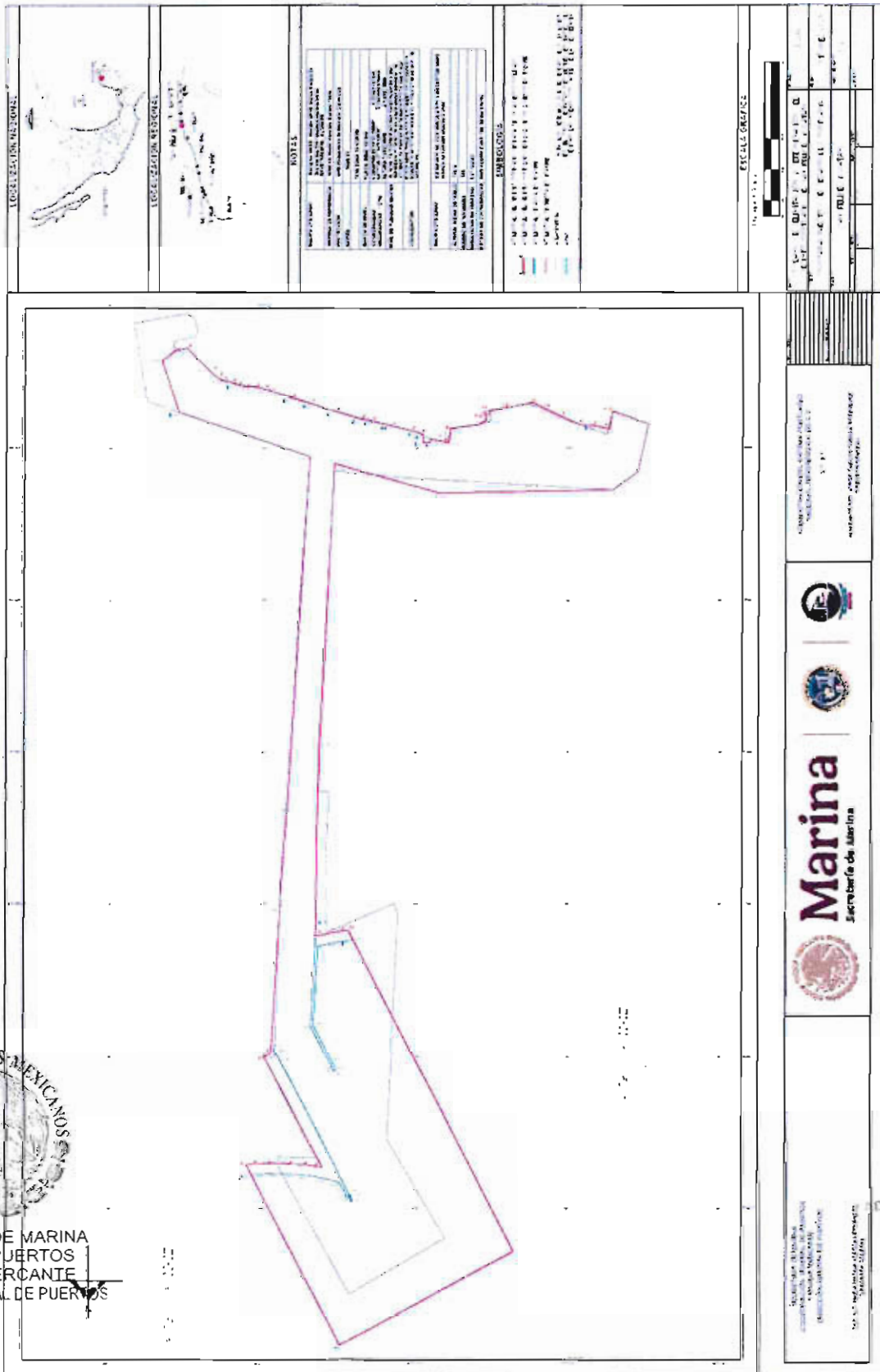
ADMINISTRACIÓN DEL SISTEMA
DE REGISTRO NACIONAL
NACIONAL
DIRECCIÓN GENERAL

2





Figura 29. Plano de delimitación del Recinto Portuario de San Felipe



2



4.2 Instalaciones portuarias

En este apartado se describen los recursos de infraestructura portuaria con los que cuentan los puertos pesqueros y de turismo náutico de Yucatán, considerados en el presente PMDP, los cuales se podrá ubicar de manera gráfica en los correspondientes planos de Instalaciones Portuarias.

Celestún

El puerto tiene como principal actividad económica la pesca; sin embargo, la actividad turística es también importante, ya que se encuentra dentro de la Reserva de la Biósfera Parque Natural Ría Celestún. Cuenta con la siguiente infraestructura:

Obras de protección.

- Escollera Oriente, de 306.2 m de longitud y 5 m de ancho y altura de 3 m. (OP1)
- Escollera Poniente, de 282 m de longitud y 8.5 m de ancho y altura de 3 m. (OP2)



Figura 33. Obras de protección del Recinto Portuario de Celestún

Áreas de agua.

El puerto dispone de:

- Canal de navegación con 438 metros de longitud, 30 m de plantilla y 2.50 m de profundidad.
- Dársena, al final del canal de navegación, de 6,008 m² y una profundidad de 1.80 m.
- El canal secundario con una longitud de 293 m, 30 m de plantilla y una profundidad de 1.80 m.
- Segunda dársena, con 8,842 m² y 1.80 metros de profundidad.



Figura 34. Áreas de agua del Recinto Portuario de Celestún





Señalamiento marítimo.

En apoyo a la navegación, este puerto cuenta con:

- Faro destellante, con luz blanca, con 21 m de altura y alcance de 13 millas náuticas.
- Balizas de enfilación anterior y posterior, de luz blanca, con altura de 13 y 17 m.
- Balizas destellantes de posición, de escollera oriente y poniente, con color de señal roja y verde, respectivamente y 10 m de altura de señal.

Obras de atraque.

Para el atraque de las embarcaciones, el puerto cuenta con:

- Muelle Oeste, marginal de 358.9 m de longitud y 1.10 m de profundidad.
- Muro Este, marginal de 100 m de longitud y 1.80 m de profundidad.
- Muelle en Espigón, de 112 m de longitud, 16 m de ancho y 2.45 m de profundidad.



Figura 35. Obras de atraque del Recinto Portuario de Celestún

Edificios.

El edificio de la Capitanía de Puerto tiene un área de 40 m² construidos.

Sisal

Sisal es un refugio pesquero localizado fuera de la población del mismo nombre, con la cual se comunica a través de una carretera pavimentada de 1 km de longitud. La población de Sisal es una comunidad dedicada a la pesca que comercializa la mayoría de sus productos en la ciudad de Mérida.

El refugio pesquero cuenta con la siguiente infraestructura:

Obras de protección.

- Escollera Oriente, con 340 m de longitud y 4.50 m de ancho y una altura de 1.20 m
- Escollera Poniente, con 205.4 m de longitud y 4.50 m de ancho y una altura de 1.20 m.



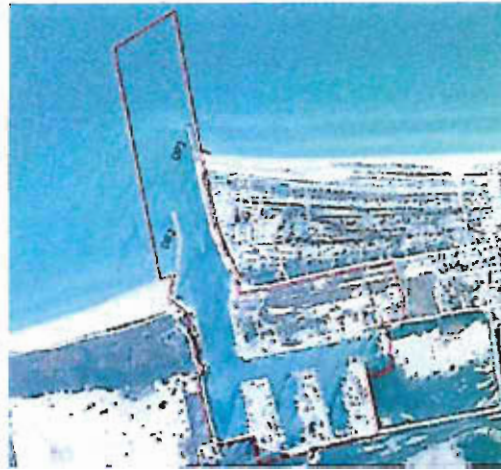


Figura 36. Obras de protección del Recinto Portuario de Sisal

Áreas de agua.

- Canal de navegación con 366 m de longitud, 30 m de ancho de plantilla y 2.50 m de profundidad.
- Dársena, con 2,828 m² y una profundidad de 2.50 m.
- Tres canales de navegación secundarios con una longitud total de 521 metros.
- Bocana, con 60 m de ancho de plantilla y 2.50 m de profundidad.

Señalamiento marítimo.

- Faro destellante, de luz blanca, 22 m de altura de señal y un alcance de 14 millas náuticas.
- Baliza destellante de enfilación, de luz roja, con altura de señal de 8 m.
- Balizas destellantes de posición, con color de señal verde y roja, y 8 m de altura de señal y 11 millas de alcance.

Obras de atraque.

- Muro de atraque 1, marginal de 228.4 m de longitud 3.00 m de profundidad.
- Muro de atraque 2, marginal de 348.7 m de longitud y 3 m de profundidad.
- Muro de atraque 3, de 78.6 m de longitud y 3 m de profundidad.
- Muelle de pescadores en espigón, de concreto armado, de 166.7 metros de longitud, 19 metros de ancho y 2.00 metros de profundidad.



Figura 37. Obras de atraque del Recinto Portuario de Sisal





Edificios.

Capitanía de puerto, con un área de 40 m² construidos.

Chuburná

El puerto pesquero de Chuburná es uno de los puertos más antiguos del estado de Yucatán, pues desde 1663 fue declarado, junto con Chichchulub, vigías de Yucatán para la defensa del estado en contra la incursión de los piratas. Cuenta con la siguiente infraestructura:

Obras de protección.

- Escollera Oriente, con 439.7 m de longitud y 4.60 m de ancho y una altura de 3.00 m.
- Escollera Poniente, con 119.6 m de longitud y 4 m de ancho y una altura de 4.30 m.

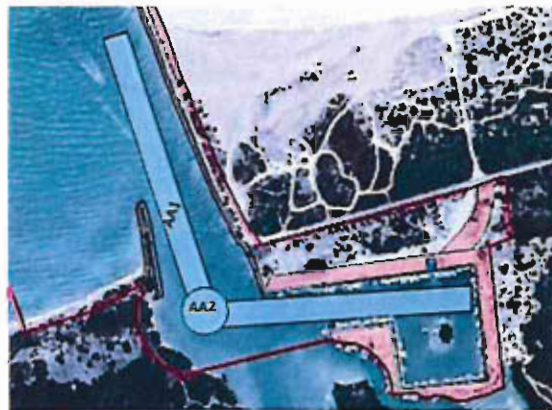


Figura 38. Obras de protección del Recinto Portuario de Chuburná

Áreas de agua.

- Canal de navegación de 318 m de longitud, 30 m de ancho de plantilla y 2 m de profundidad.
- Dársena, con 2,376 m² y una profundidad de 2 m.



Figura 39. Áreas de agua del Recinto Portuario de Chuburná



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



ADMINISTRACIÓN DEL SISTEMA
POR PUERTOS NACIONAL
MARINA
DIRECCIÓN GENERAL



Señalamiento marítimo.

- Baliza destellante de enfilación, ubicada a 200 m del muro 5.
- Balizas destellantes de posición, con color de señal verde y roja, 7 y 9 m de altura de señal.

Obras de atraque.

- Muro de atraque 1, marginal de 240.6 m de longitud y 0.80 m de profundidad.
- Muro de atraque 2, marginal de 134.5 m de longitud y 1.50 m de profundidad.
- Muro de atraque 3, de concreto de 101.3 m de longitud y 1.50 m de profundidad.
- Muro de atraque 4, de concreto de 78.7 m de longitud y 1.50 m de profundidad.
- Muro de atraque 5, de concreto de 77.4 m de longitud y 1.50 m de profundidad.



Figura 40. Obras de atraque del Recinto Portuario de Chuburná

Edificios.

Capitanía de puerto, con un área de 75.8 m cuadrados construidos.

Yucalpetén

El puerto de Yucalpetén cuenta con un área para embarcaciones mayores de pesca y de pesca ribereña, con 44 marinas privadas activas para yates, dos en proceso de autorización y tres en proyecto. Yucalpetén dispone de la siguiente infraestructura:

Obras de protección.

- Escollera Oriente, con 440 m de longitud, 7 m de ancho de corona y una altura de 2 m.
- Escollera Poniente, con 305.6 m de longitud, 7 m de ancho de corona y una altura de 2 m.



Figura 41. Obras de protección del Recinto Portuario de Yucalpetén





Áreas de agua.

- Canal de navegación con 719.9 m de longitud, 80 m de plantilla y 2.80 m de profundidad.
- Canal de navegación a la caleta, con 920.0 m de longitud, 40 m de plantilla y 1.8 m de profundidad.

Señalamiento marítimo.

- Baliza destellante de enfilación anterior, con luz blanca, con altura de señal de 14 m y alcance de 12 millas.
- Baliza destellante de enfilación posterior, con luz blanca, con altura de señal de 18 m y alcance de 13 millas.
- Balizas destellantes de posición, con color de señal verde y roja, 12 m de altura y 11 millas de alcance.

Obras de atraque.

- Muelle de pescadores 1, de 870.2 m de longitud, 20 m de ancho y 1.70 m de profundidad.
- Muelle de pescadores 2, de 450.0 m de longitud, 20.0 m de ancho y 1.70 m de profundidad.
- Embarcadero La Caleta (Pesca), muro de atraque marginal (7) con peines, de 186.4, 242.8, 242.8, 186.4, 133.7 139.1 y 135.4 metros de longitud, 3, 3, 3, 3, 13.5, 16.3 y 13.5 metros de ancho y 1.90 metros de profundidad. Cuenta con agua potable y energía eléctrica.

Telchac

Es un puerto pesquero. En él operan 7 cooperativas pesqueras, una fábrica de hielo, una empacadora, suministro de combustible y agua, y diversas marinas turísticas. Tiene la siguiente infraestructura:

Obras de protección.

- Escollera Oriente, con 358 m de longitud y 1.70 m de corona y una altura de 1.80 m.
- Escollera Poniente, con 165 m de longitud y 1.70 m de corona y una altura de 1.80 m.



ADMINISTRACIÓN DEL SISTEMA
PORTUARIO NACIONAL
MARINA
DIRECCIÓN GENERAL

Figura 42. Áreas de protección del Recinto Portuario de Telchac

Áreas de agua.

- Canal de navegación con 793 m de longitud, 30 m de plantilla y 2 m de profundidad.
- La dársena AA3 con un área de 30, 351 m2.

Señalamiento marítimo.

- Faro Telchac, con luz giratoria blanca, 22 m de altura de señal y 14 millas de alcance.
- Baliza destellante de enfilación anterior, con luz blanca, con 7.5 m de altura de señal y 12 millas de alcance.

7



- Baliza destellante de enfilación posterior, con luz blanca, con 10 m de altura de señal y 13 millas de alcance.
- Balizas destellantes de posición, de escollera oriente y poniente, con color de señal verde y roja, 12 metros de altura de señal respectivamente y 11 millas de alcance.

Obras de atraque.

- Muro de atraque Sur, de 514 metros de longitud y 1.50 m de profundidad.
- Muro de atraque Norte, de 52 m de longitud y 1.50 m de profundidad.
- Muelle Oeste, en espigón, de 125 m de longitud y 1.50 m de profundidad.
- Muelle Norte, de 36 m de longitud y 1.50 m de profundidad.



Figura 43. Obras de atraque del Recinto Portuario de Telchac

Edificios.

Capitanía de puerto, con un área de 48 m² construidos.

Chabihau

Chabihau es una pequeña comunidad pesquera que pertenece al municipio de Yobaín. La principal actividad económica del puerto es la pesca. Cuenta con la siguiente infraestructura:

Obras de protección.

- Escollera Oriente, con 320 m de longitud, 2 m de ancho de corona y una altura de 2 m.
- Escollera Poniente, en la margen izquierda del canal de navegación, de piedra, con 275 metros de longitud y 2 metros de ancho de corona y una altura de 2 metros.



Figura 44. Áreas de agua del Recinto Portuario de Chabihau



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



ADMINISTRACIÓN DEL SISTEMA
PORTUARIO NACIONAL
MARINA
DIRECCIÓN GENERAL

2





Áreas de agua.

- Canal de navegación con 422.6 metros de longitud, 30 metros de ancho de plantilla y 2.50 metros de profundidad.
- Dársena, al final del canal de navegación, con 3,959.53 metros cuadrados de superficie y una profundidad de 1.60 metros.
- Canal secundario de 10,053.74 metros cuadrados.
- Bocana, con 30 metros de ancho de plantilla y 2.50 metros de profundidad.

Señalamiento marítimo.

- Balizas destellantes de posición, de escollera oriente y poniente, con color de señal verde y roja, 7 metros de altura de señal para ambas y 7 millas náuticas de alcance.

Obras de atraque.

- Muro de atraque de 167 m de longitud y 1.00 m de profundidad.
- En la escollera oriente se observan balizas antiguas que no se han retirado. Se aprecia el atraque de embarcaciones en la zona de arena, por falta de muros de atraque.

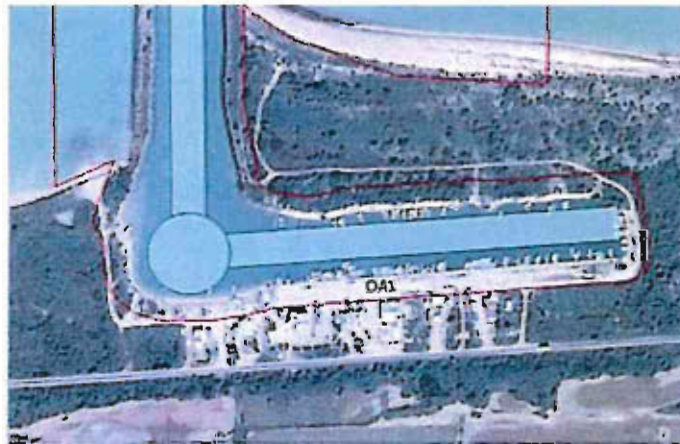


Figura 45. Obras de atraque del Recinto Portuario de Chabihau

Dzilam de Bravo

Dzilam de Bravo es un puerto pesquero en la población del mismo nombre. La población se dedica totalmente a la pesca, aunque recientemente han iniciado la promoción y oferta de servicios de turismo ecológico, ya que, aunque no cuenta con playas. Tiene entre sus atractivos turísticos la Isla de los Pájaros y sus “bocas” de agua dulce en medio del mar.

El puerto cuenta con la siguiente infraestructura:

Obras de protección.

- Escollera Oriente, con 225.9 m de longitud, 4 m de corona y una altura de 1 m.
- Escollera Poniente, con 134.5 m de longitud, 4 m de corona y una altura de 1 m.



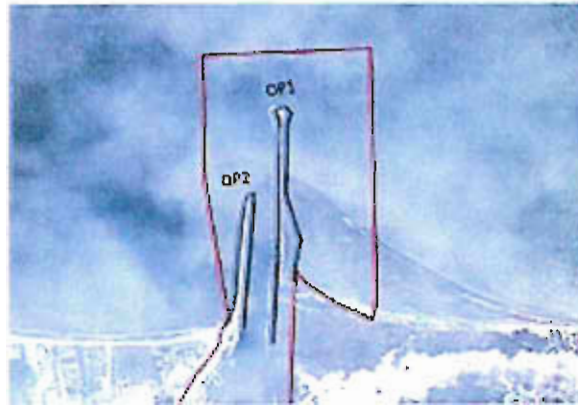


Figura 46. Obras de protección del Recinto Dzilam de Bravo.

Áreas de agua.

- Canal de navegación, con 333 m de longitud, 15 m de plantilla y 2.50 m de profundidad.
- Canal de abrigo, con 564 m de longitud, 15 m de plantilla y 2.50 m de profundidad.
- Dársena, con 3,690.55 m cuadrados de superficie y una profundidad de 1.50 m.

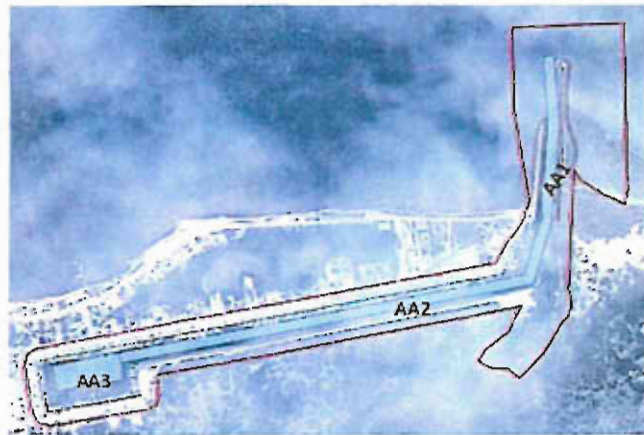


Figura 47. Áreas de agua del Recinto Portuario Dzilam de Bravo.



Edificios.

Capitanía de puerto, con un área de 116 m2 construidos.

San Felipe

El puerto de San Felipe es un puerto y refugio pesquero se ubica dentro del estero. En los alrededores del puerto se ubica la reserva de la biósfera denominada Parque Natural San Felipe que cuenta con grandes atractivos turísticos. Las principales actividades económicas son la pesca y el turismo. Cuenta con la siguiente infraestructura:

Obras de protección.

- Escollera Oriente, con 300 m de longitud, 1.7 m de ancho de corona y una altura de 1 m.
- Escollera Poniente, con 391 m de longitud, 1.7 m de ancho de corona y una altura de 1 m.
- Muro de protección de 326 m de longitud con un ancho de corona de 1.70 m.



2





Figura 48. Obras de protección del Recinto de San Felipe

Áreas de agua.

- Canal de navegación, con 1,520 m de longitud, 30 m de plantilla y 1.75 m de profundidad.
- Fondeadero, con 19,109 m², 74 m de plantilla, longitud de 320 m, y profundidad de 1.70 m.

Señalamiento marítimo.

- Baliza San Felipe, en azotea de Capitanía, destellante, de enfilación, de luz roja destellante, con altura de 12 m y alcance de 8 millas.
- Baliza de escollera oriente, destellante luz verde, con altura de señal de 8 m y alcance de 7 millas.
- Baliza de escollera poniente, destellante luz roja, con altura de señal de 8 m y alcance de 7 millas.
- Balizas destellantes de enfilación anterior y posterior, de luz roja y verde.
- Balizas destellantes de muelles 1 y 2, de luz verde y blanca.

Obras de atraque.

- Muelle de Atlántida del Sureste, en espigón, de 44 m de longitud, 2.70 m de ancho y 1.50 m de profundidad.
- Muelle pesquero 1, en espigón, de 58 m de longitud, 4 m de ancho y 1.50 m de profundidad.
- Muelle pesquero 2, en espigón, de 60 m de longitud, 4 m de ancho y 1.50 m de profundidad.
- Muro de atraque oriente, malecón, de 615 m de longitud y 1.50 m de profundidad.
- Muro de atraque poniente, de 654 m de longitud y 1 m de profundidad.

Edificios.

Capitanía de puerto, con 208 m² construidos.

Río Lagartos

El puerto se ubica dentro de la reserva de la biósfera denominada Parque Natural Río Lagartos. Las principales actividades económicas son la pesca y en menor medida al turismo.



2



Figura 49. Áreas de agua y obras de protección del Recinto Portuario Río Lagartos.

Cuenta con la siguiente infraestructura:

Obras de protección.

- Escollera Oriente, con 508.5 m de longitud, 1.7 m de ancho de corona y altura de 1 m.
- Escollera Poniente, con 365.5 m de longitud, 1.7 m de ancho de corona y altura de 1 m.
- El puerto cuenta con un malecón de 1,920 m de longitud, construido a base de concreto simple.

Áreas de agua.

- Canal de navegación, con 2,238 m de longitud, 34 m de ancho de plantilla y 1.50 m de profundidad.
- La bocana tiene un ancho de 60 m.

Señalamiento marítimo.

- Faro río Lagartos, con luz blanca, 21 m de altura de señal y 13 millas de alcance.
- Baliza de escollera oriente, de situación, destellante de luz verde, con altura de 7 m y alcance de 6.4 millas.
- Baliza de escollera poniente, destellante, de luz roja, con altura de 7 m y alcance de 6.4 millas.
- 4 balizas destellantes de enfilación sobre el canal de navegación, de luz roja y verde.

Obras de atraque.

- Muro de atraque, marginal de concreto de 1,159 m de longitud.
- Muelles de madera

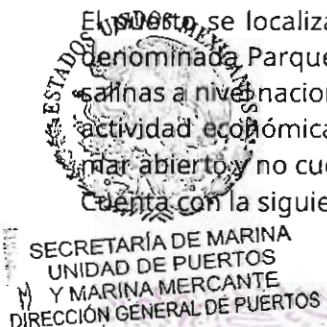
Edificios.

Capitanía de puerto, con 128 m2 construidos.

Las Coloradas

El puerto se localiza dentro del municipio de Río Lagartos, también dentro de la reserva de la biósfera denominada Parque Natural Ría Lagartos. En los alrededores del puerto se ubica una de las más grandes salinas a nivel nacional que es explotada comercialmente por la Compañía Salinera de Yucatán. Su principal actividad económica es la industrialización de la sal y en menor medida la pesca. Este puerto se ubica en mar abierto y no cuenta con obras de protección.

Cuenta con la siguiente infraestructura:





Señalamiento marítimo.

- Faro y dos boyas de recalada de la compañía salinera.
- Baliza Las Coloradas, destellante, de enfilación, de luz blanca, con altura de 15 metros y alcance de 11 millas náuticas.



Figura 50. Recinto Portuario las Coloradas.

Obras de atraque.

- Muelle de concreto armado, con 100 m de longitud, con banda transportadora de sal, de 770 m de longitud, con 3 plumas retráctiles de carga a una altura promedio del nivel de mar de 12 m.
- Profundidad marea baja: 13 ft (3.96m)
- Profundidad marea alta: 17 ft (5.18m)
- Calado máximo para cargar 13ft (3.96m).
- Ubicación: a 570 m de longitud dentro del mar.
- Longitud de atraque: 100 m
- Capacidad de carga: 300 ton/hr.

Edificios.

Capitanía de puerto, con 208 m2 construidos.

El Cuyo

El puerto se ubica en la colindancia con el estado de Quintana Roo. Se localiza dentro de la reserva de la biósfera denominada Parque Natural Ría Lagartos. El pueblo es relativamente nuevo con escasa urbanización. La población se dedica totalmente a la pesca ribereña comercializando sus productos en Tizimín. Cuenta con la siguiente infraestructura:

Obras de protección.

- Escollera Oriente, con 355 m de longitud, 1.5 m de ancho de corona y altura de 1.60 m.
- Escollera Poniente, con 213 m de longitud, 1.5 m de ancho de corona y altura de 1 m.
- Canal de navegación, con 354 m de longitud, 20 m de plantilla y 1.70 m de profundidad.
- Dársena, con 34,020 m2, 340 m de plantilla, longitud de 100 m, y profundidad de 2.10 m.



2



Figura 51. Áreas de agua y obras de protección del Recinto Portuario El Cuyo.

Señalamiento marítimo.

- Baliza el Cuyo, destellante, de luz blanca, con altura de 12 m y alcance de 5 millas.
- Baliza el Cuyo, destellante, de luz blanca, con altura de señal de 14 m y alcance de 5 millas. Baliza de es-collera oriente, de situación, destellante de luz verde, con altura de 5.5 m y alcance de 5 millas.
- Baliza de escollera poniente, de situación, destellante, de luz roja, con altura de 5.5 m y alcance de 5 millas.

Obras de atraque.

- Muro de atraque, de 161.8 m de longitud y 1.70 m de profundidad.
- Muro de atraque, de 54 m de longitud y 1.70 m de profundidad.
- Muro Sur, de 285 m de longitud y 1.80 m de profundidad.
- Muro Este, de concreto simple, marginal de 94 m de longitud y 1.60 m de profundidad.
- Muro Norte, de 227 metros de longitud y 1.60 m de profundidad.



Figura 52. Obras de atraque del Recinto Portuario El Cuyo.



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



ADMINISTRADOR DEL SISTEMA
DE PUERTOS NACIONALES
MEXICANOS
DIRECCIÓN GENERAL

2

Edificios.

Capitanía de puerto, con 72 m2 construidos





Figura 54. Plano de instalaciones del Recinto Portuario de Sisal

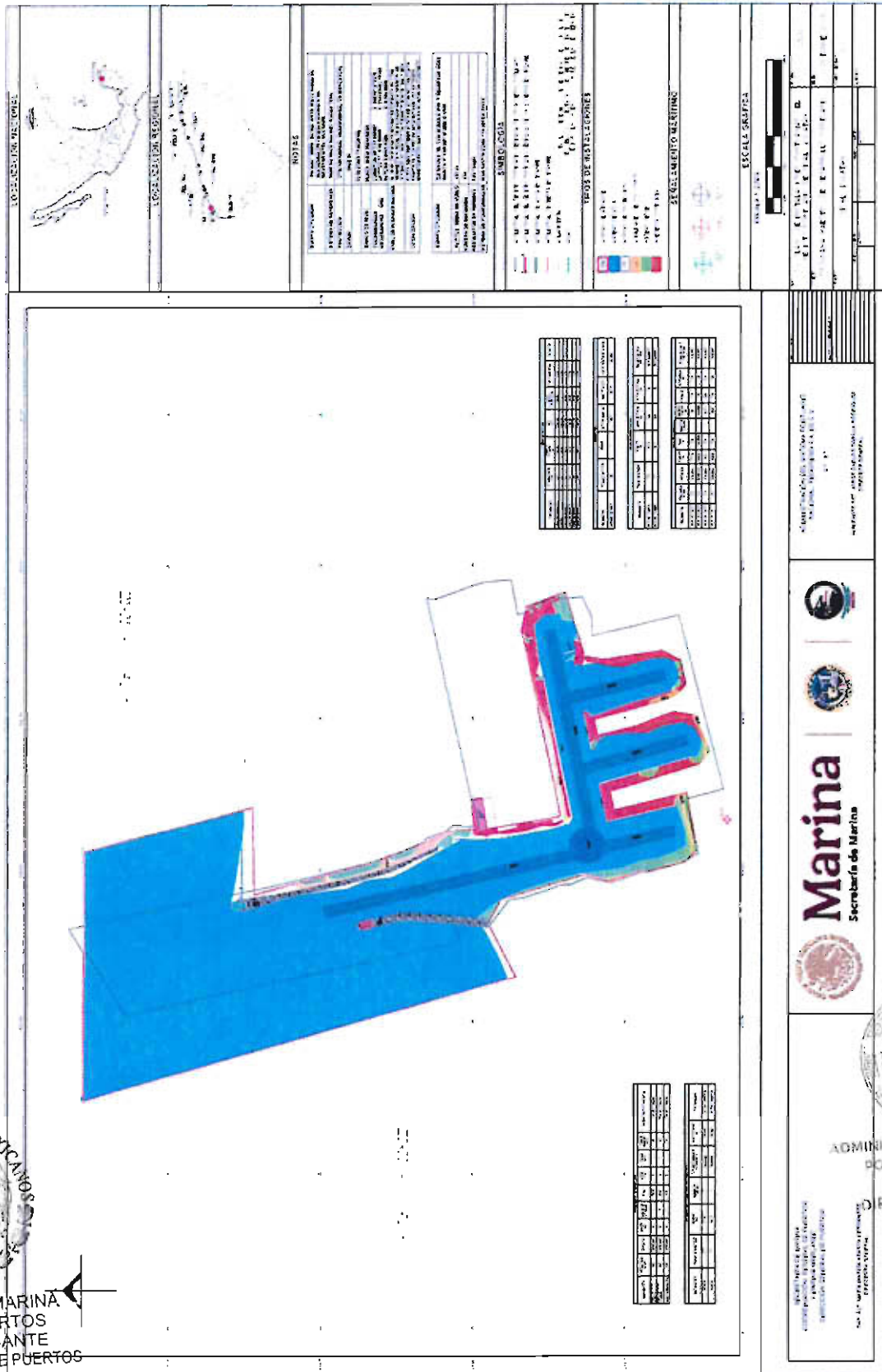
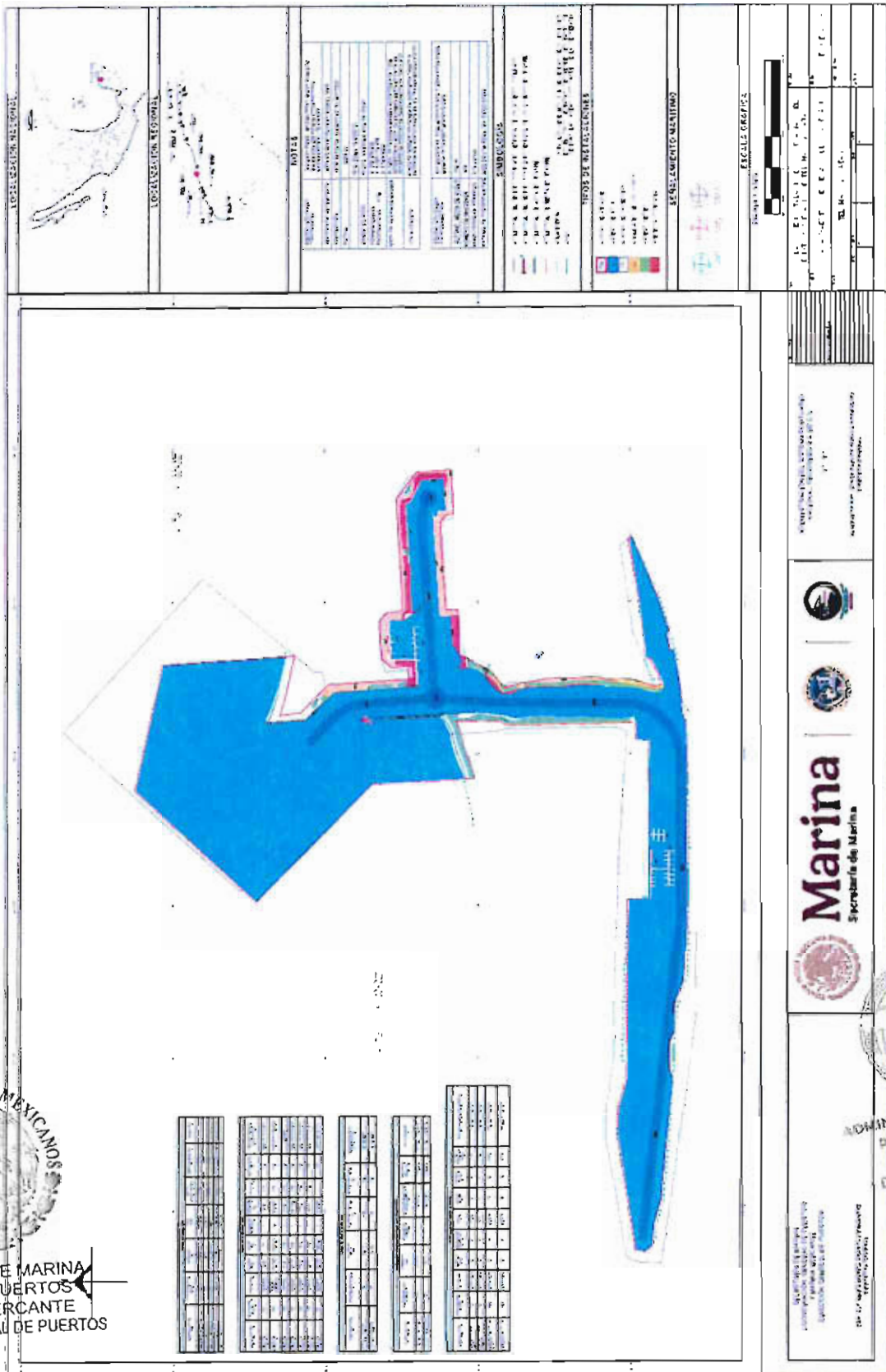




Figura 57. Plano de instalaciones del Recinto Portuario de Telchac



ESTADOS UNIDOS MEXICANOS

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

Comando en Jefe de la Marina Mercante
Telchac, Yucatán, México



Marina
Secretaría de Marina



ADMINISTRACION DEL SISTEMA
PORTUARIO NACIONAL
MARINA
DIRECCION GENERAL

[Handwritten signature]



Figura 58. Plano de instalaciones del Recinto Portuario de Chabihau

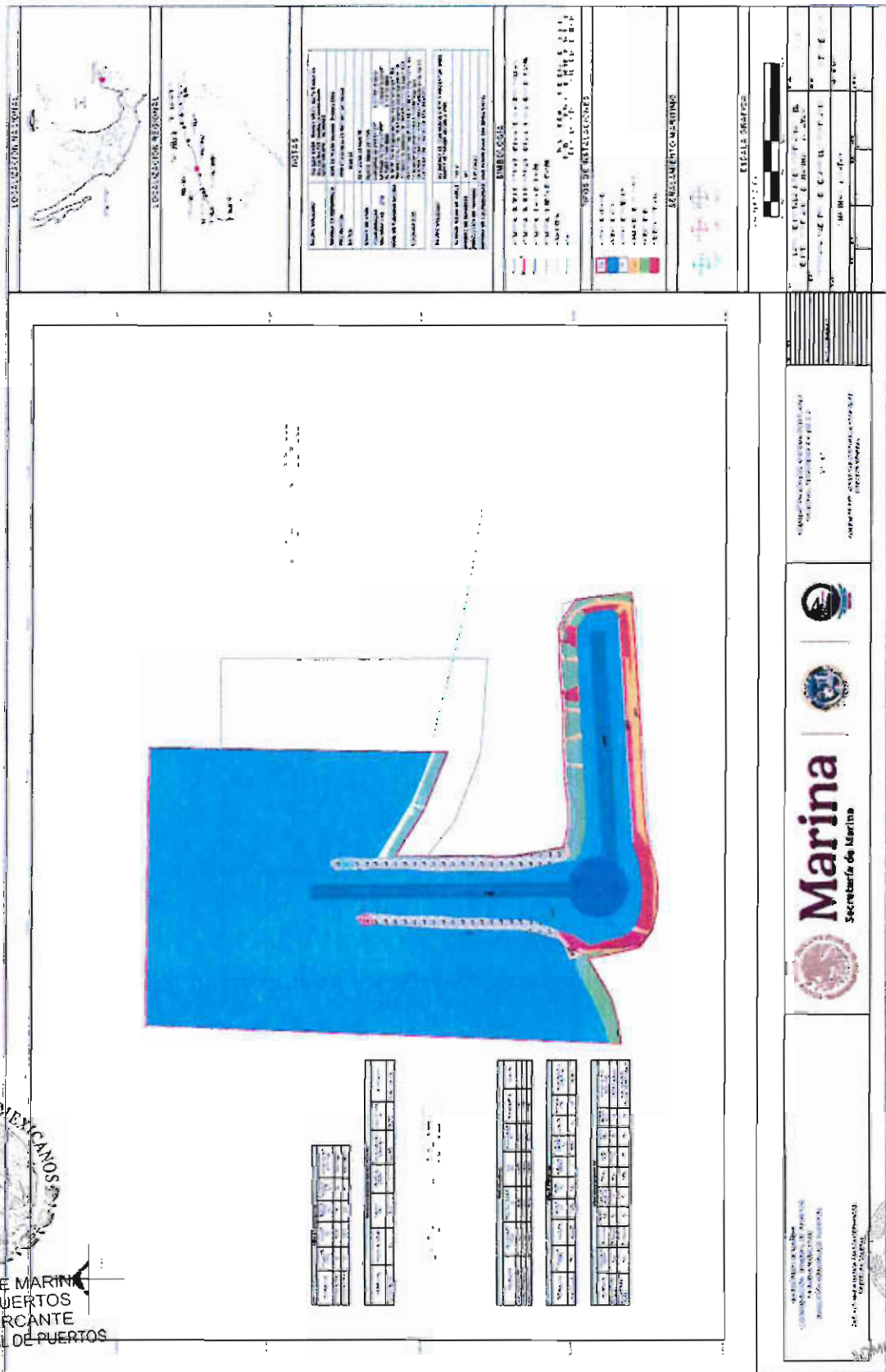




Figura 59. Plano de instalaciones del Recinto Portuario de Dzilam de Bravo

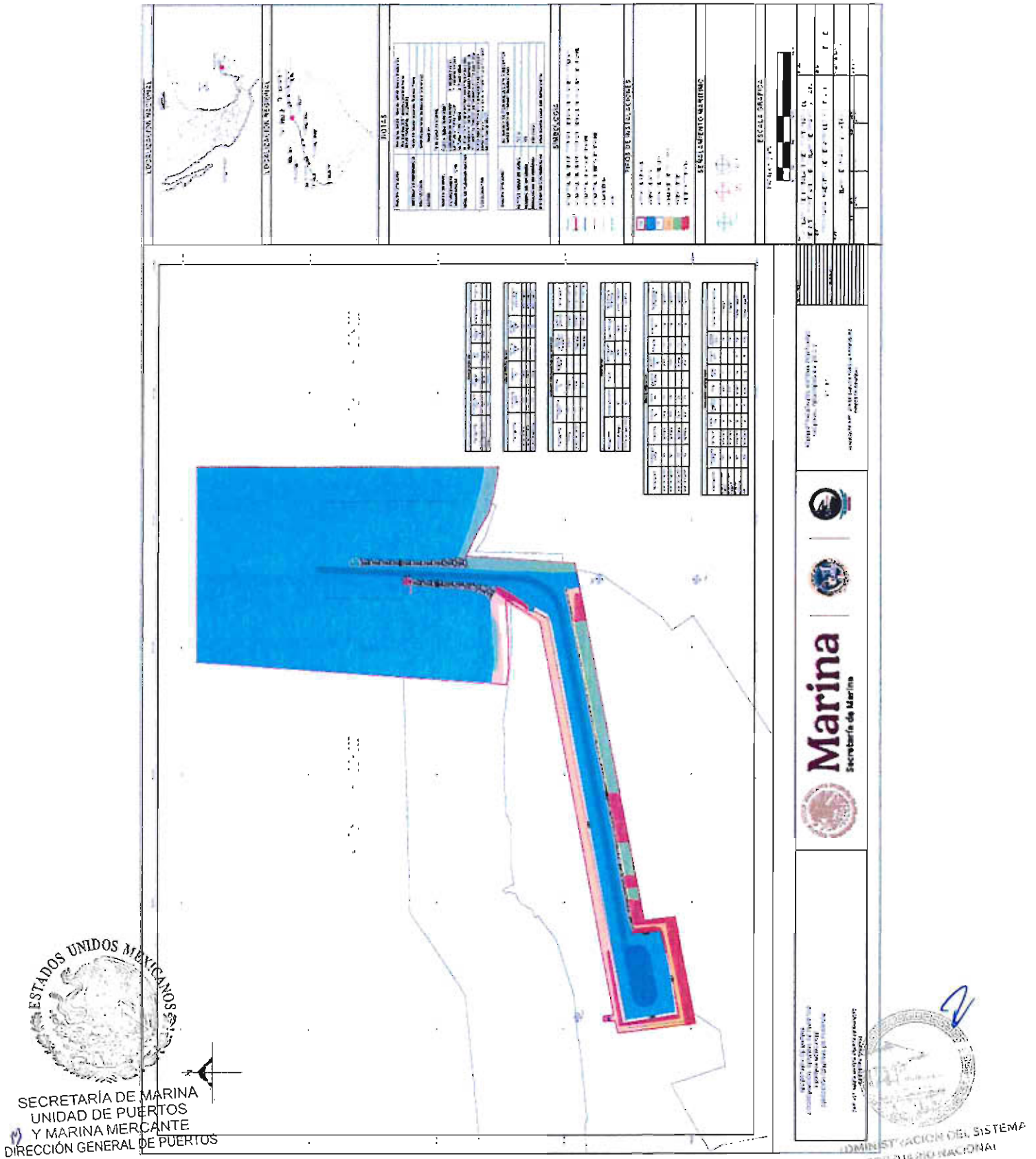
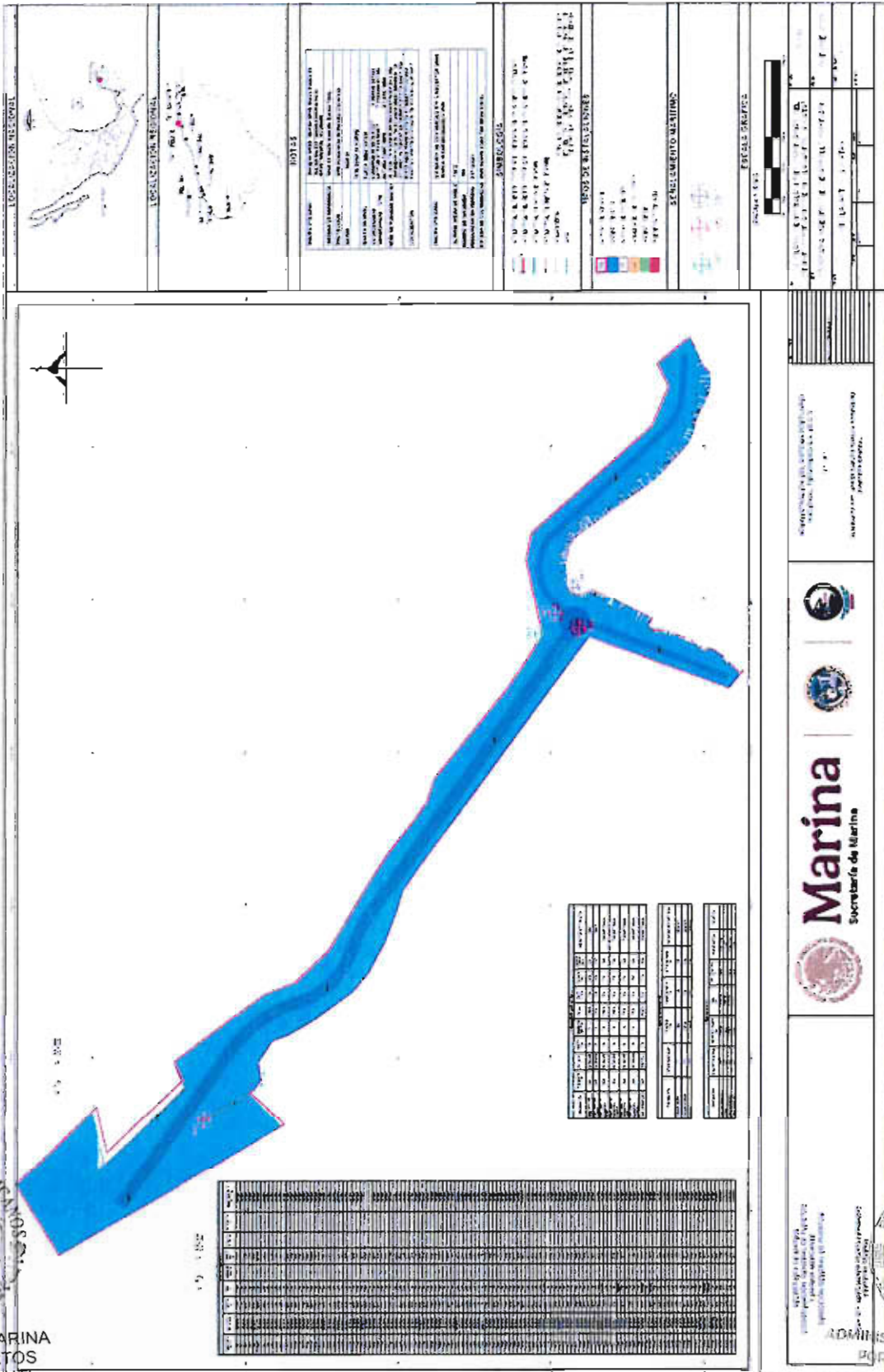




Figura 61. Plano de instalaciones del Recinto Portuario de Rio Lagartos



ESTADOS UNIDOS MEXICANOS

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

Marina
Secretaría de Marina

ADMINISTRACIÓN DEL SISTEMA PORTUARIO NACIONAL
MARINA
DIRECCIÓN GENERAL



4.3 Comunidad portuaria

A continuación, se muestran los cesionarios de los puertos pesqueros de Yucalpetén, Telchac, Dzilam de Bravo, Celestún y Las Coloradas, así como los prestadores de servicios portuarios y conexos; también se indican las autoridades de los puertos pesqueros del estado.

4.3.1 Cesionarios

Tabla 48. Cesionarios del Recinto Portuario Yucalpetén

| Cesionario | Clave de cesionario | Clave de zonificación | Número de registro | Vigencia del contrato | Objeto | Área de Cesión (m2) | |
|----------------------------------|---------------------|-----------------------|--------------------|-----------------------|---|---------------------|-------------|
| | | | | | | Agua | Tierra |
| Miguel Alfredo Dutton Delorme | C081 | 3PaE | APIPRO01-081/16 | 22/02/2026 | Uso, aprovechamiento y explotación de una marina de uso particular en el puerto de Yucalpetén. | 2,405.94 m2 | 814.19 m2 |
| Michael Eustace Dutton Aguilar | C079 | 3PaE | APIPRO01-079/16 | 22/02/2026 | Uso, aprovechamiento y explotación de una marina de uso particular en el puerto de Yucalpetén. | 1,171.78 m2 | 712.20 m2 |
| Recupinter, S.A. de C.V. | C078 | 3PaE | APIPRO01-078/16 | 22/02/2026 | Uso, aprovechamiento y explotación de un embarcadero de uso particular en el Puerto de Yucalpetén. | 256.94 m2 | 160.80 m2 |
| Juan Zacarías Dib | C083 | 2PaS | APIPRO01-083/16 | 22/02/2026 | Uso, aprovechamiento y explotación de un embarcadero de uso particular en el puerto de Yucalpetén. | 1,198.14 m2 | 1,304.24 m2 |
| Juan Zacarías Dib | C082 | 2PaS | APIPRO01-082/16 | 22/02/2026 | Uso, aprovechamiento y explotación de un embarcadero de uso particular en el puerto de Yucalpetén. | 744.10 m2 | 741.29 m2 |
| Pescados Mexicanos, S.A. de C.V. | C080 | 2PaS | APIPRO01-080/16 | 22/02/2026 | Uso, aprovechamiento y explotación de un embarcadero de uso particular en el puerto de Yucalpetén. | 2,587.24 m2 | 2,594.59 m2 |
| Operadora Rivboy, S.A. de C.V. | C085 | 6PuE | APIPRO01-085/16 | 19/04/2026 | Uso, aprovechamiento y explotación de una instalación menor de uso particular en el puerto de Yucalpetén. | 6,037.38 m2 | - |
| Enrique Anís Macari Casares | C086 | 2PaS | APIPRO01-086/16 | 28/07/2026 | Uso, aprovechamiento y explotación de una instalación menor en el puerto de Yucalpetén. | 825.07 m2 | 1,960.00 m2 |





Tabla 49. Cesionarios del Recinto Portuario Yucalpetén (continúa)

| Cesionario | Clave de cesionario | Clave de zonificación | Número de registro | Vigencia del contrato | Objeto | Área de Cesión (m2) | |
|---|---------------------|-----------------------|--------------------|-----------------------|---|---------------------|----------------|
| | | | | | | Agua | Tierra |
| Pescados Mexicanos, S.A. de C.V. | C088 | 2PaS | APIPRO01-088/16 | 28/07/2026 | Uso, aprovechamiento y explotación de un astillero de uso particular en el puerto de Yucalpetén. | 1,714.29 m2 | 2,056.82 m2 |
| Pescados Mexicanos, S.A. de C.V. | C087 | 1PaS | APIPRO01-087/16 | 28/07/2026 | Uso, aprovechamiento y explotación de un astillero de uso particular en el puerto de Yucalpetén. | 2,021.09 m2 | 2,374.06 m2 |
| Pescados Mexicanos, S.A. de C.V. | C089 | 2PaS | APIPRO01-089/16 | 28/07/2026 | Uso, aprovechamiento y explotación de una instalación menor de uso particular en el puerto de Yucalpetén. | 806.00 m2 | 809.69 m2 |
| José Carlos Espinosa Blanco | C013 | 3PaE | APIPRO01-013/02 | 24/12/2042 | Uso, aprovechamiento y explotación de una Instalación portuaria menor en el puerto de Yucalpetén. | - | 142.50 m2 |
| Maribel Preciat Cáceres | C014 | 3PaE | APIPRO01-014/02 | 24/12/2042 | Uso, aprovechamiento y explotación de una instalación portuaria menor en el puerto de Yucalpetén. | - | 100 m2 |
| Actividades de Nauta, S.C.P. | C016 | 3PaE | APIPRO01-016/03 | 20/06/2043 | Uso, aprovechamiento y explotación de dos instalaciones portuarias menores en el puerto de Yucalpetén. | - | 150 m2 y 30 m2 |
| Requesitos y Accesorios Marinos, S.A. de C.V. | C017 | 3PaE | APIPRO01-017/03 | 20/06/2043 | Uso, aprovechamiento y explotación de una instalación portuaria menor en el puerto de Yucalpetén. | - | 600 m2 |



Tabla 50. Cesionarios del Recinto Portuario Yucalpetén (continúa)

| Cesionario | Clave de cesionario | Clave de zonificación | Número de registro | Vigencia del contrato | Objeto | Área de Cesión (m2) | |
|---|---------------------|-----------------------|--|-----------------------|--|---------------------|-------------|
| | | | | | | Agua | Tierra |
| Jorge Renán Dorantes Gamboa | C094 | 3PaE | APIPRO01-094/17 | 31/08/2027 | Uso, aprovechamiento y explotación de un embarcadero de uso particular en el Puerto de Yucalpetén. | 203.67 m2 | 130.12 m2 |
| Mario Ernesto Cervera Ortiz | C091 | 3PaE | APIPRO01-091/17 | 13/06/2027 | Uso, aprovechamiento y explotación de un embarcadero de uso particular en el puerto de Yucalpetén. | 2,360.46 m2 | 2,629.97 m2 |
| Pedro Pablo Silveira Cervera | C062 | 3PaE | APIPRO01-062/14 Conv. Prórroga y Mod. APIPRO01-062/14 M.1.P1 | 03/09/2034 | Uso, aprovechamiento y explotación de una marina de uso particular en el puerto de Yucalpetén. | 1,781.809 m2 | - |
| Inmobiliaria Marina Tortugas, S.C.P. | C028 | 3PaE | APIPRO01-028/09 Conv. Prórroga y Mod. APIPRO01-028/09.M1. P1 | 14/09/2029 | Uso, aprovechamiento y explotación de una marina de uso particular en el puerto de Yucalpetén. | 6,889.76 m2 | - |
| José Gonzalo Segura Rodríguez | C024 | 3PaE | APIPRO01-024/09 Conv, Prórroga y Mod. APIPRO01-024/09.M1. P1 | 18/05/2029 | Uso, aprovechamiento y explotación de una marina de uso particular en el puerto de Yucalpetén. | 8,407.54 m2 | - |
| Pescados Mexicanos S.A. de C.V. (antes Pergasa, S.A. de C.V.) | C026 | 1PaS | Contrato APIPRO01-026/09 Conv. Mod. APIPRO01-026/09.M1 Conv. Prórroga APIPRO01-026/09.M1. P1 Conv. Mod. APIPRO01-026/09.M2. P1 | 16/10/2033 | Uso, aprovechamiento y explotación de un astillero de uso público en el puerto de Yucalpetén. | 6,632.00 m2 | 6,583.08 m2 |
| Melkart Melquisedec, S.C. de R.L. de C.V. | C101 | 2PaS | APIPRO01-101/18 | 27/09/2028 | Uso, aprovechamiento y explotación de una instalación menor de uso particular en el | 1,633.00 m2 | 1,027.00 m2 |

2



| | | | | | | | |
|--|------|------|---|------------|---|--------------|-------------|
| | | | | | puerto de Yucalpetén. | | |
| Inmobiliaria Marina Tortugas, S.C.P. | C022 | 3PaE | APIPRO01-022/07 Conv. Mod. APIPRO01-022/07.M1 Conv. Prórroga y Mod. APIPRO01-022/07.M2.P1 | 07/11/2036 | Uso, aprovechamiento y explotación de una marina de uso público en el puerto de Yucalpetén. | 14,453.69 m2 | - |
| Luis Martín de Jesús Alonzo Morales | C105 | 1PaS | APIPRO01-105/19 | 23/01/2029 | Uso, aprovechamiento y explotación de un astillero de uso particular en el puerto de Yucalpetén. | 2421.00 m2 | 1,219.00 m2 |
| Luis Martín de Jesús Alonzo Morales | C102 | 3PaE | APIPRO01-102/18 | 20/12/2028 | Uso, aprovechamiento y explotación de una instalación menor de uso particular en el puerto de Yucalpetén. | 317.48 m2 | 271.071 m2 |
| Luis Martín de Jesús Alonzo Morales | C103 | 2PaS | APIPRO01-103/18 | 20/12/2028 | Uso, aprovechamiento y explotación de un embarcadero de uso particular en el puerto de Yucalpetén. | 398.917 m2 | 400.138 m2 |
| Edmundo Rubén Fernández López y Rodolfo Ramiro Fernández López | C032 | 3PaE | APIPRO01-032/10 APIPRO01-032/10.M1 | 14/03/2030 | Uso, aprovechamiento y explotación de una instalación portuaria de uso particular en el puerto de Yucalpetén. | 505.78 m2 | - |
| Carlos Ancona Riestra | C033 | 3PaE | APIPRO01-033/10 Conv. Mod. Prórroga APIPRO01-033/10.M1.P1 | 03/04/2030 | Uso, aprovechamiento y explotación de una instalación portuaria de uso particular en el puerto de Yucalpetén. | 881.71 m2 | - |
| Armando Miguel Gutiérrez Ramos | C034 | 3PaE | APIPRO01-034/10 Conv. Mod. Prórroga APIPRO01-034/10.M1.P1 | 18/08/2030 | Uso, aprovechamiento y explotación de una marina de uso particular en el puerto de Yucalpetén. | 1,415.679 m2 | - |



Tabla 51. Cesionarios del Recinto Portuario Yucalpetén (continúa)

| Cesionario | Clave de cesionario | Clave de zonificación | Número de registro | Vigencia del contrato | Objeto | Área de Cesión (m2) | |
|--|---------------------|-----------------------|---|-----------------------|--|---------------------|------------|
| | | | | | | Agua | Tierra |
| Manuel José Gutiérrez Ramos | C035 | 3PaE | APIPRO01-035/10 Conv. Mod. Prórroga APIPRO01-035/10.M1.P1 | 18/08/2030 | Uso, aprovechamiento y explotación de una marina de uso particular en el puerto de Yucalpetén. | 1,987.813 m2 | - |
| Melkart Melquisedec, S.C. de R.L. de C.V. | C104 | 2PaS | APIPRO01-104/18 | 10/12/2018 | Uso, aprovechamiento y explotación de un embarcadero de uso particular en el puerto de Yucalpetén. | 1,049.99 m2 | 599.99 m2 |
| Sylvia Bichara Kawas | C109 | 3PaE | APIPRO01-109/19 | 23/01/2029 | Uso, aprovechamiento y explotación de un embarcadero de uso particular en el puerto de Yucalpetén. | 1,005.343 m2 | 279.059 m2 |
| Andrea Selem Bichara | C108 | 3PaE | APIPRO01-108/19 | 23/01/2029 | Uso, aprovechamiento y explotación de un embarcadero de uso particular en el puerto de Yucalpetén. | 723.075 m2 | 180.604 m2 |
| José Enrique Ruiz del Hoyo Cervera | C041 | 3PaE | APIPRO01-041/12 Conv. Prórroga y Mod. APIPRO01-041/12.P1.M1 | 15/08/2032 | Uso, aprovechamiento y explotación de una marina de uso particular en el puerto de Yucalpetén. | 1,429.00 m2 | 457.55 m2 |
| Carlos Manuel Zacarías Dib (antes Casitas del Sol Mérida S. de R.L. de C.V.) | C042 | 2PaS | APIPRO01-042/12 Conv. Mod. APIPRO01-042/12.M1 Conv. Prórroga y Mod. APIPRO01-042/12.M2.P1 | 19/07/2032 | Uso, aprovechamiento y explotación de un embarcadero de uso particular en el puerto de Yucalpetén. | 1,400.00 m2 | - |
| Enrique Anís Macari Casares | C043 | 2PaS | APIPRO01-043/12 Conv. Prórroga y Mod. APIPRO01-043/12.P1.M1 | 09/07/2032 | Uso, aprovechamiento y explotación de un embarcadero de uso particular en el | 680.85 m2 | 394.44 m2 |

2



| | | | | | | | |
|---|------|------|--|------------|--|---------------------------|-------------|
| | | | | | puerto de Yucalpetén. | | |
| Jorge Carlos Barajas Casares, Eduardo José Luján Díaz Y Enrique Anís Macari Casares | C044 | 2PaS | APIPRO01-044/12 Conv. Prórroga y Mod. APIPRO01-044/12. P1.M1 | 09/07/2032 | Uso, aprovechamiento y explotación de un embarcadero de uso particular en el puerto de Yucalpetén. | 896.95 m2 | 647.04 m2 |
| Pedro Pablo Silveira Cervera y José Gabriel Silveira Cervera | C047 | 3PaE | APIPRO01-047/12 Conv. Prórroga y Mod. APIPRO01-047/12.P1.M1 | 09/07/2032 | Uso, aprovechamiento y explotación de una marina de uso particular en el puerto de Yucalpetén. | 1,675.67 m2 | - |
| Alejandro Gómory Rivas y María de Lourdes Gómory Martínez | C048 | 3PaE | APIPRO01-048/12. Conv. Prórroga y Mod. APIPRO01-048/12. P1.M1 | 18/10/2032 | Uso, aprovechamiento y explotación de una marina de uso particular en el puerto de Yucalpetén. | 2,170.64 m2 | - |
| Edwin Yuri Vázquez Trujillo | C107 | 2PaS | APIPRO-107/19 | 23/01/2029 | Uso, aprovechamiento y explotación de un embarcadero de uso particular en el puerto de Yucalpetén. | 1,499.97 m2 | 662.68 m2 |
| Marina Inmobiliaria Yucalpetén, S.A. de C.V. | C069 | 3PaE | APIPRO01-069/15 Conv. Prórroga y Mod. APIPRO01-069/15.M1.P1 | 25/02/2035 | Uso, aprovechamiento y explotación de una marina de uso particular en el puerto de Yucalpetén. | 1,183.46 m2 y 4,071.41 m2 | - |
| Luis Alfonso Rivero Molina y José Gerardo Rivero Molina | C053 | 3PaE | APIPRO01-053/13 Conv. Prórroga y Mod. APIPRO01-053/13.P1.M1 | 27/05/2033 | Uso, aprovechamiento y explotación de una marina de uso particular en el puerto de Yucalpetén. | 6,801.80 m2 | 1,430.25 m2 |
| Marina Inmobiliaria Yucalpetén, S.A. de C.V. | C054 | 3PaE | APIPRO01-054/13 Conv. Prórroga y Mod. APIPRO01-054/13.M1.P1 | 04/10/2032 | Uso, aprovechamiento y explotación de una marina de uso particular en el puerto de Yucalpetén. | 19,495.12 m2 | - |



Tabla 52. Cesionarios del Recinto Portuario Yucalpetén (continúa)

| Cesionario | Clave de cesionario | Clave de zonificación | Número de registro | Vigencia del contrato | Objetivo del contrato | Área de Cesión (m2) | |
|--------------------------------------|---------------------|-----------------------|--|-----------------------|---|---------------------|-----------|
| | | | | | | Agua | Tierra |
| Fernando José Gamboa Espadas | C093 | 2PaS | APIPRO-093/17 | 21/09/2027 | Uso, aprovechamiento y explotación de una instalación menor de uso particular en el puerto de Yucalpetén. | 812.12 m2 | 391.75 m2 |
| Distribuidora Impermol, S.A. de C.V. | C099 | 3PaE | APIPRO01-099/18 | 15/08/2028 | Uso, aprovechamiento y explotación de una instalación menor de uso particular en el puerto de Yucalpetén. | 2,664.79 m2 | 674.20 m2 |
| Marina Quetzal, S.A. de C.V. | C100 | 3PaE | APIPRO01-100/18 | 27/09/2028 | Uso, aprovechamiento y explotación de una marina de uso particular en el puerto de Yucalpetén. | 46,395.05 m2 | - |
| Carlos Manuel Zacarías Dib | C090 | 2PaS | APIPRO01-090/16. | 04/08/2026 | Uso, aprovechamiento y explotación de una instalación menor en el puerto de Yucalpetén. | 179.53 m2 | 207.58 m2 |
| Mario Alberto Enrique López | C031 | 3PaE | APIPRO01-031/09 Conv. Mod. y Prórroga. APIPRO01-031/10.M1.P1 | 18/10/2029 | Uso, aprovechamiento y explotación de una instalación portuaria de uso particular en el puerto de Yucalpetén. | 460.70 m2 | 218.64 m2 |
| María Elisa Peraza Tamayo | C036 | 3PaE | APIPRO01-036/10 Conv. Mod. y Prórroga APIPRO01-036/10.M1.P1 | 28/01/2031 | Uso, aprovechamiento y explotación de una marina de uso particular en el puerto de Yucalpetén. | 4,310.380 m2 | - |
| Elsa Letitia López Simón | C114 | 3PaE | APIPRO01-114/21 | 26/03/2031 | Uso, aprovechamiento y explotación de un embarcadero de uso particular en el puerto de Yucalpetén. | 448.17 m2 | 303.68 m2 |





Tabla 53. Cesionarios del Recinto Portuario Yucalpetén (continúa)

| Cesionario | Clave de cesionario | Clave de zonificación | Número de registro | Vigencia del contrato | Objeto del contrato | Área de Cesión (m2) | |
|--|---------------------|-----------------------|---------------------|-----------------------|--|---------------------|--------------|
| | | | | | | Agua | Tierra |
| Fernando José Gamboa Espadas | C116 | 2PaS | ASIPONAPRO-116/22 | 30/12/2032 | Uso, aprovechamiento y explotación de un astillero y embarcadero de uso particular en el puerto de Yucalpetén. | 4,561.57 m2 | 2,475.70 m2 |
| Jorge Alberto López Martín, Lourdes López Martín y Ana Alicia López Martín | C115 | 3PaE | ASIPONAPRO-115/22 | 30/12/2032 | Uso, aprovechamiento y explotación de una marina particular en el puerto de Yucalpetén. | 1,113.94 m2 | 386.40 m2 |
| José Gilberto Pech Cardeña | C121 | 2PaS | ASIPONAPRO01-121/24 | 09/01/2034 | Uso, aprovechamiento y explotación de un embarcadero de uso particular en el puerto de Yucalpetén. | 1,597.226 m2 | 1,855.984 m2 |
| Enrique Anís Macari Casares | C122 | 2PaS | ASIPONAPRO01-122/24 | 09/01/2034 | Uso, aprovechamiento y explotación de un embarcadero de uso particular en el puerto de Yucalpetén. | 345.646 m2 | 217.983 m2 |
| Maspesca, S.A. de C.V. | C125 | 1PaS | ASIPONAPRO01-125/25 | 24/10/2035 | Usar, aprovechar y explotar un embarcadero. | 977.50 m2 | 907.96 m2 |





Tabla 54. Cesionarios de Telchac

| Cesionario | Clave de cesionario | Clave de zonificación | Número de registro | Vigencia del contrato | Objeto del contrato | Área de Cesión (m2) | |
|--|---------------------|-----------------------|---|-----------------------|--|---------------------|--------|
| | | | | | | Agua | Tierra |
| P.L. Inmuebles y Proyectos, S.A. de C.V. | C050 | 3PaE | APIPRO01-050/13 Conv. Mod. APIPRO01-050/13.M1 Conv. Mod. Sup. Área APIPRO01-050/13.M2 Conv. Prórroga y Mod. APIPRO01-050/13.M3.P1 | 20/01/2033 | Uso, aprovechamiento y explotación de una marina de uso particular en el puerto de Telchac. | 8,919.47 m2 | - |
| Organizaciones Quero, S. de R.L. de C.V. | C052 | 3PaE | APIPRO01-052/13 Conv. Mod. APIPRO01-052/13.M1 Conv. Prórroga y Mod. APIPRO01-052/13.M2.P1 | 24/04/2033 | Uso, aprovechamiento y explotación de una instalación menor de uso particular en el puerto de Telchac. | 7,658.62 m2 | - |

Tabla 55. Cesionarios de Dzilam de Bravo

| Cesionario | Clave de cesionario | Clave de zonificación | Número de registro | Vigencia del contrato | Objeto del contrato | Área de Cesión (m2) | |
|---|---------------------|-----------------------|--------------------|-----------------------|--|---------------------|----------|
| | | | | | | Agua | Tierra |
| Combustibles Puerto de Abrigo Dzilam de Bravo, S.A. de C.V. | C084 | 2PuE | APIPRO01-084/16. | 20/04/2026 | Uso, aprovechamiento y explotación de un embarcadero de uso particular para el suministro de combustible a embarcaciones menores en el puerto de Dzilam. | 159.97 m2 | 39.56 m2 |

Tabla 56. Cesionarios de Celestún

| Cesionario | Clave de cesionario | Clave de zonificación | Número de registro | Vigencia del contrato | Objeto del contrato | Área de Cesión (m2) | |
|---|---------------------|-----------------------|--------------------|-----------------------|--|---------------------|------------|
| | | | | | | Agua | Tierra |
|  Empresa Servicios San Nicolás, S.A. de C.V. | C110 | 3PuE | APIPRO01-110/19 | 07/05/2029 | Uso, aprovechamiento y explotación de un embarcadero de uso particular, para el servicio de suministro de combustible. | 332.854 m2 | 460.320 m2 |



| | | | | | | | |
|-------------------------------|------|------|-----------------|------------|---|------------|------------|
| | | | | | avitallamiento y agua potable a las embarcaciones pesqueras en el puerto de Celestún. | | |
| Carolina Echeverría G. Cantón | C111 | 3PuE | APIPRO01-111/19 | 07/05/2029 | Uso, aprovechamiento y explotación de un embarcadero de uso particular, para el servicio de suministro de combustible, avituallamiento y agua potable a las embarcaciones pesqueras en el puerto de Celestún. | 985.055 m2 | 231.867 m2 |

Tabla 57. Cesionarios de Las Coloradas

| Cesionario | Clave de cesionario | Clave de zonificación | Número de registro | Vigencia del contrato | Objetivo del contrato | Área de Cesión (m2) | |
|---|---------------------|-----------------------|--------------------|-----------------------|---|---------------------|--------|
| | | | | | | Agua | Tierra |
| Industria Salinera de Yucatán, S.A. de C.V. | C117 | 1PaE | ASIPONAPRO-117/23 | 13/01/2034 | Uso, aprovechamiento y explotación de una terminal privada especializada para el manejo de sal en tráfico marítimo de altura y cabotaje en Las Coloradas. | 17,000 m2 | - |

A continuación, se presentan los planos de los referidos cesionarios.



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



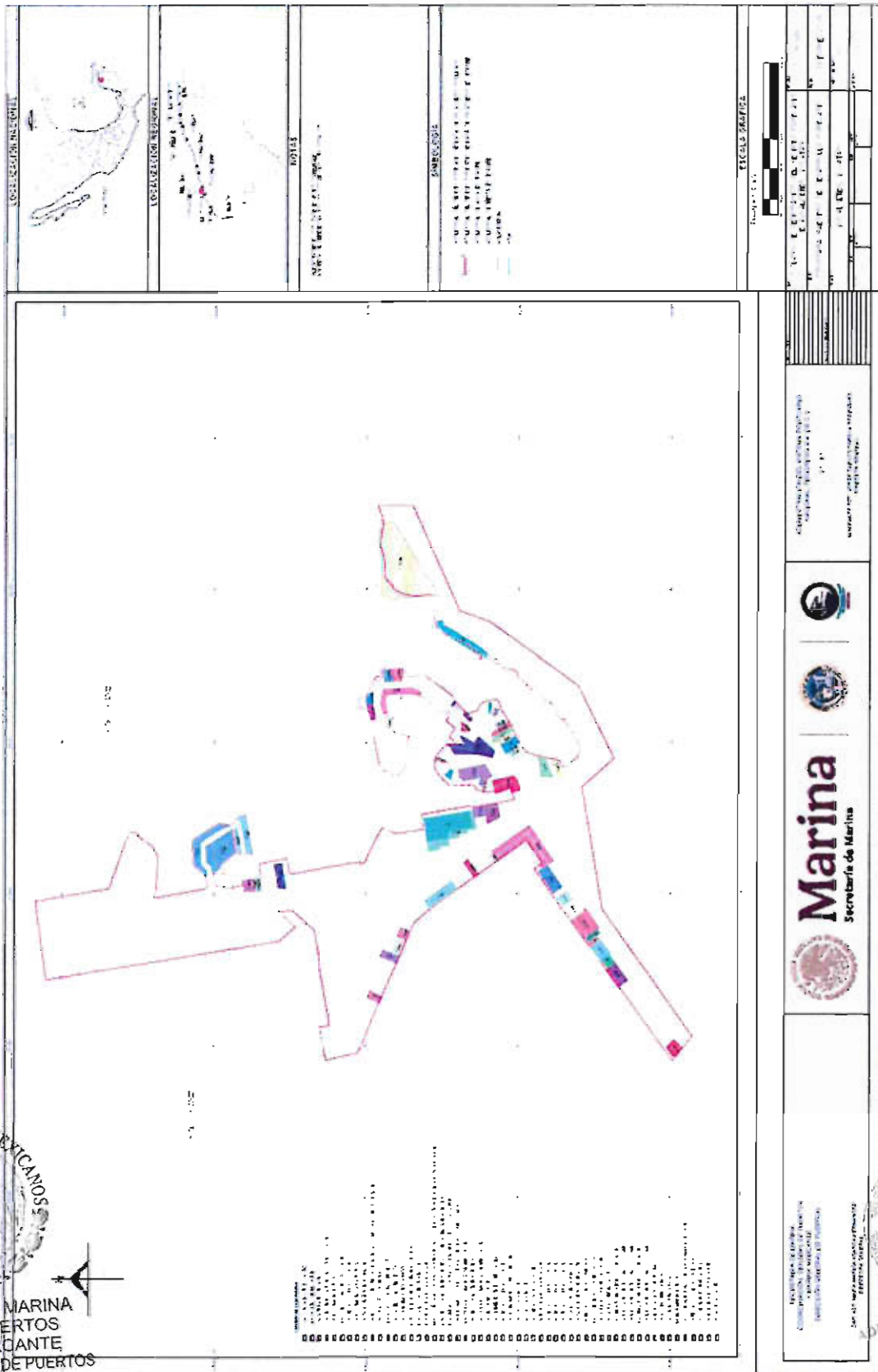
ADMINISTRACIÓN DEL SISTEMA
POR PUERTO NACIONAL
MARINA
DIRECCIÓN GENERAL

Handwritten signature





Figura 64. Plano de Cesionario del Recinto Portuario de YucaPETÉN



ESTADOS UNIDOS MEXICANOS

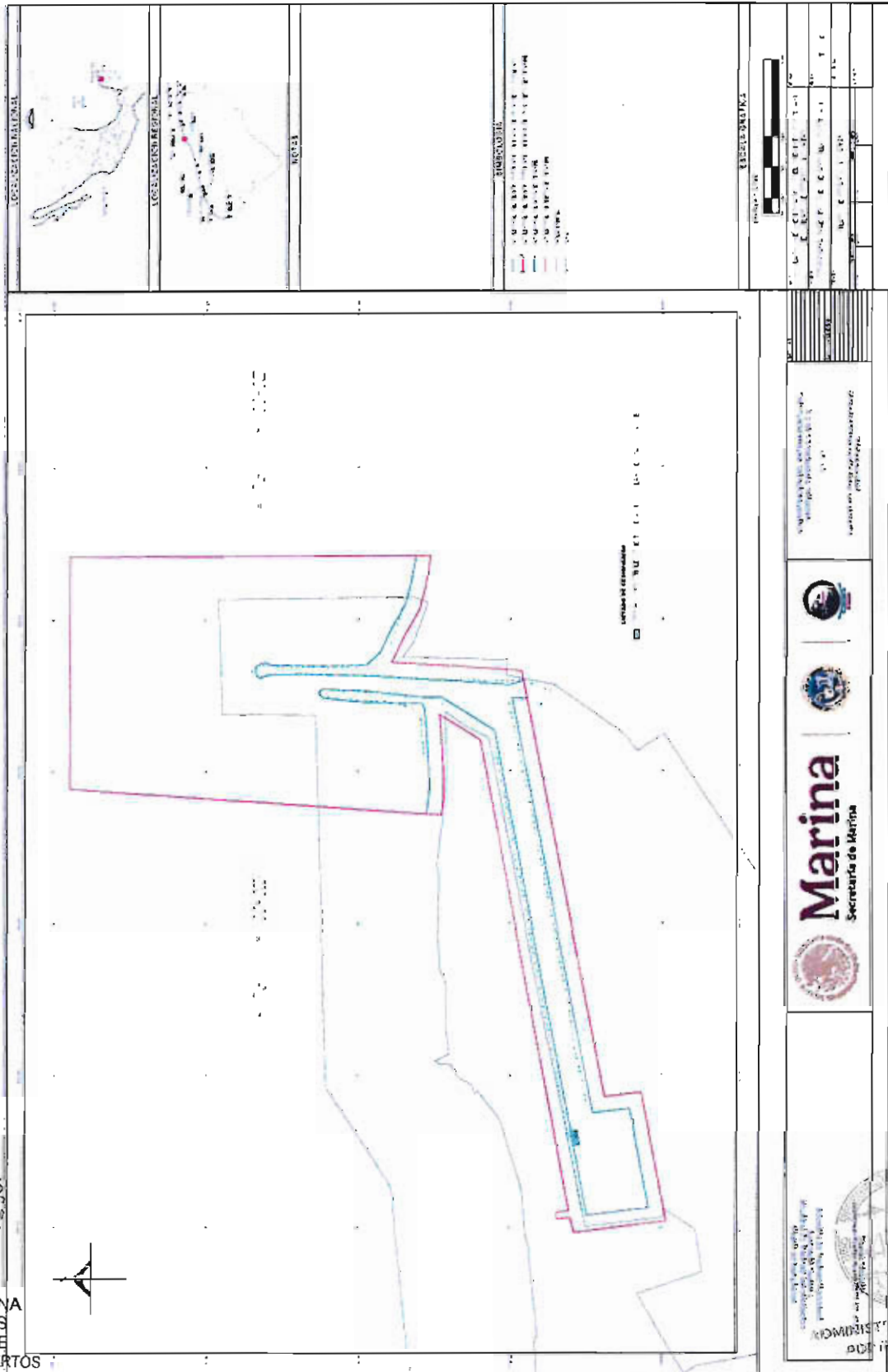
SECRETARÍA DE MARINA
UNIDAD DE PUERTOS
Y MARINA MERCANTE
DIRECCIÓN GENERAL DE PUERTOS

SECRETARÍA DE MARINA
Secretaría de Marina

ADMINISTRACIÓN DEL SISTEMA
PORTUARIO NACIONAL
MARINA
DIRECCIÓN GENERAL



Figura 65. Plano de Cesionarios del Recinto Portuario de Dzilam de Bravo



ESTADOS UNIDOS MEXICANOS

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

SECRETARÍA DE MARINA

UNIDAD DE PUERTOS Y MARINA MERCANTE

DIRECCIÓN GENERAL DE PUERTOS

ADMINISTRACIÓN DEL SISTEMA PORTUARIO NACIONAL

DIRECCIÓN GENERAL



Figura 66. Plano de Cesionarios del Recinto Portuario de Las Coloradas.

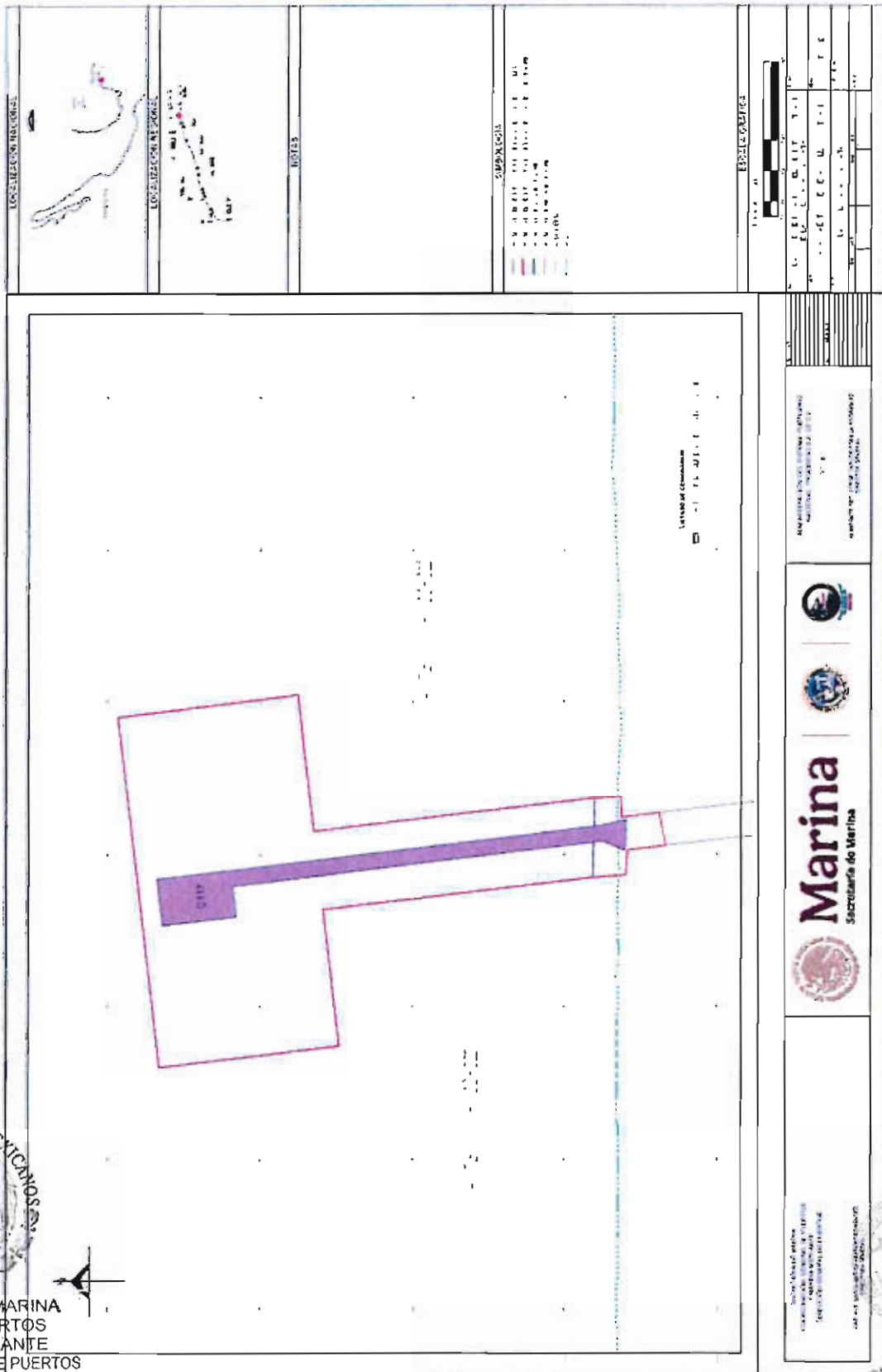
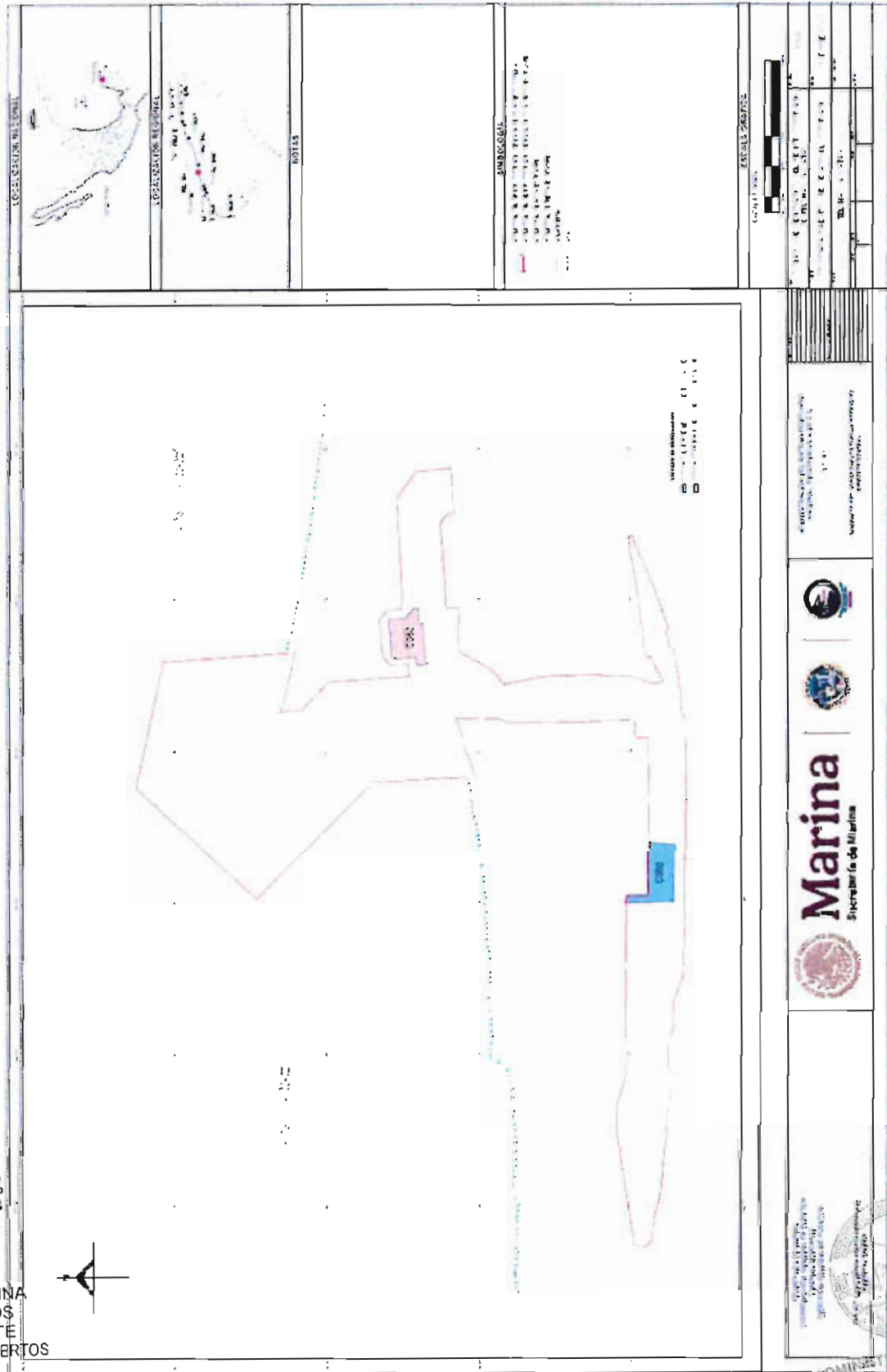




Figura 67. Plano de Cesionarios del Recinto Portuario de Telchac.



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



Marina
Secretaría de Marina



ADMINISTRACIÓN DEL SISTEMA
PORTUARIO NACIONAL
MARINA
DIRECCIÓN GENERAL



4.3.2 Prestadores de servicio

Los puertos pesqueros y turísticos concesionados a la ASIPONA Progreso no cuentan con prestadores de servicios portuarios y conexos registrados. Por el tipo de actividad portuaria que realizan los pescadores, no son servicios que se requieran necesariamente y, en su caso, son cubiertos por los propios pescadores que los requieren.

4.4 Vocación de puerto, área de influencia y conectividad

Es importante mencionar que el refugio pesquero de Yucalpetén alberga embarcaciones de altura y múltiples marinas, así como importantes empresas industriales relacionadas con la pesca y la reparación de embarcaciones. Por lo que se refiere a los otros puertos pesqueros, la mayor parte de la pesca se realiza muy cerca de la costa y en jornadas cortas por lo que no se requiere de un avituallamiento para varios días ni de suministro de combustibles para jornadas largas, pero dado que uno de los objetivos estratégicos de la ASIPONA es el dar seguridad y captar los ingresos necesarios para la conservación y el mantenimiento de la infraestructura dedicada a la pesca, se considera importante regularizar dichas actividades.

Los puertos pesqueros y turísticos concesionados a la ASIPONA apoyan el desarrollo de estas dos actividades de gran importancia local y regional.

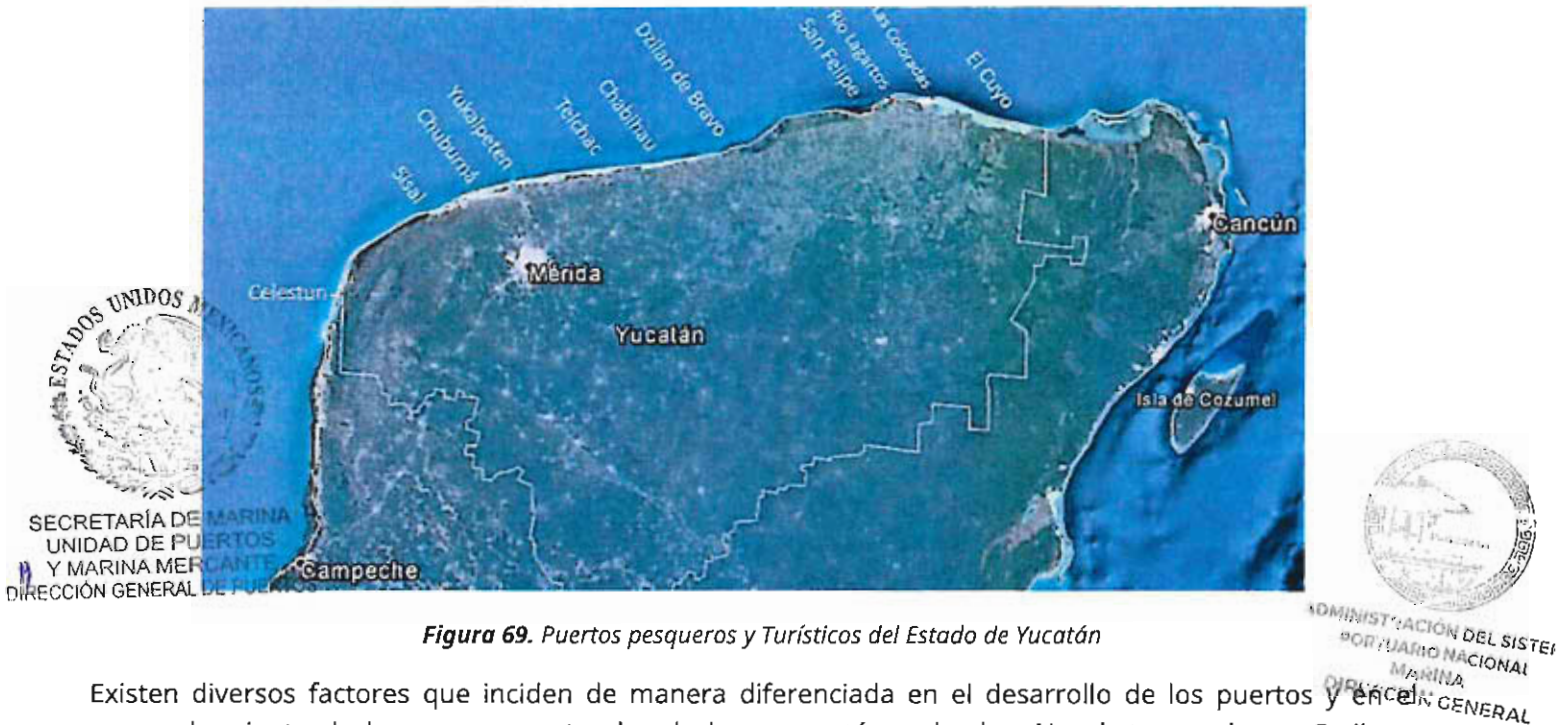


Figura 69. Puertos pesqueros y Turísticos del Estado de Yucatán

Existen diversos factores que inciden de manera diferenciada en el desarrollo de los puertos y en el aprovechamiento de los recursos naturales de los que están rodeados. No obstante, el mar Caribe y particularmente la plataforma continental sobre la que se ubican le proporciona una vocación para el turismo náutico, dado el tipo de aguas transparentes que los bañan y que les proporcionan excelente paisaje.

Cada puerto tiene sus particularidades, tanto en disponibilidad e infraestructura, como en posición geográfica con respecto a los grandes centros poblacionales o recursos ambientales, tales como las reservas de la biósfera o áreas naturales protegidas, lo que, aunado a infraestructura complementaria,

2



como infraestructura urbana, hotelera y municipal, conforman el abanico de posibilidades que cada puerto ofrece.

Recinto Portuario de Celestún

Actualmente, este puerto desarrolla una actividad netamente pesquera, particularmente de pesca ribereña en casi un 100% de los espacios portuarios; la producción se destina en parte al consumo local y otro tanto a la exportación.

No obstante, la vocación eminentemente pesquera, el puerto presenta características que permitirían desarrollar actividades de turismo náutico, ya que a la población arriba una cantidad importante de turistas, los cuales actualmente solo realizan actividades de sol y playa en las playas del poblado, así como visitas a los lugares públicos del mismo, tales como iglesia, parques y restaurantes.



Figura 70. Zona pescadores en Celestún

Los atractivos ecológicos de la Reserva de la Biósfera de la Ría Celestún en la que se ubican el puerto y el poblado y el atractivo del bosque petrificado son elementos que pueden permitir el desarrollo del turismo náutico. Actualmente, estas actividades se desarrollan con apoyo de embarcaderos localizados dentro de la Ría.

Recinto Portuario de Sisal

Este puerto se sitúa al poniente de la población del mismo nombre y se caracteriza por tener una vocación pesquera. Alberga una flota compuesta de embarcaciones menores para pesca ribereña, con embarcaciones de dimensiones de 25 a 32 pies de eslora. En las inmediaciones del puerto, se encuentran estaciones de combustible marino, así como una fábrica de hielo y una procesadora de productos pesqueros. Dada su falta de conexión con la Ría, no se prevé el desarrollo de instalaciones para turismo.

Si bien, comparativamente con Yucalpetén, la producción pesquera registra volúmenes menores, parte de ésta se destina a consumo local, otra parte a consumo estatal y el resto a la exportación.



La población de Sisal es una comunidad dedicada en su mayoría a la pesca que comercializa la mayoría de sus productos en Mérida.

Aunque una parte del puerto cuenta con muros de atraque, las condiciones de mareas dificultan la descarga de productos, por lo que la actividad se realiza en las zonas de playa.

Figura 71. Zona del muelle de pescadores en Sisal



ADMINISTRACIÓN DEL SISTEMA PORTUARIO NACIONAL MARINA DIRECCIÓN GENERAL

2



Recinto Portuario de Chuburná

El puerto de Chuburná es uno de los puertos más antiguos del estado de Yucatán. En el año de 1663 fue declarado, junto con Chicxulub, Vigía de Yucatán para la defensa del estado en contra la incursión de los piratas.

Actualmente este puerto sirve como lugar de embarque y desembarque de pescadores ribereños, así como refugio pesquero. La mayoría de los pescadores habitan en Chuburná, ya que la dársena del puerto, aunque cuenta con bandas de atraque, no posee calado suficiente para embarcaciones medianas y mucho menos de altura.



Figura 72. Zona del muelle de Chuburná

Recinto Portuario de Yucalpetén

Yucalpetén presenta dos actividades principales: pesca y turismo náutico. La primera se desarrolló a partir de la comercialización por Fondepport (Fideicomiso Nacional para los Desarrollos Portuarios, ya extinto) de los terrenos aledaños al puerto para la instalación de industrias pesqueras, lo que, aunado a la disponibilidad de frentes de atraque y calado adecuado para embarcaciones pesqueras de altura, ha permitido que se desarrolle dicha actividad de manera preponderante, siendo el puerto pesquero más importante no solo en el estado sino de toda la península.



Figura 73. Muelle para pesca de altura en Yucalpetén

Yucalpetén alberga también cerca de 40 instalaciones para la atención de embarcaciones turísticas y recreativas, lo cual incluye desde marinas públicas y particulares hasta muelles para el atraque de dichas embarcaciones. Estas instalaciones permiten la realización de diversas actividades acuáticas, como son velerismo, pesca deportiva, buceo, entre otras. Lo anterior, debido a su cercanía con Mérida, de donde proviene la mayor parte de los usuarios de las instalaciones náutico turísticas.



Figura 74. Marinas deportivas en Yucalpetén





Recinto Portuario de Telchac

El puerto atiende las necesidades de abrigo de los pescadores que ahí operan. En él funcionan 7 cooperativas pesqueras, una fábrica de hielo, una empacadora, suministro de combustible y agua. La flota mediana y ribereña que actúa en el puerto está formada por aproximadamente 152 embarcaciones turísticas y 763 pesqueras.



Figura 75. Zona de pescadores en Telchac



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

En los alrededores del puerto existen diversos atractivos turísticos, tales como la Laguna Rosada, un refugio ecológico de aves migratorias; Xcambó, una zona arqueológica con varias pirámides, caminos mayas y plataformas habitacionales, así como las playas del lugar.

Asimismo, el puerto ofrece diversas facilidades para el desarrollo del turismo-náutico, la pesca deportiva y otras actividades relacionadas con actividades turísticas y recreativas. Estas actividades ya se realizan mediante la operación de tres marinas; sin embargo, existe gran potencial para impulsar esta actividad por medio de muelles de uso común, dado el desarrollo turístico que se está dando en la población, por lo que se prevé que en la medida en que exista una mejor oferta de servicios turísticos, como son atractivos, hospedaje y mejores vías de comunicación, la demanda crecerá también en el segmento náutico.



Figura 76. Zona de Marina Telchac



ADMINISTRACIÓN DEL SISTEMA
PORTUARIO NACIONAL
MARINA
GENERAL

Recinto Portuario de Chabihau

El puerto de Chabihau es un refugio pesquero localizado al poniente de la comunidad costera del mismo nombre. Este puerto es fundamentalmente pesquero y da abrigo a las embarcaciones de dicha población, que en su mayoría se dedica a la pesca ribereña de escama, aunque según la temporada también se realiza pesca de camarón en la ciénaga y una pequeña parte a la extracción de sal, aunque en pequeñas cantidades.





Figura 77. Zona de pescadores en Chabihau



SECRETARÍA DE MARINA
UNIDAD DE PUERTOS
Recinto Portuario de Dzilam de Bravo
Y MANIQUETES
DIRECCIÓN GENERAL DE PUERTOS

Dzilam de Bravo es un puerto pesquero; la población se dedica básicamente a la pesca. De manera preponderante se efectúa la pesca de pulpo, como en los otros puertos de la costa yucateca, así como la de pepino de mar, pero e incluso tiburón.

Recientemente se ha iniciado la promoción y oferta de servicios de turismo ecológico, la cual aún es muy incipiente, lo anterior ya que el área natural protegida estatal, proporciona diversos atractivos que, ante las limitantes de la masa biológica para las pesquerías, surge como una alternativa para los lugareños.



Figura 78. Zona de pescadores en Dzilam de Bravo

Los productos de las pesquerías se transportan por carretera a los centros de distribución como Progreso y Mérida; también se exportan a Estados Unidos y, en el caso del Pepino de Mar, a Asia, principalmente Japón y China.

Recinto Portuario de San Felipe

Este puerto, por su ubicación en la entrada de la Reserva de la Biósfera denominada Parque Natural San Felipe, presenta un gran potencial para el desarrollo del turismo náutico, ya que cuenta con atractivos turísticos, de los llamados de bajo impacto o ecoturismo; es un turismo que hasta recientemente está tomando preponderancia económica, dada la conectividad que presenta Cancún como centro receptor principal de turistas europeos, a los cuales les atrae este tipo de turismo ecológico. No obstante, el potencial turístico que tiene San Felipe, actualmente la principal actividad económica es la pesca, y en menor medida la actividad turística.

La pesca es de relevancia a nivel estatal y permite la sostenibilidad económica de la población, particularmente la captura de pulpo, que representa casi el 50% de la actividad, así como captura de mero y langosta, y en menor medida otras especies.



ADMINISTRACIÓN DEL SISTEMA
PORTUARIO NACIONAL
SECRETARÍA DE MARINA
DIRECCIÓN GENERAL

Handwritten signature



Figura 79. Zona de pescadores en San Felipe

Recinto Portuario de Río Lagartos

Este puerto se ha desarrollado con base en la actividad pesquera, y aunque la población dedicada a ésta es menor que la de San Felipe, presenta una mayor actividad en cuanto al procesamiento de la producción, dadas las facilidades urbanas y de comunicación que tiene el lugar. En el lugar existe un mayor número de empacadoras para pulpo, langosta, mero y rubia.

Adicionalmente, en la localidad se ha venido desarrollando una creciente actividad turística, la cual tiene sustento en los atractivos de la reserva de la biósfera denominada Parque Natural Ría Lagartos, en donde se ubican la población y el puerto. Debido a la excelente ubicación de este puerto en la costa Yucateca, aquí se ubican oficinas de la Capitanía de Puerto, así como instalaciones de la Secretaría de Marina.



Figura 80. Zona de pescadores en Río Lagartos.

Recinto Portuario de Las Coloradas

Se encuentra también dentro de la reserva de la biósfera denominada Parque Natural Ría Lagartos. No obstante, la parte marina no está dentro del área natural, por lo que es plausible su desarrollo portuario.





En los alrededores del puerto se ubica una de las salinas más grandes a nivel nacional, la cual es explotada comercialmente por la Compañía Salinera de Yucatán. Su principal actividad es la industrialización de la sal y en menor medida la pesca. Este puerto se ubica en mar abierto y no cuenta con obras protección.



Figura 81. Estructura para comercialización de la sal

Recinto Portuario de El Cuyo

Es un puerto pesquero y se localiza en la colindancia con el estado de Quintana Roo. Se ubica dentro de la reserva de la biósfera denominada Parque Natural Ría Lagartos.

La población del lugar se dedica básicamente a la pesca ribereña comercializando sus productos en Tizimín. Por su actividad fundamentalmente pesquera, el puerto cuenta con 2 fábricas de hielo y 3 cooperativas pesqueras.



Figura 82. Zona de pescadores en El Cuyo



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



ADMINISTRACION DEL SISTEMA
PORTUARIO NACIONAL
MARINA
DIRECCIÓN GENERAL

2





Tabla 58. Resumen de infraestructura de puertos.

| Puerto | Actividades Principales | Negocios o servicios provistos |
|-----------------|-------------------------|---|
| Celestún | Pesquera | Estación de combustible marino. |
| | Turismo | Congeladoras para productos pesqueros |
| Sisal | Pesquera | Fábrica de Hielo. Recepción de productos pesqueros. |
| | Turística | Embarcadero para pesca deportiva. Marina. |
| Chuburná | Pesquera | Fábrica de hielo. Recepción de productos pesqueros, |
| Yucalpetén | Pesquera | Empacadoras de productos pesqueros |
| | Náutica R creativa | Marinas y embarcaderos para turismo náutico |
| Telchac | Pesquera | Fábrica de hielo. |
| Chabihau | Pesquera | Fábrica de hielo. Comercialización de pesca y extracción de sal. |
| Dzilam de Bravo | Pesquera | Fábricas de hielo. |
| | Turística | Embarcadero para turismo ecológico y pesca deportiva |
| Rio lagartos | Pesquera | Fábrica de hielo para productos pesqueros |
| | Turístico | Embarcadero para pesca deportiva. |
| San Felipe | Pesquera | Fábrica de hielo. Recepción de productos pesqueros. |
| | Potencial turístico | Embarcadero para pesca deportiva. |
| Las colorada | Pesquera | Venta de combustible |
| | Minería | Transporte de sal |
| El Cuyo | Pesquera | Fábrica de Hielo. Recepción de productos pesqueros. |
| | Turístico | Embarcadero para pesca deportiva |
| Telchac | Pesquera, | Fábrica de hielo. |
| | Potencial turístico | Embarcadero para pesca deportiva. Marina. |



Se puede resumir la vocación de los puertos del estado de Yucatán a partir de las actividades preponderantes señaladas y que han venido desarrollando de manera constante dentro o alrededor de ellos, constituyéndose como un rubro importante en el desarrollo económico y social de la región.

Pesca

La actividad pesquera en el estado se practica en los 378 Km del litoral yucateco, y no obstante que ha tenido un desenvolvimiento de creciente importancia, no sólo en lo relativo a infraestructura y volúmenes de captura, sino también a nivel de ocupación, no ha escapado a los efectos de la crisis económica. Su crecimiento en el tiempo ha sido en forma desigual en los diferentes asentamientos pesqueros, además no ha estado orientado al desarrollo de una flota que explote adecuadamente los recursos marinos del litoral.

La pesca en el estado es originada en su mayoría por el sector privado, esto debido al escaso apoyo crediticio otorgado por las instituciones financieras al sector social y pescadores independientes. Está situación también ha provocado la proliferación de embarcaciones menores, en razón de su menor costo



de adquisición, aumentando de manera desordenada el esfuerzo de pesca sobre la costa yucateca y la disminución de rentabilidad de los equipos de pesca.

Producción Pesquera Anual en Yucatán

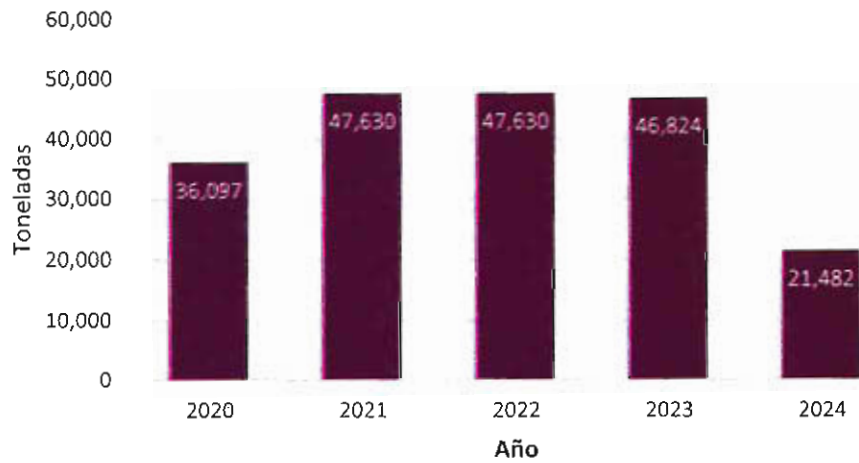


Figura 83. Producción pesquera estatal

En Yucatán, la producción pesquera total ha mostrado variaciones importantes en los últimos años. En 2020, se registraron 36,097 toneladas, marcando una fuerte caída atribuida principalmente a los efectos de la pandemia. Para 2021, la actividad se recuperó con 47,630 toneladas, nivel que se mantuvo prácticamente igual en 2022 con otras 47,630 toneladas. En 2023, aunque no existe un dato oficial consolidado, estimaciones regionales señalan una captura cercana a 46,824 toneladas, ligeramente menor a los dos años anteriores. En 2024, las cifras disponibles indican 21,482 toneladas de pulpo maya, sin datos completos del resto de especies, lo que sugiere una baja notable. Para 2025, no se cuenta con información oficial.

Tabla 59. Volumen de producción pesquera

| VOLUMEN DE LA PRODUCCIÓN PESQUERA POR PRINCIPALES PUERTOS PESQUEROS | | | | | |
|---|--------|--------|-----------|-----------|--------|
| PESO VIVO EN TONELADAS | | | | | |
| PUERTO | 2019 | 2020 | 2021 | 2022 | 2023 |
| CELESTÚN | 64,000 | 64,000 | 1,407.7 | 1,407.7 | 1,400 |
| SISAL | 3,500 | 3,500 | 1,400 | 1,400 | 1,400 |
| YUCALPETEN | 1,400 | 1,400 | 1,400 | 1,400 | 1,400 |
| TELCHAC | 1,400 | 1,400 | 1,460 | 2,125 | 1,460 |
| DZILAM DE BRAVO | 1,941 | 1,941 | 27,595 | 273,06 | 37,000 |
| SAN FELIPE | 1,898 | 13,700 | 13,700 | 14,674 | 14,364 |
| RIO LAGARTOS | 1,898 | 1,898 | 14,674 | 14,674 | 14,364 |
| EL CUYO | 1,559 | 1,559 | 1,559 | 1,548.7 | 1,559 |
| TOTAL | 77,596 | 89,398 | 63,195.70 | 37,229.40 | 72,417 |

Fuente: Anuario estadístico Acuicultura y Pesca.

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

ADMINISTRACIÓN DEL SISTEMA
REGULATORIO NACIONAL
MARINA
DIRECCIÓN GENERAL



En el año 2020 se obtuvo mayor producción, la pesca alcanzo su punto más alto con 89,398 toneladas superando considerablemente al año 2019 con 77,596 toneladas y al año 2023 con 72,947 toneladas, esto puede estar relacionado con factores como mejores condiciones climáticas, mayor esfuerzo pesquero.

Turismo Náutico

En el Recinto de Telchac se están detonando desarrollos particulares de marinas deportivas, sin embargo, es en Yucalpetén donde se realizan de manera organizada actividades de turismo náutico, este puerto fue habilitado por el Ejecutivo Federal como puerto de altura y cabotaje, mediante decreto publicado en el Diario Oficial de la federación el 1 de febrero del 1994; sus principales actividades económicas son la pesca y el turismo náutico.

En el año de 2009 se construyó el puente de Yucalpetén, importante obra de comunicación entre los puertos de Progreso y Yucalpetén

Yucalpetén cuenta con 61 concesiones otorgadas por ASIPONA Progreso, entre las que se identifica: marinas, astilleros e instalaciones menores para actividades recreativas. Así mismo, existen terrenos se encuentran sin ocupación. El puerto cuenta con instalaciones para deportes acuáticos, tales como buceo, velerismo, moto esquí, excursiones en lanchas tanto en la laguna de Chelem como en mar abierto, así como diversas actividades recreativas en las playas del lugar.

En el Club de Yates se dispone de slips para embarcaciones turísticas y recreativas privadas. La oferta de atractivos turísticos se complementa con zonas arqueológicas cercanas (Dzibilchaltún y Temozón), edificaciones coloniales como la Hacienda Xcanatún y la propia ciudad de Mérida.

Granel mineral

El principal granel mineral que se exporta por el puerto es la sal, que se extrae del puerto de Las Coloradas. Este producto se exporta principalmente a Estados Unidos para su uso en el deshielo de carreteras en la temporada invernal. La empresa que produce la sal en Las Coloradas es Industria Salinera de Yucatán, S.A. de C.V., y opera desde 1946; en 1988 el huracán Gilberto destruyó casi por completo las instalaciones de la salinera, poniendo en riesgo la operación de la empresa, la cual se ha recuperado y está en proceso de posicionarse en forma sólida en sus mercados.

La empresa cuenta con una planta refinadora de sal en Tizimín; actualmente la producción de sal refinada se traslada por autotransporte, la empresa tiene proyectos de abastecer a los mercados del Golfo de México y Centroamérica con sal refinada, para lo cual requiere de un muelle en Las Coloradas para sacar su producto.

En lo que corresponde a las exportaciones estas son fundamentalmente sal a granel de Las Coloradas, que se embarca en barcazas de 5,000 toneladas y se transporta en ellas a su mercado destino en EUA, vía el puerto de Progreso. Cabe señalar que la empresa salinera está enfrentando una fuerte competencia, por la entrada al mercado de sal proveniente de otros países como Chile, que vía mejores fletes marítimos, por el uso de buques de gran capacidad, están ofreciendo el producto a mejores precios que el producto de Las Coloradas. La empresa salinera ha realizado esfuerzos para mejorar su competitividad mediante la exportación en buques de mayores dimensiones saliendo desde Progreso y no en barcazas desde Las Coloradas, sin embargo, los costos de maniobras de transporte y maniobras no han permitido mejorar su competitividad. Las perspectivas de movimiento se ubican en alrededor de las 100 mil toneladas.

ESTADOS UNIDOS MEXICANOS
SECRETARÍA DE MARINA
UNIDAD ADMINISTRATIVA DE PUERTOS Y MARINA MERCANTE
DIRECCIÓN GENERAL DE PUERTOS

ADMINISTRACIÓN DEL SISTEMA
DE PUERTOS NACIONALES
MÉRIDA
135 GENERAL



Área de influencia

Pesca.

El Hinterland o zona de influencia terrestre de la actividad pesquera es regional. En el mercado regional los productos de la pesca que no se exportan se comercializan fundamentalmente en la península de Yucatán; es decir, los estados de Yucatán, Campeche y Quintana Roo.

El foreland internacional de los puertos pesqueros son principalmente los países como Estados Unidos, Cuba, Jamaica, Reino Unido, China, Panamá, República de Corea, Honduras, Holanda, Italia, Portugal, Colombia, entre otros, adonde se destinan las exportaciones de los productos pesqueros. El mercado de exportación se maneja en carga contenerizada refrigerada, los destinos de esta carga se pueden consultar en el apartado de carga contenerizada del presente PMDP.

Turismo Náutico.

No obstante, el gran potencial que muestra esta actividad, ya que se presenta como una escala alternativa a los viajes que desde la florida se pueden hacer, con rumbo hacia la Riviera Maya, en realidad es aún un proyecto el que se puedan constituir los puertos del estado como peldaños en la posible escalera náutica del Caribe.

Dada la falta o desarrollo, de Varios peldaños de la escalera náutica del Caribe, el desarrollo náutico se ha concentrado en los puertos de Yucalpetén y Telchac, en donde se han desarrollado marinas o están por desarrollarse como es en el caso de este último puerto. En cuanto a los demás puertos, el desarrollo náutico es muy incipiente, teniendo más bien instalaciones para la navegación deportiva a través de prestadores de servicios para la pesca deportiva.

Granel Mineral.

Este tráfico, tiene un Hinterland muy reducido, esto en razón que la salinera está aledaña a las instalaciones portuarias de las Coloradas. Esta cercanía le es favorable para reducir los costos de traslado desde el sitio de producción al de embarque.

Por otro lado, su foreland es más amplio ya que no solo se han entregado cargas en Progreso y algunos puertos del Caribe, sino que ahora se entregan directamente en los puertos de la costa norteamericana del Golfo de México.



Figura 84. Instalaciones de salinera en Las Coloradas





Conectividad de los puertos pesqueros.

Dada la localización de los puertos a lo largo de la costa y considerando como referente actual las ciudades de Mérida y Progreso, tanto para la demanda de productos pesqueros, así como de la oferta de turistas, se presenta un escenario de conectividad muy dinámica que potencializa las actividades de comercialización y tránsito de turistas. Solo Las Coloradas dado su singularidad, tiene otra conectividad particular.



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

Figura 85. Conectividad carretera de Celestún, Sisal, Chuburná y Yucalpetén

Conectividad de Chuburná.

El traslado de los productos y pescadores se realiza por la vía vecinal hacia la población del mismo nombre, la cual se localiza a 3 kilómetros e igualmente para llegar a las empacadoras de Yucalpetén y Progreso. Por la vía Chuburná – Chelem, que se ubican a 18 Km, pasando por Chelem, y llegan a Yucalpetén y Progreso, para tomar a Mérida que se localiza a 55 km desde el puerto.

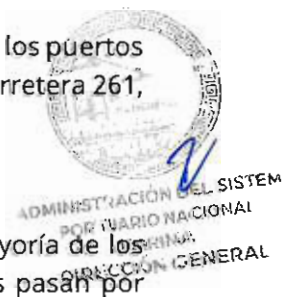
Conectividad de Yucalpetén.

El puerto de Yucalpetén se encuentra a 1 Km del puerto de Progreso y a 34 Km de la ciudad de Mérida. Lo que lo pone a una distancia muy cercana de su afluente principal de usuarios turístico-náuticos y lo mismo a uno de sus centros principales de consumo regional en cuanto a la producción pesquera se refiere, aunque con los procesos propios de las empacadoras que se encuentran en mismo Yucalpetén y Progreso que esta colindante con este último, los productos pueden llegar a cualquier parte de la República, principalmente a la Ciudad de México y vía el puerto de Progreso a los mercados de Estados Unidos.

En el año de 2009 se construyó el puente de Yucalpetén, importante obra de comunicación entre los puertos de Progreso y Yucalpetén. Lo que permitió a la zona poniente conectarse más fácilmente a la carretera 261, autopista de 3 carriles Progreso – Mérida.

Conectividad de Celestún.

El puerto se encuentra a 95 km de la ciudad de Mérida, de donde llegan o hacen escala la mayoría de los turistas, los cuales provienen de estados como Veracruz, Tabasco y Quintana Roo, los cuales pasan por





Mérida, vía el aeropuerto o por carretera. También llega a la Reserva de la Biósfera de la Ría Celestún, una gran cantidad de visitantes extranjero, principalmente europeos.

La llegada de los visitantes, así como la salida de productos pesqueros de Celestún se realiza mediante la carretera 281, que comunica a Celestún con Kinchil, posteriormente se conecta con Mérida. Estas vialidades son de 2 carriles en su trayecto hasta el entronque que se dirige a Mérida, el cual es de dos carriles por sentido.

Conectividad de Sisal.

La salida de la producción pesquera se realiza por la carretera 218 que conecta Sisal con Hunucmá, y, posteriormente, este último con Mérida, que se localiza a 53 km. El refugio pesquero se encuentra fuera de la población, con la cual se comunica a través de una carretera pavimentada de 1 km de longitud.



Conectividad de Telchac.

Cabe señalar que el crecimiento de la actividad turística que se registra en la región obedece a la mejora en la conectividad carretera, siendo ésta por dos vías considerando Mérida como punto de origen principal de los visitantes, así como a esta ciudad y a Progreso como lugar de destino de los productos pesqueros. Dichas vías son: de Mérida a Progreso 34 km, desde Progreso a Telchac 40 km por la carretera número 27, y desde Mérida vía Motul 68 km por la carretera 172.

Conectividad de Chabihau.

Chabihau se ubica al este de Telchac Puerto, a una distancia de 15 kilómetros por la costa y a una distancia de 78 kilómetros de Mérida. La producción de pulpo se entrega en las empacadoras de San Crisanto y Chabihau; los productos marinos también se trasladan a los centros de consumo regional, nacional o para su exportación, por vía carretera o marítima, según el caso.

Conectividad de Dzilam de Bravo.

Dzilam de Bravo se localiza a 106 Km de Mérida y a 81 Km de Progreso, por la carretera costera número 27. También se puede llegar por la ruta de Dzilam González; sin embargo, las especificaciones de la carretera son menores que por la vía de la costa.





Figura 87. Conectividad carretera del puerto Dzilam de Bravo.

Conectividad de San Felipe.

El puerto de San Felipe se ubica a 193 Km de Mérida y a 251 Km de Progreso por carretera. La población cercana más importante es Tizimín, distante 65 Km por la carretera 295 pasando por Río Lagartos, vía que se utiliza para sacar la producción pesquera que se concentra en la empacadora del lugar; no obstante, y considerando el potencial turístico del San Felipe, resulta relevante para este la conectividad con Cancún y Playa del Carmen, dados los tours ecológicos que se producen en la Riviera Maya.

Conectividad de Río Lagartos.

Se ubica a 217 km de Mérida, a 231 km de Progreso, a 53 km de Tizimín y a 10 km de San Felipe, por carretera.

Conectividad de Las Coloradas.

Se encuentra dentro del municipio de Río Lagartos, dentro de la reserva de la biósfera denominada Parque Natural Ría Lagartos. Se ubica a 229 km de Mérida, a 243 km de Progreso; a 65 Km de Tizimín y a solo 12 km de río Lagartos.

Conectividad de El Cuyo.

El puerto se encuentra a una distancia de 284 km de Progreso, 251 km de Mérida, 84 km de Tizimín y 50 km de Río Lagartos.



Figura 88. Conectividad carretera de: San Felipe, Río Lagartos, Las coloradas y el Cuyo.





En la siguiente tabla se indican las distancias de cada uno de los puertos considerados en este PMDP con respecto a Yucalpetén y Mérida.

Tabla 60. Cuadro de distancias puertos pesqueros.

| Puerto | Mérida | Progreso |
|-----------------|--------|----------|
| Celestún | 95 km | 120 km |
| Sisal | 42 km | 71 km |
| Chuburná | 55 km | 18 km |
| Yucalpetén | 34 km | 1 km |
| Telchac | 68 km | 40 km |
| Chabihau | 78 km | 55 km |
| Dzilam de bravo | 106 km | 81 km |
| Rio lagartos | 217 km | 231 km |
| San Felipe | 193 km | 251 km |
| Las Coloradas | 229 km | 243 km |
| El Cuyo | 251 km | 284 km |



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



ADMINISTRACIÓN DEL SISTEMA
PORTUARIO NACIONAL
MÉRIDA
DIRECCIÓN GENERAL





5. Diagnóstico y retos de desarrollo de los puertos pesqueros y turísticos de Yucatán

En los apartados siguientes se aborda el diagnóstico de la situación de los puertos pesqueros y turísticos concesionados a ASIPONA Progreso, a la fecha de elaboración del presente PMDP, considerando las expectativas de desarrollo de dichos puertos y su vinculación con la economía regional principalmente.

Se efectuó análisis de la conectividad de los distintos puertos con su mercado relevante y se estudió el balance de oferta y demanda de infraestructura y de servicios portuarios, considerando su situación financiera que sustente la viabilidad de inversiones en infraestructura y equipamiento portuarios.

El diagnóstico realizado presenta la situación problemática de los puertos considerados, los retos que enfrentan, explorando escenarios futuros, por lo que contribuye a clarificar una imagen objetiva o la visión de dónde se quiere llegar con la suma de esfuerzos y recursos portuarios, sustentando de esta manera la planeación estratégica que será presentada en el capítulo siguiente.



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

5.1 Diagnóstico de la competitividad del puerto

Análisis de conectividad.

En cuanto a la conectividad marítima de los puertos pesqueros y turísticos cabe señalar que estos atienden de manera eficiente los requerimientos para la navegación de las embarcaciones pesqueras, ya que en su mayoría cuentan con canales de navegación de 2.5 m, y muros de atraque con profundidades de 1.5 m en promedio. Las profundidades de atraque son variables de puerto en puerto, ya que pueden tener profundidades someras de entre 1 m y 80 cm, hasta 1.8 m y 3 m. No obstante, esa variabilidad, los requerimientos son atendidos de forma adecuada en tanto que las embarcaciones ribereñas requieren no más de un metro de calado.

En el caso del puerto de Yucalpetén, que atiende una flota pesquera mayor, la profundidad de los muelles pesqueros es de 1.7 m, misma que resulta suficiente para la demanda que está presentándose en el puerto.

En este mismo sentido, en los puertos que presentan movimiento de embarcaciones para el turismo náutico, como Yucalpetén y, de manera incipiente, Telchac, cuentan con calado suficiente para atender la demanda, ya que las embarcaciones turísticas y de recreo que operan en la zona no requieren más de 1.3 m de calado.

En cuanto a posiciones de atraque, algunos puertos pesqueros presentan insuficiencia de muros para el desembarco de mercancías, así como para el amarre y resguardo de embarcaciones; así mismo, y como se puede apreciar en diversos puertos, dado el movimiento de mareas, muchos pescadores recurren a las playas dentro de los puertos para descargar y resguardar sus embarcaciones, ya que algunas veces los muros son altos; en estos casos es necesario analizar la posibilidad de instalar muelles flotantes de uso común que faciliten la descarga de productos pesqueros.

Así mismo, en la mayoría de los puertos pesqueros, salvo Yucalpetén y Telchac, así como San Felipe y Río Lagartos, existen necesidades de urbanización de las áreas contiguas a los muelles; dicha urbanización además de favorecer a la actividad pesquera, redundaría en una mejor imagen y en el desarrollo del turismo náutico en los distintos refugios pesqueros. En este sentido, sería favorable para esas actividades el que las autoridades correspondientes establecieran un programa de regularización e impulso de





actividad pesquera y náutica de los puertos y buscar esquemas que permitan dotar al puerto de los servicios de pavimentación, alumbrado y seguridad.

En general, los puertos cuentan con vías de comunicación terrestre relativamente eficientes, ya que permiten la entrada y salida de vehículos para el transporte de los productos pesqueros, cuyo costo está más bien determinado por la distancia que separa cada puerto con los centros de procesamiento y distribución de productos pesqueros, que son a saber las empacadoras de Yucalpetén y Mérida, respectivamente. De manera similar, el transporte de turistas náuticos está determinada por la distancia con el principal emisor de turistas que es Mérida, ya que las carreteras que los comunican están en buen estado.

En cuanto al Puerto de las Coloradas, único puerto que registra actividad pesquera y el manejo de granel mineral, presenta ciertas deficiencias: en lo relativo a la pesca, no cuenta con dársena de resguardo ni infraestructura de atraque para atender los requerimientos de los pescadores, por lo que éstos desembarcan en la playa. En el caso del granel mineral, no obstante que el puerto cuenta con la mayor profundidad de todos los puertos pesqueros del estado, 4 m en marea baja y 5.2 m en marea alta, dado que mueve una carga de baja densidad económica, para que el movimiento sea competitivo, ésta tiene que ser movida en grandes embarques, los cuales están limitados por el calado existente; en tal sentido, es necesario evaluar la posibilidad de construir obras de atraque que apoyen la carga de la sal y el desembarque de productos pesqueros.

En el caso de la sal, anteriormente se estuvo llevando la sal hasta el puerto de Progreso, pero movilizar tal distancia dicho producto, sacó de competencia a los embarques por Puerto Progreso, y ha confinado al puerto a operar embarques más pequeños mediante barcazas. En este sentido, es importante se considere la mejora de la conectividad marítima ya que las exportaciones de sal de Las Coloradas y San Esteban a Perth Amboy, Wilmington y Cabo Cañaveral en EUA.



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

Análisis del mercado relevante

Producción pesquera.

Para la producción pesquera de Yucatán existen dos mercados relevantes. El más importante económicamente hablando son los de exportación, particularmente los correspondientes a Italia, España, Grecia y Portugal, y, en menor medida, los de otros países de Europa. Tal es la relevancia de la exportación, que la Unión Europea (UE) ha certificado 12 plantas empacadoras de productos pesqueros y da seguimiento a las aguas de donde se extraen dichos productos; también se exportan ciertos productos a Japón, aunque los requerimientos sanitarios no son tan estrictos como los de la UE cabe señalar que la exportación de algunos productos como el pulpo maya y vúlgaris, llega a ser el 70% de la producción, siendo que Yucatán representa el 90% de la producción a nivel nacional. El otro 30 % de la producción se reparte regionalmente en la península y parte en la Ciudad de México. También se exportan otros productos, como camarón, langosta y diversas especies de pescado, aunque en menor medida, dado que son de menor valor comercial y las distancias con el centro del país son considerables, debiendo competir con productores de Tamaulipas y Veracruz, en el Golfo de México, y Sonora y Sinaloa, en el Pacífico.

La producción pesquera en Yucatán mostró una tendencia variable durante el periodo 2019-2023:



Handwritten mark





En 2019 se alcanzó el valor más alto de 48,432 toneladas, seguido por una fuerte caída en 2020 con 36,097 toneladas atribuibles a los efectos de la pandemia COVID. En 2021 se evidenció una recuperación significativa, alcanzando las 47,630 toneladas. Sin embargo, en 2022 y 2023 se observa una nueva tendencia a la baja, cerrando este último año con 38,952 toneladas, lo que indica una disminución continua como se muestra en la gráfica siguiente:

Volumen Histórico Producción Pesquera

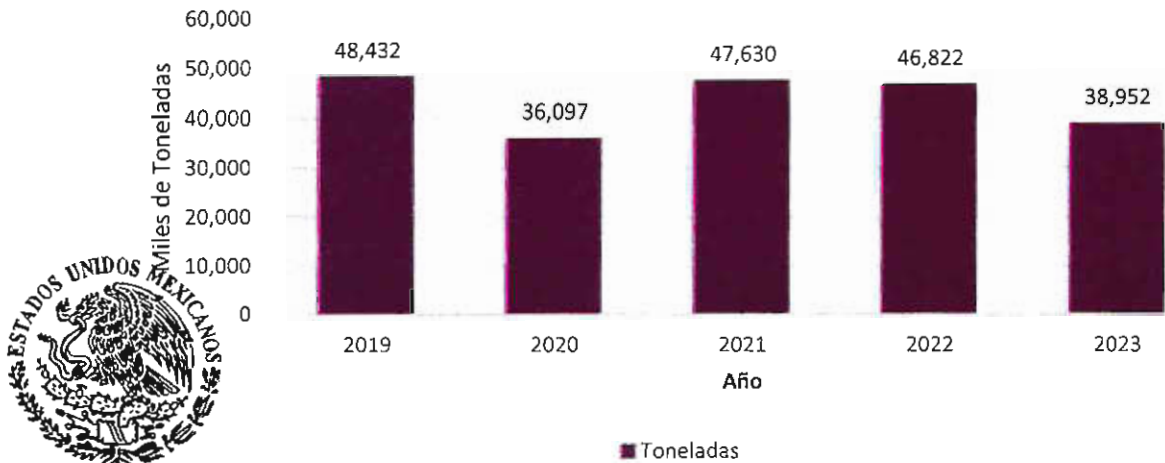


Figura 89. Producción pesquera de Yucatán (toneladas de peso vivo)

El turismo náutico.

En cuanto al turismo náutico, éste solo se ha desarrollado de manera importante en Yucalpetén y de manera incipiente en Telchac. Ello se debe a que la demanda de infraestructura náutica responde a la demanda de la población que tiene posibilidad de acceder a una embarcación de recreo, la cual proviene principalmente de Mérida. Como segmento de mercado adyacente al de turismo náutico, se encuentra el turismo ecológico que requiere de embarcaciones de recreo; este tipo de turismo se encuentra en desarrollo en puertos ubicados en áreas ecológicamente relevantes como son Celestún, Río Lagartos, San Felipe e incluso Dzilam de Bravo, aunque estos puertos en su mayoría están más alejados de Mérida, de manera que tienen que permitir la coexistencia de la pesca y el turismo náutico en el uso de instalaciones, y en el caso de Celestún, no obstante su cercanía con Mérida, la actividad se desarrolla fuera del puerto, pero dentro de la Ría, en embarcaderos autorizados.

Es importante señalar que existe la posibilidad de atender el mercado náutico de la costa sur de los Estados Unidos, particularmente de los estados de Texas, Luisiana, Misisipi, Alabama y Florida. Las embarcaciones registradas en estos estados americanos ascienden a 4.7 millones, que representan 39% del mercado de EUA. De este universo total, las embarcaciones aptas para realizar la travesía hacia puertos fuera de USA son aquellas mayores a 26 pies, cuyo número equivale al 5.1% del total registrado. Así, el mercado potencial asciende a 240 mil embarcaciones; sin embargo, esta actividad requiere de infraestructura, servicios y condiciones regulatorias más adecuadas para su desarrollo.



El granel mineral (salinera).

En el caso de Las Coloradas, en cuanto al movimiento de mineral, el mercado relevante, es la costa Este de los Estados Unidos, en donde es utilizada en diversos procesos industriales y para el deshielo de carreteras en la temporada invernal. Comparativa con las cifras más consistentes disponibles de producción de sal para los principales países en los últimos años (2020- 2024) expresadas en millones de toneladas métricas (mt).

Tabla 61. Principales productores de sal del mundo (mt)

| País | 2020 | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 |
|----------------|------|------|------|------|------|
| China | 60 | 61 | 53.5 | 53 | 66 |
| Estados unidos | 42 | 42 | 41 | 42 | 40 |
| India | 28 | 29 | 30 | 30 | 30 |
| Alemania | 14 | 14.5 | 15 | 15 | 16 |
| Australia | 13 | 13 | 12.1 | 14 | 13 |
| Canadá | 12 | 12 | 14.6 | 12 | 12 |
| Chile | 9 | 9.5 | 10.5 | 9.2 | 11 |
| México | 8.5 | 8.7 | 7.9 | 9 | 9 |
| Turquía | 8.5 | 8.8 | 9 | 9 | 9 |
| Rusia | 7 | 7.5 | 8.1 | 7 | 8 |



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

En términos de volumen absoluto, China es el líder en todos los periodos, seguida por Estados Unidos e India. Los demás países producen menos de la mitad del volumen estadounidense y menos de un tercio del volumen chino.

Tabla 62. Estadística de movimiento de sal en puerto Progreso

| MOVIMIENTO DE SAL- AÑO 2022 | | | | | |
|-----------------------------|----------|-----------------------|-------------------|-----------------|-----------|
| TIPO DE CARGA | PRODUCTO | PUERTO DE DESEMBARQUE | ENTIDAD DE ORIGEN | PAIS DE DESTINO | TONELADAS |
| CONTENERIZADA | SAL | HOUSTON | YUCATAN | ESTADOS UNIDOS | 94 |

| MOVIMIENTO DE SAL - AÑO 2023 | | | | | |
|------------------------------|----------|-----------------------|-------------------|----------------------|-----------|
| TIPO DE CARGA | PRODUCTO | PUERTO DE DESEMBARQUE | ENTIDAD DE ORIGEN | PAIS DE DESTINO | TONELADAS |
| CONTENERIZADA | SAL | ALTAMIRA | YUCATÁN | ESPAÑA | 10 |
| CONTENERIZADA | SAL | CAUCEDO | YUCATÁN | REPÚBLICA DOMINICANA | 40 |
| CONTENERIZADA | SAL | HOUSTON | YUCATÁN | ESTADOS UNIDOS | 17 |
| CONTENERIZADA | SAL | KINGSTON | YUCATÁN | INDIA | 26 |
| CONTENERIZADA | SAL | KINGSTON | YUCATÁN | REPÚBLICA DE SURINAM | 286 |
| CONTENERIZADA | SAL | KINGSTON | YUCATÁN | TRINIDAD Y TOBAGO | 182 |
| CONTENERIZADA | SAL | MANZANILLO | YUCATÁN | COSTA RICA | 54 |
| CONTENERIZADA | SAL | MANZANILLO | YUCATÁN | PUERTO RICO | 186 |
| CONTENERIZADA | SAL | NUEVA YORK | YUCATÁN | ESTADOS UNIDOS | 10 |
| CONTENERIZADA | SAL | PANAMA CITY | YUCATÁN | ESTADOS UNIDOS | 717 |
| CONTENERIZADA | SAL | PUERTO DE LONDRES | YUCATÁN | INGLATERRA | 1 |

2





| | | | | | |
|---------------|-----|--------------|---------|----------------|-----|
| CONTENERIZADA | SAL | TAMPA | YUCATÁN | ESTADOS UNIDOS | 18 |
| CONTENERIZADA | SAL | PUERTO LIMÓN | YUCATÁN | COSTA RICA | 191 |

| MOVIMIENTO DE SAL - AÑO 2024 | | | | | |
|------------------------------|----------|-----------------------|-------------------|-------------------|-----------|
| TIPO DE CARGA | PRODUCTO | PUERTO DE DESEMBARQUE | ENTIDAD DE ORIGEN | PAIS DE DESTINO | TONELADAS |
| CONTENERIZADA | SAL | BUSAN | YUCATÁN | COREA DEL SUR | 21 |
| CONTENERIZADA | SAL | HOUSTON | YUCATÁN | ESTADOS UNIDOS | 25 |
| CONTENERIZADA | SAL | KINGSTON | YUCATÁN | AUSTRALIA | 15 |
| CONTENERIZADA | SAL | KINGSTON | YUCATÁN | COLOMBIA | 20 |
| CONTENERIZADA | SAL | KINGSTON | YUCATÁN | COREA DEL SUR | 165 |
| CONTENERIZADA | SAL | KINGSTON | YUCATÁN | JAMAICA | 40 |
| CONTENERIZADA | SAL | KINGSTON | YUCATÁN | PARAMARIBO | 104 |
| CONTENERIZADA | SAL | KINGSTON | YUCATÁN | TRINIDAD Y TOBAGO | 234 |
| CONTENERIZADA | SAL | MANZANILLO | YUCATÁN | COSTA RICA | 55 |
| CONTENERIZADA | SAL | MANZANILLO | YUCATÁN | PUERTO RICO | 245 |
| CONTENERIZADA | SAL | PANAMA CITY | YUCATÁN | ESTADOS UNIDOS | 1,060 |
| CONTENERIZADA | SAL | PUERTO LIMÓN | YUCATÁN | COSTA RICA | 81 |
| CONTENERIZADA | SAL | SAN JUAN | YUCATÁN | PUERTO RICO | 123 |

Análisis de la demanda.

Producción pesquera.

Yucatán representa el sexto estado costero en producción pesquera; en algunas especies, como el pulpo, representa el primer lugar nacional.



Tabla 63. Estadística de producción pesquera por entidad

| LUGAR NACIONAL | ENTIDAD | PARTICIPACIÓN | | PARTICIPACIÓN ACUMULADA | |
|----------------|---------------------|---------------|-------|-------------------------|-------|
| | | VALOR | % | VALOR | % |
| TOTAL NACIONAL | | 49,722,294 | 100% | 49,722,294 | 100% |
| 1 | SONORA | 13,935,978 | 28.03 | 13,935,978 | 28.03 |
| 2 | SINALOA | 13,494,962 | 27.14 | 27,430,939 | 55.17 |
| 3 | BAJA CALIFORNIA | 3,684,674 | 7.41 | 31,115,613 | 62.58 |
| 4 | BAJA CALIFORNIA SUR | 3,183,957 | 6.4 | 34,299,570 | 68.98 |
| 5 | VERACRUZ | 2,686,434 | 5.4 | 36,986,004 | 74.39 |
| 6 | YUCATÁN | 1,933,987 | 3.89 | 38,919,990 | 78.27 |
| 7 | CAMPECHE | 1,886,073 | 3.79 | 40,806,063 | 82.07 |
| 8 | NAYARIT | 1,873,479 | 3.77 | 42,679,542 | 85.84 |
| 9 | PUEBLA | 1,339,187 | 2.69 | 44,018,729 | 88.53 |
| 10 | QUERÉTARO | 984,168 | 1.98 | 45,002,897 | 90.51 |
| 11 | GUANAJUATO | 940,904 | 1.89 | 45,943,801 | 92.4 |
| 12 | MORELOS | 932,398 | 1.88 | 46,876,199 | 94.28 |
| 13 | HIDALGO | 652,477 | 1.31 | 47,528,676 | 95.59 |

2



| | | | | | |
|----|------------------|---------|------|------------|-------|
| 14 | JALISCO | 619,211 | 1.25 | 48,147,886 | 96.83 |
| 15 | QUINTANA ROO | 465,949 | 0.94 | 48,613,835 | 97.77 |
| 16 | OAXACA | 351,162 | 0.71 | 48,694,997 | 98.48 |
| 17 | GUERRERO | 348,366 | 0.7 | 49,313,364 | 99.18 |
| 18 | MICHOACÁN | 296,490 | 0.6 | 49,609,854 | 99.77 |
| 19 | MORELOS | 19,713 | 0.04 | 49,629,566 | 99.81 |
| 20 | PUEBLA | 14,088 | 0.03 | 49,643,654 | 99.84 |
| 21 | QUERÉTARO | 13,950 | 0.03 | 49,657,605 | 99.87 |
| 22 | MÉXICO | 10,982 | 0.02 | 49,668,587 | 99.89 |
| 23 | SAN LUIS POTOSÍ | 10,135 | 0.02 | 49,678,722 | 99.91 |
| 24 | NUEVO LEÓN | 9,278 | 0.02 | 49,688,000 | 99.93 |
| 25 | DURANGO | 9,128 | 0.02 | 49,697,128 | 99.95 |
| 26 | GUANAJUATO | 6,951 | 0.01 | 49,704,079 | 99.96 |
| 27 | AGUASCALIENTES | 6,004 | 0.01 | 49,710,083 | 99.98 |
| 28 | TLAXCALA | 5,186 | 0.01 | 49,715,268 | 99.99 |
| 29 | COAHUILA | 3,929 | 0.01 | 49,719,197 | 99.99 |
| 30 | CIUDAD DE MÉXICO | 1,209 | 0 | 49,720,406 | 100 |
| 31 | ZACATECAS | 1,096 | 0 | 49,721,502 | 100 |
| 32 | CHIHUAHUA | 792 | 0 | 49,722,294 | 100 |

En 2020, los puertos pesqueros de Yucatán produjeron 89,398 toneladas, siendo líder el puerto de Celestún con un 72%, representando casi tres cuartas partes de toda la producción, seguido del puerto de San Felipe con un 15% y finalmente los puertos que están muy por debajo de la producción como lo son: Sisal 4%, el Cuyo 2%, Rio Lagartos 2%, Dzilam de Bravo 2%, Telchac 2% y Yucalpetén 1%.

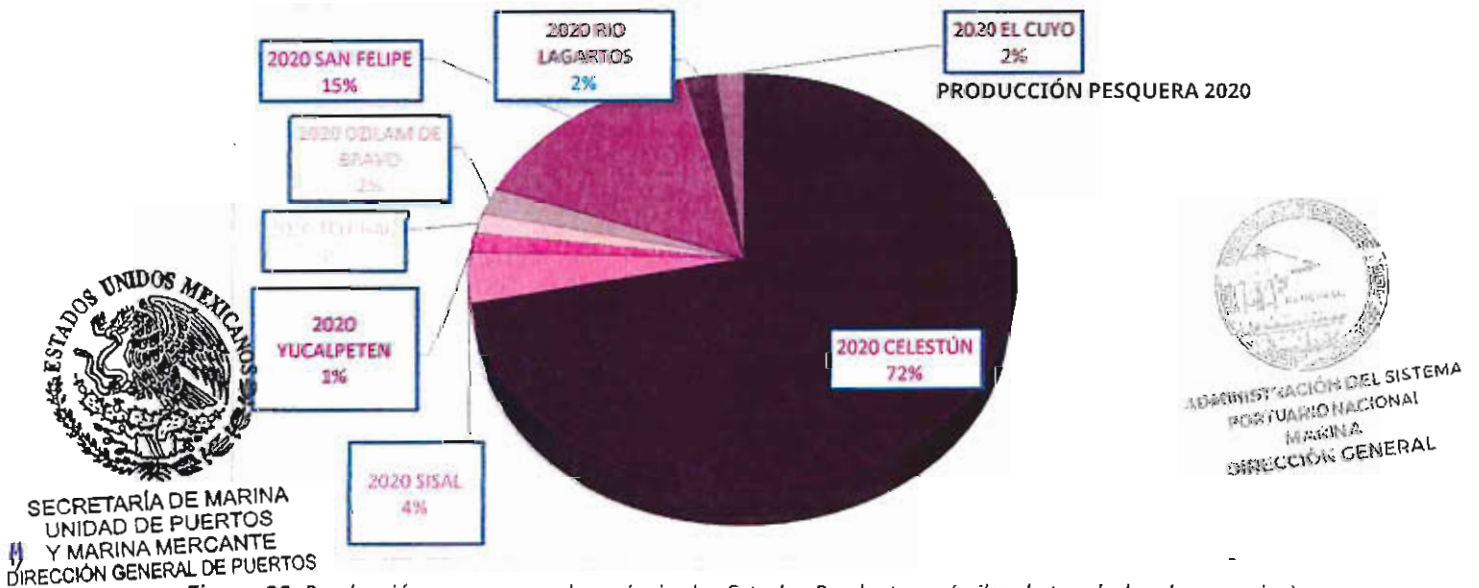


Figura 90. Producción pesquera en los principales Estados Productores (miles de toneladas de peso vivo)

La pesquería de escama y, en particular, de mero, la más importante del estado, muestra problemas de sobreexplotación, aunque en los últimos años se ha observado que las especies asociadas han aumentado en la captura. La captura de pulpo, la principal captura de la región, está en equilibrio.

(Handwritten signature)



Tabla 77. Volumen de las principales especies capturadas en puertos pesqueros de Yucatán (Ton) Continúa.

| Especie | 2019 | 2020 | 2021 | 2022 | 2023 |
|--------------------|--------|--------|--------|--------|--------|
| Pulpo | 25,070 | 13,784 | 29,605 | 26,323 | 20,033 |
| Mero | 6,239 | 5,847 | 4,489 | 5,538 | 5,092 |
| Rubia y villajaiba | 3,436 | 3,234 | 2,092 | 2,164 | 2,334 |
| Rubio | 1,987 | 2,298 | 2,515 | 1,454 | 1,320 |
| Mojarra | 769 | 949 | 439 | 1,625 | 1,090 |
| Guachinango | 759 | 1,120 | 977 | 939 | 879 |
| Tiburón y cazón | 675 | 625 | 474 | 785 | 735 |
| Langosta | 567 | 581 | 638 | 1,017 | 621 |
| Pargo | 464 | 467 | 352 | 503 | 404 |
| otras | 8,465 | 7,192 | 6,048 | 6,474 | 6,444 |



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

La actividad pesquera en el estado se desarrolla bajo dos tipos de organización: la que se practica por parte de los pescadores independientes, con lanchas de fibra de vidrio con eslora menor a los 30 pies, y la que se realiza en forma organizada por parte del sector empresarial, que se realiza con embarcaciones superiores a los 35 pies de eslora. Dicha producción pesquera, no es otra cosa sino el producto del esfuerzo pesquero del estado, que se traduce en pescadores y embarcaciones, lo que de acuerdo con información de la CONAPESCA 2018, en el estado de Yucatán se cuenta con 10,921 embarcaciones pesqueras, mismo que demandan infraestructura y servicios portuarios.

El turismo náutico.

Por lo que se refiere a embarcaciones de turismo náutico, estas se encuentran registradas en los puertos de Yucalpetén, Celestún y Telchac, principalmente.

Tabla 78. Infraestructura organizativa y de pesca de la población pesquera en los puertos pesqueros del estado.

| Puerto | Embarcaciones pesqueras | Embarcaciones de recreo y deportivas | Total de embarcaciones 1/ | Población de Pescadores 2/ |
|----------------|-------------------------|--------------------------------------|---------------------------|----------------------------|
| Celestún | 1,675 | 90 | 1,765 | 1,502.00 |
| Sisal | 815 | 38 | 853 | 895 |
| Chuburná | 813 | 481 | 1,294 | 426 |
| Yucalpetén | 2,121 | 1,503 | 3,624 | 3,376 |
| Telchac | 763 | 152 | 915 | 333 |
| Chabihau | - | - | - | 757 |
| Dzilam | 2,987 | 76 | 3,063 | 1,263 |
| San Felipe | 436 | 22 | 458 | 562 |
| Rio Lagartos | 600 | 110 | 710 | 532 |
| Las Coloradas | 176 | 3 | 179 | 150 |
| El cuyo | 535 | 7 | 542 | 691 |
| Totales | 10,921 | 2,482 | 13,403 | 10,487 |

Fuente:

1/ Datos proporcionados por Capitanía Regional de Progreso y Capitanías adscritas

2/ Datos obtenidos en el padrón de pescadores publicado por SEPASY, en Chabihau incluye datos del puerto de San Crisanto y el puerto de Santa Clara, y la población pesquera de Progreso, Chichxulub y Chelem se incluye en el renglón de Yucalpetén





Granel mineral (salinera).

En el mercado de granel mineral de Las Coloradas, la demanda servicios portuarios se genera por la producción de sal a granel, que es exportada por la empresa Industria Salinera de Yucatán, S.A. de C.V. (ISYSA), la cual se produce y transporta en banda hasta el vertedor, de donde se exporta a través de barcazas de 5,000 ton que son remolcadas a sus mercados de destino en la costa este de EUA. Esta producción enfrenta una gran competencia por la presencia cada vez mayor de productores como Chile, que puede operar buques Panamax desde sus salineras, como la del Gran Salar de Tarapacá cual se ubica a 100 kilómetros al sur de la ciudad de Iquique, Chile

Volúmenes de Granel Mineral - Año 2023

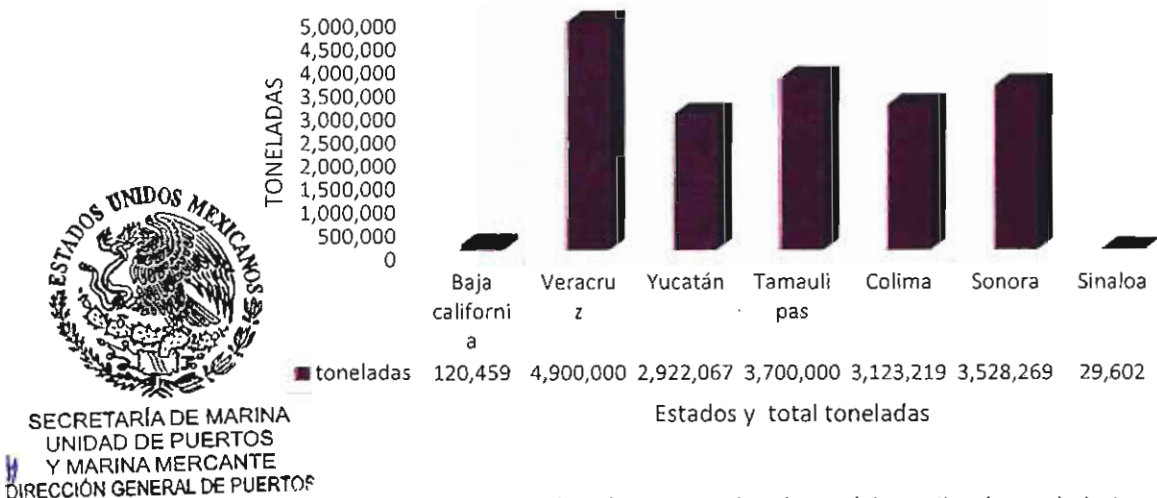


Figura 91. Producción en 2023 de sal en México (miles de toneladas)

ISYSA ha realizado esfuerzos para embarcar la sal a granel en buques de mayor tamaño para aumentar su competitividad. En 2012, se transportó sal en barcazas al Puerto de Progreso y de ahí se cargó a buques; sin embargo, los costos integrados de traslado y maniobras de Las Coloradas - Progreso - destino final no resultaron competitivos; actualmente se está exportando directamente a la costa norteamericana del Golfo de México.

Dada la situación actual de competencia y problemáticas de acceso al mercado no se anticipa un crecimiento sustancial de las exportaciones de sal a granel a través de Las Coloradas.

Análisis de la Oferta.

Producción pesquera.

En lo que se refiere a la pesca, la oferta de infraestructura portuaria relevante, además de la protección y la navegación, se conforma por las obras de atraque o, en su caso, las playas dentro de los refugios pesqueros, ya que es la parte directa que se demanda tanto para el zarpe y como para el arribo de embarcaciones.



Handwritten signature or mark.



Cada uno de los puertos presenta una problemática diversa, la cual se resume en las siguientes páginas.

Celestún.

El puerto presenta diversos problemas de infraestructura y servicios, uno de ellos es la existencia de una charca salinera que se encuentra fuera de servicio, la cual, al no tener entrada y salida de corrientes de agua, se encuentra contaminada por el agua estancada, representando un foco de infección para la población.

Ante los requerimientos del gran número de embarcaciones que operan en el puerto, se requiere de la construcción de más muros de atraque y la reparación de los existentes.

Por otra parte, el transporte litoral es intenso y propicia la formación de bajos en la entrada del canal de navegación demandando la realización constante de dragados de mantenimiento. Se estima que la ante la necesidad de más infraestructura requiere la construcción de 429 metros de longitud de atraque para embarcaciones pesqueras.

Sisal.

La flota que opera en el puerto es de pesca ribereña, con embarcaciones de 25 a 32 pies de eslora, a la cual la profundidad del puerto no presenta mayores problemas en su operación. En las zonas al refugio pesquero existen construcciones informales que utilizan los pescadores materiales y equipo de pesca.

Existen 5 cooperativas pesqueras registradas, de las cuales únicamente operan 3.

La vialidad que da acceso al lado sur (muelles de peine) necesita ser mejorada en sus



Ante el número de embarcaciones pesqueras que operan en el puerto, se requiere de la construcción de más muros de atraque, dicho requerimiento se estima en 340 metros.

Chuburná.

El puerto presenta un importante azolvamiento derivado del transporte litoral. La escollera oriente se encuentra deteriorada, porque las marejadas y el viento han provocado el deslizamiento de las rocas. Así mismo, las bitas de los muros de atraque requieren mantenimiento.

Yucalpetén.

El puerto cuenta con obras de atraque de propiedad particular dedicados a astilleros, congeladoras y slips para yates. El estado físico de los muelles es bueno. El importante movimiento del puerto ha favorecido una mayor asignación de recursos para la conservación de la infraestructura.



Chabihau.

Se ubica al este de Telchac Puerto, a una distancia de 16 kilómetros por la costa, y a una distancia de 78 kilómetros de Mérida. No se han detectado requerimientos urgentes de obras.

Telchac.

En cuanto a la infraestructura pesquera, se requiere mejorar e incrementar la capacidad de atraque, en cuanto a la infraestructura turística. Recientemente se otorgaron concesiones para tres marinas en el recinto portuario a nombre de Beatriz Eugenia Paredes, PL. Inmuebles y Proyectos, S.A. de C.V. y



Organizaciones Quero S. de R.L. de C.V, ésta última a la entrada del puerto y las otras dos al fondo del canal principal.

En el puerto existe un área susceptible de ser cesionada para la construcción y operación marina y otras actividades turísticas. Se estima que es necesario para el puerto la construcción de un muro de atraque de 150 metros de longitud.

Dzilam de Bravo.

Para poder atender los requerimientos de obras de atraque para los pescadores locales se estima necesaria la construcción de un muro de atraque para pesca de 540 metros de longitud. De igual forma, se tiene la falta de muros de contención, por lo que las embarcaciones tienen que atracar en la arena.

San Felipe.

Ante el incremento que se ha registrado de turistas náuticos y, en consecuencia, de proveedores, se ha planteado el proyecto de construir una marina en el puerto interior, lo que requeriría de una obra de protección de 226 metros. Por otro lado, el nivel de las escolleras es muy bajo y por lo mismo se ha producido un gran deterioro en los bolsacretos.

Río Lagartos.

Al igual que en San Felipe, el requerimiento para atender al turismo náutico se ha incrementado, lo que podría requerir de la construcción de infraestructura básica para la instalación de una marina; en tal sentido, se requerirá una obra de protección de 428 metros de longitud.

El turismo náutico.

En cuanto a la oferta de infraestructura para el turismo náutico, solo Yucalpetén y Telchac cuentan con infraestructura de atraque para este mercado. El primero, cuenta con 40 marinas privadas, de las cuales se encuentran activas 34 y 6 de ellas se consideran inactivas por haberse encontrado sus terrenos sin ocupación. La infraestructura a detalle de cada una de las marinas, se muestra en la tabla de Marinas de Yucalpetén.

Tabla 79. Obras de atraque en Yucalpetén

| Denominación de muelle | Localización en plano | Disposición | Longitud (m) | Ancho (m) | Bandas atraque | Longitud atraque (m) | Altura (m) | Prof. (m) | Descripción de la estructura |
|-------------------------|-----------------------|-------------|--------------|-----------|----------------|----------------------|------------|-----------|------------------------------|
| Muelle de pescadores | OA1 | Marginal | 1,535.25 | 3.00 | 1 | 1,535.25 | 1.7 | -2 | Concreto pilotes |
| Muelle Astillero Cuevas | OA2 | Marginal | 133.00 | 3.00 | 1 | 133.00 | 1.50 | -1.7 | Muro de concreto |
| Muelle Maspu | OA3 | Marginal | 53.00 | 3.00 | 1 | 53.00 | | | Muro de concreto |
| | OA4 | Marginal | 105.20 | 3.00 | 1 | 105.20 | | | Muro de concreto |
| | OA5 | Marginal | 122.40 | 3.00 | 1 | 122.50 | | | Muro de concreto |
| Varadero | OA6 | Marginal | 106.10 | 3.00 | 1 | 106.10 | | | Muro de |



| | | | | | | | | | |
|-------------------|-----|----------------|--|--|----|--|------|------|-------------------------------|
| | | | | | | | | | concreto |
| Marina Yucalpetén | OA7 | Espigones (22) | | | 40 | | 1.50 | -1.7 | Madera con pilotes y concreto |

Tabla 80. Obras de atraque en Yucalpetén (continúa)

| Denominación de muelle | Localización en plano | Disposición | Longitud (m) | Ancho (m) | Bandas atraque | Longitud atraque (m) | Altura (m) | Prof. (m) | Descripción de la estructura |
|------------------------|-----------------------|--------------------|-----------------|-----------|----------------|----------------------|------------|-----------|------------------------------|
| Muelle de Pescadores 2 | OA8 | Marginal | 502.00 | 3.00 | 1 | 502.00 | 1.70 | - 2 | Concreto Pilotes |
| Marina del Sureste | OA9 | Peines y espigones | | | | | 1.50 | - 1.7 | Madera con pilotes |
| Marina Varadero | OA10 | Marginal | 14.00 | 1.00 | 1 | 14.00 | 1.50 | - 1.5 | Madera con pilotes |
| Marina Mussi | OA11 | Espigones (2) | | | 4 | | 1.50 | - 1.8 | Concreto |
| Marina Blancas | OA12 | Espigones (4) | | | 2 | | 1.00 | - 1.8 | Madera con pilotes |
| Marina Turbonada | OA13 | Espigón | 20.00 | 1.50 | 1 | 24.00 | 1.50 | - 1.8 | Madera con pilotes |
| Marina Chavetas | OA14 | Espigones (8) | | 1.50 | 37 | | 1.50 | - 1.8 | Madera con pilotes |
| Marina Torre 1 | OA15 | Espigones (2) | 118.50 24.00 | 1.40 | 19 | | 1.50 | - 1.8 | Madera con pilotes |
| Marina Johnson | OA16 | Espigones (2) | 36.00 28.00 | 1.50 | 3 | 36.00 28.00 | 1.50 | - 1.8 | Madera con pilotes |
| | OA17 | Espigones (2) | 120.00 46.00 | 1.50 | 4 | 120.00 46.00 | 1.50 | - 1.6 | Madera con pilotes |



Tabla 81. Obras de atraque en Yucalpetén (continúa)

| Denominación de muelle | Localización en plano | Disposición | Longitud (m) | Ancho (m) | Bandas atraque | Longitud atraque (m) | Altura (m) | Prof. (m) | Descripción de la estructura |
|------------------------|-----------------------|---------------|--------------|-----------|----------------|----------------------|------------|-----------|------------------------------|
| Marina López | OA18 | Espigones (2) | 10.00 | 1.50 | 1 | 20.00 | 1.50 | - 1.8 | Madera con pilotes |

Handwritten mark





| | | | | | | | | | |
|-----------------------------|------|--------------------|-------------------|--------------|----|-------------------|------|------------|--------------------------------|
| Marina Alacranes | OA19 | Espigones (2) | 206.66 258.6 1 | 1.40 | 5 | 206.66 258.6 1 | 1.50 | - 1.8 | Madera con pilotes |
| Marina Alacranes | OA20 | Espigón y marginal | 98.70 85.30 | 1.50 0.60 | 5 | 98.70 85.30 | 1.40 | - 1.7 | Madera con pilotes de concreto |
| Marina Karma | OA21 | Espigones (4) | | | 8 | | 1.70 | - 1.7 | Madera con pilotes |
| Marina Silcer 2 | OA22 | Espigones (4) | 13.00 X 4 | 1.40 | 8 | 104.00 | 1.50 | - 1.5 | Madera con pilotes |
| Marina Silcer 1 | OA23 | Peines y espigones | | | | | | | Madera con pilotes |
| Marina Torre 3 | OA24 | Espigones (3) | 289.00 119.00 | 1.50 | | 482.00 119.00 | 1.50 | - 1.6 | Madera con pilotes |
| Marina Farah | OA25 | Espigones (2) | 45.00 34.00 | 1.50 | 4 | 90.00 68.00 | 1.50 | - 1.8 | Madera con pilotes |
| Marina Rojano | OA26 | Peines y espigones | 160.00 | 1.45 | 17 | 249.00 | 1.20 | - 1.6 | Madera con pilotes |
| Club Náutico Marina Paraíso | OA27 | Peines y espigones | 221.00 | 1.40 | 18 | 285.00 | 1.50 | - 1.8 | Madera con pilotes |
| Marina Puerta al Mar | OA28 | Espigón | 93.00 | 1.30 | 7 | 153.00 | 1.30 | - 2.0 0 | Madera con pilotes |
| Marina Moonshadow | OA29 | Espigón | 175.00 | 1.50 | | 541.00 | 1.30 | - 2 | Madera con pilotes |
| Muelle S/N | OA30 | Espigón | 50.00 | 1.20 | 6 | 125.00 | 1.30 | - 2.0 0 | Madera con pilotes |
| Marina Laguna Mar | OA31 | Espigones (3) | 214.80 | 1.40 | 14 | 231.00 | 1.20 | - 2 | Madera con pilotes |
| Marina Juanitos | OA32 | Espigones (3) | 48.00 | 1.40 | 6 | 100.00 | 1.50 | - 1.7 | Madera con pilotes |
| | OA33 | Espigones (2) | 27.27 | 1.50 | 4 | 56.95 | 1.50 | - 1.7 | Madera con pilotes |





| | | | | | | | | |
|------------------|------|--------|--|--|--|--|--|-------------------------------|
| Marina La Caleta | OA34 | Peines | | | | | | Madera con pilotes y concreto |
|------------------|------|--------|--|--|--|--|--|-------------------------------|

El granel mineral (salinera).

En el puerto Las Coloradas se cuenta con instalaciones para el movimiento de sal a granel. Estas instalaciones permiten la carga de barcazas de 5,000 ton, para ello, la salida del puerto se tiene que realizar con marea alta. El puerto tiene las siguientes instalaciones:

Muelle de banda transportadora con 3 plumas retractiles de carga a una altura promedio del nivel de mar de 12 m, (alcanzan rendimientos de hasta 300 ton/hr).

- Profundidad marea baja: 13 ft (3.96m).
- Profundidad marea alta: 17 ft (5.18m).
- Calado máximo para cargar: 13ft (3.96m).
- Longitud de atraque: 100 m.

Balance oferta y demanda de infraestructura y servicios.

Producción pesquera.

Se prevé que los niveles de captura que podrán alcanzarse en los próximos años serán similares a los niveles que históricamente se han observado, de entre 30 mil y 40 mil toneladas, ya que mayores volúmenes de capturan podría poner en riesgo la sustentabilidad de la actividad. La población pesquera se prevé tendrá un número promedio de alrededor de 15 mil pescadores.

En cuanto a necesidades de obras de atraque, considerando el número de embarcaciones registradas y la disponibilidad de muros de atraque y de muelles en espigón, se estiman los siguientes requerimientos.

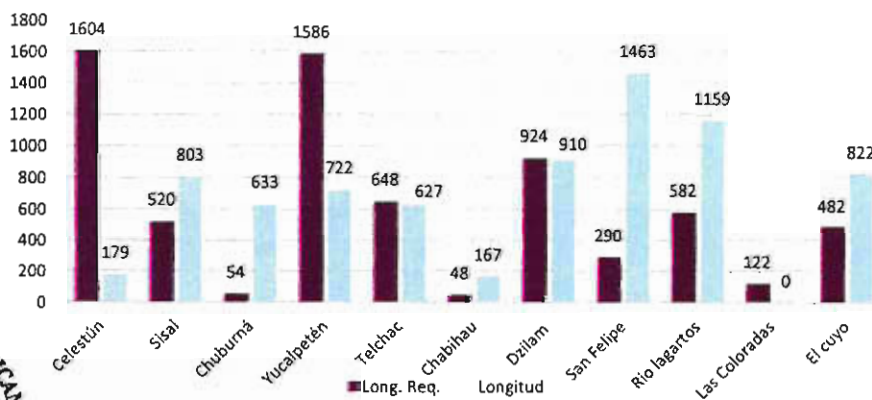


Figura 92. Longitud de atraque vs longitud de atraque requerida para Flota Ribereña



ADMINISTRACION DEL SISTEMA PORTUARIO NACIONAL
Marina
DIRECCION GENERAL





Cabe señalar que en algunos puertos presentan la asignación de posiciones de atraque están asociada a la pertenencia a las cooperativas o asociaciones empresariales existentes, lo que concentra en algunos casos el número de embarcaciones en ciertos frentes.

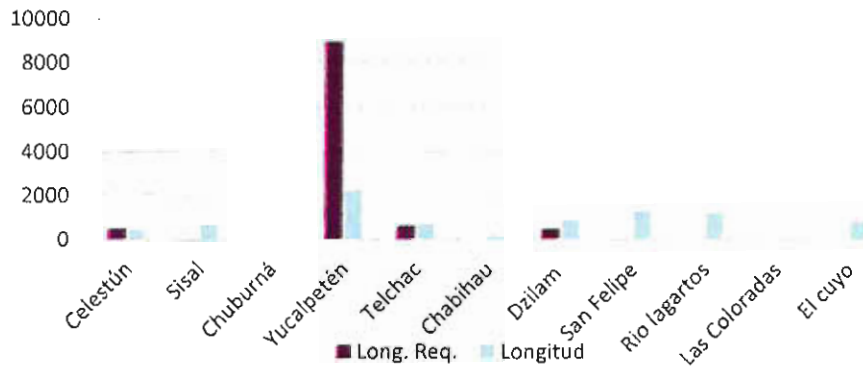


Figura 93. Longitud de Atraque vs Longitud de Atraque requerida para Flota Mayor

El turismo náutico.

En cuanto a la infraestructura de atraque para las embarcaciones turísticas o de recreo, tomando como base los datos de 2018, se presenta la oferta de posiciones de atraque para embarcaciones turísticas (slips) así como las embarcaciones registradas que demandan esta infraestructura.

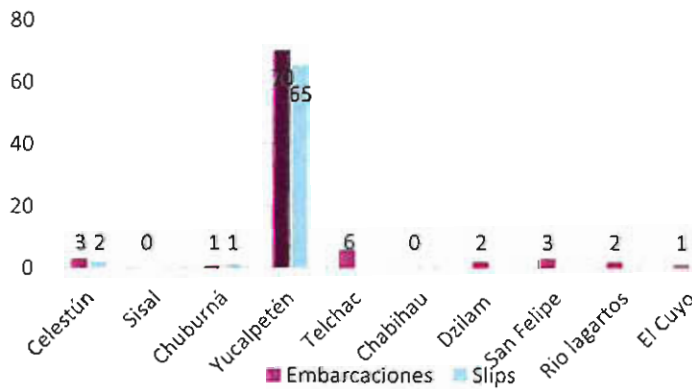


Figura 94. Embarcaciones vs Slips para Embarcaciones Turísticas Mayores a 26

Para embarcaciones menores a 26 pies de eslora, en la siguiente gráfica se compara el número de embarcaciones con la disponibilidad de posiciones de atraque (slips).

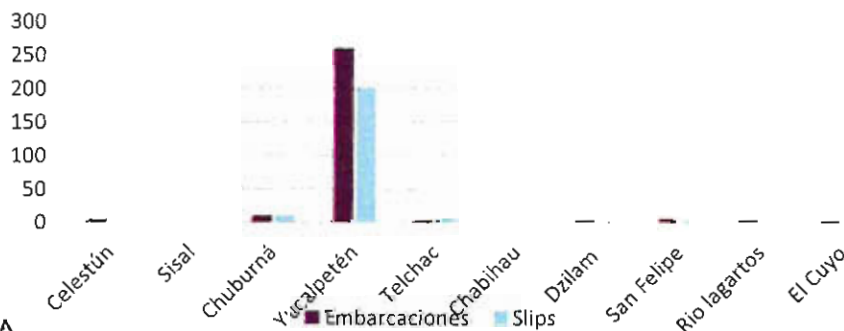


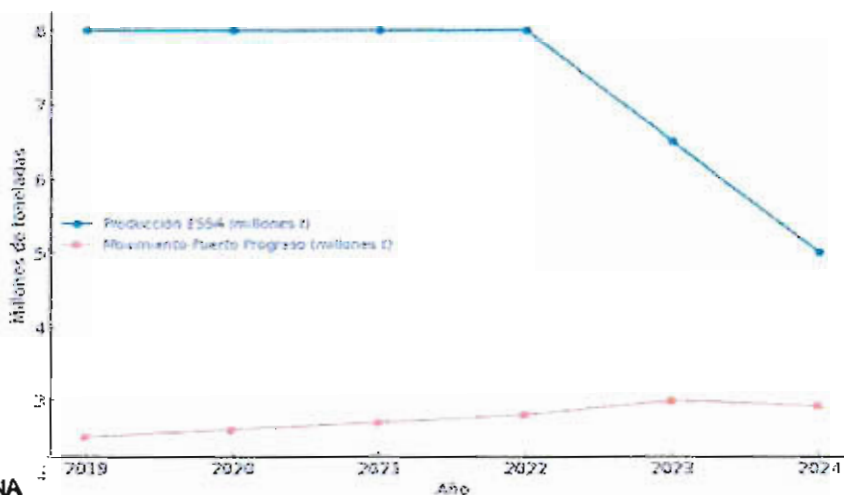
Figura 95. Embarcaciones vs Slips para Embarcaciones Turísticas menores





El granel mineral (salinera).

Durante el periodo 2019-2024, la Exportadora de Sal S.A de C.V (ESSA) mantuvo una capacidad de producción constante de 7.5 millones de toneladas anuales hasta 2022. Sin embargo, en 2023 y 2024, se observó una disminución en la producción. Por otro lado, el Puerto de Progreso Yucatán, ha experimentado variaciones en el movimiento de granel mineral, reflejando cambios en la demanda y capacidad de manejo de carga.



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

Figura 96. Producción de sal y movimiento de granel mineral en México (2019-2024)

El cálculo anterior considera el promedio de estadía en muelle para el cálculo de la capacidad, si se considera la estadía en puerto puede aún bajar más hasta en 20% dicha capacidad. Lo anterior refleja las altas estadías que presentan las barcazas, de las cuales una parte se debe a los frecuentes cierres de puerto que se presentan, los cuales se han venido incrementando por los fenómenos meteorológicos de los últimos años.

Los cierres de puerto, también incluyen el paro de las operaciones, lo que incide en las estadías de las embarcaciones tanto en muelle y en puerto.



ADMINISTRACIÓN DEL SISTEMA
PORTUARIO NACIONAL
DIRECCIÓN GENERAL

Análisis financiero para la Inversión en infraestructura y equipamiento portuarios.

Los puertos pesqueros son de gran importancia económica y social para el desarrollo de la pesca. Su construcción y operación responde a criterios de apoyo a esa actividad económica, por lo que prácticamente no se aplican tarifas por uso de infraestructura y servicios básicos que permitan cubrir los costos de operación e inversión, como en el caso de los puertos comerciales principales del país.

En tal sentido, existe un elevado déficit financiero para este conjunto de puertos, además de importantes requerimientos de construcción de obras y de mantenimiento.

Considerando el estado que guardan los distintos puertos turísticos y pesqueros del estado, mismo que se encuentran bajo concesión a ASIPONA Progreso, se establecieron diversas líneas de acción para poder atender la problemática que plantea el desarrollo de los distintos puertos, los cuales vienen reconocidos en

Handwritten signature



los objetivos del presente Programa Maestro de Desarrollo Portuario. Se reconoce el mantenimiento que requiere la infraestructura existente, como el desarrollo de nueva infraestructura.

Con el propósito de estimar la viabilidad de las inversiones necesarias, se valoró el potencial económico que genera la producción de bienes y servicios que los puertos actualmente generan, toda vez que representa en muchos casos el sostén de muchas familias que de manera artesanal contribuyen con la captura de especies marinas que se exportan a mercados europeos y asiáticos, no obstante que no representen un ingreso para la operación y desarrollo de los mismos puertos en los que operan.

Dado el aporte social que tiene la operación de dichos puertos, es que ASIPONA Progreso realizará las gestiones necesarias para que dichos proyectos sean aprobados por la autoridad portuaria.

Por otro lado, y considerando el potencial de desarrollo que tiene el turismo náutico, tanto para las comunidades portuarias como para los propios operadores de las instalaciones, ASIPONA Progreso promoverá el desarrollo de la infraestructura básica para marinas y atracaderos turísticos.

Así mismo, tomando en cuenta el potencial de crecimiento que tiene el movimiento de gran el ramal por el puerto de las Coloradas, se considera viable el desarrollo de un muelle con longitud y capacidad que permita optimizar el manejo de la sal.



5.2 Retos para el desarrollo del puerto

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

En materia de operación y desarrollo de puertos pesqueros y turísticos de Yucatán tienen capacidad suficiente para atender la demanda de refugios pesqueros, muelles y áreas de navegación generada por la actividad pesquera en el estado de Yucatán. En este sentido, en general, la actividad pesquera tiene el apoyo portuario necesario; el dinamismo de la captura pesquera y el procesamiento e industrialización de los productos responde a otros factores.

Sin embargo, se tienen importantes retos de modernización y ampliación de la infraestructura para atender la demanda esperada para los próximos años con el objetivo de apoyar más adecuadamente el crecimiento de la actividad pesquera y para impulsar el desarrollo del turismo náutico.

En cuanto a la atención de los puertos pesqueros, el reto de ASIPONA Progreso, se centra en mejorar las condiciones operativas de los 15 mil pescadores que operan en los distintos puertos. Se requiere hacer más eficiente la operación de los frentes de agua y las áreas de navegación; dignificar la labor que los pescadores realizan diariamente, misma que contribuye no solo a la alimentación de la familia de cada pescador e incrementar las exportaciones de productos pesqueros, sino que fortalece la economía Yucateca y la posición de México en el mercado internacional.



Handwritten mark resembling the letter 'R'.

Figura 97. Vista aérea del puerto pesquero que muestra el canal de acceso y las posiciones de atraque





Para mantener la operatividad de los puertos pesqueros se tiene el reto de desarrollar un programa de dragados de mantenimiento en los siguientes puertos:

- Telchac
- Sisal

Como se ha señalado anteriormente, los puertos pesqueros concesionados a la ASIPONA Progreso, en general no cuentan con prestadores de servicios portuarios y conexos registrados. Por el tipo de actividad portuaria que realizan los pescadores, no son servicios que se requieran necesariamente; sin embargo, es importante evaluar la situación que prevalece en el refugio pesquero de Yucalpetén, donde, por tratarse de un puerto pesquero de dimensiones considerables que alberga embarcaciones de altura y múltiples marinas, así como importantes empresas industriales relacionadas con la pesca y la reparación de embarcaciones.

En cuanto a los retos para mejorar las condiciones de oferta y operación para el turismo náutico, estos se centran en Yucalpetén, donde existe una demanda directa de posiciones de atraque para este mercado, ya que el puerto presenta un alto grado de saturación de marinas turísticas. Actualmente, existe el interés de la iniciativa privada para desarrollar infraestructura para la prestación de servicios de calidad para el turismo náutico; lo anterior, derivado de la materialización de desarrollos inmobiliarios de alta plusvalía en la zona, así como del crecimiento poblacional y económico de la región, lo cual detona la necesidad de diversificar los destinos que se habían establecidos previamente en Yucalpetén.



ADMINISTRACIÓN DEL SISTEMA
PORTUARIO NACIONAL
MARINA
DIRECCIÓN GENERAL



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



6. Estrategia para el desarrollo portuario de los Puertos Pesqueros y Turísticos de Yucatán

La planeación estratégica que sustenta este capítulo permite estructurar el conjunto de esfuerzos y recursos que se movilizarán por la comunidad portuaria en los puertos pesqueros y turísticos de Yucatán, para la consecución de objetivos y metas planteadas, constituye una herramienta para que la comunidad portuaria de cada uno de los puertos tenga claridad en sus propósitos y para que las acciones que emprenda se traduzcan en resultados específicos.

En el presente capítulo queda definidas la situación proyectada o visión de cada uno de los puertos pesqueros y turísticos de Yucatán, considerados en el PMDP, con un horizonte a 20 años, así como la misión para lograr dicha situación proyectada; los objetivos estratégicos, estrategias y líneas de acción; las metas expresadas como los resultados esperados; los indicadores, como unidad de medida que permitirán el seguimiento y la evaluación periódica; y, la zonificación maestra, la cual atiende 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 los prestadores que satisfagan los requisitos que establezcan los reglamentos y Reglas de Operación de los diferentes puertos pesqueros y turísticos de Yucatán.

6.1 Visión y misión de los Puertos Pesqueros y Turísticos de Yucatán

Visión

Contar con puertos pesqueros y turísticos económicamente sostenibles y ambientalmente sustentables que impulsan el crecimiento y la competitividad a la vez que permiten el desarrollo de las comunidades en las que se asientan, contribuyendo al desarrollo regional y a la explotación sustentable de los recursos marinos y turísticos, de la costa de Yucatán

Misión

Atender de manera eficiente y competitiva la demanda de infraestructura y servicios de la actividad pesquera y turística, en condiciones de sustentabilidad económica y ambiental



SECRETARÍA DE MARINA
UNIDAD DE PUERTOS
Y MARINA MERCANTE

ADMINISTRACIÓN DEL SISTEMA
PORTUARIO NACIONAL
MARINA
GENERAL

6.2 Objetivos estratégicos y metas

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, y 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 contraría 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.

Derivado de la planeación estratégica en este PMDP, en las siguientes tablas descriptivas se define y especifica cada una de las metas que los distintos puertos se proyectan lograr durante la vigencia de este programa maestro. Estas metas, expresadas como los resultados esperados, mantienen relación directa



con los objetivos estratégicos del puerto, están dimensionados en tiempo, espacio y unidades de medida y clasificadas en:

- Metas de mantenimiento de infraestructura y equipamiento.
- Metas de construcción y modernización de infraestructura y equipamiento.

Tabla 82. Metas de mantenimiento de infraestructura y equipamiento

| Objetivo Estratégico | Meta | Inversión total estimada (en pesos) | Año de ejecución de la meta | | | | | | Ubicación | Responsable |
|--|---|-------------------------------------|-----------------------------|------------|------------|-----------|------|------|-----------|-------------|
| | | | 2026 | 2027 | 2028 | 2029 | 2030 | 2031 | | |
| Fortalecer la oferta de infraestructura y servicios portuarios en condiciones de seguridad, sustentabilidad y generación de valor agregado | Mantenimiento al muelle poniente de Yucalpetén. | 53,000,000 | 20,000,000 | 18,000,000 | 15,000,000 | | | | OP1 y OP2 | ASIPONA |
| | Dragados de mantenimiento a los puertos pesqueros de Sisal y Telchac. | 33,000,000 | 18,000,000 | 15,000,000 | | | | | OP1 y OP2 | ASIPONA |
| | Mantenimiento a la infraestructura de los puertos pesqueros de San Felipe y Yucalpetén. | 13,000,000 | | | 5,000,000 | 7,000,000 | | | OP1 y OP2 | ASIPONA |

Tabla 83. Metas de construcción y modernización de infraestructura y equipamiento

| Objetivo Estratégico | Meta | Inversión total estimada (en pesos) | Año de ejecución de la meta | | | | | | Ubicación | Responsable |
|--|------|-------------------------------------|---|------|------|------|------|------|-----------|-------------|
| | | | 2026 | 2027 | 2028 | 2029 | 2030 | 2031 | | |
| Fortalecer la oferta de infraestructura y servicios portuarios en condiciones de seguridad, sustentabilidad y generación de valor agregado | | | La Entidad no cuenta con proyectos de inversión en desarrollo para los Puertos Pesqueros. | | | | | | | |



ADMINISTRACIÓN DEL SISTEMA PORTUARIO NACIONAL
MARINA
DIRECCIÓN GENERAL

6.3 Zonificación maestra para el desarrollo portuario

La Zonificación Maestra de los Puertos Pesqueros y Terminales de Comercio Marítimo en Yucalpetén, Telchac, Chabihau, Dzilam de Bravo, San Felipe, Rio Lagartos, Las Coloradas y El Cuyo; están integradas por dos tipos de zonas portuarias: las que ya han sido adjudicadas o asignadas, tanto a cesionarios o autoridades, conforme a los procedimientos y normatividad aplicables; y, nuevas zonas portuarias que se proyectan en este PMDP como de desarrollo.

SECRETARÍA DE MARINA
UNIDAD DE PUERTOS
COMERCIO MARÍTIMO
DIRECCIÓN GENERAL DE PUERTOS



En las tablas que se presentan por cada puerto se detallan las zonas portuarias a la fecha de elaboración de este PMDP.

Recinto Portuario de Celestún

Tabla 84. Zonas portuarias asignadas Celestún

| Clave de zonificación | | | Destino | Superficie asignada (m2) | | Titular de la asignación |
|-----------------------|-----|-------------------|---|--------------------------|-----------|--------------------------|
| Número Consecutivo | Uso | Modo de operación | | Agua | Tierra | |
| 1 | Pu | E | Instalación para atraque de embarcaciones pesqueras y actividades relacionadas con la pesca | | 18,968.28 | ASIPONA |
| 2 | Pu | N | Instalación para actividades relacionadas con la pesca | | 1,266.41 | ASIPONA |
| 3 | Pu | E | Instalación para servicio de combustible | | 498.67 | ASIPONA |
| 4 | Pu | E | Canal de navegación de uso común | 18,581.09 | | ASIPONA |
| 5 | Pu | E | Dársena de ciaboga de uso común | 7,853.98 | | ASIPONA |
| 6 | Pu | S | Áreas de navegación de uso común | 235,198.61 | | ASIPONA |
| 7 | Pu | S | Vialidades de uso común | | 6,179.24 | ASIPONA |



Recinto Portuario de Sisal

Tabla 85. Zonas portuarias destinadas Sisal.

| Clave de zonificación | | | Destino | Superficie asignada (m2) | | Titular de la asignación |
|-----------------------|-----|-------------------|---|--------------------------|-----------|--------------------------|
| Número Consecutivo | Uso | Modo de operación | | Agua | Tierra | |
| 1 | Pu | S | Instalación para atraque de embarcaciones pesqueras y actividades relacionadas con la pesca | | 19,056.50 | ASIPONA |
| 2 | Pu | E | Capitanía de puerto | | 800.67 | ASIPONA |
| 3 | | | Reserva portuaria | | 5,466.88 | ASIPONA |
| 4 | | | Áreas verdes | | 10,254.45 | ASIPONA |
| 5 | Pu | E | Canal de navegación de uso común | 8,391.00 | | ASIPONA |
| 6 | Pu | E | Canal secundario de uso común | 15,679.15 | | ASIPONA |
| 7 | Pu | E | Dársena de ciaboga de uso común | 2,827.43 | | ASIPONA |
| 8 | Pu | S | Áreas de navegación de uso común | 235,989.11 | | ASIPONA |
| 9 | Pu | S | Vialidades de uso común | | 5,492.49 | ASIPONA |

ADMINISTRACIÓN DEL SISTEMA
PORTUARIO NACIONAL
DIRECCIÓN GENERAL

2



Recinto Portuario de Chuburná

Tabla 86. Zonas portuarias destinadas

| Clave de zonificación | | | Destino | Superficie asignada (m2) | | Titular de la asignación |
|-----------------------|-----|-------------------|---|--------------------------|----------|--------------------------|
| Número Consecutivo | Uso | Modo de operación | | Agua | Tierra | |
| 1 | Pu | N | Instalación para atraque de embarcaciones pesqueras y actividades relacionadas con la pesca | | 7,265.62 | ASIPONA |
| 2 | | | Reserva portuaria | | 4,531.76 | ASIPONA |
| 3 | | | Áreas verdes | | 4,389.81 | ASIPONA |
| 4 | Pu | E | Canal de navegación de uso común | 5,381.10 | | ASIPONA |
| 5 | Pu | E | Canal secundario de uso común | 4,758.91 | | ASIPONA |
| 6 | Pu | S | Dársena de ciaboga de uso común | 2,375.83 | | ASIPONA |
| 7 | Pu | S | Áreas de navegación de uso común | 183,638.62 | | ASIPONA |
| 8 | Pu | S | Vialidades de uso común | | 5,928.81 | ASIPONA |

Recinto Portuario de Yucalpetén

Tabla 87 Zonas portuarias destinadas Yucalpetén

| Clave de zonificación | | | Destino | Superficie asignada (m2) | | Titular de la asignación |
|-----------------------|-----|-------------------|---|--------------------------|-----------|--------------------------|
| Número Consecutivo | Uso | Modo de operación | | Agua | Tierra | |
| 1 | Pa | S | Astilleros y embarcaderos | 28,833.66 | 17,627.46 | ASIPONA |
| 2 | Pa | S | Astilleros, embarcaderos, estaciones de combustible y marinas | 89,221.77 | 34,366.69 | ASIPONA |
| 3 | Pa | E | Marinas turísticas, embarcaderos y astilleros | 193,265.52 | 30,174.27 | ASIPONA |
| 4 | Pu | N | Instalación para actividades relacionadas con la pesca | | 13,421.64 | ASIPONA |
| 5 | Pu | E | Capitanía de puerto | | 4,033.73 | ASIPONA |
| 6 | Pa | E | Marinas turísticas y embarcaderos | 118,291.79 | | ASIPONA |
| 7 | | | Reserva portuaria | | 25,049.61 | ASIPONA |
| 8 | Pu | E | Canal de navegación de uso común | 75,257.09 | | ASIPONA |
| | Pu | E | Canal secundario de uso común | 77,850.33 | | ASIPONA |
| | Pu | E | Dársena de ciaboga de uso común | 132,319.83 | | ASIPONA |
| | Pu | S | Áreas de navegación de uso común | 425,519.02 | | ASIPONA |
| | Pu | E | Vialidades de uso común | | 9,164.97 | ASIPONA |





Recinto Portuario de Telchac

Tabla 88. Zonas portuarias destinadas Telchac

| Clave de zonificación | | | Destino | Superficie asignada (m2) | | Titular de la asignación |
|-----------------------|-----|-------------------|---|--------------------------|-----------|--------------------------|
| Número Consecutivo | Uso | Modo de operación | | Agua | Tierra | |
| 1 | Pu | S | Instalación para atraque de embarcaciones pesqueras y actividades relacionadas con la pesca | | 8,157.63 | ASIPONA |
| 2 | Pu | E | Instalación para actividades relacionadas con el turismo | | 1,828.91 | ASIPONA |
| 3 | Pa | E | Marina turística | 8,092.41 | | |
| 4 | | | Reserva portuaria | | 7,804.42 | ASIPONA |
| 5 | | | Áreas verdes | | 13,903.01 | ASIPONA |
| 6 | Pu | E | Canal de navegación de uso común | 5,990.33 | | ASIPONA |
| 7 | Pu | E | Canal secundario de uso común | 42,903.66 | | ASIPONA |
| 8 | Pu | E | Dársena de ciaboga de uso común | 3,220.13 | | ASIPONA |
| 9 | Pu | S | Áreas de navegación de uso común | 368,304.28 | | ASIPONA |
| 10 | Pu | S | Vialidades de uso común | | 14,258.96 | |

Recinto Portuario de Chabihau

Tabla 89. Zonas portuarias destinadas Chabihau

| Clave de zonificación | | | Destino | Superficie asignada (m2) | | Titular de la asignación |
|-----------------------|-----|-------------------|---|--------------------------|-----------|--------------------------|
| Número Consecutivo | Uso | Modo de operación | | Agua | Tierra | |
| 1 | Pu | S | Instalación para atraque de embarcaciones pesqueras y actividades relacionadas con la pesca | | 7,606.43 | ASIPONA |
| 2 | Pu | N | Áreas verdes | | 12,296.62 | ASIPONA |
| 3 | Pu | E | Canal de navegación de uso común | 6,789.49 | | ASIPONA |
| 4 | Pu | E | Canal secundario de uso común | 6,026.52 | | ASIPONA |
| 5 | Pu | E | Dársena de ciaboga de uso común | 5,026.55 | | ASIPONA |
| 6 | Pu | S | Áreas de navegación de uso común | 182,892.68 | | ASIPONA |
| 7 | Pu | S | Vialidades de uso común | | 5,114.26 | ASIPONA |





Recinto Portuario de Dzilam de Bravo

Tabla 90. Zonas portuarias destinadas Dzilam de Bravo

| Clave de zonificación | | | Destino | Superficie asignada (m2) | | Titular de la asignación |
|-----------------------|-----|-------------------|---|--------------------------|-----------|--------------------------|
| Número Consecutivo | Uso | Modo de operación | | Agua | Tierra | |
| 1 | Pu | S | Instalación para atraque de embarcaciones pesqueras y actividades relacionadas con la pesca | | 11,635.84 | ASIPONA |
| 2 | Pu | E | Embarcadero para el suministro de combustible | | 160.16 | ASIPONA |
| 3 | Pu | E | Capitanía de puerto | | 103.87 | ASIPONA |
| 4 | | | Áreas verdes | | 12,668.32 | ASIPONA |
| 5 | Pu | E | Canal de navegación de uso común | 9,531.42 | | ASIPONA |
| 6 | Pu | E | Dársena de ciaboga de uso común | 3,656.64 | | ASIPONA |
| 7 | Pu | S | Áreas de navegación de uso común | 165,765.73 | | ASIPONA |
| 8 | Pu | S | Vialidades de uso común | | 13,487.22 | ASIPONA |

Recinto Portuario de San Felipe

Tabla 91. Zonas portuarias destinadas San Felipe

| Clave de zonificación | | | Destino | Superficie asignada (m2) | | Titular de la asignación |
|-----------------------|-----|-------------------|--|--------------------------|----------|--------------------------|
| Número Consecutivo | Uso | Modo de operación | | Agua | Tierra | |
| 1 | Pu | N | Instalación para atraque de embarcaciones pesqueras y actividades relacionadas con la pesca y el turismo | 27,069.78 | | ASIPONA |
| 2 | Pu | E | Capitanía de puerto | | 248.26 | ASIPONA |
| 3 | Pu | N | Fondeadero | 18,667.91 | | ASIPONA |
| 4 | | | Reserva portuaria | | 5,004.12 | ASIPONA |
| 5 | | | Áreas verdes | | 4,518.75 | ASIPONA |
| 6 | Pu | E | Canal de navegación de uso común | 30,249.22 | | ASIPONA |
| 7 | Pu | E | Canal de secundario de uso común | 17,359.67 | | ASIPONA |
| | Pu | E | Dársena de ciaboga de uso común | 1,256.64 | | ASIPONA |
| | | S | Áreas de navegación de uso común | 286,170.78 | | ASIPONA |





Recinto Portuario de Rio Lagartos

Tabla 92. Zonas portuarias destinadas Rio Lagartos

| Clave de zonificación | | | Destino | Superficie asignada (m2) | | Titular de la asignación |
|-----------------------|-----|-------------------|--|--------------------------|-----------|--------------------------|
| Número Consecutivo | Uso | Modo de operación | | Agua | Tierra | |
| 1 | Pu | S | Instalación para atraque de embarcaciones pesqueras y actividades relacionadas con la pesca y el turismo | | 44,406.56 | ASIPONA |
| 2 | | | Reserva portuaria | | 11,887.73 | ASIPONA |
| 3 | Pu | E | Canal de navegación de uso común | 96,291.35 | | ASIPONA |
| 4 | Pu | E | Canal secundario de uso común | 30,833.11 | | ASIPONA |
| 5 | Pu | S | Dársena de ciaboga de uso común | 7,853.98 | | ASIPONA |
| 6 | Pu | S | Áreas de navegación de uso común | 499,448.86 | | ASIPONA |

Recinto Portuario Las Coloradas

Tabla 93. Zonas portuarias destinadas Las Coloradas

| Clave de zonificación | | | Destino | Superficie asignada (m2) | | Titular de la asignación |
|-----------------------|-----|-------------------|---|--------------------------|----------|--------------------------|
| Número Consecutivo | Uso | Modo de operación | | Agua | Tierra | |
| 1 | Pa | E | Aprovechamiento y explotación de una terminal privada especializada para el manejo de sal | | 1,358.44 | ASIPONA |
| 2 | | | Reserva portuaria | 2,265.33 | ASIPONA | 2 |
| 3 | | | Áreas verdes | 713.34 | ASIPONA | 3 |
| 4 | Pu | S | Áreas de navegación de uso común | 149,748.99 | | ASIPONA |



Recinto Portuario de El Cuyo

Tabla 94. Zonas portuarias destinadas El Cuyo



ADMINISTRACIÓN DEL SISTEMA PORTUARIO NACIONAL

| Clave de zonificación | | | Destino | Superficie asignada (m2) | | Titular de la asignación |
|-----------------------|-----|-------------------|---|--------------------------|----------|--------------------------|
| Número Consecutivo | Uso | Modo de operación | | Agua | Tierra | |
| 1 | Pu | S | Instalación para atraque de embarcaciones pesqueras y | | 4,799.89 | ASIPONA |



| | | | | | | |
|----|----|---|--|------------|----------|---------|
| | | | actividades relacionadas con la pesca | | | |
| 2 | Pu | N | Instalación para actividades relacionadas con la pesca | | 2,668.63 | ASIPONA |
| 3 | Pu | E | Instalación para servicio de combustible | | 10.61 | ASIPONA |
| 4 | | | Reserva portuaria | | 7,263.87 | ASIPONA |
| 5 | | | Áreas verdes | | 4,622.34 | ASIPONA |
| 6 | Pu | E | Canal de navegación de uso común | 7,607.62 | | ASIPONA |
| 7 | Pu | E | Canal de secundario de uso común | 3,671.79 | | ASIPONA |
| 8 | Pu | E | Dársena de ciaboga de uso común | 7,853.98 | | ASIPONA |
| 9 | Pu | S | Áreas de navegación de uso común | 187,349.57 | | ASIPONA |
| 10 | Pu | S | Vialidades de uso común | | 7,138.21 | ASIPONA |

En la siguiente tabla se relacionan los principales servicios que podrían ser proporcionados en las terminales y marinas públicas y áreas de uso común de los puertos pesqueros y turísticos, previa autorización del contrato de prestación de servicios firmado con la ASIPONA.

Tabla 103. Servicios Portuarios y áreas para la prestación de servicios en los puertos de Yucatán

| | | Cantidad de Prestadores | Área en la que presta el servicio |
|---|----------------------------------|----------------------------|---|
| Servicios a las embarcaciones para realizar sus operaciones de navegación interna | Pilotaje | A definir por la autoridad | Puertos Pesqueros, Turísticos y Terminales portuarias |
| | 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 y desechos | | |
| | Eliminación de aguas residuales | | |
| Reparación de embarcaciones a flote | | | |
| Maniobras | | | |

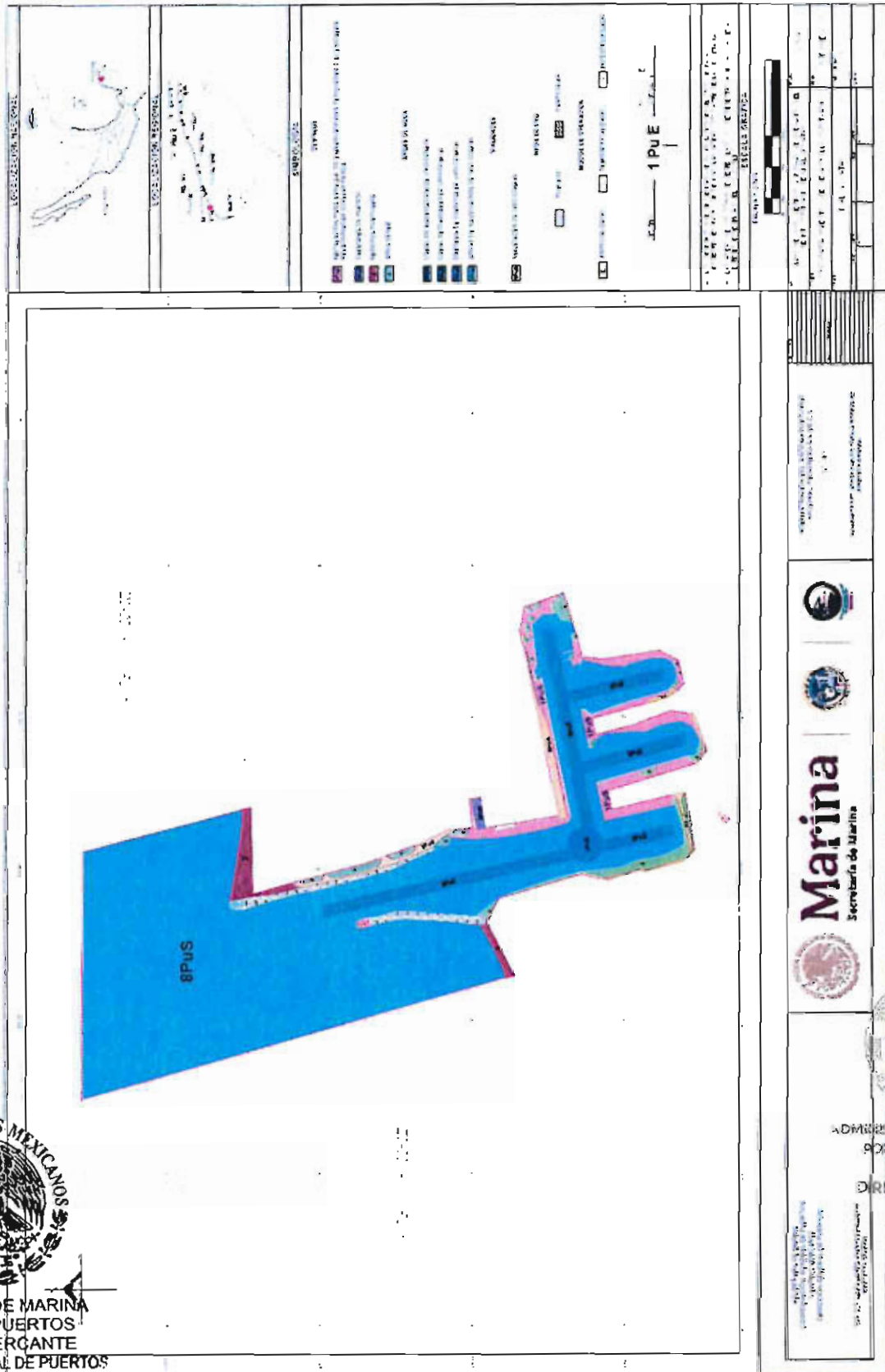
SECRETARÍA DE MARINA
UNIDAD DE PUERTOS
Y MARINA MERCANTE
DIRECCIÓN GENERAL DE PUERTOS

ADMINISTRACIÓN DEL SISTEMA
PORTUARIO NACIONAL
DIRECCIÓN GENERAL

A continuación, se presentan los planos de usos, destinos y formas de operación de los puertos pesqueros y turísticos de Yucatán, donde se identifican las distintas zonas del puerto, sus usos, destinos y formas de operación, determinadas por la planeación y operación de los distintos puertos.



Figura 99. Plano de usos, destinos y forma de operación del Recinto Portuario de Sisal

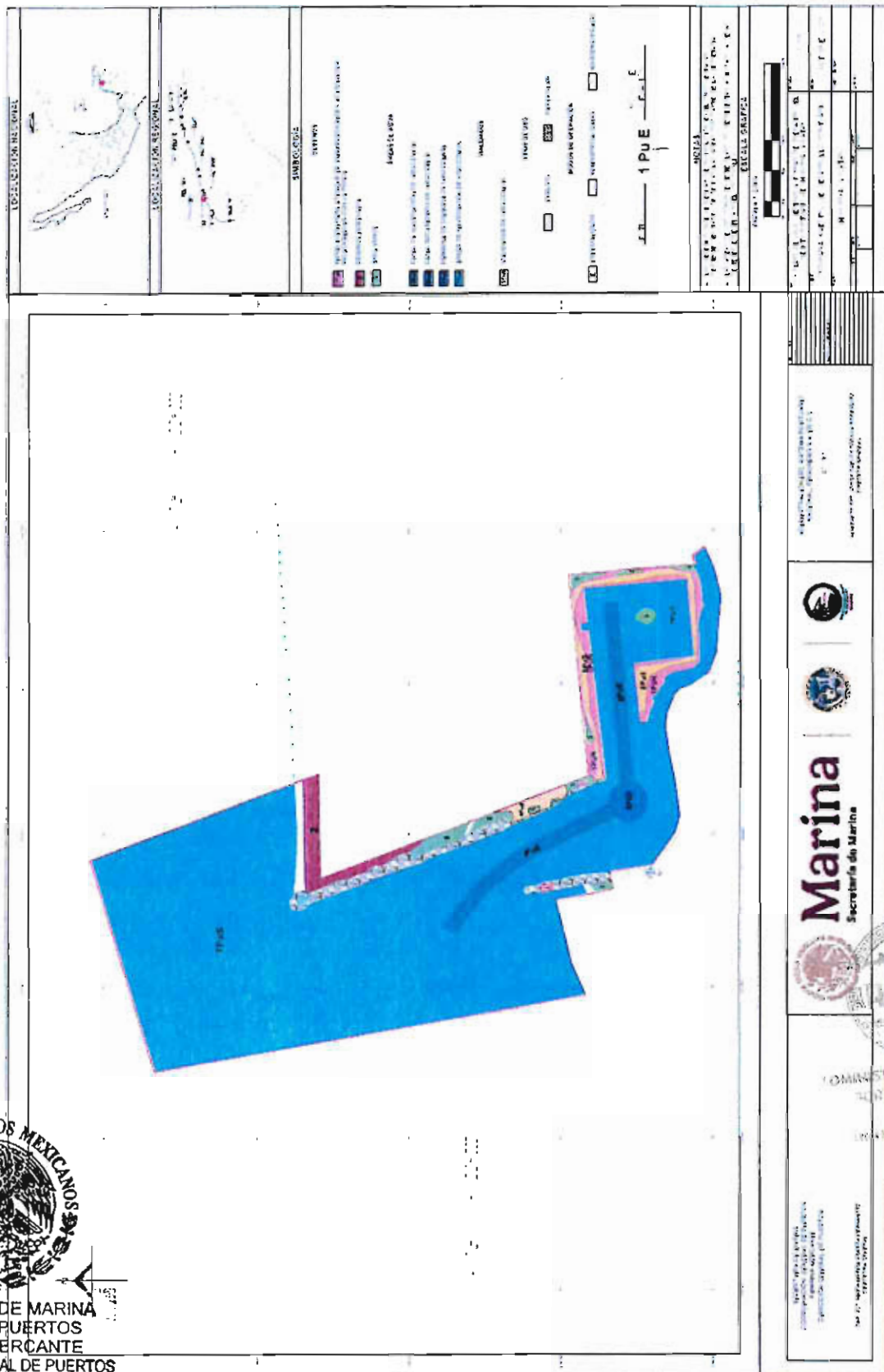


ADMINISTRACIÓN DEL SISTEMA PORTUARIO NACIONAL
MARINA
DIRECCIÓN GENERAL

Handwritten signature



Figura 101. Plano de usos, destinos y forma de operación del Recinto Portuario de Chuburná



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

Marina
Secretaría de Marina

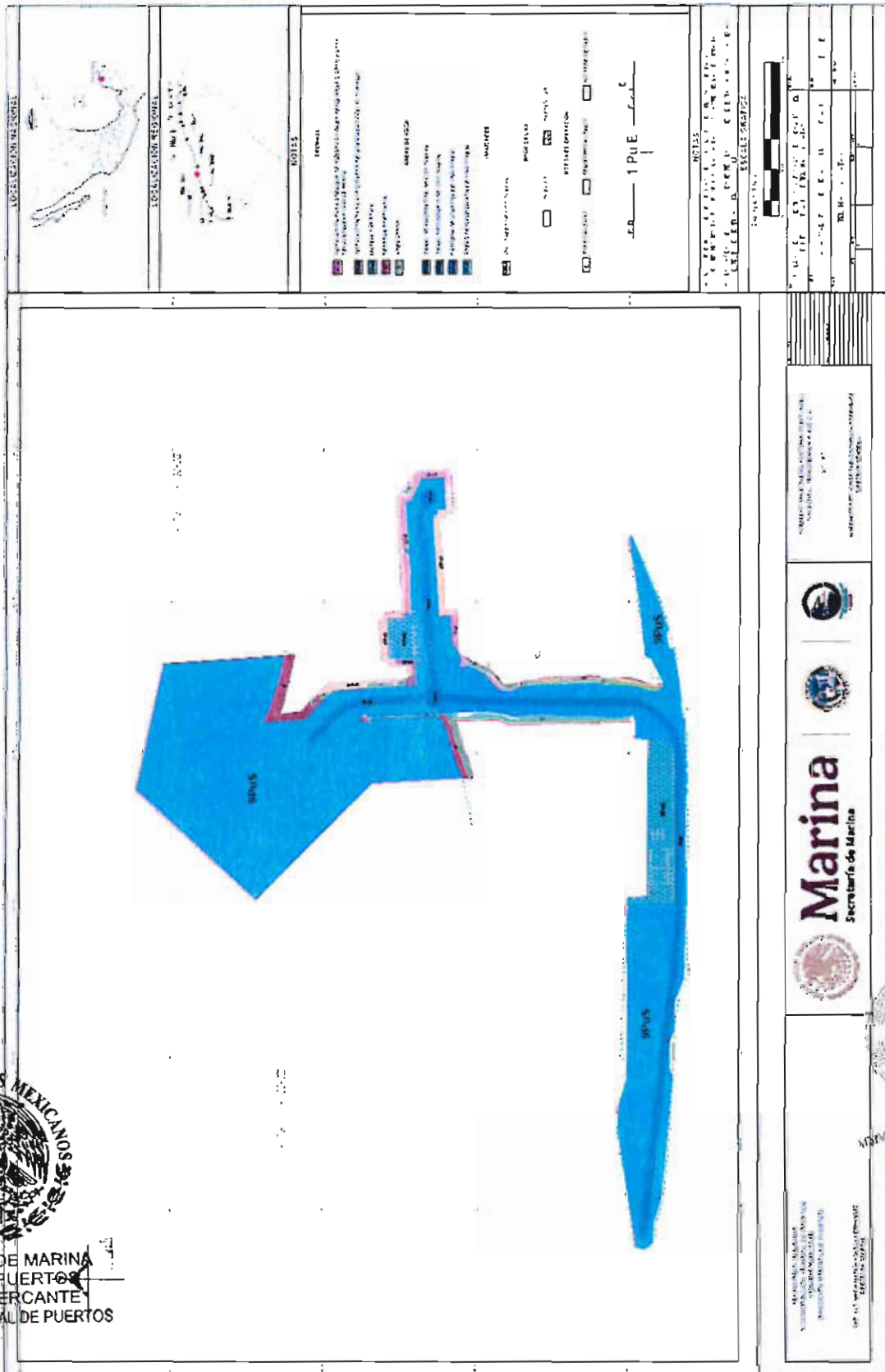


COMISIÓN NACIONAL DE ACUACULTURA Y PESCA
SECRETARÍA DE AGRICULTURA, GANADERÍA, DESARROLLO RURAL, PESCA Y ALIMENTACIÓN
COMISIÓN NACIONAL DE ACUACULTURA Y PESCA

2



Figura 102. Plano de usos, destinos y forma de operación del Recinto Portuario de Telchac



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

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



Marina
Secretaría de Marina

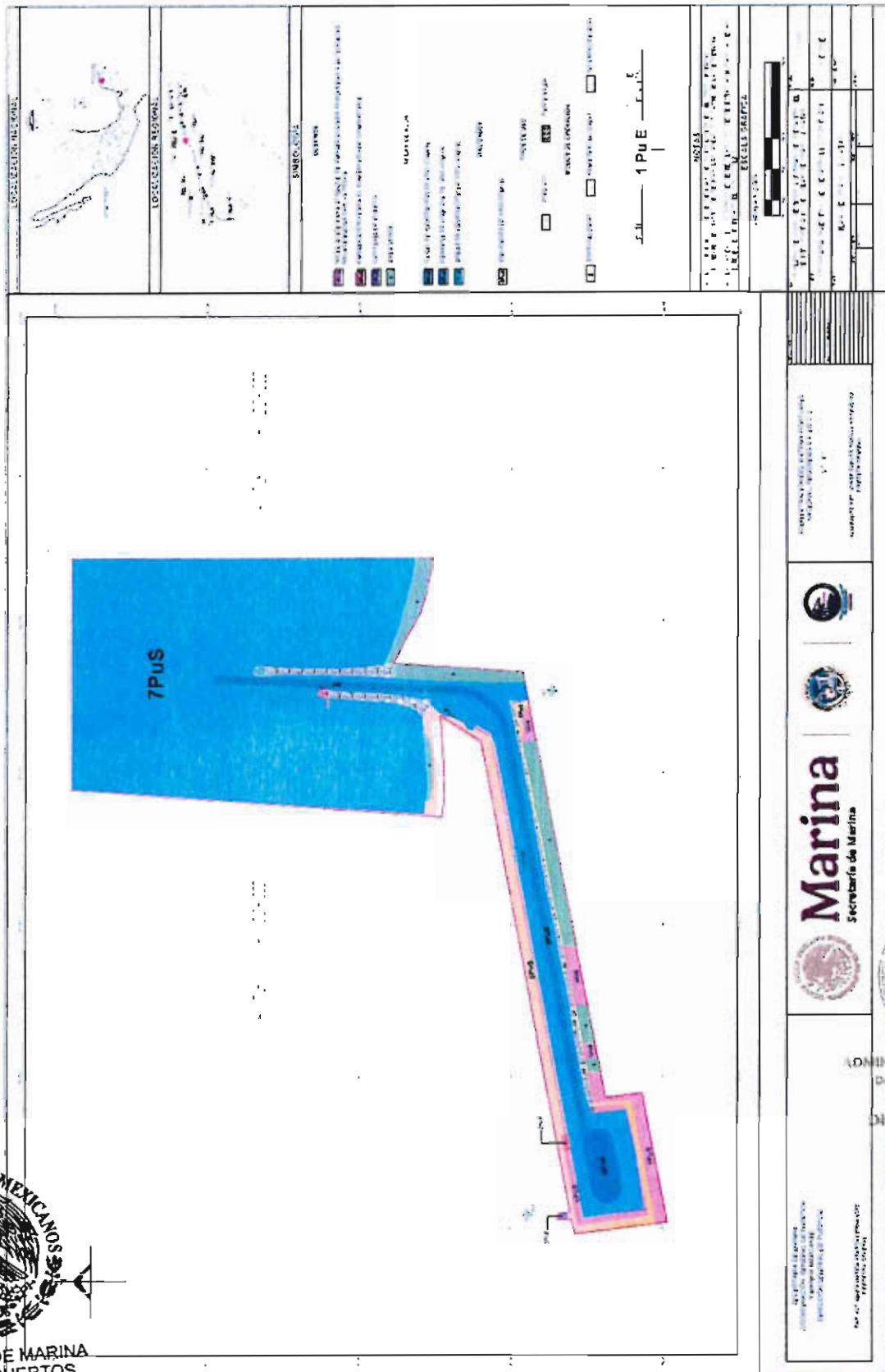


ADMINISTRACIÓN DEL SISTEMA
PORTUARIO NACIONAL
MARINA
DIRECCIÓN GENERAL

Handwritten signature



Figura 104. Plano de usos, destinos y forma de operación del Recinto Portuario de Dzilam de Bravo



ESTADOS UNIDOS MEXICANOS

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

Marina
Secretaría de Marina

ADMINISTRACIÓN PORTUARIA DE DZILAM DE BRAVO
DIRECCIÓN GENERAL DE PUERTOS

N



Figura 105. Plano de usos, destinos y forma de operación del Recinto Portuario de San Felipe



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



ADMINISTRACIÓN DEL SISTEMA PORTUARIO NACIONAL
MARINA
DIRECCIÓN GENERAL

[Handwritten signature]



Figura 106. Plano de usos, destinos y forma de operación del Recinto Portuario de Río Lagartos

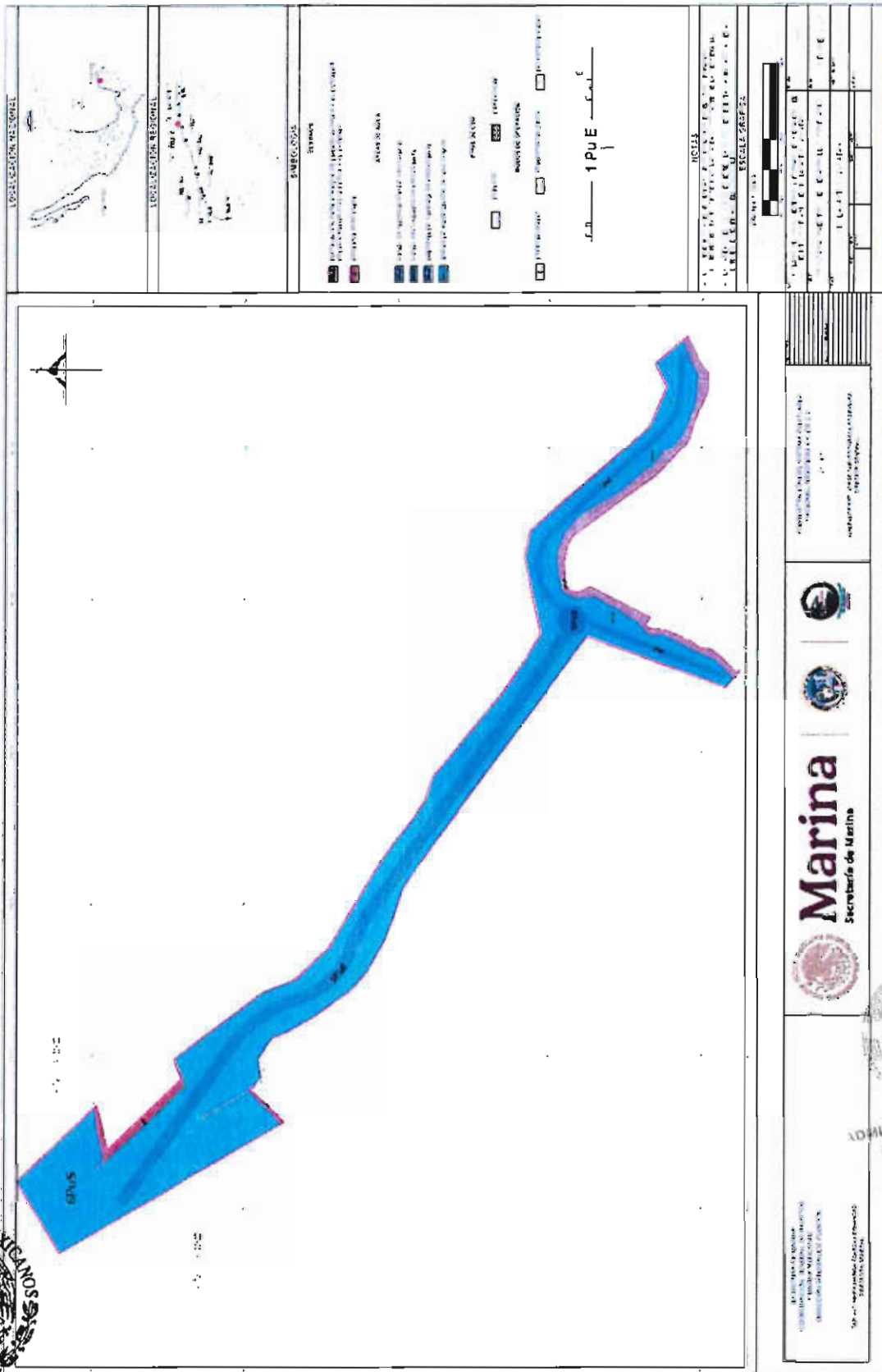
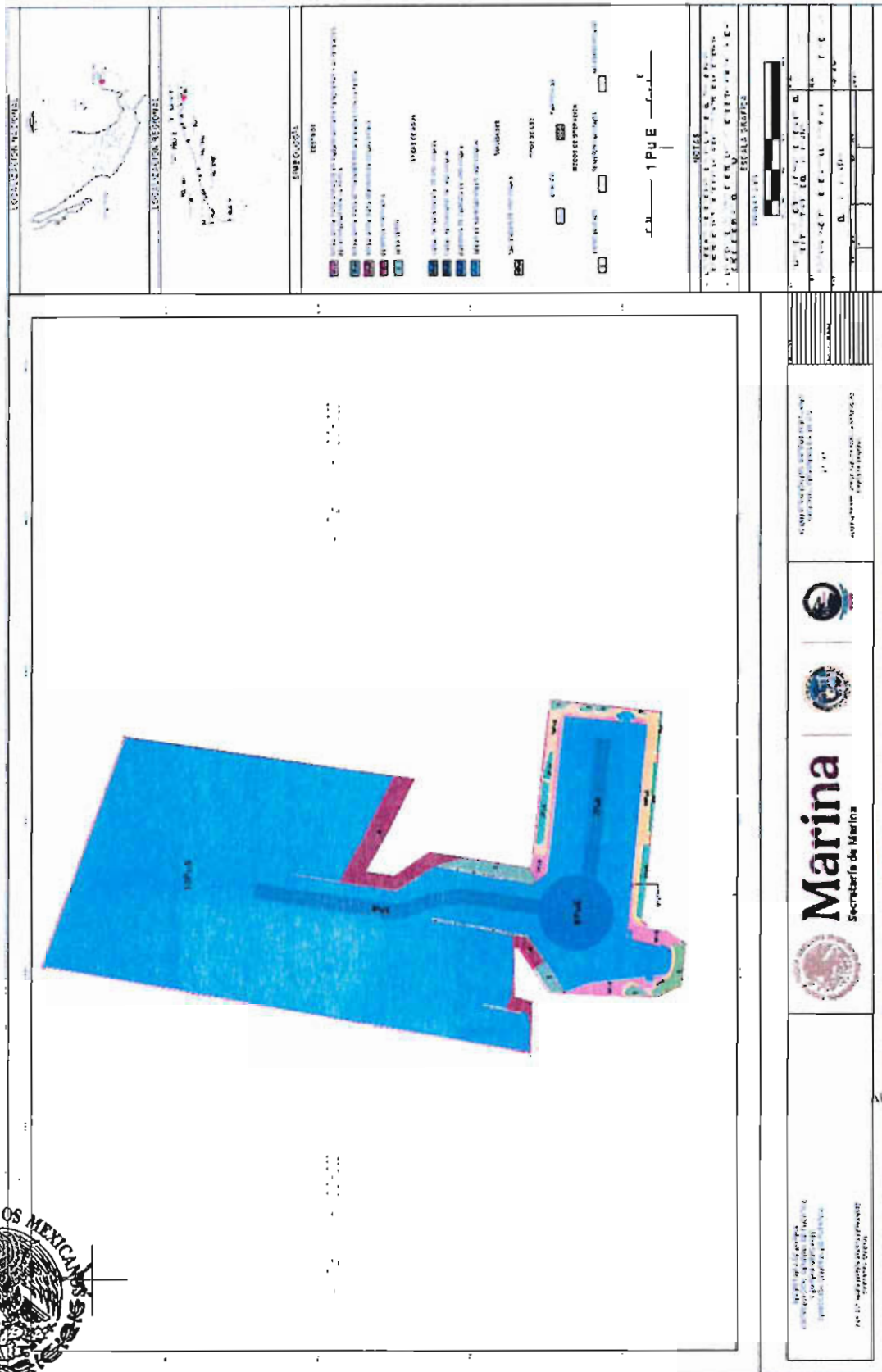




Figura 108. Plano de usos, destinos y forma de operación del Recinto Portuario de El Cuyo



ADMINISTRACIÓN DEL SISTEMA PORTUARIO NACIONAL
MARINA
DIRECCIÓN GENERAL

ADMINISTRACIÓN DEL SISTEMA PORTUARIO NACIONAL
MARINA
DIRECCIÓN GENERAL

[Handwritten signature]