

Programa Institucional de la Administración del Sistema Portuario Nacional Guaymas, S.A. de C.V. 2025 – 2030





1. Índice

1. Índice	2
2. Siglas y acrónimos	3
3. Señalamiento del origen de los recursos del Programa.....	4
4. Fundamento normativo	5
5. Diagnóstico de la situación actual y visión de largo plazo	7
6. Objetivos.....	17
6.1 Relevancia del objetivo 1: Consolidar la capacidad operativa del puerto concesionado a la ASIPONA Guaymas, mediante la rehabilitación y modernización de la infraestructura portuaria y sus servicios, para impulsar el incremento en el movimiento de carga y fortalecer el desarrollo económico nacional.	17
6.2 Relevancia del objetivo 2: Fortalecer la autosuficiencia financiera y la sostenibilidad de ASIPONA Guaymas, mediante la diversificación de fuentes de ingresos que permitan optimizar los recursos y su reinversión en el desarrollo de infraestructura y servicios portuarios, para consolidar la competitividad del SPN.....	19
6.3 Vinculación de los objetivos del Programa Institucional 2025-2030	19
7. Estrategias y líneas de acción	21
8. Indicadores y metas.....	24





2. Siglas y acrónimos

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

PMDP: Programa Maestro de Desarrollo Portuario.

POA: Programa Operativo Anual.

PSM: Plan Sectorial de Marina.

CGPMM: Coordinación General de Puertos y Marina Mercante.

FMI: Fondo Monetario Internacional.

IALA: International Association of Lighthouse Authorities.

OCDE: Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económico.

PND: Plan Nacional de Desarrollo.

SEMAR: Secretaría de Marina.

SPN: Sistema Portuario Nacional.

[Firma]





3. Señalamiento del origen de los recursos del Programa

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

J





4. Fundamento normativo

La planeación estratégica de este Programa se basa principalmente en aspectos estratégicos para el Sistema Portuario Nacional, encaminado a la obtención de resultados respecto de las estimaciones en cuanto al movimiento de carga comercial, así como el movimiento de carga nueva.

Asimismo, los contratos celebrados de cesión parcial de derechos y de prestación de servicios previstos en este Programa Institucional 2025-2030 no implican derechos de exclusividad, ni privilegios o derecho de propiedad alguno y se podrán otorgar a favor de terceras personas para que exploten en igualdad de circunstancias y condiciones, por lo que la planeación de la operación y las políticas del puerto recaen en todo momento sobre la Administración del Sistema Portuario Nacional Guaymas, S.A. de C.V.

De conformidad con la autorización emitida por la autoridad competente, este Programa Institucional 2025-2030 del Puerto de Guaymas estará vigente a partir del año 2025. La proyección adoptada para este programa es por 5 años como meta fija para la definición de una misión, visión, objetivos y estrategias de desarrollo.

El concesionario del Puerto de Guaymas es la sociedad mercantil, empresa paraestatal federal, denominada Administración del Sistema Portuario Nacional Guaymas, S.A. de C.V. (ASIPONA Guaymas) en términos del Título de otorgado por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes en el año 1994, con la responsabilidad de **planear, programar y ejecutar las acciones necesarias para la operación, promoción y desarrollo del puerto** y someterlo a autorización de la Secretaría de Marina, coordinadora sectorial a la que pertenece la Administración del Sistema Portuario Nacional Guaymas, S.A. de C.V., responsable de coordinar la integración, publicación, ejecución, seguimiento y rendición de cuentas del presente Programa, de conformidad con el DECRETO por el que se reforman, adicionan y derogan diversas disposiciones de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal, de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos y de la Ley de Puertos, publicado el día 07 de diciembre del año 2020, mismo que entró en vigor el día 05 de junio del año 2021, mediante el cual entre otras, se transmitieron facultades en materia de Administración de los Puertos a la SECRETARÍA DE MARINA.





En cumplimiento a lo establecido en los artículos 41 de la Ley de Puertos y 39 de su reglamento, este Programa Institucional 2025-2030 identifica y justifica los destinos, usos y formas de operación de las diversas zonas del puerto, asimismo, de conformidad con la Cláusula Décima del Título de Concesión, se cuenta con un Programa Maestro de Desarrollo Portuario vigente para el periodo 2022-2027, no obstante, tomando en cuenta la evolución de la economía nacional y la dinámica tanto social como comercial, se tiene necesidad de formular un programa institucional para el periodo 2025-2030 de acuerdo con lo dispuesto en los artículos 12, 17 fracción II y 24 de la Ley de Planeación, artículos 47 y 59 fracción II de la Ley de Entidades Paraestatales.

En virtud de lo anterior, los objetivos y metas que se fijen en el presente Programa tendrán margen de mediano y largo plazo, y en algunos casos específicos a corto plazo. Las acciones e iniciativas se desarrollarán a detalle en el Programa Operativo Anual (POA), donde además se establecerán actividades específicas que servirán de base para vigilar el funcionamiento de las áreas concesionadas a la ASIPONA Guaymas.

Por último, de conformidad con el artículo 1 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, esta ASIPONA Guaymas guarda profundo respeto a los derechos humanos garantizados por la Carta Magna, aguardando por la libre competencia, igualdad entre las partes y el principio de legalidad.





5. Diagnóstico de la situación actual y visión de largo plazo

El Puerto de Guaymas se localiza en el estado de Sonora, en las costas del Océano Pacífico (Golfo de California/Mar de Cortés), colindando al noroeste con los estados de Baja California, al este con Chihuahua y al sur con el estado de Sinaloa. El puerto geográficamente es una bahía natural protegida por la Isla de Pájaros y el Cerro de Punta Baja, que brindan abrigo adecuado para la navegación de las embarcaciones, por lo que no se requiere de escolleras o rompeolas, sujeto a las corrientes y oleaje marino, así como a las tormentas.

En la elaboración del diagnóstico y la definición de los retos que enfrenta el Puerto de Guaymas, se analizó la capacidad de su infraestructura y la conectividad del puerto con su mercado relevante; se examinó el balance de oferta-demanda de infraestructura y servicios portuarios a fin de contar con una evaluación de la competitividad integral del puerto, considerando los diversos factores internos y externos que la condicionan; y se estudió la situación financiera del puerto con objeto de dar sustento a las inversiones viables en infraestructura y equipamiento portuarios que se proyectan. Todas estas acciones se apegan al fortalecimiento de la institucionalidad marítima, acompañado de inversión pública, digitalización de procesos y profesionalización del personal, permitirá que cada puerto, cada embarcación y cada comunidad marítima se integren activamente al Segundo Piso de la Cuarta Transformación.

En este sentido, el Programa Institucional contribuye al Plan Nacional de Desarrollo 2025-2030; y Plan Sectorial de Marina respecto al Objetivo 3: “fortalecer la articulación institucional y la cooperación intersectorial entre dependencias de la administración pública federal para consolidar la implementación efectiva de la Política Nacional Marítima como instrumento de desarrollo nacional. Permitiendo así, superar la fragmentación que ha limitado la eficacia de las políticas públicas en el ámbito marítimo.

Este objetivo impulsa la construcción de un Sistema Nacional Marítimo funcional, donde las dependencias de la administración pública federal —en coordinación con gobiernos estatales, municipales, sectores productivos y comunidades costeras— actúen de manera coordinada, con objetivos comunes y mecanismos compartidos de planeación, seguimiento y evaluación.



Así como, a través del objetivo 4, se buscará consolidar las atribuciones y capacidades de la Autoridad Marítima Nacional para regular, supervisar y fomentar el desarrollo sostenible de las actividades marítimo-portuarias en las zonas marinas mexicanas. Esto permitirá establecer un modelo de gobernanza con claridad jurídica, capacidad operativa y visión estratégica para regular, supervisar y fomentar el desarrollo marítimo-portuario del país.

La infraestructura marítimo-portuaria presenta fuertes rezagos, acumulados por muchas décadas en el diseño y dimensiones de sus áreas de navegación, muelles y patios; distribución de espacios; equipos y tecnologías; vialidades internas y conexiones con las vías principales; en la organización de sus operaciones; en su relación con la ciudad y en el cuidado del medio ambiente. Desde su construcción, para buques y embarques de tamaño sustancialmente menores a los actuales, el puerto ha tenido pocas mejoras de fondo.

Situación actual

El Puerto de Guaymas es un puerto multipropósito que se ha caracterizado por la preponderancia del manejo de granel mineral y granel agrícola principalmente, con infraestructura y equipo especializado que le permite tener de los mejores rendimientos del sistema portuario nacional en granel agrícola como lo es el trigo y granel mineral en particular en el manejo de productos como mineral de hierro, concentrado de cobre y carbón. Actualmente, el Puerto de Guaymas tiene seis posiciones de atraque y diversas instalaciones portuarias de uso público para atender ocho líneas de negocios: granel mineral, granel agrícola, carga general, contenedores, otros fluidos, cruceros, petróleo y sus derivados; próximamente vehículos.

Por otro lado, también se han tenido afectaciones por la falta de operación de carga regular por cesionarios tales como mineral de hierro proveniente de las minas de Sonora y Sinaloa. Así como también exportación de trigo y maíz por falta de producción en el valle de Sonora. Lo anterior, ha disminuido la operación de la carga comercial en un 13%.

Histórico de carga portuaria por línea de negocio en toneladas.

CARGA (TON)	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Granel Mineral	4,101,132	4,461,021	4,733,157	4,123,551	4,257,093	2,931,754
Granel Agrícola	726,673	542,012	693,836	758,930	818,967	381,245





CARGA (TON)	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Carga General	121,461	84,298	88,403	109,588	75,204	23,841
Carga contenerizada	196,937	180,262	172,644	129,574	143,598	121,222
Fluidos	112,684	78,847	65,640	65,336	80,873	45,396
Petróleo y derivados	2,047,160	1,262,880	1,335,331	1,963,084	1,938,643	1,746,787
Total	7,306,047	6,609,321	7,089,011	7,150,063	7,314,377	5,250,245

Principales cambios esperados a partir de la instrumentación de este programa.

Los retos prioritarios del Puerto de Guaymas, es concluir con el reordenamiento portuario, donde unos de los principales proyectos es el reubicar las instalaciones de la aduana marítima, ya que las instalaciones actuales no son las adecuadas en base a la demanda y tipo de mercancías de carga sobredimensionada que recibe el Puerto. Así como también, la reubicación de los talleres de maniobristas para que esas áreas cercanas a los muelles de uso público se aprovechen para el manejo de mercancías a granel, contenerizada, autos o carga general.

Esto permitirá contar con circuitos operativos más eficientes y seguros, se tendrá un orden dependiendo el tipo de mercancía a operar en cada polígono.

También, se tiene programado en un corto plazo, licitar áreas dentro del Recinto Portuario para la inversión de terminales especializadas de contenedores, graneles minerales principalmente. Esto permitirá, contar con equipo automatizado y que permita ser un puerto competitivo.

Los proyectos programados para este sexenio son:

Proyecto	Monto de inversión	Periodos de ejecución
Mejoramiento de ruta entrada y salida de mercancías, así como habilitación de nueva área fiscal y construcción de edificio de la Aduana.	\$202,580,594.00	2025-2026





Proyecto	Monto de inversión	Periodos de ejecución
Demolición de edificio administrativo, talleres, oficinas de prestadores de servicios y área fiscal para habilitar nuevas áreas para el manejo de mercancías dentro del Recinto Portuario de ASIPONA Guaymas.	\$125,000,000.00	2026-2027
Construcción de torre y equipamiento del Centro de Control de Tráfico Marítimo.	\$138,000,000.00	2026-2027
Habilitación de Patios de áreas de almacenaje de granel mineral. Etapa 2	\$254,000,000.00	2027-2028

Nota: La ejecución de los proyectos, estarán sujetos a la obtención de clave de cartera de la SHCP, así como el recurso económico propio y fiscal.

Es importante la materialización de los proyectos antes mencionados, ya que se contará con infraestructura de operación aduanera de acuerdo con la demanda actual, mediano y largo plazo. Lo cual generará un despacho expedito de mercancías de comercio exterior. Por otro lado, el proyecto de demolición y habilitación de patios será para incrementar la capacidad operativa del puerto, ya que se contará con un área adicional de 4 hectáreas aproximadamente para el manejo de mercancías. Esto permitirá, que el puerto opere mayor cantidad de mercancías y traslados más eficientes a los muelles de uso público.

Área de oportunidad que se busca atender

El Puerto de Guaymas requiere de una transformación lo cual marcará un antes y un después mediante su reordenamiento territorial, nueva infraestructura y equipos modernos, y una organización operativa más eficiente.

Se han identificado áreas de oportunidad en cuanto a eficiencia y rentabilidad tales como: utilizar áreas subutilizadas como nuevos acceso y salidas del Recinto Portuario, reubicar las áreas de taller del prestador de servicios de maniobras para que estas formen parte de patios de maniobras, incrementar la capacidad de carga y ser más eficientes, ya que son zonas cercanas a los muelles de uso público.

Esto permitirá contar con un mayor orden de mercancías, circuitos operativos más seguros y eficientes, con la nueva reubicación y modernización del área fiscal permitirá contar con



infraestructura adecuada y hacer un despacho expedito de mercancías de comercio exterior.

Actualmente algunos procesos operativos no soy eficientes, es por ello por lo que se trabajará en proyectos operativos para que los cesionarios futuros que ocupen las instalaciones especializadas de granel mineral y otras, automaticen su recepción, almacenaje y embarque, para ser un puerto más competitivo en cuanto a rendimientos, costos y cuidado del medio ambiente.

Lo anterior, para contar con una plataforma logística altamente productiva que vincule eficazmente a Sonora y al noreste de México con el exterior, así como al Estado de Chihuahua. Además, se harán realidad proyectos de terminales portuarias para impulsar las exportaciones, facilitar el abasto y mejorar el acceso de nuestros productos a los mercados regionales e internacionales.

Se dotará de verdadero sentido social a las actividades del puerto no solo con la facilitación de la producción y el comercio, sino también con obras y acciones de cuidado al medio ambiente.

Las acciones previstas generarán inversiones, aumentarán los empleos e ingresos de las familias y ampliarán la capacidad para atender la demanda prevista para las próximas décadas, fortaleciendo las capacidades productivas de Sonora. De este modo, la Secretaría de Marina hará que el puerto constituya una verdadera plataforma estratégica para el desarrollo y consolidación del Sistema Portuario Nacional.

Orientar la inversión pública y privada hacia los proyectos de infraestructura estratégicos, que por su relevancia generen valor interno a las ciudades, así como evolución y progreso a la nación, a partir de un sistema de planeación y evaluación de largo plazo basado en sistemas logísticos y de movilidad, y objetivos de desarrollo social y regional, es fundamental para el Puerto.

La construcción y conservación de la infraestructura portuaria tienen un efecto multiplicador en los niveles de empleo y seguridad social, afectando positivamente la distribución de bienes y servicios a lo largo y ancho del país, la accesibilidad de la población a opciones laborales y, por ende, aumentar los niveles de bienestar de la población.



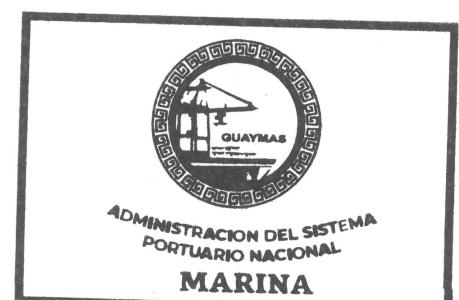
Asimismo, al fomentar la inversión privada se contribuye a reducir las presiones presupuestales del gobierno provocando una distribución más eficiente de los recursos, lo que implica que por ambas partes, sociedad y gobierno, generen más y mejores obras de conectividad que en su conjunto impactan directamente en la generación de empleo durante las diferentes etapas de la vida útil de los proyectos, como la planeación, la construcción, la operación y el mantenimiento de la infraestructura construida, generando derrama económica y un gran beneficio social.

Uno de los retos fundamentales a los que se enfrenta el desarrollo del puerto es la capacidad para atender la demanda del transporte marítimo, que requiere mayor disponibilidad de infraestructura con mayor capacidad de carga, disminución de las estadías y eficientes servicios logísticos en el desalojo y recepción de la carga.

Dado que un propósito paralelo es incrementar la especialización en el manejo de carga, la característica principal de esta infraestructura considera un modelo de terminales especializadas de alto rendimiento, que cuenten con el equipamiento suficiente y adecuado que permitan el logro de la eficiencia, entendida como el ofrecimiento de los servicios en los tiempos establecidos, al menor costo y bajo un marco de calidad, seguridad y sustentabilidad. Este propósito se alcanza al incorporar a empresas privadas calificadas y con comprobada experiencia en la construcción y en la operación de las nuevas terminales públicas, bajo principios de sustentabilidad y sostenibilidad, que impulsen el desarrollo económico.

A través de este modelo, con la utilización de nuevas tecnologías para la manipulación y el almacenamiento de cargas, se incrementará la productividad del puerto al permitir manejar mayores volúmenes de mercancías en menor tiempo y con menores costos; adicionalmente, se contribuirá al mejoramiento de la economía, sobre todo regional, ya que tanto en la construcción como en la operación de esta importante obra se podrán obtener mayores ingresos para esta ASIPONA y para la federación, derivados del incremento al volumen de carga y mejores empleos calificados en el puerto y en la región.

El Puerto, con el cumplimiento de las acciones que respondan a los retos antes planteados, podrá contar con infraestructura moderna y a la vanguardia dentro del Sistema Portuario Nacional (SPN), incorporada a las plataformas logísticas, con la cual podrá generar costos competitivos y valor agregado, mejorar la seguridad e impulsar el desarrollo económico y social, a nivel nacional y regional. Al mismo tiempo, se perfila como un puerto de clase





mundial con alta competitividad que le permitirá participar activamente en los mercados globales, sostenerlos e inclusive incrementarlos.

La consolidación de los sistemas de infraestructura y servicio de transportes logísticos portuarios, en apoyo a las actividades productivas de la región, puede mejorar el acceso y traslado de los productos a otras regiones del país y a mercados internacionales.

Con la puesta en marcha de estas estrategias y líneas de acción, la ASIPONA espera que el puerto se consolide como motor de desarrollo regional; que, al ser un centro logístico, se incentive a la relocalización de empresas en las zonas costeras de la Bahía Guaymas-Empalme generando empleo de alto valor agregado para mejorar la calidad de vida de los mexicanos.

Con la ejecución de las acciones en cuanto inversión pública, privada, licitación de área para la construcción de terminales especializadas e instalaciones el Puerto tiene como objetivo duplicar el movimiento de carga total al 2030.

Proyección del movimiento portuario por línea de negocio (toneladas).

Año	Carga total	General	Contenerizada	Granel Agrícola	Granel mineral	Petróleo y derivados	Otros fluidos	GNL	Vehículos
2025	8,612,420	101,964	240,716	535,141	6,283,405	1,364,351	86,843	0	0
2026	9,017,539	106,042	251,157	549,574	6,606,762	1,394,208	91,185	0	18,611
2027	9,441,781	110,284	261,393	571,956	6,946,763	1,424,623	95,744	0	31,018
2028	11,276,775	114,695	271,505	592,918	7,304,296	1,455,607	100,532	1,400,000	37,222
2029	13,040,495	119,283	281,553	617,005	7,680,296	1,487,171	105,558	2,700,000	49,629
2030	14,326,109	124,054	291,585	641,867	8,075,752	1,519,325	110,836	3,500,000	62,690

Fuente: PMDP 2022-2027 (Se incorporaron 2 líneas de negocios que no incluye este documento "PMDP")

Capacidad instalada

El Puerto de Guaymas dispone de la infraestructura y la capacidad necesaria para atender los niveles de demanda existentes, gracias al mantenimiento de esta y a las mejoras que se han realizado en los últimos años. Las profundidades del Puerto de Guaymas en su canal de acceso son de -16 m; en la dársena de ciaboga, -16 m; en la banda este, -16 m; y en la banda sur, -15 m. El puerto cuenta con 6 posiciones de atraque, además de las del muelle de Petróleos Mexicanos (PEMEX).



En el Puerto Guaymas, en general, los rendimientos de las maniobras de carga y descarga de buques son competitivos dentro de la región noroeste de México. Los correspondientes a carga de granel mineral, en particular mineral de hierro y granel agrícola son los más altos en el Sistema Portuario Nacional. En cuanto a los de carga general y contenedores, los rendimientos están arriba de la media observada en puertos con maniobras no especializadas. En la siguiente tabla se presentan los rendimientos actuales que se ofrecen en el Puerto de Guaymas:

Rendimientos promedio en el Puerto de Guaymas, 2024.

Terminal /Instalación	Tipo de carga	Modo de operación	Total de carga manejada en el año		Rendimientos en toneladas o cajas			
			Toneladas	Cajas	THBM*	THBO*	C/UHBM*	C/UHBO*
ASIPONA Banda Este	Carga general	Semiespecializado	23,841		103	152		
	Contenerizada	Semiespecializado	121,222	6,793	135	180	8	13
	Granel mineral	Semiespecializado	2,344,418		313	525		
	Otros fluidos	Especializado	45,396		264	384		
ASIPONA Muelle 5 y 6	Granel agrícola	Especializado	381,245		330	719		
	Granel mineral	Semiespecializado	209,457		483	556		
CEMEX	Granel mineral	Especializado	377,878		500	600		
PEMEX	Petróleo y derivados	Especializado	1,746,787		500	650		

* THBM: Toneladas hora buque en muelle. THBO: Toneladas hora buque en operación. C/UHBM: Contenedores hora buque en muelle. C/UHBO: Contenedores hora buque en operación.

Capacidad instalada integral, por línea de negocio y terminal, 2024 (toneladas).

Línea de negocio	Terminal	Primera Maniobra	Segunda Maniobra	Tercera Maniobra	Capacidad integral
Carga general	Subtotal	447,128	984,411	1,572,480	447,128
	ASIPONA Banda Este	447,128	984,411	1,572,480	447,128
Contenerizada	Subtotal	304,273	622,298	412,688	304,273
	ASIPONA Banda Este	304,273	622,298	412,688	304,273



Línea de negocio	Terminal	Primera Maniobra	Segunda Maniobra	Tercera Maniobra	Capacidad integral
Granel agrícola	Subtotal	920,763	3,888,467	2,156,544	920,763
	ASIPONA Muelle 5 - 6	920,763	3,888,467	2,156,544	920,763
Granel mineral	Subtotal	8,229,240	11,403,310	11,372,400	6,610,137
	ASIPONA Banda Este	3,197,373	6,804,817	5,307,120	3,197,373
	ASIPONA Muelle 5 – 6	1,983,181	3,168,910	3,234,816	1,983,181
	CEMEX	3,048,686	1,429,583	2,830,464	1,429,583
Petróleo y derivados	Subtotal	5,184,000	N.A.	N.A.	5,184,000
	PEMEX	5,184,000	N.A.	N.A.	5,184,00
Otros fluidos	Subtotal	79,427	1,143,667	1,522,320	79,427
	ASIPONA Banda Este	79,427	1,143,667	1,522,320	79,427
	Total	15,164,830	18,042,152	17,066,432	13,545,728

Datos de buques máximos del Puerto de Guaymas, 2024

Línea de negocio	Total de Buques	Eslora máxima (m)	Eslora tipo de buque (m)	Calado máximo (m)	Embarque máximo del buque (TEUs/ ton.)
Carga general	7	208.73	75% eslora 170-200 25% eslora 130-170	12.30	7,019 ton.
Contenedores	23	207.40	5% eslora 210 95% eslora 130-160	9.10	700 TEUs
Granel agrícola	14	220	70% eslora 170-190 30% eslora 190-220	12	59,931 ton.
Granel mineral	131	225	60% eslora 170-200 40% eslora 200-230	13.90	70,000 ton.
Petróleo y derivados	193	186	90% eslora 170-190 10% eslora 190-202	10	28,000 ton.
Otros fluidos	4	195	50% eslora 140-170 50% eslora 170-200	12	19,068 ton.

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

Para el cumplimiento de los objetivos de este Programa Institucional es fundamental la participación de la comunidad portuaria, por lo que a cada uno de sus integrantes le



corresponde: contribuir dentro del ámbito de su competencia al logro de las metas establecidas en este programa; generar y aprovechar sinergias en el puerto, mediante la aportación de sus esfuerzos e inversiones; lograr una mayor integración y competitividad en el tramo portuario de la cadena logística origen-destino de la carga; emprender y promover actividades que agreguen mayor valor a las mercancías manejadas; y dar cumplimiento a las acciones convenidas en sus correspondientes contratos de cesión parcial de derechos o de prestación de servicios.

Visión a largo plazo

Al 2030, esta ASIPONA Guaymas ya habrá concluido con sus proyectos que forman parte importante del Reordenamiento y Modernización del Puerto.

- Duplicando el movimiento de carga total de 7 a 14 millones de toneladas anuales.
- Reubicación del área fiscal para agilizar la revisión y despacho de mercancías.
- Incremento de capacidad en los patios en el Interior de Recinto Portuario.
- Automatización de operaciones de granel mineral y contenedores.
- Muelle con capacidad de soportar grúas de pórtico.
- Infraestructura adecuada para minimizar la emisión de partículas.

Para el año 2045, el Puerto de Guaymas "será un puerto de clase mundial, altamente competitivo, sostenible e inclusivo, que articule eficientemente la logística nacional e internacional, impulsando el desarrollo económico, social y ambiental del noroeste de México, mediante infraestructura moderna, innovación tecnológica y gobernanza estratégica, consolidándose como motor del Sistema Portuario Nacional y referente en el comercio marítimo global".

- Conclusión de la Expansión Bahía Guaymas-Empalme.
- Uso y aprovechamiento de terrenos donados por el INDEP en empalme, sonora.
- Relocalización de empresas.
- Diversificación de mercancías, autos, carga general y fluidos no petroleros.
- Desarrollo de infraestructura moderna en superficies marítimas disponibles.
- Finanzas sanas para la generación de nueva infraestructura e impulsar la inversión privada.



6. Objetivos

Objetivo del Programa Institución de ASIPONA Guaymas 2025-2030

- 1.- Consolidar la capacidad operativa del puerto concesionado a la ASIPONA Guaymas, mediante la rehabilitación y modernización de la infraestructura portuaria y sus servicios, para impulsar el incremento en el movimiento de carga y fortalecer el desarrollo económico nacional.
2. Fortalecer la autosuficiencia financiera y la sostenibilidad de ASIPONA Guaymas, mediante la diversificación de fuentes de ingresos que permitan optimizar los recursos y su reinversión en el desarrollo de infraestructura y servicios portuarios, para consolidar la competitividad del SPN.

6.1 Relevancia del objetivo 1: Consolidar la capacidad operativa del puerto concesionado a la ASIPONA Guaymas, mediante la rehabilitación y modernización de la infraestructura portuaria y sus servicios, para impulsar el incremento en el movimiento de carga y fortalecer el desarrollo económico nacional.

Este objetivo forma parte medular del segundo piso de la transformación, cuyo enfoque busca superar rezagos estructurales históricos en el noroeste del país mediante una reconfiguración productiva territorial. La consolidación del Puerto de Guaymas como nodo logístico estratégico responde a la necesidad de ampliar capacidades logísticas nacionales, fomentar la equidad regional, y dinamizar economías locales mediante infraestructura con alto potencial.

Durante el sexenio anterior, se registró un periodo sin precedentes en el desarrollo del Puerto de Guaymas, al concretarse una inversión superior a los \$3,800 millones de pesos destinados al fortalecimiento de su infraestructura marítimo-portuaria.

Las obras de mayor relevancia son:

- **Dragado de construcción en banda este**, alcanzando una profundidad de -16 metros, lo que permitió el arribo de embarcaciones de gran calado y mejora la competitividad operativa del Puerto.





- **Construcción de un nuevo almacén para minerales**, diseñado para facilitar las operaciones eficientes en el manejo y resguardo de cargas para evitar emisiones al medio ambiente y conservar la calidad de las mercancías.
- **Habilitación de patios**, con capacidad estructural de 40 toneladas por metro cuadrado, optimizando el área de almacenaje de graneles minerales.
- **Construcción de un nuevo muelle**, capaz de operar dos grúas tipo post-panamax, incrementando sustancialmente el rendimiento logístico y seguridad en las operaciones.

Estas acciones estratégicas contribuyen directamente a posicionar al Puerto de Guaymas para posicionarlo como un nodo clave para el comercio regional e internacional, fortaleciendo la soberanía comercial del país y promoviendo el bienestar integral de las comunidades sonorenses.

Sin embargo, los últimos años nos hemos visto afectados por la falta de operación de mineral de hierro de cabotaje (**1.8 Millones de toneladas anuales**) con destino hacia Lázaro Cárdenas, Michoacán por parte del cesionario “Arcelor Mittal”. Así como también, trigo y maíz (**800 mil toneladas anuales**) provenientes del valle de Sonora producto de exportación del cesionario “Grupo Logra” con destino Argelia.

Es por ello, que la ASIPONA en coordinación con la comunidad portuaria y clientes potenciales **buscan diversificar el manejo de cargas por sus instalaciones o muelles de uso público. Con la finalidad de que no impacte la operación del Puerto, así como sus ingresos, por no operar un tipo de mercancía.**

Actualmente, se tienen proyectadas algunas cargas provenientes de los Estados Unidos, que sin duda fortalecerán al Puerto de Guaymas, y en un corto o mediano plazo se duplicará el movimiento de carga marcando un antes y un después.

Es importante la conclusión de estas acciones previas, lo cual beneficiará a la población local y regional de Sonora, habrá fuentes de trabajo permanentes e impulsará el desarrollo de nuevos negocios.





6.2 Relevancia del objetivo 2: Fortalecer la autosuficiencia financiera y la sostenibilidad de ASIPONA Guaymas, mediante la diversificación de fuentes de ingresos que permitan optimizar los recursos y su reinversión en el desarrollo de infraestructura y servicios portuarios, para consolidar la competitividad del SPN.

Respecto a los ingresos en 2024, el 70% provinieron de los servicios de infraestructura (puerto, atraque, muellaje y almacenaje), el 20% de cesiones parciales de derechos y prestación de servicios portuarios y; conexos y el 10% de maniobras y otros productos.

Actualmente, los ingresos por servicios de infraestructura no son suficientes para desarrollar infraestructura nueva que incentive a la iniciativa privada continuar con la inversión.

Lo que se busca con este objetivo, es incrementar el porcentaje respecto a las cesiones parciales de derechos de un 20% a un 40%, esto va a permitir que el dinero que actualmente se emplea para el mantenimiento de infraestructura se redireccione para la inversión en nuevas áreas para el desarrollo de nuevos negocios de iniciativa privada.

Este objetivo se encuentra plenamente alineado con el Plan Nacional de Desarrollo 2025–2030, el Programa Sectorial de Marina 2025–2030 y con los principios del Segundo Piso de la Transformación, al garantizar que la autosuficiencia financiera y la sostenibilidad institucional se traduzcan en bienestar económico y social para la población.

6.3 Vinculación de los objetivos del Programa Institucional 2025-2030

La ASIPONA Guaymas, en el marco de su programa institucional, establece objetivos estratégicos orientados a la inversión privada para desarrollo de nueva y moderna infraestructura portuaria, captación de mayor carga, diversificar mercancías y eficiencia



operativa principalmente, en concordancia con los lineamientos de la Política Nacional Marítima. Esta visión se articula directamente con el Programa Sectorial de Marina 2025-2030, particularmente en su objetivo de ***“Fortalecer la articulación institucional y la cooperación intersectorial entre dependencias de la administración pública federal para consolidar la implementación efectiva de la Política Nacional Marítima como instrumento de desarrollo nacional”***.

La matriz de vinculación que se presenta a continuación evidencia como cada objetivo del Programa Institucional refuerza y complementa a los propósitos del Plan Sectorial de Marina.

VINCULACIÓN DE LOS OBJETIVOS DEL PROGRAMA INSTITUCIONAL 2025-2030	OBJETIVOS PRIORITARIO DEL PROGRAMA SECTORIAL DE MARINA	ESTRATEGIA PRIORITARIA DEL PROGRAMA SECTORIAL DE MARINA
<p>1. Consolidar la capacidad operativa del puerto concesionado a la ASIPONA Guaymas, mediante la rehabilitación y modernización de la infraestructura portuaria y sus servicios, para impulsar el incremento en el movimiento de carga y fortalecer el desarrollo económico nacional.</p> <p>2. Fortalecer la autosuficiencia financiera y la sostenibilidad de ASIPONA Guaymas, mediante la diversificación de fuentes de ingresos que permitan optimizar los recursos y su reinversión en el desarrollo de infraestructura y servicios portuarios, para consolidar la competitividad del SPN.</p>	<p>Objetivo 3. Fortalecer la articulación institucional y la cooperación intersectorial entre dependencias de la administración pública federal para consolidar la implementación efectiva de la Política Nacional Marítima como instrumento de desarrollo nacional.</p>	<p>Estrategia 3.5 Fortalecer la red portuaria, aeropuaria, ferroviaria y logística multimodal para mejorar la conectividad del país y contribuir al desarrollo nacional.</p>



7. Estrategias y líneas de acción

Este capítulo expone las estrategias y líneas de acción que conforman el Programa Institucional de la ASIPONA Guaymas, formuladas con base en el diagnóstico integral del sector y en plena alineación con los objetivos del PND.

Las estrategias adoptadas abordan de manera estructural e integral las causas profundas de las problemáticas identificadas, mientras que las líneas de acción traducen dichas estrategias en intervenciones operativas específicas, orientadas a resultados concretos. Su implementación permitirá articular de forma efectiva los recursos, capacidades técnicas y voluntades institucionales, con el propósito de generar impactos medibles, sostenibles y orientados al desarrollo económico regional y al bienestar de la población.

Este enfoque asegura la coherencia entre el PSM y el PND, al traducir la visión estratégica del Estado mexicano en acciones coordinadas, evaluables y alineadas con las capacidades institucionales disponibles. Asimismo, fortalece los mecanismos de gobernanza marítima, promueve la interoperabilidad entre dependencias de la APF y mejora la eficacia operativa del Sistema Portuario Nacional.

En conjunto, las estrategias y líneas de acción aquí planteadas constituyen un instrumento fundamental para consolidar al Puerto de Guaymas dentro de los 5 principales Puertos del País, mediante una gestión portuaria moderna, eficiente y comprometida con el desarrollo sostenible.

Objetivo 1. Consolidar la capacidad operativa del puerto concesionado a la ASIPONA Guaymas, mediante la rehabilitación y modernización de la infraestructura portuaria y sus servicios, para impulsar el incremento en el movimiento de carga y fortalecer el desarrollo económico nacional.



Estrategia 1.1 Automatizar el embarque y desembarque de mercancías mediante infraestructura moderna a fin de optimizar las operaciones.

Línea de acción

1.1.1 Promover entre los cesionarios (Terminales/Instalaciones privadas), la habilitación de tecnología, maquinaria y equipo mecanizado y especializado para elevar la productividad de la operación portuaria.

Estrategia 1.2 Optimizar espacios para incrementar la capacidad estática y dinámica de carga y mejorar la integración de las maniobras portuarias.

Línea de acción

1.2.1 Reubicar oficinas, áreas de taller, recinto fiscal, y áreas en desuso, para integrar superficies adicionales a la operación portuaria.

Estrategia 1.3 Promocionar las superficies marítimas y terrestres disponibles para detonar la expansión del Puerto de Guaymas.

Línea de acción

1.3.1 Llicitar espacios para atracción de inversión privada, mayor carga y modernizar la infraestructura portuaria.

Objetivo 2. Fortalecer la autosuficiencia financiera y la sostenibilidad de ASIPONA Guaymas, mediante la diversificación de fuentes de ingresos que permitan optimizar los recursos y su reinversión en el desarrollo



de infraestructura y servicios portuarios, para consolidar la competitividad del SPN.

Estrategia 2.1 Diversificar líneas de negocio, mediante la asignación de nuevos contratos de cesión parcial de derechos y de prestación de servicios portuarios para la captación de mayores ingresos.

Línea de acción

2.1.1 Mantener actualizado el esquema tarifario para efectuar cobros a valores vigentes que permitan generar rendimiento financiero a través de los ingresos en infraestructura portuaria, almacenaje, contraprestaciones fijas y variables de contratos de cesión y prestación de servicios.

2.1.2 Establecer reglas que agilicen las acciones de cobro, con el propósito de recibir los ingresos en el menor tiempo posible que nos permitan aumentar las inversiones en instrumentos gubernamentales y con ello obtener un mayor rendimiento financiero.

2.1.3 Llicitar superficies terrestres y marítimas para asignación de contratos de cesión, para atracción de inversión privada, carga e ingresos.

2.1.4 Llicitar servicios portuarios y servicios conexos que deriven en una captación mayor de ingresos.

2.1.5 Identificar superficies terrestres y marítimas, como áreas de reserva portuaria para el desarrollo de proyectos de ampliación y expansión del puerto, para el establecimiento de nuevas instalaciones y terminales portuarias.





8. Indicadores y metas

El número de indicadores en un Programa estará determinado por el número de objetivos que lo conforman. Cada objetivo de un Programa deberá tener por lo menos uno y hasta dos indicadores. Todos los indicadores que se incluyan en los Programas, deberán ser estratégicos.

Los indicadores estratégicos deben concebirse como métricas del logro de los objetivos con miras hacia finales de la Administración, sin prejuicio del seguimiento anual o bienal que se realice.

En caso de que en el Diagnóstico de un Programa se hayan identificado brechas o rezagos relevantes entre poblaciones o territorios en las causas o efectos de los problemas públicos o áreas de oportunidad del desarrollo nacional, deberán incluirse indicadores o estos desagregarse en subindicadores que permitan monitorear el impacto del Programa en la reducción de tales brechas. Podrán incluirse subindicadores que resulten relevantes para otras dimensiones de análisis.

Las metas de los indicadores de los Programas deberán ser consistentes con las metas establecidas para 2030 en los indicadores del Plan y orientarse a su cumplimiento.





Indicador 1

ELEMENTOS DEL INDICADOR			
Nombre	Movimiento de carga de ASIPONA Guaymas		
Objetivo	Consolidar la capacidad operativa del puerto concesionado a la ASIPONA Guaymas, mediante la rehabilitación y modernización de la infraestructura portuaria y sus servicios, para impulsar el incremento en el movimiento de carga y fortalecer el desarrollo económico nacional.		
Definición o descripción	Mide la carga total que se opera en el Puerto de Guaymas		
Derecho asociado	N/A		
Nivel de desagregación	Sector económico: Bienes, Servicios.	Periodicidad o frecuencia de medición	Anual
Acumulado o periódico	Acumulado	Disponibilidad de la información	Primer mes del ejercicio posterior al periodo de observación
Unidad de medida	Toneladas	Periodo de recolección de los datos	Enero-Diciembre
Tendencia esperada	ascendente	Unidad responsable de reportar el avance	ASIPONA GUAYMAS / DGFAP
Método de cálculo	$Mc = (Tgs_t + Tc_t + Tga_t + Tgm_t + Tpd_t + Tf_t + TVt + TGnlt)$ <p>Donde: Mc = Manejo de carga en ASIPONA Tgs_t = Toneladas de carga general suelta en el año de observación Tc_t = Toneladas de carga contenerizada en el año de observación Tga_t = Toneladas de carga de granel agrícola en el año de observación Tgm_t = Toneladas de carga de granel mineral en el año de observación Tpd_t = Toneladas de carga de petróleos y derivados en el año de observación Tf_t = Toneladas de carga de fluidos en el año de observación TVt = Toneladas de carga de vehículos en el año de observación $TGnlt$ = Toneladas de carga de Gas natural licuado en el año de observación </p>		
Observaciones	Muestra el movimiento de carga en ASIPONA Guaymas, que es la suma total de las toneladas movilizadas por las distintas líneas de negocios.		
APLICACIÓN DEL MÉTODO DE CÁLCULO PARA LA OBTENCIÓN DE LA LÍNEA BASE			
Nombre variable 1	Toneladas de carga general suelta en el año de observación	Valor variable 1	23,841
Nombre variable 2	Toneladas de carga contenerizada en el año de observación	Valor variable 2	121,222
Nombre variable 3	Toneladas de carga granel agrícola en el año de observación	Valor variable 3	381,245



Nombre variable 4	Toneladas de carga de granel mineral en el año de observación	Valor variable 4	2,931,754	Fuente de información variable 4	ASIPONA GUAYMAS		
Nombre variable 5	Tonelada de carga de petróleos y derivados en el año de observación	Valor variable 5	1,746,787	Fuente de información variable 5	ASIPONA GUAYMAS		
Nombre variable 6	Toneladas de carga de fluidos en el año de observación	Valor variable 6	45,396	Fuente de información variable 6	ASIPONA GUAYMAS		
Nombre variable 7	Toneladas de carga de carga de vehículos en el año de observación	Valor variable 7	0	Fuente de información variable 7	ASIPONA GUAYMAS		
Nombre variable 8	Toneladas de carga de Gas natural licuado en el año de observación	Valor variable 8	0	Fuente de información variable 8	ASIPONA GUAYMAS		
Sustitución en método de cálculo	$Mc = 23,841+121,222+381,245+2,931,754+1,746,787+45,396+0+0 = 5,250,245 \text{ Ton}$						
VALOR DE LÍNEA BASE Y METAS							
Línea base			Nota sobre la línea base				
Valor	5,250,245		Datos registrados al cierre de 2024 (real). La metodología se realizará con los datos obtenidos de los reportes mensuales de movimiento de carga en ASIPONA Guaymas.				
Año	2024						
Meta 2030			Nota sobre la meta 2030				
14,326,109			Establecer la meta al término de la administración (2030) del indicador con base en los reportes realizados para la Matriz de Indicadores para Resultados de los Programas.				
SERIE HISTÓRICA DEL INDICADOR							
2018	2019	2020	2021	2022	2023		
N/D	7,306,047	6,609,321	7,089,011	7,150,063	7,314,377		
METAS							
2025	2026	2027	2028	2029	2030		
8,612,420	9,017,539	9,441,781	11,276,775	13,040,495	14,326,109		





Indicador 2

ELEMENTOS DEL INDICADOR							
Nombre	Ingresos propios obtenidos por el uso, aprovechamiento y explotación de los bienes concesionados a la ASIPONA Guaymas						
Objetivo	Fortalecer la autosuficiencia financiera y la sostenibilidad de ASIPONA Guaymas, mediante la diversificación de fuentes de ingresos que permitan optimizar los recursos y su reinversión en el desarrollo de infraestructura y servicios portuarios, para consolidar la competitividad del SPN.						
Definición o descripción	Mide la variación de los ingresos propios generados por el puerto						
Derecho asociado	N/A						
Nivel de desagregación	Sector económico (bienes)	Periodicidad o frecuencia de medición	ANUAL				
Acumulado o periódico	Acumulado	Disponibilidad de la información	Mes siguiente del ejercicio posterior al periodo de observación				
Unidad de medida	Pesos	Periodo de recolección de los datos	Enero - Diciembre				
Tendencia esperada	Ascendente	Unidad responsable de reportar el avance	ASIPONA -DGFAP				
Método de cálculo	$I = \sum I_{gt}$ <p>Donde: I = Ingresos propios (base) I_{gt} = Ingresos propios generados por ASIPONA en el año de observación</p>						
Observaciones	Muestra los ingresos obtenidos por el uso, aprovechamiento y explotación de los bienes concesionados de ASIPONA Guaymas						
APLICACIÓN DEL MÉTODO DE CÁLCULO PARA LA OBTENCIÓN DE LA LÍNEA BASE							
Nombre variable 1	Ingresos generados en el año de observación	Valor variable 1	201,926,091	Fuente de información variable 1 Estados financieros auditados.			
Sustitución en método de cálculo	$I = 201,926,091$						
VALOR DE LÍNEA BASE Y METAS							
Línea base		Nota sobre la línea base					
Valor	201,926,091	Datos registrados al cierre de 2024 (real). La metodología se realizará con los datos obtenidos de los estados financieros auditados.					
Año	2024	Nota sobre la meta 2030					
Meta 2030		Establecer la meta al término de la Administración (2030) del indicador, con base en las proyecciones del tráfico de buques, movimiento de carga, así como, de los contratos de cesión parcial de derechos y de prestación de servicios, entre otros.					
639,507,809							
SERIE HISTÓRICA DEL INDICADOR							





2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
289,156,649	421,944,742	192,060,234	208,167,851	242,733,236	289,177,299	201,926,091
METAS						
2025	2026	2027	2028	2029	2030	
239,414,978	297,934,056	315,789,440	327,608,736	343,982,652	639,507,809	



Gobierno de México



ADMINISTRACIÓN DEL SISTEMA
PORTUARIO NACIONAL
MARINA