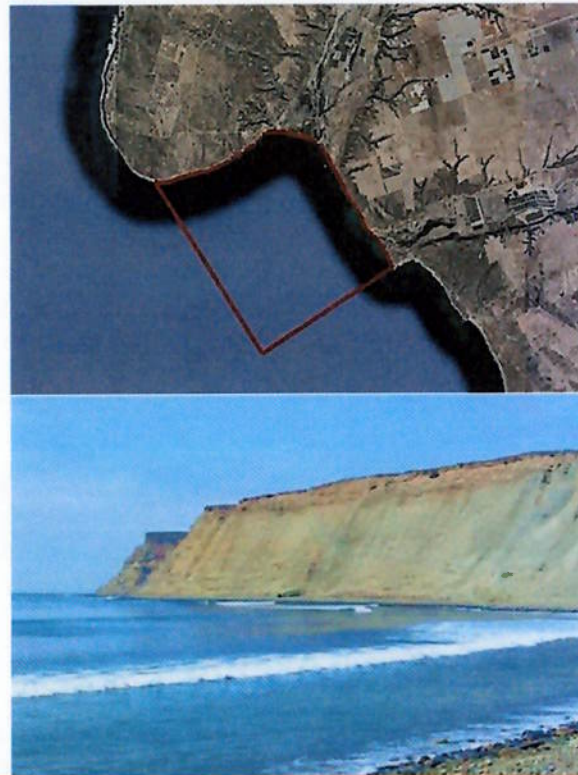




Marina
Secretaría de Marina



**PROGRAMA MAESTRO
DE DESARROLLO PORTUARIO
DEL PUERTO DE BAHÍA COLONET 2026-2031**

30 MAR. 2026
Oficio Núm. 1692/2026
AUTORIZADO
DIRECCIÓN DE DESARROLLO PORTUARIO



**Administración
Portuaria Integral
del Estado de Baja California**

Noviembre de 2025

[Handwritten signature]



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





PROGRAMA MAESTRO DE DESARROLLO PORTUARIO DEL PUERTO DE BAHÍA COLONET 2026-2031

Contenido

Presentación	2
1. Recursos y competitividad del Puerto de Bahía Colonet	3
1.1 Alcance legal del PMDP	4
1.2 Infraestructura portuaria	8
1.3 Comunidad portuaria	13
1.4 Vocación del Puerto, área de influencia y conectividad	17
2. Diagnóstico y retos de desarrollo del Puerto de Bahía Colonet	31
2.1 Diagnóstico de la competitividad del Puerto	32
2.2 Retos para el desarrollo del Puerto	68
3. Estrategia para el desarrollo portuario del Puerto de Bahía Colonet	85
3.1 Visión y misión del Puerto	85
3.2 Objetivos estratégicos, estrategias y líneas de acción	87
3.3 Metas e indicadores	89
3.4 Zonificación maestra para el desarrollo portuario	93
Siglas y abreviaturas	99





Presentación

Baja California tiene hoy una economía sólida y dinámica, con empresas y gente trabajadora, con visión de futuro y convicciones productivas e innovadoras. Es una de las entidades más prósperas y con mayores perspectivas de desarrollo.

Con el propósito de impulsar un mayor crecimiento económico y las exportaciones de nuestro estado, así como apoyar la competitividad y desarrollo del noroeste de México, en convivencia con las regiones económicas del sur de los Estados Unidos de América con las que compartimos una fructífera historia de cooperación e intercambio social, cultural y comercial, el Gobierno de Baja California, a través de nuestra empresa paraestatal Administración Portuaria Integral del Estado de Baja California, ha asumido el reto de construir el Puerto de Bahía Colonet.

Nuestro proyecto de desarrollo portuario estatal se suma al propósito de fortalecer el Sistema Portuario Nacional para acrecentar la economía nacional y su comercio exterior e impulsar el desarrollo regional, en consonancia con los objetivos transformadores del Gobierno de México, definidos en el Plan Nacional de Desarrollo, el Plan México, la Política Nacional Marítima y el Programa Sectorial de Marina.

Conforme a la Ley de Puertos y al Título de Concesión, este primer Programa Maestro de Desarrollo Portuario del Puerto de Bahía Colonet establece la planeación estratégica para construir, desarrollar y operar el puerto, así como para la prestación de los servicios portuarios y conexos; aquí trazamos el rumbo y otorgamos certidumbre a todos los actores sociales, con acciones y proyectos sostenibles, con objetivos sociales, ambientales y económicos que garanticen su desarrollo a largo plazo.

Este documento programático prevé la participación del sector privado nacional e internacional, con quien compartiremos tareas institucionales de atraer inversiones, construir infraestructura, generar empleos y bienestar para la población, con el propósito común de forjar un puerto de vanguardia socialmente responsable.

Mirando el presente y con miras a un mejor futuro, asumimos la tarea de edificar desde cero un nuevo puerto mexicano, para que nuestra entidad participe con éxito en los espacios de la producción y el comercio internacional, con énfasis en la innovación, energías limpias, comercio electrónico y logística integral.

Construiremos un mega puerto *hub*, de última generación, con infraestructura y equipamiento para atender eficientemente las principales rutas de comercio por mar que operan en la costa oeste de la Región T-MEC e integrarnos más competitivamente en la creciente dinámica productiva de los puertos transpacíficos que enlazan Asia y América.

Reconocemos la confianza que el Gobierno de México tiene en Baja California, al habernos otorgado la concesión para construir el Puerto de Bahía Colonet y hacer posible emprender este trascendental proyecto del gobierno y pueblo bajacalifornianos.

Marina del Pilar Ávila Olmeda

Gobernadora Constitucional del Estado de Baja California

Presidenta del Consejo de Administración

de Administración Portuaria Integral del Estado de Baja California, S.A. de C.V.

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



1. Recursos y competitividad del Puerto de Bahía Colonet

En apego a la Ley de Puertos, este Programa Maestro de Desarrollo Portuario del Puerto de Bahía Colonet 2026-2031 (PMDP), representa el instrumento principal y primigenio de la planeación portuaria con visión y estrategias de corto, mediano y largo plazos, analizada y definida por Administración Portuaria Integral del Estado de Baja California, S.A. de C.V. (API BC), para la construcción, el desarrollo y la competitividad del nuevo Puerto de Bahía Colonet.

Con una perspectiva a 20 años y un periodo inicial de ejecución de cinco, este primer PMDP del Puerto de Bahía Colonet determina criterios fundacionales de construcción, organización, gestión y operación portuaria, para propiciar la inversión productiva en terminales, instalaciones y equipamiento portuarios especializados e implantar el desempeño operativo de alto rendimiento y el desarrollo logístico, con el propósito de insertarse competitivamente en el principal corredor de comercio marítimo Asia-América, articulado en torno a los puertos de la costa oeste de California y Baja California, así como aprovechar la innovación en infraestructura, procesos y sistemas para la generación de negocios portuarios y el impulso al comercio nacional y exterior.

Para cumplir el objeto de este primer capítulo del PMDP, consistente en describir los recursos y competitividad del Puerto, por tratarse en este caso de la planeación base para la creación del nuevo Puerto de Bahía Colonet, los cuatro apartados de este capítulo consignan información disponible a la fecha que delinea la imagen objetivo proyectada para el Puerto, la cual se ampliará y sustentará en los subsecuentes capítulos 2 y 3, que tratarán respectivamente sobre el diagnóstico y la estrategia para el desarrollo portuario.

El Puerto de Bahía Colonet forma parte del Sistema Portuario Nacional (SPN) y ha sido concesionado para su explotación, uso y aprovechamiento a la API BC, empresa estatal mayoritaria sectorizada en la Secretaría de Economía e Innovación, del Gobierno del Estado de Baja California, por lo que la planeación estratégica definida en este PMDP incorpora la visión transformadora del Estado mexicano, fundamentada en el Plan Nacional de Desarrollo 2025-2030 (PND), la Política Nacional Marítima (PNM) y el Programa Sectorial de Marina 2025-2030 (PSM), así como se sustenta en las políticas públicas del Plan Estatal de Desarrollo de Baja California 2022-2027 (PEDBC) y el Programa Sectorial de Infraestructura de Baja California 2022-2027 (PSIBC).

Considerando que la Coordinación General de Puertos y Marina Mercante de la Secretaría de Marina (SEMAR) tiene a su cargo la operación y desarrollo del SPN, este PMDP alinea la participación del Puerto de Bahía Colonet a las prioridades y contexto nacional definidos en el PND, incluido el Plan México como estrategia de largo plazo para el desarrollo nacional y regional.

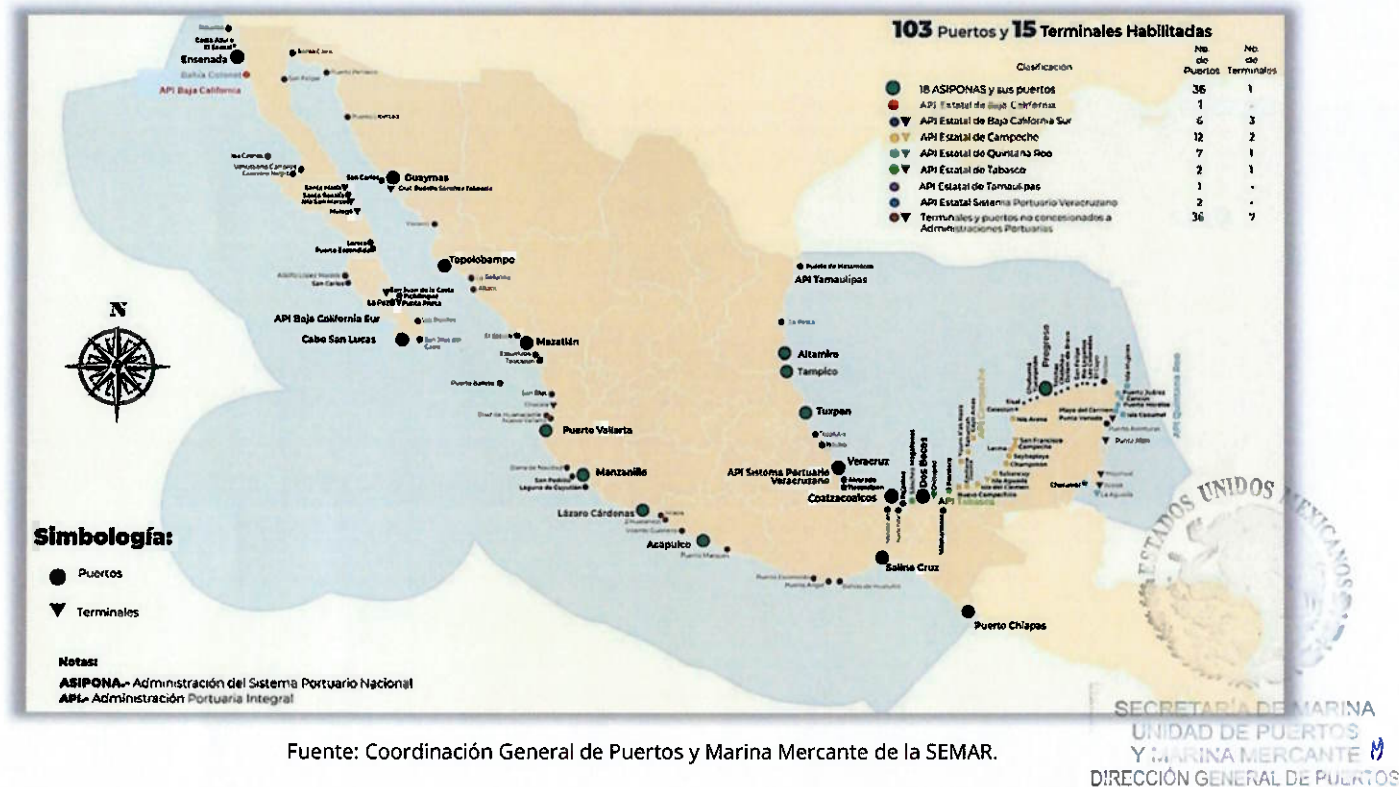
Para propiciar el impacto positivo en la sociedad, el medio ambiente y la economía, así como coadyuvar al cumplimiento de compromisos internacionales en materia marítima y portuaria, este PMDP se rige por los criterios rectores de los Intereses Marítimos Nacionales (IMN) sujetos a la PNM, por lo que incluye los principios de protección, seguridad, desarrollo y sustentabilidad, trazando una ruta de trabajo colectivo para fortalecer la coordinación y colaboración entre los sectores privado, público, social y académico.





La estratégica ubicación geográfica del Puerto de Bahía Colonet, su relación con el SPN y su importancia en el litoral mexicano del Océano Pacífico y en la frontera norte de México, se ilustra en la imagen que se presenta a continuación. El puerto se ubica en el área del corredor portuario logístico más importante de América que se articula en torno a los puertos del sur de California.

Imagen 1. Sistema Portuario Nacional



1.1 Alcance legal del PMDP

El 29 de agosto de 2025, el Gobierno Federal concesionó el Puerto de Bahía Colonet a la API BC, por lo que como se dispone en el correspondiente Título de Concesión, la concesionaria tiene la responsabilidad de planear, programar y ejecutar las acciones necesarias para la construcción, operación, desarrollo y promoción del Puerto. En concordancia, para dar cumplimiento a lo señalado en la Ley de Puertos y a los compromisos contraídos mediante la concesión que le fue otorgada, corresponde a la API BC elaborar este PMDP y someterlo a la autorización de la SEMAR.

La condición séptima del mismo Título de Concesión estipula que la concesionaria API BC se sujetará a un PMDP, el cual, conforme lo dispone el artículo 41 de la Ley de Puertos, deberá tener una visión de 20 años revisable cada cinco años, razón que justifica la elaboración de este PMDP con visión de largo plazo proyectada hasta el año 2046 y una vigencia de aplicación quinquenal que inicia en el año 2026 y concluye en el año 2031.

Con plena observancia al referido artículo 41 y al concatenado artículo 40 del Reglamento de dicha Ley, el objetivo de este PMDP es establecer la planeación estratégica que posibilite el desarrollo



del Puerto, áreas circundantes y zona de influencia, teniendo en cuenta la infraestructura y los servicios portuarios que se requieren, tanto para lograr una cadena logística eficiente, coordinar la participación de la comunidad portuaria, así como apoyar el desarrollo regional y del SPN.

Como lo dispone la fracción V del artículo 40 de la Ley de Puertos, corresponde a la API BC, en su calidad de administrador portuario, prestar servicios portuarios y conexos, ya sea por sí misma o a través de terceros mediante la celebración de contratos específicos.

Particularmente ese precepto jurídico sustenta la fuerza legal de los contratos que celebre la API BC, tanto de cesión parcial de derechos y obligaciones, como de prestación de servicios portuarios o conexos. Se destaca que ambos tipos de contratos no confieren derechos de exclusividad, ni privilegios o condiciones especiales de explotación y se podrán otorgar, cualquiera de ellos, a favor de terceras personas para que exploten en igualdad de circunstancias y características, las áreas o servicios del Puerto.

Las personas físicas o morales que formalicen con la API BC cualquier contrato de cesión parcial de derechos y obligaciones, de prestación de servicios portuarios o de servicios conexos, serán responsables solidarios, de la parte que les corresponda, del cumplimiento de las condiciones establecidas en el Título de Concesión y de la plena observancia de la normatividad aplicable.

Además, regirá el principio de corresponsabilidad entre el administrador del Puerto y su comunidad portuaria, con el objetivo común de lograr un desarrollo sostenible del Puerto y una relación armónica y de bienestar puerto-ciudad con el centro poblacional con el que convive.

Este PMDP es parte integrante del Título de Concesión otorgado a la API BC para la administración portuaria integral del Puerto de Bahía Colonet, por consiguiente para dar cumplimiento a lo estipulado en los artículos 41, 46, 51 y 56 de la Ley de Puertos y 40 del Reglamento de esta ley, el presente PMDP identifica y justifica los destinos, usos y formas de operación de las diferentes zonas del Puerto, y además incluye: diagnóstico de la situación del Puerto; vinculación con la economía regional y nacional; descripción de las áreas para operaciones portuarias; metas de construcción, expansión y modernización de infraestructura y equipamiento; servicios portuarios y áreas en los que se presten; medidas y previsiones necesarias para garantizar una eficiente explotación de los espacios portuarios, su desarrollo, la conexión de los diferentes modos de transporte y satisfacer la demanda prevista; así como, compromisos de mantenimiento, metas de productividad e indicadores para el aprovechamiento de los bienes objeto de la concesión.

Conforme a lo determinado por la autoridad portuaria, 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 Puerto de Bahía Colonet está ubicado entre los paralelos 31°00'00" norte y 28°30'00" norte, sobre la costa occidental de la Península de Baja California, en el Océano Pacífico, localizado al noroeste del Estado de Baja California, en el Municipio de Ensenada, en las coordenadas geográficas 30°56'20" latitud norte y 116°16'51" longitud oeste.



Este PMDP se sujeta a la demarcación territorial especificada en el referido Título de Concesión, formalizado el 29 de agosto de 2025, así como en el Acuerdo de delimitación del recinto portuario del Puerto de Bahía Colonet del 29 de noviembre de 2006, publicado en el DOF el 18 de diciembre de 2006, que dota al Puerto de Bahía Colonet de 2,769.72 hectáreas de superficie para su recinto portuario, conformadas por agua y tierra como se aprecia en la imagen de abajo y tabla contigua.

Imagen 2.
**Poligonal
envolvente
del recinto
portuario
del Puerto
de Bahía
Colonet**



Tabla 1. **Áreas del recinto portuario
del Puerto de Bahía Colonet**

Área	Superficie hectáreas
Tierra	83.16
Agua	2,686.56
Total	2,769.72

Fuente: elaboración propia.

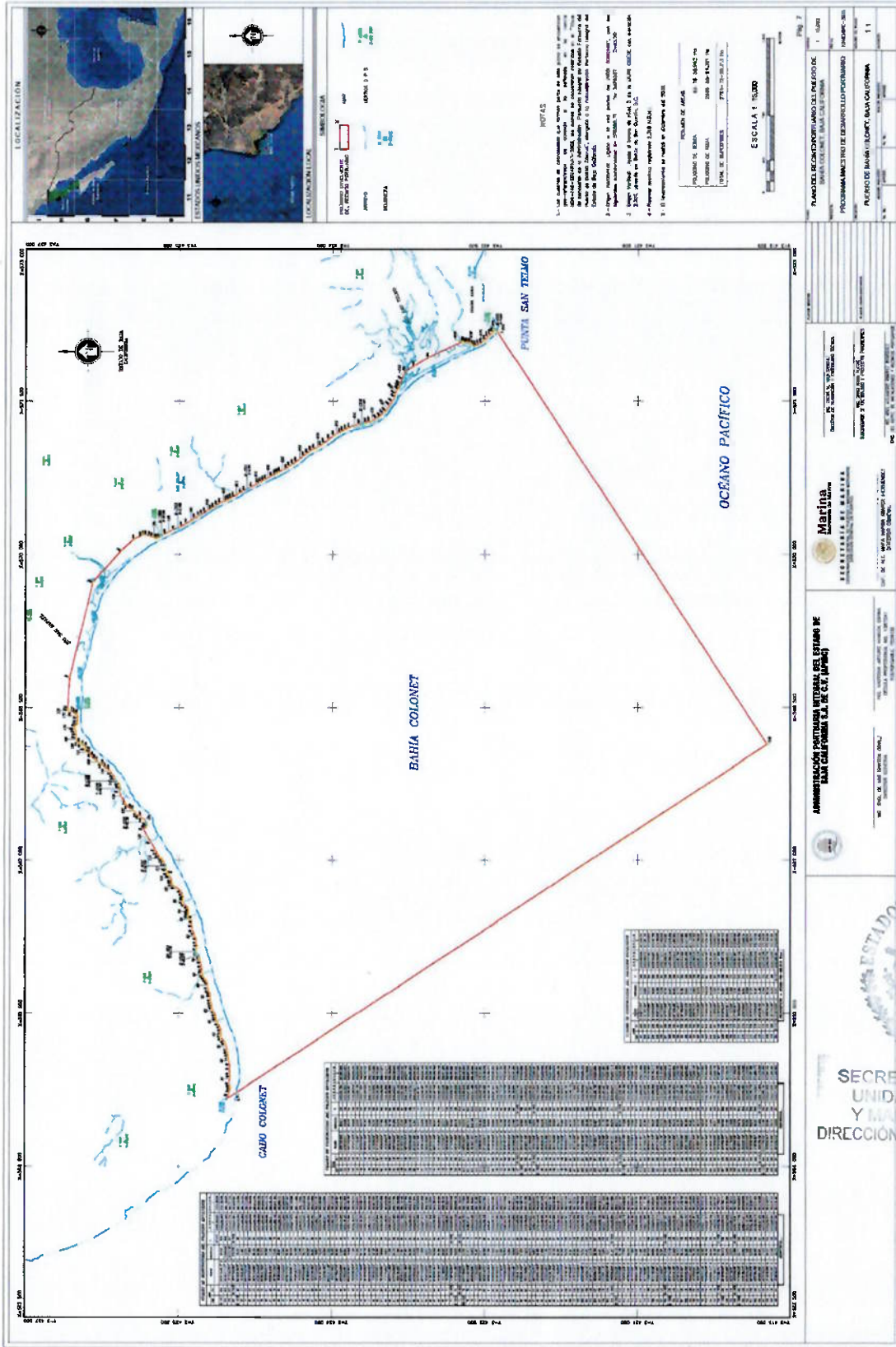
Adicionalmente, la API BC desarrolla gestiones a fin de que el nuevo puerto disponga de extensiones territoriales denominadas Zonas de Desarrollo Portuario, que en términos de la fracción VIII del artículo 2 de la Ley de Puertos, están constituidas por terrenos de propiedad privada próximos al recinto portuario concesionado.

En estas zonas, la API BC proyecta la instalación de la Aduana Marítima, de edificaciones de la Secretaría de Marina, así como instalaciones complementarias para vincular a una ciudad-puerto-logístico-industrial colindante con el puerto, la cual contará con terminales intermodales, áreas logísticas y/o fabriles, propiciando la atracción de inversiones del sector privado.

En la siguiente página se presenta el *Plano del Recinto Portuario del Puerto de Bahía Colonet*, en el cual se detalla la zona federal delimitada y determinada, que comprende áreas de agua y terrenos de dominio público concesionados a la API BC, que en conjunto integran el recinto portuario.



Plano del recinto portuario del Puerto de Bahía Colonet





1.2 Infraestructura portuaria

Debido que el Puerto de Bahía Colonet estará en proceso de diseño y construcción durante sus primeros años de desarrollo, en este apartado se describirá de manera general y resumida lo proyectado para la construcción de infraestructura para uso común, o público, así como la previsión de terminales e instalaciones. En el capítulo 3 se especificarán las metas de construcción de infraestructura y equipamiento, con su correspondiente temporalidad de ejecución, que se prevé se concretarán durante el quinquenio de vigencia de este PMDP.

Bahía Colonet está concebido como un **mega puerto hub comercial-industrial de clase mundial**, conectado competitivamente con mercados del noroeste de México, así como del sur y del oeste de los Estados Unidos de América (EUA), también atendidos por los puertos de Los Ángeles y Long Beach, dotado de una ciudad-puerto-logística-industrial, con capacidad para recibir buques que cubren las rutas Asia-Norteamérica y abastecen centros de distribución y plantas industriales, que con el crecimiento económico, el *nearshoring* y el *friendshoring* requieren soluciones y nuevos espacios territoriales.

El nuevo puerto atenderá a buques mercantes de gran capacidad que sirven a las principales rutas de comercio marítimo en el mundo y en específico a la Región T-MEC, por lo que dispondrá de infraestructura portuaria de última generación, de altas especificaciones, con profundidades competitivas de hasta 17.5 metros en sus canales de navegación y dársenas, de 16.5 metros en sus terminales de contenedores y de hasta 14.0 metros en el resto de sus terminales portuarias.

Su infraestructura será moderna y similar a la de los puertos de Los Ángeles y Long Beach, incluso contará con algunas especificaciones que se anticipan a la evolución del transporte por mar y la logística de las mercancías. El Puerto se insertará competitivamente en el mercado de la costa oeste de la Región T-MEC, complementará la oferta de infraestructura portuaria del sur de California y noroeste de México, y participará destacadamente en el crecimiento económico del noroeste de México, así como del sur y este de los EUA.

El megaproyecto del Puerto de Bahía Colonet se erige como una plataforma logística integral, diseñada para reconfigurar los flujos comerciales del Océano Pacífico norte, por lo que articula la infraestructura marítima, terrestre y tecnológica, haciéndola capaz de acoger el creciente comercio transpacífico y la emergente economía verde.

La arquitectura del nuevo mega puerto *hub* se conformará como un ecosistema portuario integrado por: terminales, instalaciones y servicios; ciudad-puerto-logístico-industrial; además de eficiente conectividad terrestre. Debido a su magnitud, el puerto será construido en etapas secuenciales estratégicas, que respondan a la demanda y a la maduración de inversiones, con el fin de maximizar el desarrollo del Puerto y el crecimiento de negocios portuarios, logísticos e industriales.

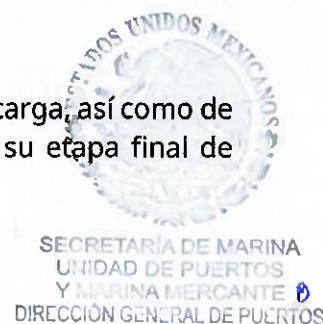
La API BC consolida la planeación estratégica de este PMDP, con previsiones y gestiones necesarias para que el nuevo puerto cuente con Zonas de Desarrollo Portuario, tipificadas en la Ley de Puertos como terrenos de propiedad privada próximos al recinto portuario concesionado, en los que se construirá, desarrollará y operará la Adunan Marítima, edificaciones de la SEMAR, así como la denominada ciudad-puerto-logístico-industrial, con terminales intermodales, áreas logísticas y/o fabriles, con inversiones del sector privado que fomenten la participación de empresas que requieran operar sus cargas, sus plantas productivas o instalaciones logísticas, con los beneficios de la cercanía de la proximidad de la interfaz portuaria, la aduana marítima y la conectividad terrestre proyectada.

Resultado del proceso de planeación estratégica, la imagen objetivo del Puerto proyectada en este PMDP, tiene sustento en la dinámica de sus mercados potenciales y en la definición de la infraestructura portuaria básica con la que contará, la cual se enlista en las páginas siguientes y se describe su delimitación y arreglo en el plano que se incluye más adelante.

Estructuras de protección

Para garantizar la navegación segura de las embarcaciones, la seguridad de la carga, así como de las terminales e instalaciones portuarias, está proyectado que el Puerto, en su etapa final de construcción de obras de protección, tendrá las siguientes:

- Pedraplén de 844 metros de longitud.
- Rompeolas de 3,859 metros de longitud en su primera etapa.
- Rompeolas de 1,190 metros de longitud en su segunda etapa, para totalizar 5,049 metros.



Señalamiento marítimo

El señalamiento marítimo del Puerto cumplirá con las normas internacionales para una marcación clara y sistemática de los canales, dársenas y áreas de atraque, utilizadas por las embarcaciones. Se basará en la norma internacional IALA, cuyo objeto es estandarizar las características del señalamiento marítimo que delimita canales navegables y sus aguas adyacentes.

Fundamentalmente está proyectado que estará integrado por balizas de situación, balizas de enfilación y boyas, cuyas características, cantidades y localización serán definidas una vez que la API BC cuente con la resolución favorable de la SEMAR en ejercicio de sus atribuciones de autoridad marítima, conforme a lo dispuesto en el Título de Concesión y en los artículos 62 y 63 de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos.

Áreas de navegación

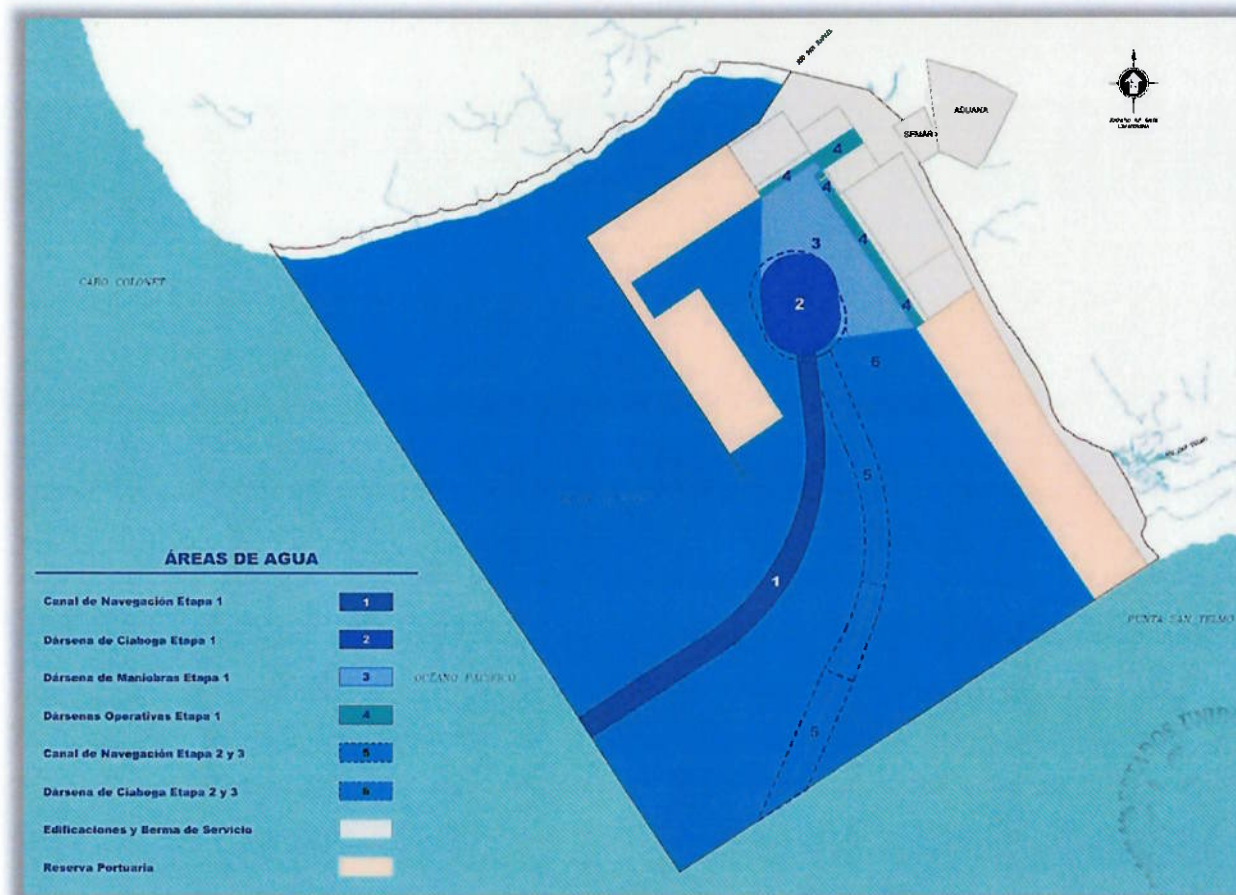
En la Etapa 1 del Puerto, dentro del recinto portuario, está diseñado para disponer de 783.6 hectáreas de infraestructura para la navegación. El canal de acceso tendrá una longitud de 4,033.7 metros y un ancho de plantilla de 170 metros en su parte interna y de 210 metros en la externa, con una profundidad de 16.5 m en la parte interna y 17.5 m en la externa. Una dársena de ciaboga de 660 metros por 840 metros, con una profundidad de 16.5 metros, y dársenas de maniobras





contiguas a las terminales portuarias. En la imagen siguiente se ilustra la disposición prevista de las áreas de navegación.

Imagen 3. Áreas de navegación de la Etapa 1, 1ª Fase, del Puerto de Bahía Colonet



Fuente: elaboración propia.

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

Áreas de atraque

En la Etapa 1, el Puerto de Bahía Colonet tendrá 5 posiciones de atraque, 3 para la terminal especializada de contenedores y 2 para la de usos múltiples; con una longitud acumulada de 1,850 metros. En su visión a 20 años, el puerto contaría con hasta 21 posiciones de atraque, que corresponderían a 8 terminales portuarias. Así como con instalaciones de atraque para las autoridades.

Vías férreas

Para un transporte intermodal por ferrocarril, se prevé la posibilidad de que a mediano plazo el puerto disponga de distintos sistemas de vías y patios, cada uno con su función de carga/descarga, almacenamiento, clasificación, así como de llegadas y salidas, para tal fin se han previsto zonas destinadas para infraestructura ferroviaria.



Vialidades vehiculares

Está prevista la construcción de una red vehicular para uso común, al interior del recinto portuario, con una longitud estimada de 7 km, que comuniquen óptimamente a las terminales e instalaciones con los accesos al Puerto y a las carreteras y calles exteriores.

Andadores peatonales

Se tiene previsto que el Puerto dispondrá de andadores peatonales para uso común con una longitud proyectada de 5 km.

Edificaciones

Para el cumplimiento del objeto de la concesión portuaria, el Puerto dispondrá de las edificaciones principales siguientes:

- Complejo administrativo y de servicios de API, autoridades, comunicaciones, emergencias y centro de negocios.
- Instalaciones del Sector Naval, conformada por unidad operativa y zona de servicios de asistencia, de la SEMAR.

Fuera del recinto portuario, colindante con él, se construirá la Aduana Marítima y una unidad habitacional para personal de SEMAR.

Áreas de almacenamiento

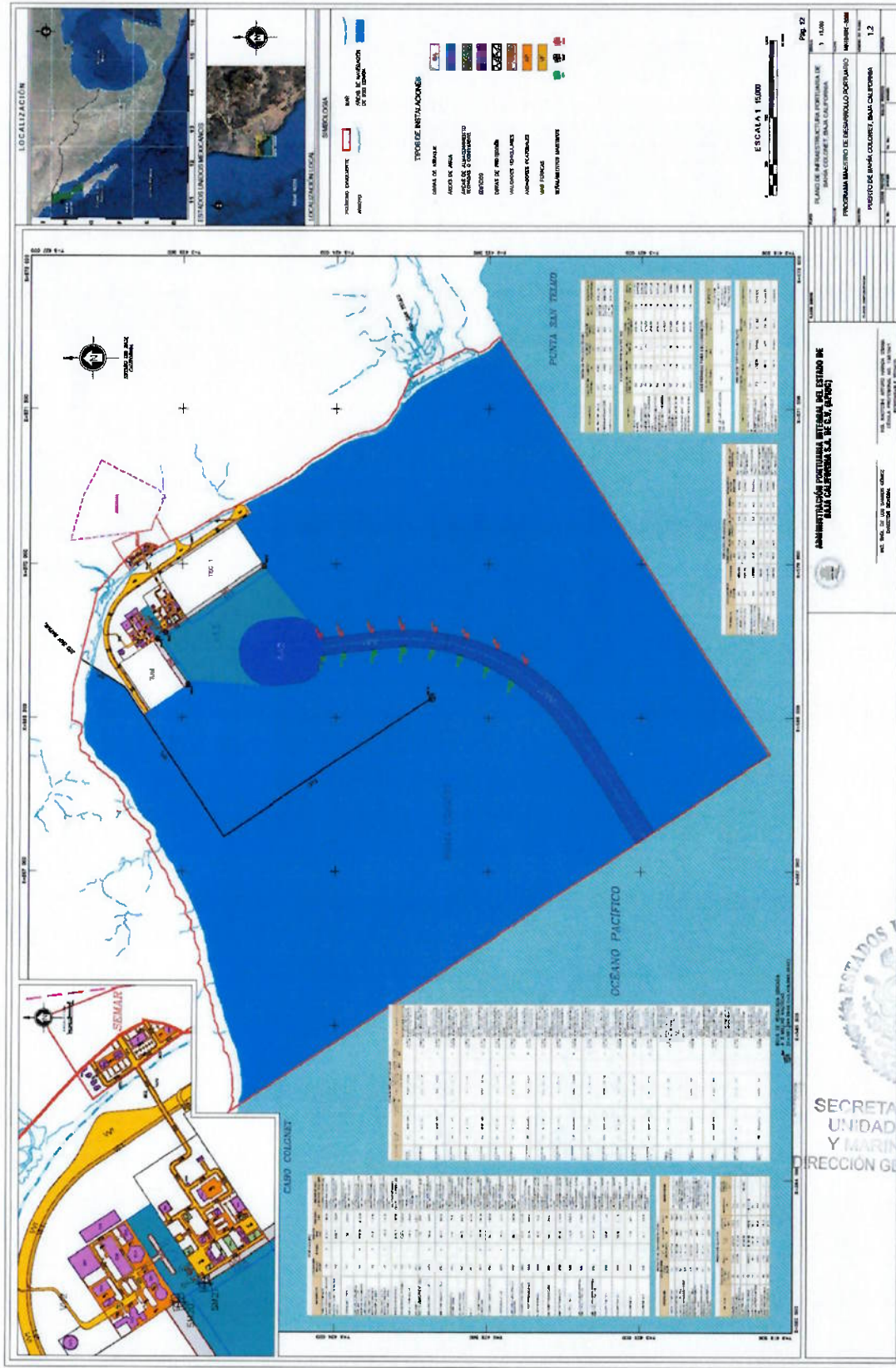
Para el almacenamiento de las cargas, está previsto que dentro de las terminales definidas en el capítulo 3 de este PMDP, como zonas portuarias proyectadas para desarrollo, y que serán construidas, equipadas y operadas por cesionarios, les corresponderá definir las cantidades, dimensiones, características y capacidades de los patios, bodegas, tanques o silos que deberán construir, según su línea de negocio y los volúmenes de cargas que prevén atender.

El *Plano de Infraestructura Portuaria del Puerto de Bahía Colonet* se presenta en la página siguiente, con la información disponible a la fecha de elaboración de este PMDP, en él se describe la delimitación de cada una de las áreas proyectadas para la infraestructura portuaria y se agregan las tablas descriptivas correspondientes a dicha infraestructura portuaria, en las que se detallan localizaciones y dimensiones.





Plano de infraestructura portuaria del Puerto de Bahía Colonet 2026 - 2031





vanguardia, sin limitar su vocación a las operaciones portuarias convencionales, para encauzar su desarrollo hacia la sostenibilidad social, ambiental y económica, privilegiando la innovación, alta tecnología, automatización, inteligencia artificial y robótica, la gestión energética para disminuir su impacto ambiental, así como la formación de su ecosistema digital integrado a la cadena de suministro global.

La identificación de su vocación multifuncional permite especificar que el Puerto de Bahía Colonet cuenta con potencial para atender las líneas de negocios que se enlistan y caracterizan en los párrafos subsecuentes.

Contenedores

La prospectiva de este PMDP converge en desarrollar corredores intermodales, que vinculen al Puerto de Bahía Colonet con los flujos comerciales entre Asia, el noroeste de México, así como del sur y del este de los EUA, principalmente para movilizar contenedores desde el continente asiático hacia territorio estadounidense, con la finalidad de posicionar a Bahía Colonet como alternativa de servicio complementaria de los puertos estadounidenses de California.

Para la activación de tales corredores, el Puerto cimentará una oferta de instalaciones, equipo y servicios intermodales competitivos e impulsará la facilitación de operaciones y del traslado de los productos entre sus lugares de origen y los de destino. La instauración y desarrollo de la contenerización y de los sistemas intermodales, tendrá sustento necesariamente en el mejoramiento de la conectividad carretera y en la inserción y desarrollo de una conexión ferroviaria.

El propósito es constituir al Puerto como una plataforma *hub* internacional, con presencia continental, con conexiones marítimas en servicios directos, flujos intermodales, así como con movimientos de transbordo de contenedores y de transporte marítimo de corta distancia (TMCD) con origen o destino en países de la Región T-MEC y de América Latina.

Carga general

El dinamismo económico de la potencial zona de influencia del Puerto, vinculado al desarrollo de las industrias maquiladora, tecnológica, automotriz y de producción de energía sustentable, así como a la demanda de los diversos grupos de consumidores, posibilita la operación de áreas de atraque, instalaciones y equipamiento portuarios para la movilización de carga general de una gran variedad de productos. Desde bienes de consumo, productos manufacturados, mercancías unitizadas, hasta maquinaria, que en conjunto representan un componente esencial de la actividad portuaria, impulsando el comercio internacional, optimizando la cadena de suministro y contribuyendo al desarrollo económico local y regional.

Se estima que los proyectos productivos en Baja California y el conjunto de la región noroeste de México impulsarán los movimientos de carga de proyecto, materiales e insumos, entre otros.



1.3 Comunidad portuaria

Este PMDP inicial reseña el origen de la comunidad portuaria del nuevo Puerto de Bahía Colonet, por consiguiente, este apartado menciona la incorporación proyectada de cesionarios, prestadores de servicios portuarios y de servicios conexos, así como autoridades, cuyo sustento y planeación de inclusión se presenta en los capítulos siguientes.

En la tabla siguiente se consigna la información inicial respecto a cesionarios que se prevé se integrarán al nuevo Puerto de Bahía Colonet, los cuales, mediante los correspondientes procedimientos previstos en la Ley de Puertos, formalizarán en su oportunidad su respectivo contrato de cesión parcial de derechos con la API BC, en su calidad de administrador portuario.

Tales contratos otorgarán derechos y obligaciones para el aprovechamiento, uso y explotación de polígonos de agua y/o tierra de dominio público para la construcción, operación y explotación de terminales y/o instalaciones portuarias.

En conjunto, para la Etapa I, se proyecta que estos cesionarios operarían 2 terminales portuarias.

Tabla 2. Cesionarios de la Etapa 1 del Puerto de Bahía Colonet

Cesionario	Clave de cesionario	Clave de zonificación	No. de registro	Vigencia del contrato	Objeto	Superficie por ceder m2		
						Agua	Tierra	TOTAL
A determinar mediante concurso público y contrato de cesión parcial de derechos que celebre la API BC con terceros	C1	4PuE	Por definir	Por definir	Terminal especializada de contenedores	58,500.00	450,000.00	508,500.00
	C2	5PuS			Terminal de usos múltiples	22,000.38	247,500.00	269,500.38

Fuente: elaboración propia.

Conforme a lo dispuesto en la Ley de Puertos en su artículo 44, y a lo establecido en el Reglamento de la Ley de Puertos en su Capítulo X, el Puerto dispondrá de la prestación de los servicios portuarios necesarios para la óptima operación portuaria, clasificados en tres rubros:

- Servicios a las embarcaciones para realizar sus operaciones de navegación interna, tales como el pilotaje, remolque, amarre de cabos y lanchaje.
- Servicios generales a las embarcaciones, como avituallamiento, agua potable, combustible, comunicación, suministro de energía eléctrica, recolección de basura o desechos y eliminación de aguas residuales.
- Servicios de maniobras para la transferencia de bienes o mercancías, tales como la carga, descarga, alijo, almacenaje, estiba y acarreo dentro del Puerto.

En apego a lo señalado en el Reglamento de la Ley de Puertos en su artículo 83, el Puerto ofrecerá también la prestación de servicios conexos, consistentes en toda clase de servicios diversos a los





regulados en el Capítulo X del mismo Reglamento (especificados arriba), que sean destinados al beneficio portuario, siempre que no contravengan las leyes de orden público.

En las dos tablas siguientes, se consigna información sobre los prestadores de servicios portuarios y los de servicios conexos en áreas comunes o de uso público, que junto con cesionarios, autoridades y usuarios conformarán la comunidad portuaria del Puerto de Bahía Colonet.

Tabla 3. **Prestadores de servicios portuarios de la Etapa 1 del Puerto de Bahía Colonet**

Prestador	Servicio portuario
A definir por la autoridad y mediante contrato de la API BC para un prestador de servicios de pilotaje	Pilotaje
A determinar mediante concurso público y contrato que otorgue la API BC para un prestador de servicios de remolque	Remolque
A determinar por la API BC mediante contrato con terceros para la prestación de servicios portuarios, de acuerdo con contratos de cesión parcial de derechos con cesionarios de terminales, Reglas de Operación del Puerto y conforme a la demanda de servicios	Amarre de cabos
	Lanchaje
	Avituallamiento
	Suministro de agua potable
	Suministro de combustible y lubricantes
	Reparaciones a flote de embarcaciones
	Recolección de basura
	Recolección de residuos sólidos
	Eliminación de aguas residuales
	Servicios para la transferencia de bienes o mercancías

Fuente: elaboración propia.

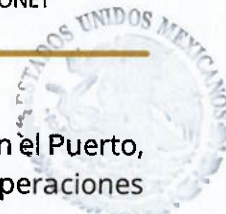


Tabla 4. **Prestadores de servicios conexos de la Etapa 1 del Puerto de Bahía Colonet**

Prestador	Servicio conexo
A determinar por la API BC mediante contrato con terceros para la prestación de servicios conexos, de acuerdo con las Reglas de Operación del Puerto y conforme a la demanda de servicios	Transporte de tripulantes
	Tendido de barreras flotantes
	Servicios submarinos a las embarcaciones
	Proveeduría
	Fumigaciones
	Proveeduría
	Inspección
	Conexo de inspección
	Grúas

Fuente: elaboración propia.





En la siguiente tabla, se enlistan las autoridades que se prevé ejercerán sus funciones en el Puerto, las cuales contarán con instalaciones al interior del recinto portuario, destinadas a las operaciones que correspondan a cada una en el ejercicio de sus atribuciones.

SECRETARÍA DE MARINA
UNIDAD DE PUERTOS
Y MARINA MERCANTE

Tabla 5. **Autoridades de la Etapa 1 del Puerto de Bahía Colonet**

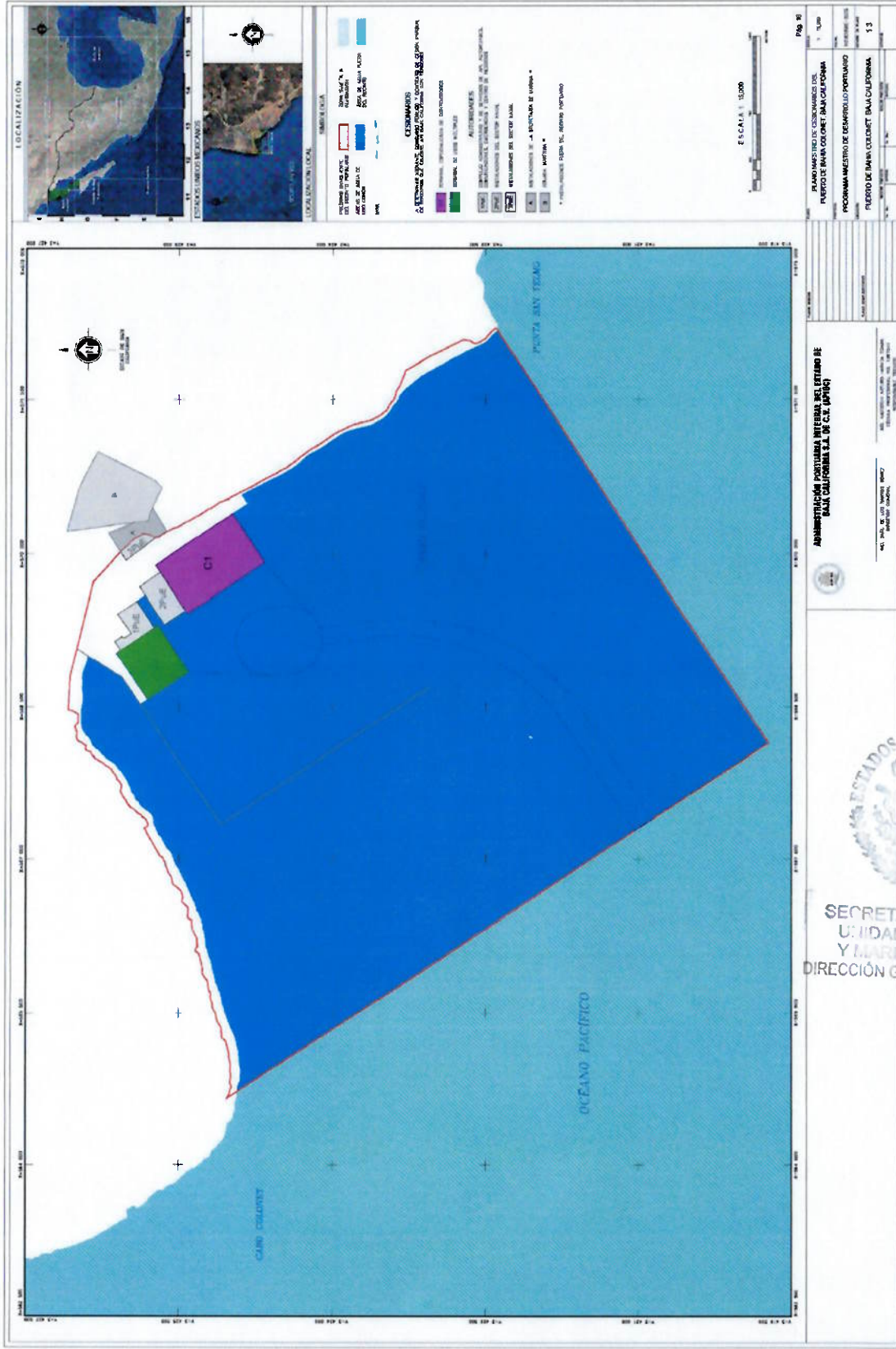
Autoridad	Clave de zonificación	Actividades y servicios
Administración Portuaria Integral del Estado de Baja California (API BC)	1PuE	Planear, programar y ejecutar las acciones necesarias para la promoción, operación y desarrollo del Puerto, a fin de lograr la mayor eficiencia y competitividad portuaria.
Capitanía de Puerto		Autorizar el arribo y despacho de embarcaciones, vigilar que la navegación, atraque, servicios de pilotaje y remolque se realice con seguridad; supervisar que las vías navegables reúnan condiciones de seguridad, profundidad, señalamiento marítimo y ayudas a la navegación; verificar que se respeten las normas aplicables en materia de seguridad en la navegación y la vida humana en el mar, prevención de la contaminación marina, con facultades para solicitar los certificados de las embarcaciones.
Unidad Naval de Protección Portuaria (UNAPROP)		Realizar acciones de vigilancia, verificación, visita, inspección y control en funciones de guardia costera dentro de los recintos portuarios en apoyo al ejercicio de la autoridad en materia de protección marítima y portuaria.
Comisión Federal para la Protección contra Riesgos Sanitarios (COFEPRIS)		Control higiénico e inspección en la importación y exportación de comestibles, bebidas, medicamentos y productos biológicos, excepto los de uso veterinario.
Servicio Nacional de Sanidad, Inocuidad y Calidad Alimentaria (SENASICA)		Inspección física de productos y expedición de certificados sanitarios para asegurar la calidad e inocuidad de animales, vegetales y sus productos.
Sanidad Internacional, Secretaría de Salud		Otorgar la libre plática abordo, operar los servicios de sanidad internacional y revisar las condiciones de la tripulación y pasajeros para garantizar que no se producirá la introducción o propagación de una enfermedad o daño a la salud
Procuraduría Federal de Protección al Ambiente (PROFEPA)		Realizar acciones de inspección, verificación y vigilancia para garantizar la protección de los recursos naturales.
Instituto Nacional de Migración (INM), Secretaría de Gobernación	B	Revisión de visas y documentos migratorios de tripulación y pasajeros para el legal ingreso y salida de personas del territorio nacional.
Aduana Marítima de Bahía Colonet		Vigilancia y custodia de las mercancías de comercio exterior dentro del recinto fiscal; así como autorizar la internación de dichas mercancías al territorio nacional a través del despacho aduanal. Lo anterior con facultades para vigilar e inspeccionar las mercancías, su debida clasificación arancelaria en los pedimentos y el cumplimiento de las obligaciones fiscales.
Secretaría de Marina (SEMAR)	2PuE 3PuE A	Armada de México, institución militar nacional, de carácter permanente, cuya misión es emplear el poder naval de la federación para la defensa exterior y coadyuvar en la autoridad interior del país, en los términos que establece la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos y leyes que de ella derivan y los tratados internacionales.

Fuente: elaboración propia.

En el siguiente *Plano de Cesionarios del Puerto de Bahía Colonet*, se describe la delimitación de las zonas portuarias que está previsto adjudicarse a los cesionarios y a las autoridades del Puerto.



Plano de cesionarios del Puerto de Bahía Colonet 2026 - 2031





1.4 Vocación del Puerto, área de influencia y conectividad

En este apartado se enunciará de manera sintetizada las vocaciones del puerto, sus líneas de negocio, mercados, áreas de influencia, conectividad y participación en el SPN. En el capítulo 2 se presenta la argumentación diagnóstica de las razones de estas potenciales competencias y los retos para el desarrollo del puerto; posteriormente, en el capítulo 3 se planifican acciones a realizar durante los próximos cinco años, dirigidas a la concreción de tales expectativas portuarias.

Vocación y líneas de negocio

El nuevo Puerto de Bahía Colonet está proyectado para ser un **hub global, comercial e industrial**, cuyas vocaciones lo impulsan para constituirse como el principal **ecosistema portuario transpacífico** del noroeste de México, con alcance comercial en el sur y en el este de los EUA. El Puerto tiene el propósito de participar competitivamente en el principal corredor portuario, económico y logístico de América que atiende los flujos de comercio entre Asia y el Continente Americano, y que opera en el sur de California, para impulsar el desarrollo económico del noroeste de México y del sur y este de EUA.

Derivado del análisis de mercado realizado expofeso para este PMDP, se ha definido que Bahía Colonet está destinado para ser un puerto con múltiples vocaciones, de manera que contará con:

- **Terminales especializadas de contenedores.**
- Terminales aptas para recibir buques de cualquier tipo y tamaño sin restricción de calado, equipadas para movilizar diversidad de insumos y mercancías: **carga general** unitizada o fraccionada, **granel mineral, petróleo y derivados**, así como **otros fluidos**.
- Capacidades de alto rendimiento para satisfacer la creciente demanda de servicios de **transbordo marítimo de carga**.
- Infraestructura de muelle y almacenamiento para apoyar a la **industria minera** en el noroeste de México con la operación de granel mineral.
- Espacios para acoger a empresas del **sector energético** dedicadas a la producción, suministro y consumo de energía, incluyendo la exploración, extracción, refinación, transporte y distribución de diversas fuentes energéticas.
- Una **ciudad-puerto-logística-industrial** en las Zonas de Desarrollo Portuario próximas al recinto portuario. Aunque no forma parte del presente PMDP, cabe señalar, por su relevancia, que en paralelo con el proyecto de construcción y desarrollo del puerto, en áreas externas al recinto portuario se promoverá la habilitación de dicha ciudad-puerto-logística-industrial.

Con el fin de que sirva como motor de desarrollo en la costa oeste de la Región T-MEC y, en particular, del noroeste de México, así como del sur y del este de los EUA, atendiendo a las cadenas logísticas integrales que operan en la zona, Bahía Colonet se concibe como un puerto **hub** de





Granel mineral

En la jerarquización de la superficie concesionada para la exploración o explotación de minerales metálicos, no metálicos y bancos de materiales, destacan en 1^{er} y 2^o lugar los estados de Sonora y Chihuahua, el 8^o lugar corresponde a Baja California y el 11^o Baja California Sur. La tercera parte del total de concesiones mineras con vigencia posterior al año 2050, se localizan en estos cuatro estados del noroeste de México.

La riqueza geológica que existe en la región ha generado en las últimas décadas el crecimiento de la exploración y explotación minera, que conlleva incremento de la inversión extranjera en la industria. Esta tendencia perfila el potencial del Puerto para atender movimientos de exportación y para el abasto nacional de cargas de granel mineral, a los que se podrían agregar servicios logísticos y portuarios de cabotaje, de Transporte Marítimo de Corta Distancia (TMCD) o de altura, para el desarrollo de infraestructura y para atender la cadena productiva del sector minero que involucra desde aquellas actividades a cargo de empresas o establecimientos, cuyos procesos de transformación utilizan insumos de origen mineral, hasta la comercialización y distribución de productos terminados, tales como los productos pétreos.

Otros fluidos

Uno de los productos energéticos de mayor demanda en el mundo es el gas natural, el cual se utiliza para la producción de energía eléctrica y como insumo en diversas industrias como son, entre otras, la química y petroquímica para la producción de amoníaco y fertilizantes. El estado de Texas, EUA, tiene niveles elevados de producción y de exportación de gas natural y otros combustibles a países de Asia y Europa, principalmente.

Ante el crecimiento de la demanda que se estima habrá en las próximas décadas, el Puerto de Bahía Colonet constituye una potencial plataforma para el establecimiento de una planta de licuefacción de gas natural, de hidrógeno verde y/o de amoníaco anhidro, para su exportación a países de Asia, tales como China, Japón y Taiwán, entre otros.

Actualmente, existe importación de gas natural en la Terminal de Costa Azul, que forma parte del recinto portuario de Ensenada; en el periodo 2020-2025 recibió 200 mil toneladas en promedio anual, provenientes de Indonesia y con destino final en Baja California. Además de lo anterior, ha trascendido que dicha terminal realiza inversiones para poder licuar gas natural, que será transportado por gasoducto desde EUA, y ser exportado a países de la cuenca del Pacífico.

Derivado de los trabajos de exploración y análisis sobre el potencial de producción de recursos de energías renovables en el estado de Baja California, se ha detectado que en áreas próximas al Puerto de Bahía Colonet existe potencial para el desarrollo de proyectos de producción de hidrógeno verde, con un costo competitivo proyectado para el año 2050. En términos de exportación de este energético, los mercados más atractivos se encuentran en Asia, en particular Corea del Sur y Japón. Baja California se sitúa como una de las opciones más competitivas para exportar a dichos países, por bajos costos de producción y por la localización estratégica del Puerto de Bahía Colonet. Dado el creciente interés en el uso de fuentes de energía menos



contaminantes y el aumento en el número de proyectos de producción de hidrógeno verde que hay en el mundo, existe la posibilidad de que haya inversionistas interesados en desarrollar en Punta Colonet un proyecto de producción y exportación de este energético.

Petróleo y derivados

En el área de influencia del Puerto existe un potencial de alrededor de 3 millones de toneladas de productos líquidos transportados a granel, que son cargados o descargados en instalaciones operadas por la empresa paraestatal Petróleos Mexicanos, como el petróleo crudo y sus derivados destinados a ser utilizados como combustibles en el noroeste de México.

Cruceros

El negocio de cruceros en el mundo se consolida como la principal industria de viajes; la actividad ha prosperado significativamente debido a la creciente preferencia de experiencias turísticas únicas. El Puerto de Bahía Colonet representa la oportunidad de incrementar la oferta de turismo de cruceros en América del Norte, contribuyendo a la innovación para acrecentar atractivos a las rutas existentes o crear nuevas, atraer más pasajeros y ofrecer características propias como destino especializado para grandes cruceros, con terminal e instalaciones excepcionales para la recepción y estancia eficientes de pasajeros. En la costa del Pacífico, el Puerto de Los Ángeles constituye el principal puerto de origen de rutas de cruceros, las cuales escalan en Ensenada, la Riviera Mexicana y puertos del sureste de México, entre otros puertos de destino turístico.

Área de influencia

El Puerto de Bahía Colonet tiene una localización privilegiada en la geografía del comercio mundial, dentro del eje de intersección de las rutas marítimas este-oeste y las rutas norte-sur; específicamente, se ubica en el entorno del corredor portuario y logístico de Los Ángeles y Long Beach, los cuales atienden prácticamente a todo los EUA. Está ubicado en el estado de Baja California, en el extremo noroeste de México, en el litoral del Océano Pacífico, por lo que su área de influencia abarca los principales mercados de la zona Asia-Pacífico y con conexión por mar con relevantes socios comerciales de México, como los EUA, Canadá, Japón, Chile, Perú, Colombia.

Su incursión como nuevo actor logístico-portuario transpacífico, establecido en el litoral oeste de América del Norte, le determina la posibilidad de compartir el dominante mercado global de contenedores con los puertos de:

- Los Ángeles y Long Beach, situados en el sur de California, EUA, en conjunto son el 1er complejo portuario más importante de ese país y el 9° a nivel mundial.
- Manzanillo, en el estado mexicano de Colima, es la principal puerta marítima de entrada de contenedores de México.
- Lázaro Cárdenas, situado en el estado de Michoacán, es el 2° puerto de México con mayor movimiento de contenedores.

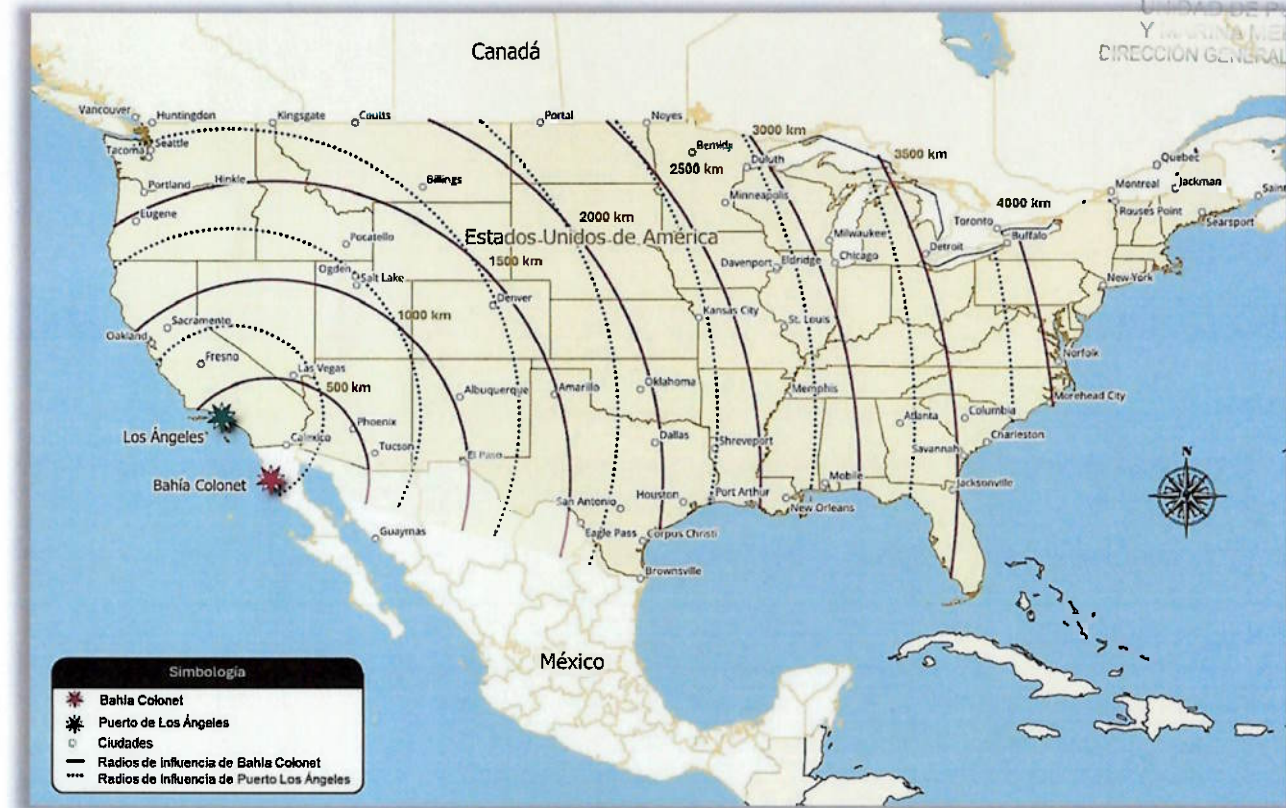


- Ensenada, ubicado en el estado de Baja California, a menos de 100 kilómetros de la frontera con los EUA, es el 3^{er} puerto en movimiento de contenedores en la costa oeste mexicana y el 5° a nivel nacional.

El Puerto de Bahía Colonet se ubica a 121 kilómetros al sur del Puerto de Ensenada, a 259 kilómetros de San Diego, California, y a 449 km del Puerto de Los Ángeles.

Para delinear el área geográfica de potencial competencia del Puerto de Bahía Colonet, en la siguiente imagen se ilustran los radios de influencia terrestre para el movimiento de mercancías, desde o hacia el Puerto, así como la comparativa con los predominantes puertos de Los Ángeles y de Long Beach.

Imagen 4. Radios de influencia terrestre del Puerto de Bahía Colonet



Fuente: elaboración propia.

Hinterland

A partir del análisis de datos estadísticos recientes, respecto a los movimientos de carga en el litoral mexicano y el estadounidense del Océano Pacífico, se define que el potencial de la zona de influencia o *hinterland* del Puerto de Bahía Colonet se identifica principalmente en tres entidades federativas del noroeste de México y 15 territorios estatales del sur y del este de los EUA.



Se considera también que el Puerto de Bahía Colonet podría constituirse en una plataforma de conexión para movimientos de transbordo de cargas contenerizadas, con origen o destino probable en diversos países de Asia y de Norte, Centro y Sudamérica, los cuales se mencionan en la tabla siguiente.

Tabla 6. **Potenciales países de origen y destino para transbordo de cargas del Puerto de Bahía Colonet**

Asia	Norteamérica	Centroamérica	Sudamérica
China	Canadá	Guatemala	Colombia
Corea del Sur	EUA	El Salvador	Ecuador
Malasia	México	Honduras	Perú
Japón		Nicaragua	Chile
Taiwán		Costa Rica	
		Panamá	

Fuente: elaboración propia.

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

Por su localización estratégica con respecto a las rutas de cruceros que operan en la costa oeste de la Región T-MEC, esto es en las costas de México, Canadá y los EUA, el Puerto tiene potencial para participar a largo plazo en las rutas Los Ángeles-Ensenada-Isla Catalina/Hawái, Riviera Mexicana que opera en Los Cabos, Mazatlán y Puerto Vallarta, y en la rutas de reposicionamiento de buques entre puertos de Florida, en la costa del Atlántico, así como Alaska, para lo cual se requeriría la mejora de las conexiones terrestres y conformar una oferta turística competitiva atractiva para cruceristas y otros visitantes, que podría incluir un parque acuático, un centro recreativo o un parque temático. Ello permitiría aprovechar el elevado dinamismo de la industria de cruceros, lo cual se manifiesta en la habilitación de nuevos destinos, nuevas regiones de cruceros y el aumento de la oferta de atractivos turísticos en los diversos mercados.

Derivado del análisis y planeación de este PMDP, se determina que fundamentalmente el Puerto tiene potencial para operar en los siguientes cinco mercados, que incluyen los principales orígenes/destinos de la carga que podría atender:

- **Mercado Local**, ubicado en el estado de Baja California y sus siete municipios: Ensenada, Tijuana, Mexicali, Playas de Rosarito, Tecate, San Quintín y San Felipe.
- **Mercado del Noroeste de México**, integrado principalmente por los estados mexicanos de Sonora y Chihuahua, con la posibilidad de atender el de Nuevo León.
- **Mercado de Cabotaje**, comprende los puertos localizados en el litoral mexicano del Océano Pacífico.
- **Transbordo Marítimo**, ubicado en el recinto portuario, fundamentalmente en flujos comerciales entre Asia y Centro y Sudamérica.
- **Mercado del Sur y del Este de los Estados Unidos de América**, que incluye 15 estados particularmente California, Arizona, Nuevo México y Texas. En función de conexiones terrestres y costos logísticos, podría atender también a la región medio oeste de los EUA.

Conforme a la posibilidad de orígenes/destinos de movimientos portuarios de transporte de carga, en la siguiente tabla se enlistan los principales estados y puertos de México, así como territorios estatales de los EUA identificados como potencial *hinterland* del Puerto de Bahía Colonet, agrupadas por los mercados referidos.





Tabla 7. Principales estados y puertos del potencial *hinterland* del Puerto de Bahía Colonet

México		Estados Unidos de América		
Mercado	Estado	Mercado	Estado	
Local	Baja California	Sur y Este	California	
Noroeste	Sonora		Nevada	
	Chihuahua		Arizona	
Cabotaje	Puerto/estado		Nuevo México	
			Texas	
			Oklahoma	
			Kansas	
			Arkansas	
			Luisiana	
			Mississippi	
			Tennessee	
			Alabama	
			Georgia	
			Carolina del Sur	

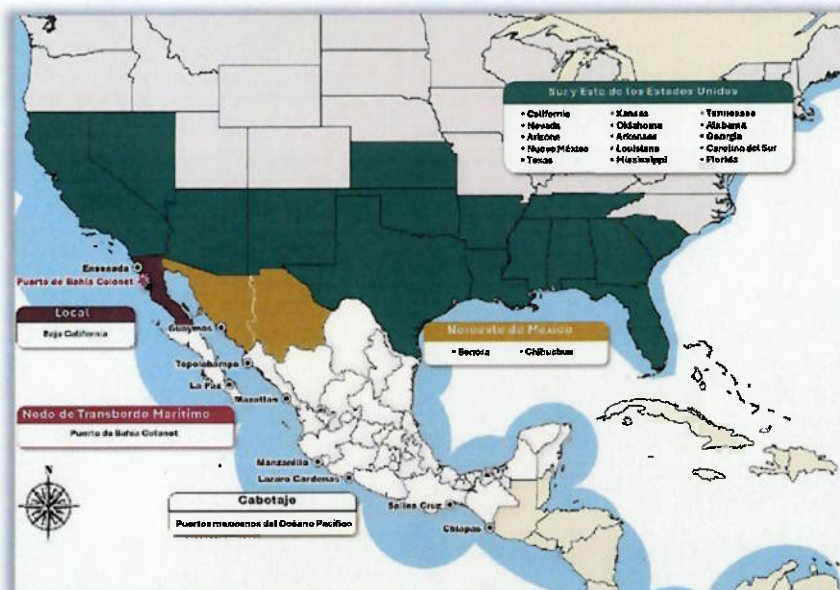
Fuente: elaboración propia.



Respecto a la situación económica y social de los tres estados mexicanos, Baja California, Sonora y Chihuahua, que integran los mercados Local y Noroeste de México del posible *hinterland* del Puerto de Bahía Colonet, representan el 10.7% del PIB de México y suman una población de casi 11.2 millones de habitantes, el 8.5% de la población total de México. La relevancia económica y social de los 15 territorios estatales de los EUA que forman parte del potencial *hinterland* del Puerto de Bahía Colonet, representan el 43.8% del PIB de los EUA, con una población de casi 153.8 millones de habitantes en 2024, que significa el 45.2% de la población total de ese país.

Los cinco mercados considerados como potencial *hinterland* del Puerto de Bahía Colonet, se presenta en la siguiente imagen.

Imagen 5. Potencial *hinterland* del Puerto de Bahía Colonet



Fuente: elaboración propia.





En el capítulo 2, en el apartado que estudia la probable demanda de infraestructura y servicios portuarios, se abunda en el análisis de estos cinco potenciales mercados del Puerto.

Foreland

El capítulo 2 de este PMDP incluye un análisis de orígenes/destinos de cargas de exportación o importación que se transportan en la actualidad en rutas marítimas en las que el Puerto de Bahía Colonet persigue participar, el cual sustenta y perfila el potencial espacio marítimo-portuario o *foreland* en el que el Puerto de Bahía Colonet podría establecer relaciones comerciales con clientes extranjeros. Producto de dicho análisis, la tabla siguiente resume los probables países de origen o destino de las importaciones y exportaciones del Puerto de Bahía Colonet.

Tabla 8. **Potenciales orígenes y destinos de la carga de comercio exterior del Puerto de Bahía Colonet, tráfico de altura**

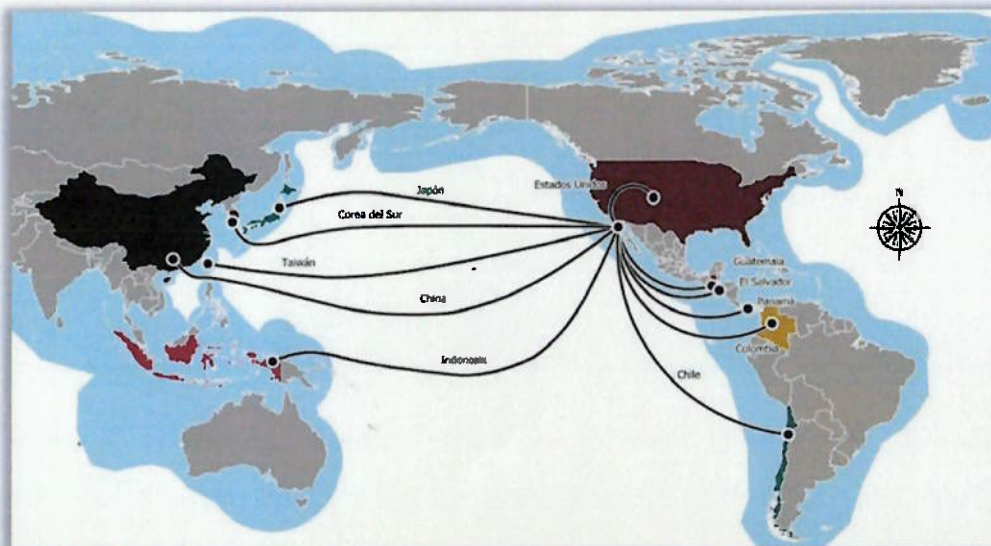
Orígenes	Destinos
País	País
EUA	EUA
Corea del Sur	Panamá
China	Guatemala
Japón	El Salvador
Indonesia	Colombia
Taiwán	Chile

Fuente: elaboración propia.



La siguiente imagen sintetiza gráficamente el probable *foreland* del Puerto de Bahía Colonet y proyecta las posibles conexiones para transporte de carga.

Imagen 6. **Potencial *foreland* del Puerto de Bahía Colonet para transporte de carga**



Fuente: elaboración propia.





Conectividad

El Puerto de Bahía Colonet contará con una amplia oferta portuaria para todo tipo de tráfico marítimo transpacífico, que lo conecte con puertos de Asia y de América. Además, ha asumido el reto de desarrollar la intermodalidad con el propósito de aprovechar los objetivos de intercambio comercial del Tratado entre México, EUA y Canadá (T-MEC).

Un indicativo sobre la potencial conectividad por mar del Puerto de Bahía Colonet, lo representan los movimientos actuales de carga contenerizada en tráfico de altura que confluyen en el litoral americano del Océano Pacífico, por lo que en las dos siguientes tablas se describe de manera resumida las conexiones marítimas en las que podría participar el Puerto para el manejo de contenedores. Se identificaron nueve rutas navieras, con diversas frecuencias, mediante servicios de líneas regulares.

Tabla 9. Principales líneas y rutas navieras para el manejo de contenedores con escala en puertos mexicanos del Océano Pacífico, 2024

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

Línea naviera	Ruta
Hyundai Merchant Marine (HMM) Servicio compartido: Ocean Network Express, Mediterranean Shipping Company, Hapag Lloyd	Ningbo – Shanghai – Qingdao – Pusan – Yokohama – Ensenada – Manzanillo – Puerto Quetzal – Panamá – Buenaventura – Callao – Guayaquil – Buenaventura – Panamá – Lázaro Cárdenas – Manzanillo – Yokohama – Pusan
Mediterranean Shipping Company (MSC) Servicio compartido: Hapag Lloyd, Ocean Network Express, HMM	Shanghai – Xiamen – Shekou – Hong Kong – Ningbo – Busan – Manzanillo – Lázaro Cárdenas – Rodman – Buenaventura – Callao – San Antonio – Coronel
Evergreen Marine Corporation (EMC) Servicio compartido: Wan Hai Lines, YangMing, Pacific International Lines, COSCO	Kaohsiung – Hong Kong – Ningbo – Manzanillo – Lázaro Cárdenas – Puerto Quetzal – Callao – Guayaquil – Buenaventura – Guayaquil – Callao
YangMing	Kaohsiung – Shekou – Hong Kong – Ningbo – Shanghai – Manzanillo – Lázaro Cárdenas – Puerto Quetzal – Buenaventura – Callao – Guayaquil – Manzanillo – Kaohsiung
COSCO Shipping Servicio compartido: Wan Hai Lines, OOCL, EMC, Pacific International Lines, YangMing, Marine Transport Corporation, Bal Container Line	Xiamen – Shanghai – Qingdao – Pusan – Manzanillo – Lázaro Cárdenas – Callao – San Antonio – Manzanillo – Ensenada – Yokohama – Shanghai – Xiamen
Orient Overseas Container Line (OOCL) Servicio compartido: Wan Hai Lines, COSCO, EMC, Pacific International Lines, YML	EB: Dalian – Ningbo – Shanghai – Qingdao – Ensenada – Manzanillo – Lázaro Cárdenas – Buenaventura – Guayaquil – Chancay WB: Ensenada – Manzanillo – Lázaro Cárdenas – Buenaventura – Guayaquil – Chancay – Shanghai – Dalian
ZIM Integrated Shipping Services Servicio compartido: CMA CGM, XPress Fedeers	Lázaro Cárdenas – Manzanillo – Puerto Quetzal – Acajutla – Corinto – San Lorenzo – Puerto Quetzal
Representaciones Transpacíficas (TRANSPAC) Servicio compartido: COSCO, CMA CGM, EMC, Wan Hai Lines, OOCL	Lázaro Cárdenas – Manzanillo – Puerto Quetzal – Acajutla – Puerto Caldera – Balboa – Puerto Caldera – Corinto – San Lorenzo – Puerto Quetzal – Lázaro Cárdenas
Ocean Network Express (ONE)	Shanghai – Xiamen – Shekou – Hong Kong – Ningbo – Pusan – Manzanillo – Lázaro Cárdenas – Rosman – Buenaventura – Callao – San Antonio – Lirquen – Coronel – Manzanillo – Lázaro Cárdenas – Yokohama – Pusan – Shanghai

Fuente: elaboración propia.





Tabla 10. Principales líneas y rutas navieras para el manejo de contenedores con escala en puertos estadounidenses del Océano Pacífico, 2024

Línea naviera	Ruta
CMA CGM HBB	Qingdao - Shanghai - Ningbo - Los Ángeles - Oakland - Busan - Qingdao
Mediterranean Shipping Company (MSC)	Vancouver - Oakland - Los Ángeles - Lázaro Cárdenas - Rodman - Colón
Servicio compartido: Hapag Lloyd, Ocean Network Express, Hyundai Merchant Marine	- Cristóbal - Marsaxlokk - Gioia Tauro - Civitavecchia - Fos-Sur-Mer - La Spezia - Barcelona - Valencia - Sines
Maersk Line	Port Hueneme - Los Ángeles - Manzanillo - Lázaro Cárdenas - Puerto Quetzal - Balboa - Guayaquil - Puerto Bolívar - El Oro
Ocean Network Express	Los Ángeles - Manzanillo - Lázaro Cárdenas - Puerto Quetzal - Acajutla - Corinto - Puerto Caldera - Puerto Quetzal - Manzanillo - Los Ángeles
Ocean Network Express	Los Ángeles - Manzanillo - Lázaro Cárdenas - Puerto Quetzal - Acajutla - Corinto - Puerto Caldera - Puerto Quetzal - Manzanillo - Los Ángeles
Ocean Network Express, MSC, Hapag Lloyd	Los Ángeles - Mazatlán - Manzanillo - Puerto Quetzal - Acajutla - Corinto - Puerto Caldera
Ocean Network Express, MSC, Hapag Lloyd	Seattle - Vancouver - Oakland - Long Beach - Manzanillo - Puerto Quetzal - Manzanillo - Cartagena

Fuente: elaboración propia.

La conectividad carretera de la península de Baja California se centra en la Carretera Federal 1, también conocida como Carretera Transpeninsular, que recorre la península de norte a sur, conectando localidades relevantes como Ensenada, Tijuana, Mexicali, Punta Colonet, La Paz y Los Cabos. Además de esta infraestructura principal, existen carreteras secundarias y caminos rurales que conectan poblaciones más pequeñas y facilitan el acceso a diferentes zonas de la península.

La Carretera Transpeninsular, extensa carretera de 1,708 kilómetros de longitud, cuyo inicio se ubica en la ciudad fronteriza de Tijuana (extremo norte) y concluye en Cabo San Lucas (extremo sur), representa el eje troncal que enlaza al Puerto de Bahía Colonet con su Mercado Local de Baja California, con el resto de la República Mexicana y con su Mercado del Sur y del Este de los EUA.

Con objeto de mejorar las conexiones carreteras desde el centro y sur de Baja California con la zona fronteriza, de manera conjunta el Gobierno Federal y el Gobierno del Estado, a través de la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes (SICT), proyectan ampliar las carreteras federales 1, 3 y 5. Además, el Gobierno estatal planea construir un nuevo tramo entre San Jacinto y Lázaro Cárdenas. Estas obras favorecerán el desarrollo de un nuevo aeropuerto para Ensenada y el centro del estado, en Ojos Negros, que atenderá la demanda de infraestructura aeroportuaria en la región y desahogará en el aeropuerto de Tijuana el elevado nivel de tránsito de pasajeros en rutas nacionales e internacionales. Con estas obras carreteras y la infraestructura portuaria por desarrollar en la primera etapa del puerto, se podrán ofertar servicios intermodales competitivos para el traslado de los productos a través del Puerto de Bahía Colonet.

Por el lado del estado de California, EUA, la carretera Interestatal 5 (I-5) conecta a la ciudad de Los Ángeles, al norte, con Sacramento, Portland y Seattle, y funciona como la principal ruta de transporte de camiones de norte a sur a lo largo de la costa oeste; hacia el sur, se conecta con San Diego y se vincula con las rutas comerciales mexicanas, lo que la hace fundamental para el comercio nacional y transfronterizo.





En la siguiente tabla se muestran las distancias carreteras desde la salida del Puerto y hasta las principales ciudades vinculadas a su potencial área de influencia.

Tabla 11. Distancias aproximadas por carretera desde el Puerto de Bahía Colonet a las principales ciudades de su potencial *hinterland*

Local	km	Sur y Este de los Estados Unidos de América	km
Vicente Guerrero, Baja California	43	San Diego, California	259
San Quintín, Baja California	63	Long Beach, California	437
Ensenada, Baja California	119	Los Ángeles, California	449
El Sauzal, Baja California	132	Las Vegas, Nevada	807
Rosarito, Baja California	205	Yuma, Arizona	521
Tijuana, Baja California	230	Phoenix, Arizona	743
Tecate, Baja California	259	Tucson, Arizona	776
San Felipe, Baja California	368	El Paso, Texas	1,288
Mexicali, Baja California	389	Albuquerque, Nuevo México	1,357
Guerrero Negro, Baja California	489	Santa Fe, Nuevo México	1,451
		Eagle Pass, Texas	2,061
		Laredo, Texas	2,260
		Houston, Texas	2,488
		McAllen, Texas	2,561
		Brownsville, Texas	2,622
		Wichita, Kansas	2,336
		Oklahoma City, Oklahoma	2,252
		Little Rock, Arkansas	2,841
		Memphis, Tennessee	2,890
		Nueva Orleans, Luisiana	2,963
		San Luis, Mississippi	3,089
		Mobile, Alabama	3,231
		Atlanta, Georgia	3,586
		Columbia, Carolina del Sur	3,930
		Miami, Florida	4,420

Noroeste de México	km
San Luis Río Colorado, Sonora	454
Puerto Peñasco, Sonora	685
Nogales, Sonora	1,017
Cananea, Sonora	1,033
Hermosillo, Sonora	1,081
Agua Prieta, Sonora	1,113
Nacozari, Sonora	1,169
Guaymas, Sonora	1,215
Ascensión, Chihuahua	1,303
Ciudad Obregón, Sonora	1,331
Ciudad Juárez, Chihuahua	1,490
Chihuahua, Chihuahua	1,619
Hidalgo, Chihuahua	1,841
Guadalupe, Chihuahua	2,087

Fuente: elaboración propia, con base en información de Traza Tu Ruta de la SICT y Google Maps.

En el tramo Ensenada a Tijuana, la carretera transpeninsular es tipo ET4 y por ella pueden circular camiones de doble remolque tipo full; dispone de 4 carriles y cuenta con acotamientos laterales para una circulación segura. Las carreteras ET4 son las carreteras con mayor capacidad, superando a las ET2 (Eje de Transporte de 2 carriles) y a las carreteras tipo A, que también pueden tener 4 carriles (A4) pero pueden tener restricciones para ciertos vehículos pesados.

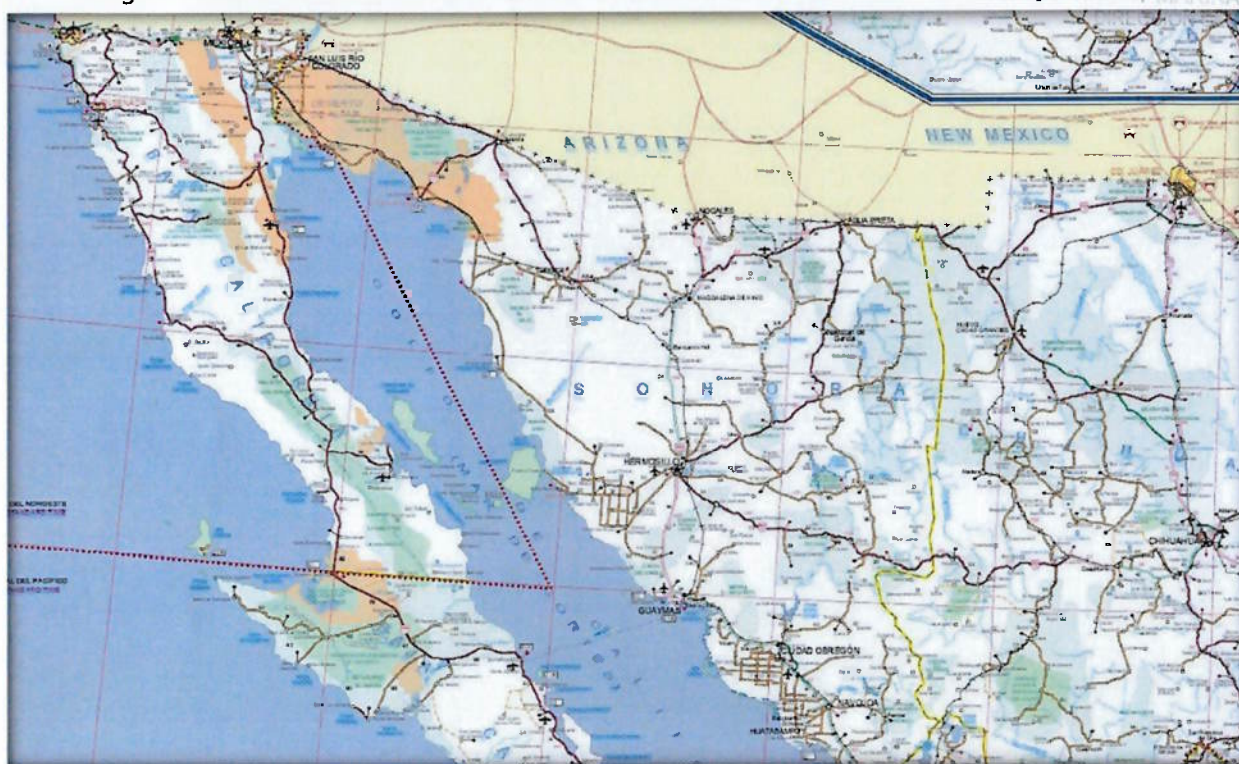
Esta carretera comunica Bahía Colonet con Ensenada, Tijuana y Mexicali, que son los principales nodos logísticos al norte. A partir de Tijuana, se conecta con el eje México-Nogales y de allí Mazatlán, donde se enlaza con el eje Mazatlán-Matamoros y los principales ejes del norte de México.



Con el propósito de evitar congestionamientos, lograr un tránsito fluido y seguro y por ende reducir tiempos y costos de traslado, la SICT tiene programado construir un libramiento carretero en la ciudad de Ensenada, desde Maneadero hasta Bajamar.

Con la siguiente imagen se ilustra la red carretera que vincula al Puerto de Bahía Colonet con las principales poblaciones de su potencial *hinterland*.

Imagen 7. Enlaces carreteros del Puerto de Bahía Colonet con sus mercados potenciales



Fuente: Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes.

Para posibilitar la intermodalidad ferroviaria en el Puerto de Bahía Colonet, está proyectado que a largo plazo dentro del recinto portuario se habilite infraestructura férrea. Actualmente, se realizan estudios de trazado y viabilidad de la conexión ferroviaria del puerto.

El estado de Baja California cuenta con 282.3 kilómetros de red ferroviaria, incluyendo vías troncales y ramales (144 kilómetros), vía secundaria (109.9 kilómetros) y vías particulares (28.4 kilómetros), la cual está enlazada con una línea estadounidense en la frontera (Mexicali-Calexico, CA); el Ferrocarril Mexicano (FERROMEX) opera la red Sonora-Baja California y posee un paso fronterizo en el cruce Mexicali I-Calexico, que hace posible la movilización de carga hacia dicho país y viceversa; la línea FERROMEX es una de las compañías de ferrocarriles que da servicio a Mexicali.

Derivado de que a la fecha el Puerto de Bahía Colonet no dispone de conectividad ferroviaria y que su conexión carretera requiere ampliaciones y mejoras, en el capítulo 2 de este PMDP se



elabora el diagnóstico correspondiente y se sustenta que la conectividad terrestre representa uno de los retos fundamentales para el desarrollo del Puerto. Posteriormente, en el capítulo 3, se establece la estrategia que emprenderá el Puerto para contar con infraestructura y servicios intermodales competitivos.

Participación del Puerto de Bahía Colonet en el Sistema Portuario Nacional (SPN)

El Puerto de Bahía Colonet forma parte del SPN, entendido como el conjunto de actores, infraestructura y servicios establecidos en los puertos, para facilitar la transferencia de bienes desde los buques a los diversos modos de transporte y viceversa.

El SPN cuenta con 103 puertos y 15 terminales marítimas que desempeñan un papel fundamental en el desarrollo económico nacional. Representa una puerta para las importaciones y exportaciones, para el movimiento del petróleo y sus derivados, así como para la operación de plataformas logísticas de importantes industrias como la química, energética, minería, pesca y turismo, entre otras. De acuerdo con el Informe estadístico de los puertos mexicanos 2024, de la Dirección General de Puertos de la SEMAR, en ese año se movilizaron a través de este sistema 272.6 millones de toneladas de carga, lo que muestra la relevancia del SPN.

En la tabla siguiente se muestra la participación de los puertos del litoral del Océano Pacífico, en el desarrollo del comercio marítimo, durante el último quinquenio.

Tabla 12. **Movimiento en el Sistema Portuario del Océano Pacífico,**
por tipo de carga, 2021-2025 (toneladas)

Puerto	Carga total comercial	General (incluye autos)	Contenerizada	Granel agrícola	Granel mineral	Petróleo y derivados	Otros fluidos
Ensenada	17,739,836	2,800,112	10,776,484	13,434	3,035,924	13,176	1,100,707
Guaymas	31,516,785	362,289	717,876	2,905,778	18,739,356	8,456,696	334,790
Topolobampo	26,936,852	12,978,217	-	2,468,209	5,228,841	6,252,856	8,731
Mazatlán	21,351,844	11,564,598	2,010,517	-	22,000	7,754,730	-
Manzanillo	167,242,123	10,273,620	113,515,696	8,664,084	24,259,559	10,529,164	-
Cuyutlán	1,403,722	-	-	-	-	-	1,403,722
Lázaro Cárdenas	145,363,074	15,398,306	64,257,510	593,309	52,674,960	8,840,585	3,598,405
Acapulco	2,745,598	6,704	-	-	-	2,738,894	-
Salina Cruz	48,380,749	140,980	66,154	696,587	136,225	47,152,248	188,557
Puerto Chiapas	1,716,762	113,482	707,097	677,001	183,679	-	35,505
Subtotal	464,397,343	53,638,305	192,051,332	16,018,401	104,280,542	91,738,348	6,670,416
Otros	147,071,695	21,906,753	997,646	-	102,092,361	21,361,031	713,905
Total	611,469,038	75,545,058	193,048,978	16,018,401	206,372,903	113,099,378	7,384,321

Fuente: elaboración propia, con datos del Informe estadístico de los puertos de México 2021, 2022, 2023 y 2024 de la Coordinación General de Puertos y Marina Mercante de la SEMAR; estimación propia de 2025.



El Puerto de Bahía Colonet, como nuevo integrante activo del SPN, proyecta sus esfuerzos y recursos para contribuir a concretar la visión a largo plazo de la PNM, la cual prevé que para el año 2045, México contará con un SPN moderno, competitivo y sustentable, adaptado a los desafíos de la logística global.

Para tal fin superior, la API BC se suma al propósito común de optimizar los recursos públicos y promover la inversión privada, contribuyendo al impulso del comercio marítimo, con un enfoque en la descarbonización y la eficiencia.

El Puerto de Bahía Colonet se adhiere a los objetivos de la PNM para fomentar el desarrollo económico del país, ampliar y modernizar la infraestructura portuaria y garantizar que la gestión del sistema sea competitiva y eficiente.

Además, para apoyar la generación de certidumbre en el desarrollo económico nacional, otorgará pleno cumplimiento del marco jurídico aplicable en el ámbito marítimo-portuario, administrativo, de comercio exterior, energético, fiscal y ambiental, para garantizar la seguridad operativa, industrial y de protección al medio ambiente.

En confluencia y coordinación entre la federación, las entidades federativas y los municipios, así como con la sociedad en general, la API BC contribuirá con propuestas y proyectos viables y rentables, que hagan atractiva la participación de la inversión y el financiamiento privado, a la vez que respalden la visión y estrategia de la PNM.

El Puerto de Bahía Colonet está proyectado para alcanzar una función trascendental en la dinámica y desarrollo del SPN en el movimiento de contenedores, granel mineral y fluidos. ✓





2. Diagnóstico y retos de desarrollo del Puerto de Bahía Colonet

Bahía Colonet conformará y operará como puerto *hub* internacional, comercial e industrial, que permita la operación integral y eficiente de las cadenas de aprovisionamiento logístico que operan en la Región T-MEC, específicamente en las zonas noroeste de México, así como sur y este de los EUA, y que atraviesan el corredor portuario, económico y logístico del sur de California y Texas.

El complejo portuario de Bahía Colonet contará, en áreas contiguas al recinto portuario, con una ciudad-puerto-logística-industrial para el almacenamiento y distribución de los productos y el establecimiento de plantas manufactureras.

Las proyecciones de crecimiento de la economía y del comercio exterior en estas regiones son muy favorables y apuntan a que los flujos de comercio por vía marítima y los movimientos de los destinos de carga continuarán aumentando. En este contexto, la demanda por infraestructura y servicios portuarios y logísticos eficientes continuará abriendo espacios de oportunidad.

Como plataforma portuaria *hub global*, el nuevo puerto busca atender a las principales rutas marítimas de comercio internacional, enlazando por la costa oeste de México a la economía mexicana y a la de los EUA, particularmente de las regiones mencionadas, con los países de Asia, Europa y de Centro y Sudamérica, facilitando el acceso a los mercados de materias primas, energía, bienes de capital y productos de consumo final.

Con objeto de participar competitivamente en el subsistema portuario de la costa oeste de la Región T-MEC, como puerto de última generación, se plantea dotar a Bahía Colonet de: calados en canales de navegación y posiciones de atraque mayores a 17.0 metros; dársena de ciaboga de 700 metros; muelles para buques portacontenedores de 400 metros de eslora; patios y almacenes especializados, dotados de sistemas de maniobras con tecnologías de punta. Además se requiere disponer de instalaciones del sector naval que cuenten con unidad operativa, zona de servicios de asistencia y área residencial, para la ejecución de acciones de vigilancia y control en funciones de guardia costera dentro del recinto portuario y para labores de protección marítima y portuaria.

En su perfil logístico multimodal, a fin de vincularse competitivamente a sus mercados objetivo, el Puerto de Bahía Colonet proyecta contar con la conectividad carretera adecuada que lo enlace con los sistemas de carreteras del noroeste y el resto de la República Mexicana, así como con la red carretera de los EUA de sus regiones del sur y del este.

A largo plazo, se proyecta que el nuevo puerto cuente con conexiones ferroviarias a sus mercados en México y los EUA, para lograr el manejo eficiente de grandes volúmenes de carga.

Como ciudad-puerto-logística-industrial se plantea que en el puerto operen centros de distribución regional e internacional de todo tipo de productos, para el abasto de mercados regionales e internacionales. A tal efecto, se asignarán espacios para el desarrollo de instalaciones especializadas de acuerdo con los requerimientos de las empresas usuarias. El puerto ofrecerá a las empresas productoras y comercializadoras que operan en los mercados a atender opciones



para el desarrollo de sus estrategias e instalaciones logísticas adecuadas a los tipos de productos que manejan.

Atendiendo a que el noroeste de México y los estados de California, Arizona, Texas y otros de las regiones del sur y del este de los EUA, entre los estados que el nuevo puerto puede atender, cuentan con sectores industriales importantes por su tamaño y capacidad de innovación, por su crecimiento y con proyecciones positivas de desarrollo a mediano y largo plazos, y a que el sur de California y, en particular, los puertos de LA/LB cuentan con una amplia red de carreteras, ferrocarril e infraestructura intermodal a la cual buscará conectarse el Puerto Bahía de Colonet, en el puerto se habilitarán espacios e infraestructura para el establecimiento de plantas industriales. Con lo anterior, además de apoyar el desarrollo de la industria, se incentivará la generación de carga en el propio puerto. Además de facilitar el crecimiento de las industrias existentes, con ello se abre paso al desarrollo de empresas industriales de nueva generación, con tecnologías, así como al establecimiento de empresas que buscan relocalizarse conforme a los procesos de *nearshoring* y *friendshoring*, que se registran en la economía mundial.

Para lograr estos propósitos, la comunidad portuaria de Bahía Colonet y el Gobierno de Baja California enfrentan importantes retos de gestión, de ingeniería y desarrollo de obras portuarias, de logística y conectividad, y de financiamiento e inversión. El esfuerzo colaborativo permitirá impulsar a la economía de la región y posicionarla como plataforma primordial en el mapa mundial de la industria marítimo-portuaria, con los consiguientes beneficios para la población.

2.1 Diagnóstico de la competitividad del Puerto

Análisis de la conectividad

Conexiones marítimas

El Puerto de Bahía Colonet vinculará a México, así como al sur y al este de los EUA, con los mercados internacionales a través de las rutas de servicios regulares de contenedores y otras cargas, atendidas por las principales líneas navieras del mundo.

Estas rutas y servicios de transporte por mar ya operan en los puertos de Los Ángeles, Long Beach, Manzanillo, Lázaro Cárdenas, en otros puertos de contenedores de la costa noroeste de los EUA y de Canadá, en el Canal de Panamá y también puertos estadounidenses de la costa este, como Nueva York/Nueva Jersey, Savannah y Houston, entre otros. Estas conexiones marítimas permiten que las empresas de México, Canadá y los EUA, accedan a los mercados globales.

Con infraestructura y una oferta competitiva de servicios, el nuevo puerto podrá insertarse adecuadamente en esas rutas de comercio y atraer la operación de las navieras que las cubren, de manera que éstas y los dueños de las cargas cuenten con una nueva opción para el traslado de sus productos. Para ello, se proyecta que el Puerto de Bahía Colonet tenga infraestructura y equipo para recibir barcos portacontenedores de hasta 24 mil TEUs y buques con embarques de



hasta 120 mil toneladas de carga comercial, para operar crecientes volúmenes de bienes y ofrecer atractivas áreas de oportunidad para nuevos desarrollos.

El logro del objetivo de que el nuevo puerto constituya una plataforma *hub* para tráficos intercontinentales y continentales, está en función de que la comunidad portuaria, las autoridades y los inversionistas, construyan la infraestructura portuaria trazada, las conexiones intermodales requeridas y la infraestructura logística, de distribución e industrial proyectada.

Conexiones carreteras

La conectividad terrestre de los puertos se realiza mediante autotransporte de carga y por ferrocarril, por lo que es importante analizar la situación actual de esta infraestructura, así como el panorama que se presenta en el mediano plazo para Bahía Colonet, principalmente, con las disposiciones que señala en Plan Nacional de Desarrollo 2025-2030 del Gobierno de México y el Programa Nacional de Infraestructura Carretera 2025-2030 de la SCIT. Estos documentos tienen establecidas metas como la expansión de tres mil kilómetros de vías férreas y 4,322 km de construcción y rehabilitación de la infraestructura carretera.

Un aspecto estratégico para la concreción del potencial de desarrollo del Puerto de Bahía Colonet, es la ampliación y modernización de la conexión carretera con su potencial *hinterland* y con nuevas áreas geográficas del país y del oeste de los EUA.

Respecto a la conectividad carretera al interior del Puerto, en su Etapa 1 de desarrollo, dispondrá de una amplia y eficiente red de vialidades internas, las cuales conectarán a las terminales e instalaciones con las vías principales en la denominada última milla y el tramo carretero que conecta con la carretera federal transpeninsular. Estas vías serán en su mayoría de cuatro carriles, construidas con pavimento asfáltico, lo que permite la eficiente operación del transporte de carga.

El potencial *hinterland* o área de influencia interna, del Puerto de Bahía Colonet, además de los mercados de cabotaje y de transbordo que se atienden por vía marítima, abarcará los siguientes mercados relevantes:

- Mercado Local, ubicado en el estado de Baja California.
- Mercado del Noroeste de México, ubicado en los estados mexicanos de Sonora y Chihuahua.
- Mercado del Sur y del Este de los Estados Unidos de América, que incluye 15 entidades de los EUA, entre las que destacan California, Arizona Nuevo México y Texas, entre otras.

Por vía carretera, para el manejo de carga comercial, la comunicación del Puerto de Bahía Colonet con estos mercados, se realiza a través de los corredores carreteros siguientes:

- Mercado Local: a este mercado se accede a través de la carretera transpeninsular que recorre los estados de Baja California y Baja California Sur.



- Mercado del Noroeste de México: A través de la Carretera Transpeninsular, en su tramo Ensenada-Tijuana, se conecta con la carretera a Tecate y Mexicali, y mediante ésta se conecta con Nogales, y de ahí a Chihuahua por la carretera fronteriza; hacia el sur se comunica con el resto del país vía la carretera Nogales-Guadalajara.
- Mercado del Sur y del Este de los Estados Unidos de América: con el estado de California, la carretera Ensenada-Tijuana se conecta con la carretera interestatal número 5 (I-5), vía que lo enlaza con la red carretera del sur y hacia el este de los EUA. A esta red, también se puede conectar vía las carreteras que llegan a Tecate, Mexicali, Nogales y Chihuahua.

El eje carretero principal para el Puerto de Bahía Colonet es la Carretera Federal 1, también conocido como eje Transpeninsular de Baja California. Esta vía forma parte de la infraestructura nacional, que recorre la península de Baja California de norte a sur, desde Tijuana hasta Cabo San Lucas, de importancia estratégica para la movilidad terrestre, el turismo y la economía de la región peninsular integrada por los estados de Baja California y Baja California Sur.

El Sur de California y, en particular, los puertos de Los Ángeles y Long Beach se conectan con el norte de California y con el resto de los EUA, mediante las autopistas interestatales I-5, I-10, I-15, I-40, I-710 y las rutas estatales 60, 91, 210, las cuales forman la columna vertebral del transporte de carga por camión, manejando el 80 por ciento del tonelaje de carga regional.

La autopista Interestatal 5 (I-5) conecta Los Ángeles, al norte, con Sacramento, Portland y Seattle, sirve como la principal ruta de transporte de camiones de norte a sur a lo largo de la costa oeste. Hacia el sur, se conecta con San Diego y con las rutas comerciales mexicanas, lo que la hace fundamental para el comercio nacional y transfronterizo con México.

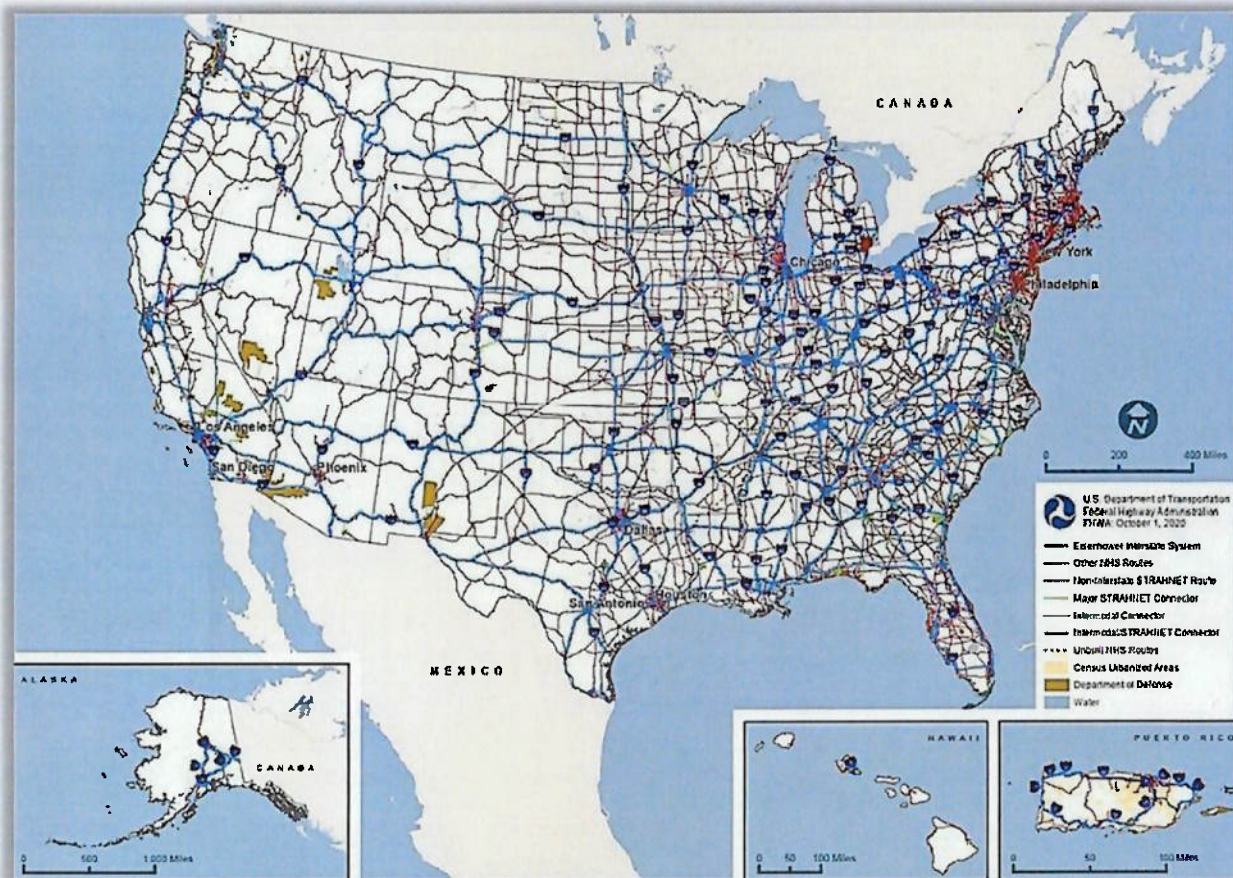
La carretera Interestatal 10 (I-10) va al este de los EUA desde Los Ángeles, atravesando Arizona, Nuevo México y Texas, hacia la Costa del Golfo, conectando directamente el sur de California con importantes centros de distribución en Phoenix, Tucson, El Paso y Houston. Su conexión con Texas es particularmente valiosa para el comercio con el puerto de Houston.

La autopista Interestatal 15 (I-15) transporta mercancías desde Los Ángeles hacia el norte de los EUA, a través de Las Vegas, Salt Lake City y, finalmente, rumbo a la frontera con Canadá. Esta ruta es esencial para conectar el sur de California con el oeste inter-montañas y el oeste de Canadá.

La carretera interestatal 40 (I-40) con dirección este desde el sur de California, cruza Arizona, Nuevo México, Texas y otros estados, conectando Los Ángeles con los mercados del medio oeste y la costa este. Su ruta directa a importantes centros logísticos, como Memphis y Nashville, facilita el envío eficiente de larga distancia.



Imagen 8. Sistema de carreteras en los Estados Unidos de América



Fuente: Federal Highway Administration. https://www.fhwa.dot.gov/planning/national_highway_system/

La SICT, en su estrategia de conexión de México por carretera, establece 15 ejes carreteros que comunican la República Mexicana, con un total de 19,240 km, en el que destaca el Eje Transpeninsular de Baja California, que se enlaza con el eje carretero México-Nogales con ramal a Tijuana.

En la siguiente imagen se aprecian los principales ejes de la conectividad carretera de México.





Imagen 9. Ejes carreteros de México



Fuente: Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes.

El Programa Nacional de Infraestructura Carretera 2025-2030 contempla diversas obras de continuidad, por un total de 2,978 kilómetros y una inversión total de 118,470 millones de pesos (MDP), en varias partes del país, principalmente en el centro y sur del México.

En el Noroeste de México destacan en Sonora y Chihuahua las carreteras Guaymas-Esperanza-Yécora, Chihuahua, con un total de 327 kilómetros y una inversión de 18,141 MDP y Bavispe-Nuevo Casas Grandes, con un total de 69 kilómetros y una a inversión de 1,859 MDP. Para el Estado de Baja California, se considera una obra de inversión mixta, Construcción, Mantenimiento, Rehabilitación y Operación (CMRO), denominada Bypass Tijuana-Ensenada, con una longitud de 295 kilómetros y una inversión de 30,665 MDP, y se tiene programado empezar con los estudios y proyectos en el año 2025.

En la siguiente imagen se presentan análisis de proyectos de construcción y mejoramiento carretero en el norte del estado de Baja California, los cuales están pendientes de definición.



Imagen 10. Análisis de mejoramiento de conectividad carretera del norte de Baja California, México

Nuevas Construcciones		
A	Acceso al Puerto	Construcción tramo nuevo 11 km
B	San Jacinto-Lázaro Cárdenas	Construcción tramo nuevo 65 km
C	Libramiento Bypass Ensenada	Construcción tramo nuevo 24 km
D	2da Etapa Libramiento Ensenada	Construcción tramo nuevo 31 km
Ampliaciones y Modernizaciones		
E	Carretera Federal 1	Tramo Colonet-San Jacinto 27 km
F	Carretera Federal 3	Tramo L. Cárdenas-El Chinero 70 km
G	Carretera Federal 5	Tramo El Chinero-Mexicali 151 km



Fuente: elaboración propia.

Conexiones ferroviarias

La potencialidad de este modo en las largas distancias y las ventajas competitivas que puede alcanzar a través del desarrollo de corredores de doble estiba para contenedores lo hacen un elemento esencial para la competitividad del nuevo puerto. El ferrocarril tiene nichos importantes de contenerización no sólo en los flujos de comercio exterior, sino también en los flujos domésticos, pero su desarrollo pasa por la diversificación de los servicios logísticos vinculados al transporte intermodal y por un acuerdo eficiente de cruces interlineales y derechos de arrastre entre las empresas ferroviarias del país y de EUA.

La participación de las empresas ferroviarias de México y de los EUA es fundamental para el desarrollo de infraestructura y servicios intermodales, que operen eficientemente las cargas de importación y de exportación entre países de Asia-Región T-MEC, en ambos lados de la frontera. La operación del corredor intermodal Bahía Colonet-California-Texas mejorará sustancialmente la logística de traslado de productos y en ambos países dará un gran impulso a la inversión y a las actividades productivas.

En cuanto a la conectividad ferroviaria, la Península de Baja California solo está conectada en Mexicali, capital del estado, que cuenta con servicio concesionado a Ferrocarril Mexicano, S.A. de C.V. (Ferromex), así como un servicio local del Ferrocarril Tijuana-Tecate.

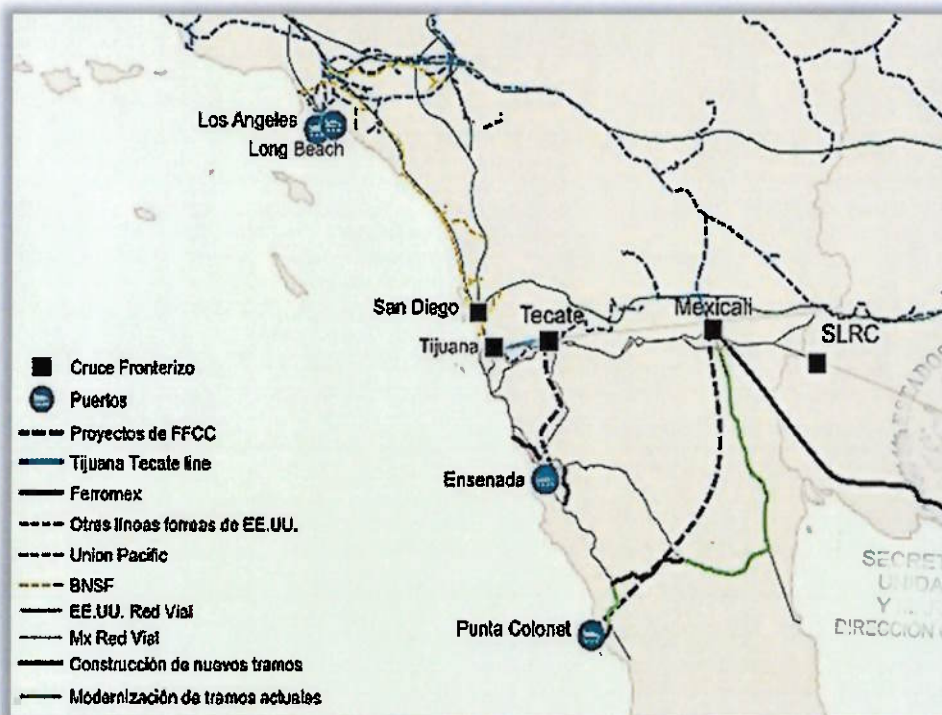
El sistema ferroviario mexicano está concesionado a ocho empresas, de las que destacan Ferromex en el norte-oeste de México, en la que tiene una participación UP empresa ferroviaria de los EUA y por otra parte, CPKC que conecta desde Canadá, en ambos litorales, el centro-este

de los EUA y el Centro de México, con enlace en los dos litorales, con el puerto de Lázaro Cárdenas en el Pacífico y el Nuevo Puerto de Veracruz en el Golfo de México.

Ferromex tienen acceso a cinco pasos fronterizos en el norte del país. Llega a Mexicali, Nogales, Ciudad Juárez, Ojinaga y Piedras Negras. Asimismo, tiene acceso a los puertos marítimos con mayor volumen de comercio internacional; Guaymas, Topolobampo, Mazatlán y Manzanillo en el Pacífico mexicano y a Veracruz y Altamira en el Golfo de México.

Para el Puerto de Bahía Colonet se explora la posibilidad de construir un tendido ferroviario con una longitud de aproximadamente 300 kilómetros, que lo conecte con las redes ferroviarias del noreste de México y del sur de EUA; para ello, se llevarán a cabo los estudios de pre-inversión del servicio de transporte ferroviario de carga desde Bahía Colonet al cruce fronterizo de Algodones, Baja California. Esta vía, tendría la posibilidad de conectarse con las vías que opera la empresa ferroviaria Union Pacific, que es una de las más importantes de los EUA. El puerto planea contar con servicios ferroviarios de Clase I, para ofertar un eficiente servicio de arrastre ferroviario y alcanzar un nivel competitivo en el manejo de las cargas.

Imagen 11.
**Potencial corredor
logístico de Baja
California, México**



Fuente: elaboración propia.

En conjunto, Union Pacific con Burlington Northern & Santa Fe y Canadian Pacific Kansas City, son las tres empresas ferroviarias que tienen la mayor cobertura en los EUA. A la fecha se tiene información de que se ha solicitado recursos al Gobierno Federal para realizar estudios de factibilidad, demanda, ingeniería ferroviaria, así como ambientales. En el caso de Burlington

Northern & Santa Fe, no cuenta con tendido ferroviario que conecte con Baja California, si bien da servicio a los puertos de Los Ángeles y Long Beach, como se aprecia en la gráfica de abajo.

En resumen, los puertos de Los Ángeles y Long Beach al igual que otros puertos principales de la costa oeste de los EUA y Canadá, están conectados a lo largo y ancho del territorio estadounidense a través de amplios y complejos corredores intermodales ferroviarios, como se ilustra en la siguiente imagen.

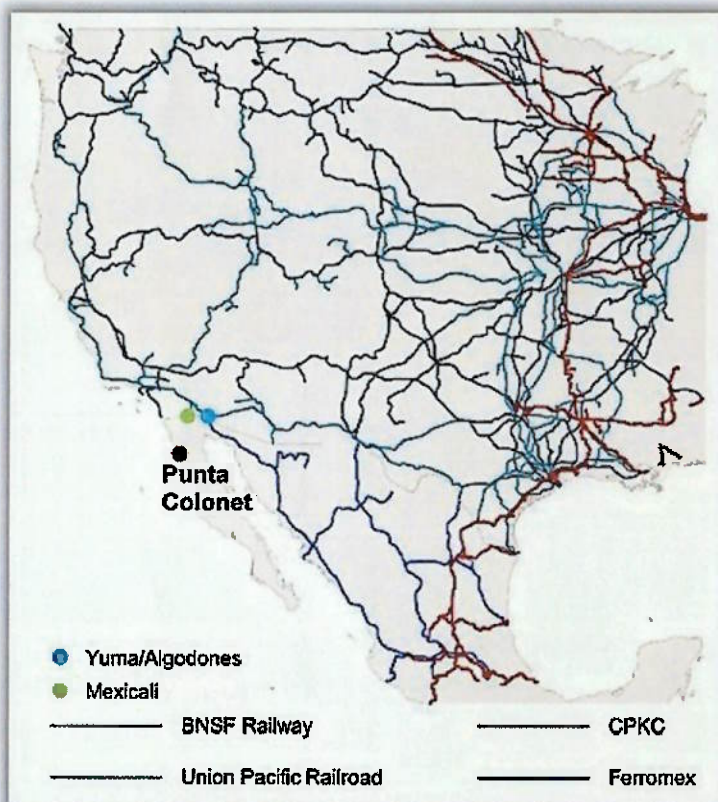


Imagen 12.
**Conexiones ferroviarias
en México
y los Estados Unidos de América**



Fuente: elaboración propia.

Tanto por vía carretera como por vía ferroviaria, se proyecta conectar al Puerto de Bahía Colonet de manera competitiva con importantes ciudades y centros de producción y consumo de la República Mexicana y de los EUA; sin embargo, se requiere la ampliación en sus respectivas infraestructuras para sostener el crecimiento del volumen de carga esperado para los próximos años y continuar elevando la competitividad del Puerto.

Análisis del mercado relevante

El *hinterland* potencial del Puerto de Bahía Colonet incluye regiones económicas muy importantes en el contexto de la Región T-MEC y en el mundo, por su tamaño, dinamismo y perspectivas de crecimiento. Atendiendo a la demanda de infraestructura portuaria y logística, el Puerto de Bahía Colonet se desarrollará como puerto *hub* comercial e industrial, dotado de una ciudad-puerto-



logística-industrial para el almacenamiento y distribución de productos para el desarrollo eficiente de las cadenas de aprovisionamiento logístico que operan en la Región T-MEC en particular, en las zonas noroeste de México, así como en el sur y el este de los EUA, además del establecimiento de plantas manufactureras. Para ello, el puerto contará con enlaces intermodales con sus mercados.

En el noroeste de México, los estados de Baja California, Sonora y Chihuahua cuentan con importantes sectores de producción industrial, minera y agropecuaria, además de centros de consumo conformados por una población de más de 11.2 millones de habitantes, la cual se calcula que en el año 2046 llegará a los 13.2 millones de personas.

California y Texas son las dos principales regiones de producción y consumo de los EUA. Junto con Arizona, Nuevo México y otros estados norteamericanos, conforman territorios económicos altamente productivos y de gran dinamismo en su comercio exterior, a la vez que zonas principales en la generación de cargas de exportación y exportación por vía marítima. El área que potencialmente puede atender el nuevo puerto comprende un mercado de 153.8 millones de consumidores.

Estas áreas conforman mercados actualmente atendidos, fundamentalmente, por los puertos de Los Ángeles y Long Beach, principales puertos de entrada en la costa oeste estadounidense de los flujos comerciales Asia-EUA y, de manera más amplia, Asia-Región T-MEC.

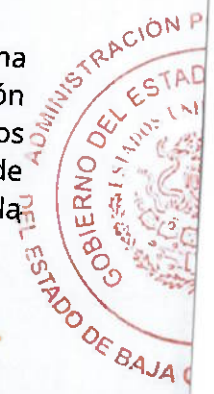
Por el litoral norteamericano del Océano Pacífico, estos son los mercados a los que el Puerto de Bahía Colonet busca participar, sumándose principalmente a los puertos de Príncipe Rupert y Vancouver, en Canadá, Seattle-Tacoma, Oakland, Hueneme, Los Ángeles, Long Beach, en los EUA, así como Manzanillo y Lázaro Cárdenas, en México.

Estos puertos, también constituyen plataformas portuarias sobre las cuales operan flujos de comercio entre Asia y Centro y Sudamérica y mercados del Atlántico y Golfo de México a través de los importantes movimientos de transbordo de carga en contenedores y de otros productos, como automóviles.

Mercado Local

El mercado local se conforma por las actividades agrícolas, industriales, turísticas y comerciales de Baja California.

El estado se caracteriza por contar con un sector agropecuario altamente productivo, con una participación destacada en sus intercambios con diversas regiones del país, y en la exportación de frutas, legumbres, productos pesqueros e industriales a los EUA, países de Asia y otros importantes mercados internacionales. El sector pesquero, particularmente la pesca y crianza de atún, es una actividad destacada en la entidad, tanto por los niveles de producción como por la exportación.



Una de las principales actividades del estado de Baja California es la minera. De acuerdo con información del INEGI, *Aspectos Geográficos de Baja California. Compendio 2022*, el estado cuenta con 96 sitios de interés geológico para la explotación de minerales como cobre, manganeso, yeso, hierro, azufre y mármol, principalmente, los cuales significan un potencial de manejo de carga en el largo plazo para el puerto de la Bahía Colonet.

De acuerdo con la *Cámara Minera de México (CAMIMEX)*, Baja California ocupa el lugar 20 en cuanto al valor de la producción minero-metalúrgica, lo que representa el 0.17% del total nacional, asimismo, la principal producción de minerales de dicho estado en 2023 fueron los agregados pétreos y arenas, según lo registrado en el *Anuario Estadístico de la Minería Mexicana, Edición 2024 del Sistema Geológico Mexicano*.

El movimiento portuario de granel mineral de Baja California es atendido por el puerto de Ensenada, con orígenes y/o destino los EUA y se caracteriza principalmente por la operación de coque de petróleo, productos pétreos y otros minerales.

En cuanto a la carga general, los principales productos que tienen como origen o destino el estado de Baja California destacan, por su valor y volumen, productos de acero, hierro, aluminio, artefactos navales, tubería y provienen fundamentalmente de Corea del Sur, Emiratos Árabes Unidos, Canadá y Turquía. La carga contenerizada proviene básicamente de China, Corea del Sur, Perú, EUA, Panamá, Chile, Ecuador, Japón, Colombia con una gran diversidad de productos tales como vehículos, mercancías diversas, madera, cereales, refacciones, productos del mar, carne y despojos, decoración, juguetes, aluminio, hierro, ferretería, hierro, vidrio, lonas, entre otros.

En el ramo manufacturero, Baja California cuenta con un importante nivel de producción en los sectores automotriz, autopartes, maquinaria y equipo, metalmecánica, entre otras. Conforme a información disponible del año 2023, en la entidad operan 60 parques industriales que albergan diversas plantas productoras de importancia internacional, con intercambios comerciales a los EUA y otros países.

Otro rubro en el que existe potencial para operarse en el nuevo puerto es el de energía. Uno de los segmentos importantes es la importación de gasolinas para el abasto del estado, las cuales actualmente ingresan vía Rosarito, se considera que el Puerto de Bahía Colonet tiene posibilidades de participar.

También en el renglón de energía, estudios especializados han determinado la existencia de un gran potencial para la producción de hidrógeno en el área del Municipio San Felipe y otras áreas cercanas al Puerto de Bahía Colonet; este energético podría orientarse tanto al consumo local como a la exportación a países de Asia, principalmente Japón.

Asimismo, en el puerto tiene potencial para el asentamiento de una planta de licuefacción de gas natural proveniente de Texas para su exportación a países de Asia, en donde existe una creciente demanda de gas para la producción de energía eléctrica y las industrias manufactureras. Las

proyecciones sobre la demanda de gas en países de Asia, como China, Taiwán, Corea y Japón, apuntan a volúmenes crecientes de importaciones de este combustible energético.

En la siguiente tabla se describen las vocaciones productivas que se desarrollan en los municipios del estado, actividades que generan importantes volúmenes de carga, parte de la cual podría operarse vía el Puerto de Bahía Colonet.

Tabla 13. **Vocaciones identificadas de los municipios de Baja California, México**

Municipios	Vocaciones razonables	Vocaciones por impulsar	Vocaciones por incubar
Ensenada	Industria ligera Industria vitivinícola Turismo Agroindustria Gastronomía	Industria de alimentos del mar Servicios marítimos Servicios de salud Industrias creativas (diseño) Minería	Bienestar / salud preventiva Turismo de experiencias Tecnologías del mar (<i>blue tech</i>)
Mexicali	Industria eléctrico-electrónica Industria aeroespacial Industria metalmecánica Agroindustria	Industria de dispositivos médicos Servicios médicos Industria química Logística Industria de las bebidas	Servicios de salud Comercio electrónico y Logística Turismo de experiencias Electromovilidad Energías alternas Electrónica especializada / semiconductores Industrias creativas (audiovisual y música)
Playas de Rosarito	Industria electrónica Turismo Industria mueblera y decorativa	Servicios de salud Desarrollo inmobiliario Industrias creativas (fílmica)	Bienestar / salud preventiva Turismo de experiencias
San Felipe	Turismo Pesca	Desarrollo inmobiliario Gastronomía	Turismo de experiencias Minería
San Quintín	Agroindustria Pesca	Turismo de experiencias Minería	Logística. Bienestar / salud preventiva.
Tecate	Industria de las bebidas Industria eléctrico-electrónica Industria de dispositivos médicos Industria mueblera, artículos de piel y alfarería	Gastronomía Industria metalmecánica Centros de esparcimiento Bienestar/salud preventiva Turismo de experiencias Proveeduría industrial	Industrias creativas (diseño) Industria de alta tecnología Manufactura avanzada
Tijuana	Industria eléctrico-electrónica Industria de dispositivos médicos Turismo Industria de la construcción e inmobiliaria Industria aeroespacial Servicios médicos Industria metalmecánica Industria del papel y cartón	Industria del plástico Industria del espectáculo/ entretenimiento Industria mueblera Industria de TI Industria automotriz- autopartes Turismo de experiencias Bienestar/salud preventiva	Comercio electrónico y logística Ciencias de la vida Tecnologías digitales Industrias creativas

Fuente: Programa Sectorial de Economía e Innovación de Baja California 2022-2027



Uno de los objetivos del nuevo puerto es el fortalecimiento de las capacidades productivas y de exportación del estado de Baja California y la región económica conformada por estados del noroeste de México, así como del sur y del este de los EUA.

Mercado del Noroeste de México

Este mercado se integra por los estados de Sonora y Chihuahua, los cuales tienen importantes centros de producción automotriz, autopartes y otras manufacturas, producción maquiladora, minería y actividades agropecuarias.

Sonora y Chihuahua ocupan el primero y tercer lugar del valor de la producción minero-metalúrgica de México, respectivamente. Ambos concentran el 45% del total de producción nacional, siendo Sonora el que representa el 33.8% del total nacional, según cifras de la CAMIMEX.

De acuerdo con datos de un estudio publicado por CartoCrítica y la Fundación Böll Stiftung, en el año 2024 identificó la existencia en operación de 2,015 bancos de materiales en Chihuahua y 228 en Sonora, asimismo la producción minera en 2024, según la CAMIMEX, en ambos estados fue de 750 mil toneladas, más la identificación de tres nuevos proyectos en ese mismo año, lo que suman 200 mil toneladas adicionales de productos de exportación como cobre, zinc y plomo, principalmente.

Actualmente, las exportaciones de cobre tienen como destino China y se realizan por el Puerto de Guaymas, en tanto que las importaciones de minerales provienen de los EUA y son fundamentalmente coque de petróleo y fertilizantes que se atienden por dicho puerto.

Los principales productos de carga general en el año 2023 que tuvieron origen o destino la zona noroeste son hierro, acero y sus manufacturas, nitratos de amonio y calcio provenientes de China, Rusia, Suecia y Bélgica, principalmente. Los derivados del petróleo provinieron de Singapur, Malasia y Corea del Sur y tuvieron como principal destino el estado de Sonora.

En el año 2023, la carga de contenedores de esta región tuvo como principales orígenes China, España, Brasil y Chile, cuyo destino fundamentalmente fue el estado de Sonora. Los principales productos fueron pescados, mariscos, aceites vegetales y hortalizas.

Mercado de Cabotaje

El mercado de cabotaje en el litoral mexicano del Océano Pacífico en el año 2023 ascendió a 37 millones de toneladas, de las cuales el 97% correspondió a tres tipos de carga: granel mineral, carga general y derivados del petróleo.

La principal carga fue de granel mineral, con 20.6 millones de toneladas, lo que representó el 55.6% del total. Está focalizada en dos rutas principales: el transporte de sal entre Guerrero Negro e Isla Cedros, que representa el 33.3%; seguido del mineral de hierro procedente de Sonora y Colima, a través de los puertos de Guaymas y Manzanillo respectivamente, y que tiene como destino la industria del acero localizada en el Puerto Lázaro Cárdenas, el cual representó el 16.7%,





es decir, 6.1 millones de toneladas. En el estado de Baja California, se suscita un tráfico anual de medio millón de toneladas de productos minerales y yeso, con origen y destino el Puerto de Ensenada.

Se considera que de concretarse los proyectos de mineral de hierro y cobre en el Estado de Baja California, estos productos podrían manejarse en tráficos de cabotaje desde el Puerto de Bahía Colonet al puerto industrial Lázaro Cárdenas para su consumo en la planta siderúrgica del lugar, además de exportación a China y otros países de Asia.

La carga general representó el 22.4% del total movilizado en el año de 2023, correspondiendo a 8.3 millones de toneladas, de las cuales el 96.2% fueron diversas mercancías con tránsito en dos rutas de transbordadores: Pichilingue, Baja California Sur-Topolobampo, Sinaloa; y, La Paz, Baja California Sur-Mazatlán, Sinaloa.

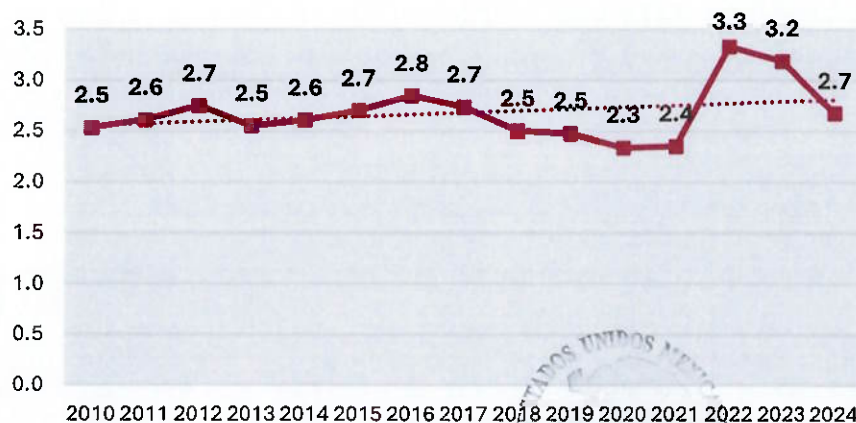
La tercera carga de cabotaje en este litoral está representada por el movimiento de productos derivados del petróleo: gasolinas, diésel, turbosina y combustóleo. En el año 2023 significó el 19.6% del total, con petrolíferos provenientes de la refinería ubicada en Salina Cruz, Oaxaca, cuyo destino fueron puertos del mismo litoral como: Acapulco, Lázaro Cárdenas, Manzanillo, Mazatlán, Topolobampo, Guaymas y La Paz, entre otros.

El Puerto de Bahía Colonet tiene potencial para manejar los petrolíferos provenientes de Salina Cruz y que están destinados al abastecimiento de los distintos centros de producción y consumo de Baja California, principalmente Tijuana y Mexicali, las principales ciudades de la entidad.

El movimiento de gasolinas en Rosarito, Baja California, registra un volumen importante, su evolución se muestra en la siguiente gráfica. En el año 2024, alcanzó un total de 2.7 millones de toneladas, la mayor parte en movimientos de importación. Se estima que la demanda aumentará en los próximos años en torno a un ritmo anual de entre 1.0 y 1.5%.

Gráfica 1. Movimiento de gasolinas en Rosarito, Baja California, 2010-2014, (millones de toneladas)

Fuente: Estadísticas de movimiento de carga y buques en puertos de México, varios números, de la Dirección General de Puertos, de la SEMAR.



Transbordo Marítimo

A partir de la modernización y consolidación de las terminales especializadas de contenedores de los puertos mexicanos de Manzanillo y Lázaro Cárdenas, en los últimos seis años el crecimiento promedio anual del mercado de transbordo ha sido del 4.1%, al pasar de 1.3 millones de TEUs en el año 2020 a 1.6 millones en 2025, como se muestra en la tabla siguiente.

Tabla 14. **Movimiento de TEUs de transbordo marítimo**
en los puertos de Manzanillo y Lázaro Cárdenas, 2020-2025 *estimado*

Puerto	2020	2021	2022	2023	2024	2025e	Suma
Manzanillo	943,770	938,418	760,197	746,152	598,513	530,468	4,517,518
Lázaro Cárdenas	354,268	862,685	1,049,459	593,890	858,877	1,057,557	4,776,736
Total	1,298,038	1,801,103	1,809,656	1,340,042	1,457,390	1,588,025	9,294,254

Fuente: elaboración propia, con información de páginas electrónicas de ASIPONAS Manzanillo y Lázaro Cárdenas.

En la tabla anterior se aprecia que el dinamismo de los transbordos en los seis años es diferenciado entre ambos puertos, aunque el crecimiento del volumen operado en ambos puertos ha sido significativo, alcanzando en 2021 y 2022 hasta 1.8 millones de TEUs. Se observa que, en los últimos dos años, el Puerto Lázaro Cárdenas ha crecido significativamente en este mercado, en tanto que el Puerto de Manzanillo ha ido disminuyendo su participación.

China, EUA, Panamá Guatemala y El Salvador, son los principales orígenes y destinos de los transbordos en Lázaro Cárdenas. Estos países participaron con el 54% del total de este puerto en el periodo 2020-2024, seguidos de un segundo grupo integrado por Costa Rica, Nicaragua, Ecuador, Corea del Sur, Colombia, Perú y Chile, que participaron con el 26.6%. Respecto al Puerto de Manzanillo, se carece de información sobre orígenes y destinos específicos de este tipo de tráfico, aunque se considera que son similares a los del Puerto Lázaro Cárdenas.

En la tabla siguiente, se detalla el volumen importante de toneladas de los movimientos de contenedores en tráficos de transbordo en los puertos de Manzanillo y Lázaro Cárdenas, de flujos de comercio entre países de Asia, Centro y Sudamérica.

Tabla 15. **Movimiento de contenedores en tráfico de transbordo**
en los puertos de Manzanillo y Lázaro Cárdenas, 2020 -2024 (toneladas)

Puerto	Movimiento	2021	2022	2023	2024
Manzanillo	Entrada	4,052,514	3,114,999	2,941,799	-
	Salida	4,057,410	3,136,954	2,904,282	-
	Subtotal	8,109,924	6,251,953	5,846,081	4,946,144
Lázaro Cárdenas	Entrada	4,302,007	4,362,968	2,160,536	3,597,924
	Salida	3,885,151	4,550,381	2,107,111	3,474,393
	Subtotal	8,187,158	8,913,349	4,267,647	7,072,317
Total		16,297,082	15,165,302	10,113,728	12,018,461

Fuente: elaboración propia, con estadísticas de carga de ASIPONAS Manzanillo y Lázaro Cárdenas y *Anuario Estadístico*, varios años, de la Dirección General de Puertos de la SEMAR.



La siguiente tabla destaca la relevancia del mercado de transbordo de contenedores, que confluyen en los puertos de Manzanillo y Lázaro Cárdenas, considerando las economías de los países de origen y destino. Con el crecimiento del comercio exterior entre los países y regiones de origen y destino de estas cargas, así como la reorganización de las rutas comerciales concentrando las cargas en puertos *hub* continentales y regionales, se prevé que los volúmenes de carga contenerizada en tráficos de transbordo crecerán en los próximos años.

Tabla 16. Principales países de origen y destino de contenedores
en tráfico de transbordo en los puertos de Manzanillo y Lázaro Cárdenas

Norte	América Centro	Sur	Asia	Europa
Canadá	Guatemala	Colombia	China	Italia
EUA	El Salvador	Ecuador	Japón	España
México	Honduras	Perú	Corea del Sur	
	Nicaragua	Chile	Malasia	
	Costa Rica			
	Panamá			

Fuente: elaboración propia, con información de estadísticas de carga de ASIPONAS Manzanillo y Lázaro Cárdenas y *Anuario Estadístico*, varios años, de la Dirección General de Puertos de la SEMAR.

Mercado del Sur y del Este de los Estados Unidos de América

El mercado portuario de contenedores de la costa norteamericana del Océano Pacífico es atendido por un abanico de puertos de clase mundial: Prince Rupert y Vancouver, de Canadá; Seattle, Tacoma, Oakland, Los Ángeles/Long Beach, San Diego, de los EUA; y, en menor medida, Manzanillo y Lázaro Cárdenas, de México. La imagen siguiente ilustra el dinamismo del intercambio comercial entre Asia y América.

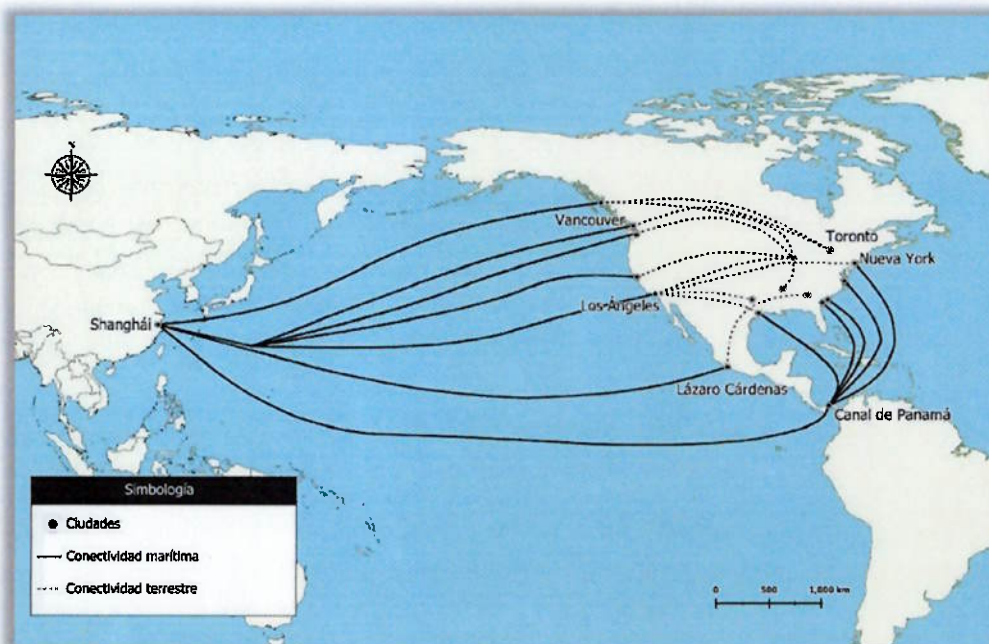


Imagen 13.
**Rutas
comerciales
Asia-América**

Fuente: elaboración propia, con información de páginas electrónicas de los puertos de Los Ángeles y Long Beach.



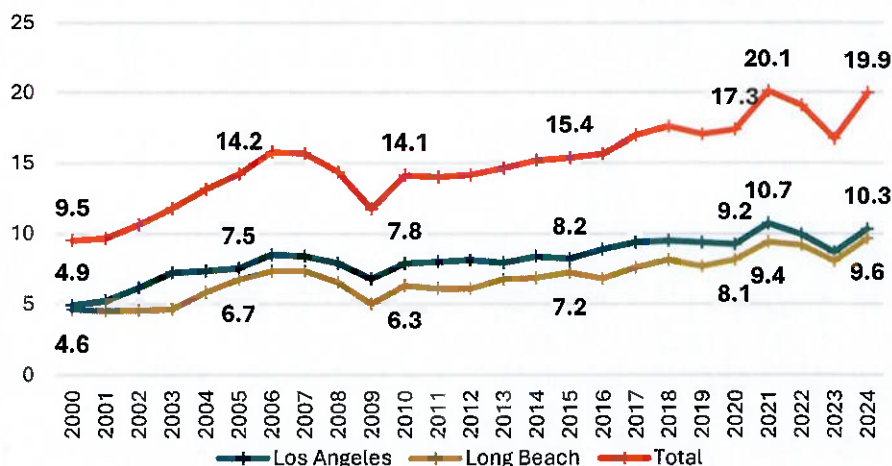
El Mercado del sur y del este de los EUA considera las economías y centros de población de 15 territorios estatales de los EUA, dentro de los que destacan California, Texas, Nuevo México, Florida y otros estados de la costa este de los EUA. California es la principal economía de ese país, seguido de Texas. Esta región de 15 estados representa el 43.8% del PIB, 51.5% de las importaciones y 53.4% de las exportaciones de los EUA. Estas regiones son grandes generadoras de carga de importación y exportación, tanto de bienes intermedios y de capital como bienes de consumo industriales y agropecuarios.

En los puertos de Los Ángeles y Long Beach se operan más de 415 millones de toneladas de carga en movimientos de comercio exterior y de cabotaje, entre los que destacan 19.9 millones de TEUs con alrededor de 140 millones de toneladas. Estos puertos constituyen la principal entrada del comercio marítimo en contenedores Asia-EUA, el mercado portuario primordial para el Puerto de Bahía Colonet, el cual también podría movilizar cargas de origen mineral, industrial y agropecuario proveniente de esa región.

El movimiento de contenedores en ambos puertos ubicados en la Bahía de San Pedro, California, registra una tendencia de crecimiento a largo plazo, la siguiente gráfica muestra la evolución histórica de la carga contenerizada, la cual se prevé aumentará en las próximas décadas.

Gráfica 2. Movimiento de contenedores en los puertos de Los Ángeles y Long Beach, 2000-2024,
(millones de TEUs)

Fuente: elaboración propia, con datos de las páginas electrónicas de los puertos de Los Ángeles y Long Beach



En el periodo 2010-2024, los puertos de la Bahía de San Pedro han perdido participación de mercado, con respecto al movimiento total de contenedores en los EUA; aunque en 2024 tuvieron una importante recuperación, no ha alcanzado el nivel de participación a principios del periodo.

El elevado volumen de contenedores y su rápido crecimiento, aunado a una cada vez más compleja logística de distribución de las empresas que utilizan los puertos de Los Ángeles y Long Beach para la entrada de sus importaciones, así como los paros laborales y de transportistas que se han suscitado, ha llevado a que se presenten problemas de congestionamiento y saturación en el desalojo de la carga, desde la interfaz portuaria hacia los centros de distribución y logística en la ciudad de Los Ángeles y hacia sus destinos en los estados de las regiones este y medio oeste de los EUA.



Esta situación, y las estrategias logísticas de las empresas para el reparto de sus cargas a distintos lugares de producción y consumo de los EUA, ha llevado a que los dueños de las cargas y las empresas encargadas del movimiento de estas entre sus puntos de origen y de destino, busquen opciones alternativas y complementarias para la entrada y salida de sus productos. El movimiento de contenedores en otros puertos de la costa oeste y de la este de la Región T-MEC, particularmente de los EUA, ha aumentado de manera considerable. En el caso de los puertos estadounidenses de la costa este y Golfo de México, han facilitado su operación de contenedores por la ampliación del Canal de Panamá en el año 2016, lo que ha posibilitado el tránsito de buques portacontenedores con hasta 17,000 TEUs.

Los datos de la siguiente tabla muestran la tendencia de crecimiento de los puertos de Los Ángeles y Long Beach y del conjunto de los puertos de la costa oeste de los EUA, uno de los mercados objetivo más importantes del Puerto de Bahía Colonet. Durante el año 2024, los puertos de Los Ángeles y Long Beach manejaron 19.9 millones de TEUs.

Tabla 17. **Movimiento de contenedores en los principales puertos de las costas oeste y este de los Estados Unidos de América, 2019-2024** (millones de TEUs)

Puerto	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Los Ángeles	9,337,632	9,213,396	10,677,610	9,911,159	8,629,681	10,297,352
Long Beach	7,632,332	8,113,318	9,384,368	9,133,657	8,018,668	9,649,724
Subtotal LA y LB	16,969,964	17,326,714	20,061,978	19,044,816	16,648,349	19,947,076
Portland	26	58,066	105,989	171,481	116,063	98,899
Seattle & Tacoma	3,775,303	3,320,379	3,736,206	3,384,018	2,974,416	3,340,733
Oakland	2,500,461	2,461,281	2,448,243	2,337,607	2,065,750	2,262,921
Hueneme	122,594	169,412	220,186	266,958	240,555	249,181
San Diego	143,472	147,533	157,755	160,513	150,646	149,309
Subtotal costa oeste	23,511,820	23,483,385	26,730,357	25,365,393	22,195,779	26,048,119
Nueva York/Nueva Jersey	7,471,131	8,215,176	8,985,929	9,493,664	7,810,005	8,697,767
Georgia	4,599,172	4,682,249	5,613,163	5,892,131	4,927,654	5,545,557
Boston	300,762	268,418	187,902	173,926	236,975	251,470
Virginia	2,937,962	2,813,415	3,522,834	3,703,230	3,287,546	3,523,512
Houston	2,990,179	3,001,164	3,453,266	3,976,718	3,826,157	4,139,991
South Carolina	2,436,185	2,309,995	2,751,442	2,792,313	2,482,080	2,497,143
JaxPort	1,336,263	1,295,289	1,377,417	1,323,805	1,298,010	1,378,594
Baltimore	1,073,688	1,051,840	1,019,407	1,069,421	1,126,511	741,315
Port Miami	1,148,935	1,070,616	1,244,090	1,184,776	1,098,322	1,089,946
Port Everglades	1,033,460	933,431	1,066,016	1,091,288	1,005,980	1,117,202
Filadelfia	595,294	640,709	739,323	755,980	738,730	840,751
New Orleans	646,608	572,221	488,119	430,215	481,590	500,100
Subtotal costa este	26,569,639	26,854,523	30,448,908	31,887,467	28,319,560	30,323,348
Total	50,081,459	50,337,908	57,179,265	57,252,860	50,515,339	56,371,467

Fuente: elaboración propia, con datos de PMSA (Pacific Merchant Shipping Association).

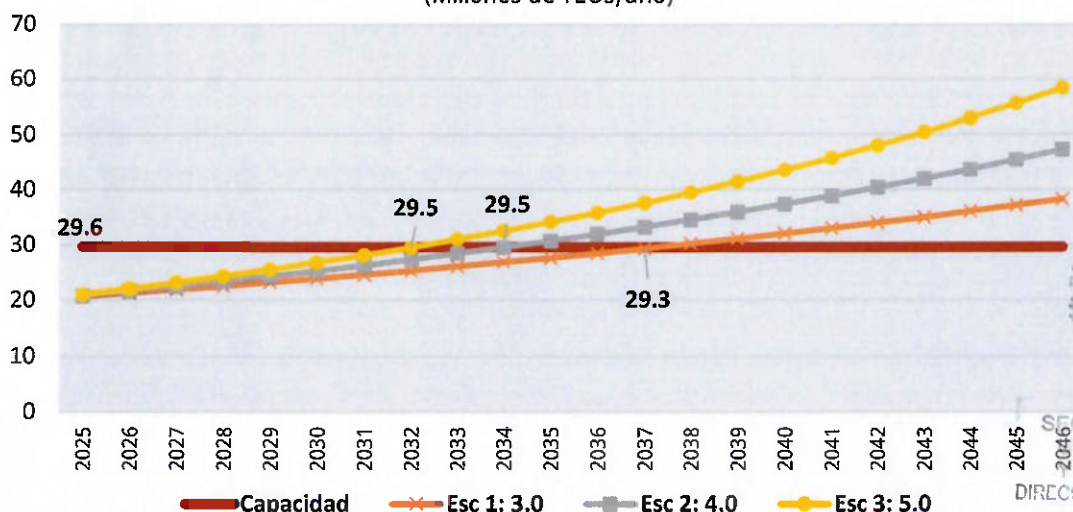
Se prevé que, a largo plazo, continúe el crecimiento de la economía y del comercio exterior de los EUA, lo cual llevará a un incremento de la carga en contenedores y de otros tipos de carga, con el consiguiente aumento en volúmenes a operar en los puertos de ambas costas del norte del

Continente Americano. Estas perspectivas de crecimiento, aunado al propósito de impulsar el sistema productivo de Baja California y del noroeste de México, hacen particularmente atractiva la construcción y operación de terminales de contenedores en el Puerto de Bahía Colonet.

Según un estudio elaborado para el Puerto de Vancouver, la capacidad instalada para el manejo de contenedores de los Puertos de Los Ángeles y de Long Beach es de 29.6 millones de TEUs/año. De acuerdo con proyecciones de carga de elaboración propia, si esos puertos no amplían su capacidad con nuevas inversiones, podrán presentar niveles de saturación entre los años 2032 y 2038, según tres escenarios calculados.

Estos datos muestran la fuerte presión de demanda por infraestructura y servicios logísticos y portuarios que existe en la Región Sur de California para la construcción de nueva capacidad para el manejo de carga contenerizada, pues se prevé que la economía del estado siga creciendo, incluso a un ritmo mayor al registrado en años recientes. Cabe señalar que, en el noroeste de México, el puerto de Ensenada registra limitaciones para la ampliación de la infraestructura destinada a contenedores.

Gráfica 3. Comparativo de capacidad instalada y escenarios de crecimiento de la carga en contenedores en LA/LB
(Millones de TEUs/año)



Nota: Dato de capacidad tomado del estudio WSP Long-Term Container Traffic Forecast, 2020-2060 elaborado por WSP para Vancouver Fraser Port Authority, 2020. Los escenarios suponen crecimientos de 3%, 4% y 5% a partir del número de TEUs registrado para el año 2024.

Fuente: Elaboración propia, con base en información de los puertos de LA y LB.

Otra de las cargas atractivas es la producción minera del estado de Arizona. De acuerdo con el Servicio Geológico de los Estados Unidos de América (USGS, por sus siglas en inglés), en el año 2024 dicho estado ocupó el tercer lugar y participó con el 8.8% del valor total de la producción de minerales, caracterizados principalmente por cemento, cobre, molibdeno, concentrados de diversos minerales, arena y grava para la construcción y piedra triturada.



Las líneas de negocio, orígenes y destinos de la carga y los productos, que se resumen en las siete tablas siguientes, que confluyen en los puertos mexicanos de Ensenada, Guaymas, Mazatlán, Manzanillo y Lázaro Cárdenas, así como en los estadounidenses Los Ángeles y Long Beach, aporta información básica para la proyección del área de influencia externa o *foreland* del nuevo puerto.

Tabla 18. **Principales orígenes, destinos y productos por línea de negocio del Puerto de Ensenada, 2023**

Línea de negocio	Origen/destino del flujo comercial	Productos
Carga general	Corea del Sur, Emiratos Árabes Unidos, Canadá, Turquía	Productos de acero, hierro, aluminio, artefactos navales, tubería
Contenerizada	China, Corea del Sur, Perú, EUA, Panamá, Chile, Ecuador, Japón, Colombia	Vehículos, mercancías diversas, madera, cereales, refacciones, productos del mar, carne y despojos, decoración, juguetes, aluminio, hierro, ferretería, hierro, vidrio, lonas
Granel mineral	EUA	Coque, productos pétreos y otros minerales
Petróleo y derivados	EUA, China	Gasolina, diésel, combustóleo
Otros fluidos	Indonesia	Gas natural

Fuente: elaboración propia, con datos estadísticos de la Dirección General de Puertos de la SEMAR.

Tabla 19. **Principales orígenes, destinos y productos por línea de negocio del Puerto de Guaymas, 2023**

Línea de negocio	Origen/destino del flujo comercial	Productos
Carga general	China, Rusia, Suecia, Bélgica	Hierro, productos del acero, nitrato de amonio, nitrato de calcio
Contenerizada	China, España, Brasil, Perú	Cianuros, madera, fosfato, autopartes
Granel mineral	EUA, China, Japón, Australia, Turquía	Coque, fertilizantes, escoria, minerales
Petróleo y derivados	EUA, Singapur, China, Malasia, Japón, Corea del Sur, India	Gasolinas, diésel, combustóleo, turbosina
Otros fluidos	EUA, Rusia	Aceites lubricantes, fertilizantes

Fuente: elaboración propia, con datos estadísticos de la Dirección General de Puertos de la SEMAR.

Tabla 20. **Principales orígenes, destinos y productos por línea de negocio del Puerto de Mazatlán, 2023**

Línea de negocio	Origen/destino del flujo comercial	Productos
Carga general	Japón, Perú	Productos de acero, hierro, vehículos, maquinaria
Contenerizada	China, Chile, Corea del Sur, India, Vietnam, Brasil, Indonesia, España, Perú, Turquía	Hierro y sus manufacturas, vidrio, productos del mar, madera, carne, material de revestimiento, café, hortalizas, refacciones, harina de pescado
Petróleo y derivados	EUA	Petróleo y derivados
Vehículos	Japón, Corea del Sur, India, Indonesia	Vehículos automóviles, tractores, velocípedos

Fuente: elaboración propia, con datos estadísticos de la Dirección General de Puertos de la SEMAR.



Tabla 21. Principales orígenes, destinos y productos por línea de negocio del Puerto de Manzanillo, 2023

Línea de negocio	Origen/destino del flujo comercial	Productos
Carga general	China, Corea del Sur, EUA, Chile, Vietnam, Japón, Taiwán, Singapur, Rusia, Indonesia	Cloruro de sodio, plástico, hierro, vehículos, acero, maquinaria
Contenerizada	China, EUA, Chile, Japón, Taiwán, Panamá, Perú, Ecuador, Portugal, Colombia, España, Corea del Sur	Mercancías diversas, vehículos, aluminio, productos del mar, motores, poliéster, línea blanca, madera, ferretería, artículos del hogar, refacciones, caucho, hierro, parafina, carne, papel, cartón, bebidas alcohólicas, frutas, minerales
Granel mineral	China, EUA, Canadá, Japón, Perú, Bélgica, India, Brunéi, Marruecos, Bulgaria, Indonesia, Colombia, Guatemala, Bélgica, España	Sulfato de amonio, fertilizantes, urea, productos minerales, productos diversos, fertilizantes, cobre, desperdicio de metales, zinc, minerales
Petróleo y derivados	China, Corea del Sur, EUA, Singapur, Panamá	Gasolinas, combustibles minerales, combustóleo
Vehículos	China, Corea del Sur, Japón	Vehículos automóviles, tractores, velocípedos y demás vehículos

Fuente: elaboración propia, con datos estadísticos de la Dirección General de Puertos de la SEMAR.

Tabla 22. Principales orígenes, destinos y productos por línea de negocio del Puerto Lázaro Cárdenas, 2023

Línea de negocio	Origen/destino del flujo comercial	Productos
Carga general	Corea del Sur, China, Taiwán	Rollos de lámina, planchón, alambre
Contenerizada	China, Japón, Corea del Sur, Australia, Taiwán, EUA, Colombia, Nicaragua, Panamá	Autopartes, electrónicos, ferretería, artículos de uso personal y para el hogar, productos químicos y médicos, refacciones, maquinaria y herramienta, textiles
Granel mineral	Colombia, Brasil, Marruecos, EUA, Canadá	Pellets, carbón, coque, azufre, roca fosfórica
Petróleo y derivados	EUA	Combustóleo, gasolina, diésel y turbosina
Otros fluidos	Trinidad y Tobago, Nicaragua, Indonesia, Costa Rica, China, Perú	Amoniaco, aceite de palma, ácido fosfórico, ácido sulfúrico
Vehículos automotores	China, Japón, EUA, Corea del Sur	Vehículos automotores

Fuente: elaboración propia, con datos estadísticos de la Dirección General de Puertos de la SEMAR.

Tabla 23. Principales orígenes, destinos y productos por línea de negocio del Puerto de Los Ángeles, 2022
Productos con volúmenes de más de 100 mil toneladas anuales.

Línea de negocio	Origen/destino del flujo comercial	Productos
Carga seca (incluyendo vehículos)	China, Japón, Vietnam, Corea del Sur, Taiwán, Tailandia, Indonesia, Malasia, Camboya, India Filipinas, Singapur, Australia	Hierro, acero, minerales, maquinaria, soya, vehículos automotores, chatarra ferrosa y no ferrosa, forraje, metales, tubería, madera, maíz, hidróxido de sodio, arroz, granos, óxidos
Contenerizada		Productos manufacturados, muebles, papel, algodón, autopartes, eléctricos, plástico, textiles, productos metálicos, alimentos animales y vegetales, productos forestales, frutas, alimentos congelados, vidrio, placa, jugo de fruta, aluminio, perfumería, bebidas alcohólicas, productos animales, químicos, mariscos, Gasolinas, keroseno, destilados, petróleo crudo, aceites residuales
Granel líquido		

Fuente: elaboración propia, con datos Bureau of Transportation Statistics de los EUA y ustradenumbers.com.



Tabla 24. Principales orígenes, destinos y productos por línea de negocio del Puerto de Long Beach, 2022

Productos con volúmenes de más de 100 mil toneladas anuales.

Línea de negocio	Origen/destino del flujo comercial	Productos
Carga seca (Incluyendo vehículos)	China, Japón, Vietnam, Corea del Sur, Tailandia, Taiwán, Australia, Brasil, Japón, Iraq, Ecuador, Camboya, Indonesia, Filipinas India, Países Bajos, Nueva Zelanda, Hong Kong, Argentina, Malasia	Coque, maquinaria, vehículos automotores, mineral de hierro, minerales, carbón, hierro, acero, chatarra ferrosa y no ferrosa, soya, arena, grava, forraje, metales, azufre, cemento, granos, yeso, maíz, tubería, arroz, óxidos, sal, hidróxido de sodio, escoria, ácidos carbónicos
Contenerizada		Productos manufacturados, muebles, eléctricos, plástico, textiles, productos metálicos, autopartes, papel, alimento para animales, algodón, alimentos, fruta, alimentos congelados, vegetales, aluminio, vidrio, perfumería, jugo de fruta, bebidas alcohólicas, madera, lácteos, químicos, almidón
Granel líquido		Petróleo crudo, gasolinas, destilados, agua y hielo, aceites vegetales

Fuente: elaboración propia, con datos *Bureau of Transportation Statistics* de los EUA y *ustradenumbers.com*.

Análisis de la demanda

Entorno internacional

El sistema portuario mundial atiende los crecientes flujos de comercio marítimo con la operación de la compleja red de rutas comerciales cubiertas por las líneas navieras. La construcción, desarrollo y operación de puertos en México se realiza de manera acorde a las tendencias y perspectivas de la economía y el comercio mundial, así como a la evolución y tendencias en el ámbito internacional de las industrias de transporte por mar y portuaria.

La planeación estratégica del desarrollo del Puerto de Bahía Colonet atiende a la dinámica y las perspectivas de la producción, el comercio, el consumo en la Región T-MEC y en el resto del mundo, así como a las tendencias mundiales de las industrias marítima y portuaria.

Los puertos son plataformas esenciales para la realización del comercio internacional de mercancías de las áreas económicas en las que se ubican y a las que atienden. El Puerto de Bahía Colonet tiene posibilidades de constituirse en una puerta de entrada y salida para el comercio exterior de la Región T-MEC, y en particular a las regiones noroeste de México, así como al sur, este y medio oeste de los EUA, en sus intercambios con los países del Asia, Centro y Sudamérica, Europa y África. Como vía alternativa, el nuevo puerto vendrá a complementar la oferta de infraestructura y servicios de los puertos de Los Ángeles y Long Beach y demás puertos que operan en la costa oeste de los EUA, Canadá y México.

Durante los años 2000-2024, la economía mundial registró una marcada tendencia de crecimiento a largo plazo, avanzó a un ritmo promedio anual de 3.5%. En este periodo, todas las regiones económicas en el mundo registraron una dinámica de crecimiento, particularmente el Sudeste Asiático, Norteamérica, Centro y Sudamérica. A largo plazo, aún con los conflictos comerciales y prácticas proteccionistas que se observan en el ámbito internacional, se calcula que el crecimiento de la población y del nivel de ingreso de las familias elevará la demanda de bienes y servicios y, con ello, la producción mundial.



Para el periodo 2025-2046, se estima que todas estas regiones tendrán crecimientos positivos y se prevé que la economía mundial crecerá a una tasa promedio anual de 3.1%, en un escenario básico; en uno bajo, crecería a un ritmo medio anual de 2.6% y, en uno elevado, al 3.6%. Los conflictos comerciales entre los gobiernos de los países con las economías más grandes del mundo, la política comercial proteccionista seguida por muchos gobiernos, el ambiente de incertidumbre económica, comercial y política, la menor inversión productiva, la mayor escasez relativa de recursos naturales utilizados en la industria y el consumo humano, así como una menor tasa de aumento de la población mundial, entre otros factores, llevan a estimar que para los años 2025 a 2046, se suscite un ritmo de menor crecimiento, tanto en la producción como en el comercio exterior en el ámbito internacional, comparativamente al observado en el periodo 2000-2024. En la tabla siguiente se hace un desglose por regiones.

Tabla 25. **Dinamismo del PIB mundial,**
histórico 2020-2024 y proyectado 2025-2046 (tasas medias de crecimiento)

Región	Histórico 2000-2024	Proyección 2025-2046		
		Básico	Bajo	Alto
Mundo	3.5	3.1	2.6	3.6
Región T-MEC	2.2	2.1	1.6	2.6
EUA	2.2	2.1	1.6	2.6
Canadá	2.0	1.7	1.2	2.2
México	1.7	2.3	1.8	2.8
Europa	1.6	1.5	1.0	2.0
Sudeste Asiático	6.4	3.1	2.6	3.6
China	8.2	3.8	3.3	4.3
Japón	0.7	0.6	0.1	1.1
Corea del Sur	3.8	1.9	1.4	2.4
Taiwán	3.7	2.3	1.8	2.8
Centroamérica	4.0	3.6	3.1	4.1
Sudamérica	3.6	2.8	2.3	3.3

Fuente: elaboración propia, con datos del Fondo Monetario Internacional, octubre de 2025.



✓

Durante los años 2000-2024, las exportaciones e importaciones mundiales de bienes crecieron 6.8% en términos nominales. Para el periodo 2025-2046, se calcula que estos flujos de comercio internacional aumentarán a un ritmo medio anual de 5.0% en un escenario básico; en un escenario bajo y uno alto, las tasas de crecimiento serían 4.5% y 5.5%.

En el caso de México, las exportaciones e importaciones con las distintas regiones del mundo han aumentado, en particular con los EUA, Canadá y China, sus principales socios comerciales. En un escenario básico, se estima que esos flujos comerciales seguirán aumentando en las próximas dos décadas, lo cual impulsaría los movimientos de distintos tipos de carga por el Puerto de Bahía Colonet.





La siguiente tabla resume el desarrollo histórico del comercio exterior de México desde el año 2000 y su proyección en los próximos 20 años.

Tabla 26. **Dinamismo del comercio exterior de México con distintas regiones del mundo, histórico 2000-2024 y proyección 2025-2046** (tasas medias de crecimiento)

Región/país	Exportaciones		Importaciones	
	Histórico 2000-2024	Proyección 2025-2046	Histórico 2000-2024	Proyección 2025-2046
Región T-MEC	6.5	4.3	4.5	5.3
EUA	6.5	4.3	4.4	5.3
Canadá	9.7	4.6	7.0	4.3
Europa	7.7	5.3	7.8	4.7
Sudeste Asiático	11.6	8.2	12.4	4.8
China	22.7	9.6	19.9	4.9
Japón	9.3	6.5	6.8	4.9
Corea del Sur	16.6	6.5	8.2	4.3
Taiwán	14.4	7.4	12.3	4.6
Centroamérica	7.9	4.9	14.6	5.5
Sudamérica	10.2	6.7	8.8	6.5

Fuente: elaboración propia, con datos del Banco de México y del Fondo Monetario Internacional, octubre de 2025.

Tanto por la demanda de insumos primarios e intermedios, como son materias primas y combustibles, como por el aumento en la oferta de bienes de inversión y productos de consumo duradero y no duradero, el incremento en la producción propiciará mayor comercio en los mercados internacionales y, con ello, el crecimiento de las operaciones de transporte marítimo y actividades portuarias.

Además del crecimiento de la economía y de los intercambios comerciales, en el mundo se registran transformaciones fundamentales en lo productivo y comercial, en el ámbito de las tecnologías, la política, sociedad y cultura, con consecuencias a largo plazo. Entre estos cambios, sobresalen: el fortalecimiento de las posiciones económicas de China, India, Brasil, entre otros, como tendencia observada en el ámbito mundial; las políticas arancelarias y de ajuste económico del gobierno de los EUA; y, el acelerado cambio tecnológico, en prácticamente todos los ámbitos de la economía, las comunicaciones y el transporte.

En el comercio marítimo, destaca el notable crecimiento en todas las cargas. En el periodo 1999-2024, el tonelaje de la carga marítima pasó de 5.6 miles de millones a 12.7 miles de millones, lo que refleja un ritmo de crecimiento promedio anual de 3.3%.

Entorno regional

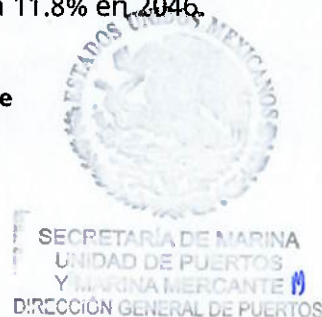
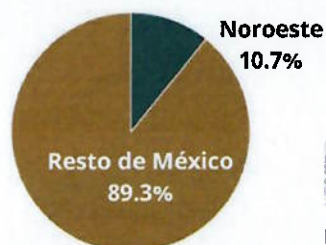
El Puerto de Bahía Colonet se orienta a atender a las economías y comercio exterior tanto de la región noroeste de México, como de las regiones del sur y del este de los EUA.



Para evidenciar la relevancia económica y social de los estados de la República Mexicana que integran la región noroeste del país, en la siguiente gráfica se muestra el nivel de producción de las tres entidades federativas que la conforman, Baja California, Sonora y Chihuahua, las cuales se ubican entre las de mayor dinamismo económico respecto al promedio nacional y presentan altas perspectivas de crecimiento a largo plazo. En su conjunto, estos tres estados representaron el 10.7% del PIB de México en 2024 y se espera que esta participación aumente a 11.8% en 2046.

Gráfica 4. **Participación de la región noroeste en Valor Agregado (PIB) de la República Mexicana, 2024** (porcentajes)

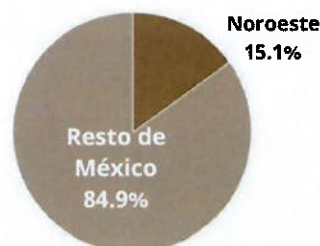
Fuente: elaboración propia, con datos del INEGI.



Estas tres entidades federativas en conjunto tienen una población de 11.2 millones de habitantes, lo que representa el 8.5% de la población total de México; para 2046, se calcula que ascenderá a 13.2 millones, el 9% de la población total. Como se aprecia en la siguiente gráfica, el área de influencia tiene un desarrollo y participación importante en la industria del país (15.1% en 2024), la cual se estima aumentará a 18.1% en el año 2046.

Gráfica 5. **Participación de la región noroeste en el sector industrial, 2024** (porcentajes)

Fuente: elaboración propia, con datos del INEGI.

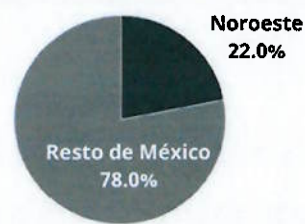


En el año 2024, la región noroeste participó del 25.8% de las exportaciones del país y con el 22.0% de las importaciones. En las actividades de comercio exterior en la región, destaca el predominio del estado de Baja California.

Gráfica 6. **Participación de las exportaciones de la región noroeste, 2024** (porcentajes)



Gráfica 7. **Participación de las importaciones de la región noroeste, 2024** (porcentajes)



Fuente: elaboración propia, con datos del INEGI.





Tomando en cuenta su ubicación respecto de las diferentes regiones de los EUA y al dinamismo de la economía y el comercio exterior de éstas, se considera que el mercado potencial del Puerto de Bahía Colonet se conforma por tres regiones, las cuales agrupan a quince territorios estatales estadounidenses. Dentro del área potencial del Puerto de Bahía Colonet destaca la participación de la región sur fronteriza, la cual incluye a dos grandes economías estatales: Texas y California.

Tabla 27. **Regiones y territorios estatales de los Estados Unidos de América que integran el mercado potencial del Puerto de Bahía Colonet**

Sur fronteriza	Centro-sur	Este-sur
California	Oklahoma	Mississippi
Nevada	Kansas	Tennessee
Arizona	Arkansas	Alabama
Nuevo México	Luisiana	Georgia
Texas		Carolina del Sur
		Florida

Fuente: elaboración propia.



En 2024, la población del área de influencia potencial del Puerto de Bahía Colonet, fue de 153.8 millones de habitantes, 45.2% de los 340.1 millones de habitantes del país, según el *Census Bureau* de los EUA. Se estima que para 2046 dicha área tendrá 188 millones de habitantes, la mitad de la población del país. En cuanto al valor de su economía, esta región participó con el 43% del PIB de los EUA: 49.4% del PIB agropecuario; 47% del PIB industrial; y, 43% del PIB del sector servicios. Se estima que la contribución de estos estados a la economía y al comercio exterior crecerá a 47.3% en el año 2046.

Para 2024, estas regiones contribuyeron con el 51.1% de las exportaciones del país y con el 46.9% de las importaciones. Se calcula que para el año 2046, esas participaciones aumentarán, respectivamente, a 52.6% y 48.1%.

En el conjunto de las tres regiones señaladas, destaca la frontera debido a que participó con 65.8% de las exportaciones y con 62.6% de las importaciones registradas en 2024. Ante el dinamismo del comercio exterior en esta zona, es previsible que estos porcentajes de participación aumenten en las próximas dos décadas.

El dinamismo de la economía mundial y de sus regiones económicas ha impulsado el crecimiento del comercio internacional por vía marítima, el cual, conforme a la información de la UNCTAD, ha pasado de 11,076 millones de toneladas en el año 2019 a 12,353 millones de toneladas en 2024 y a un volumen esperado de 12,415 millones de toneladas en 2025.





Tabla 28.
**Volumen
de carga mundial
operada vía marítima**
(millones de toneladas)

Año	Total	Petróleo crudo	Otros fluidos	Carga seca
1974	3,304	1,497	335	1,472
1979	3,828	1,725	318	1,785
1984	3,364	1,079	399	1,886
1989	3,940	1,260	468	2,212
1994	4,485	1,498	509	2,478
1999	5,683	1,553	532	3,598
2004	6,758	1,770	546	4,442
2009	7,818	1,710	931	5,177
2014	9,816	1,712	1,122	6,983
2019	11,076	1,860	1,308	7,907
2020	10,645	1,794	1,264	7,587
2021	11,131	1,869	1,315	7,947
2022	11,960	2,008	1,413	8,539
2023	12,292	2,064	1,452	8,776
2024/e	12,353	2,074	1,459	8,820
2025/e	12,415	2,085	1,467	8,864

e: estimado
Fuente: elaboración propia, con
datos estadísticos de la UNCTAD.



En cuanto al movimiento de carga en México, en la tabla siguiente se presentan los datos de movimiento de carga del Sistema Portuario Nacional, en las distintas líneas de negocio, durante los años 2016-2025.

Tabla 29. **Histórico del movimiento portuario por línea de negocio
del Sistema Portuario Nacional, 2016-2025 (toneladas)**

Año	Carga total	General (incluye autos)	Contenerizada	Granel agrícola	Granel mineral	Petróleo y derivados	Otros fluidos (incluye gas LP)
2016	297,122,120	22,340,343	44,369,805	18,140,211	69,952,877	130,348,055	11,970,829
2017	308,018,307	26,168,896	49,620,781	17,401,708	71,692,289	129,674,480	13,460,153
2018	316,336,508	27,663,566	53,608,064	17,792,453	75,158,998	128,327,694	13,785,733
2019	302,874,032	27,058,839	52,296,242	17,851,572	72,976,264	118,588,559	14,102,556
2020	266,705,804	24,256,051	47,389,035	16,848,030	60,040,553	105,809,700	12,362,435
2021	286,802,012	29,621,231	58,912,206	16,268,961	65,083,005	106,184,947	10,731,662
2022	287,457,715	30,353,195	58,825,062	16,835,354	62,687,381	108,085,174	10,671,549
2023	295,329,671	31,102,427	53,516,577	18,737,068	59,999,363	121,599,996	10,374,240
2024	272,634,528	32,637,772	59,498,656	19,272,934	47,684,318	102,836,721	10,704,127
2025/e	250,570,302	30,253,953	58,561,623	18,822,851	42,816,549	88,870,622	11,244,705

e: estimado con base en datos enero-agosto de 2025.
Fuente: elaboración propia, con datos del Informe estadístico de los puertos de México, de la
Coordinación General de Puertos y Marina Mercante de la SEMAR.

Con base en el Estudio de Mercado realizado para elaborar este PMDP y analizar la viabilidad del proyecto, atendiendo al crecimiento esperado de la economía internacional y mexicana y a las tendencias y escenarios de movimiento de carga derivados de dicho Estudio, a continuación se presentan proyecciones de movimiento de carga en el Puerto de Bahía Colonet para el periodo 2026-2046, considerando un escenario base, un escenario medio y un escenario optimista.





La construcción de la infraestructura básica del puerto se prevé tomará alrededor de 3 años, por lo cual la operación de carga iniciará en el año 2029, una vez que se cuente con terminales de contenedores y de usos múltiples.

Para el horizonte 2029-2046 del escenario base o medio, se proyecta un crecimiento del total de la carga en el Puerto a una tasa promedio de crecimiento anual del 19.6%. En este escenario, se prevé que en los próximos 20 años el Puerto pase de operar 1.05 millones de toneladas en el año 2029 a 21.87 millones en 2046.

Tabla 30. **Tasas de crecimiento del volumen de carga en el Puerto de Bahía Colonet**
escenario base o medio (porcentaje promedio anual)

Años	Carga total	General	Contenerizada	Granel mineral	Petróleo y derivados	Otros fluidos
2026-2028	na	na	na	na	na	na
2029-2035	49.3	29.2	55.2	4.9	6.3*	na
2036-2046	5.3	4.3	5.8	0.0	0.8	0.0

Fuente: elaboración propia.

*A partir del año 2032.

Para el escenario bajo se estima un crecimiento promedio anual de 19.5% durante los próximos 20 años, lo cual permitiría que la carga operada por el Puerto de Bahía Colonet se incremente de 1.00 millones de toneladas en el año 2029, a 20.65 millones de toneladas en 2046.

Tabla 31. **Tasas de crecimiento del volumen de carga en el Puerto de Bahía Colonet**
escenario bajo (porcentaje promedio anual)

Años	Carga total	General	Contenerizada	Granel mineral	Petróleo y derivados	Otros fluidos
2026-2028	na	na	na	na	na	na
2029-2035	49.1	27.2	55.2	5.8	6.9*	na
2036-2046	5.3	4.3	5.8	0.0	0.9	0.0

Fuente: elaboración propia.

*A partir del año 2032.

En el escenario optimista se calcula un crecimiento del 20.0% promedio anual para los siguientes 20 años, con lo que el Puerto de Bahía Colonet podría alcanzar un movimiento de 24.51 millones de toneladas en el año 2046.

Tabla 32. **Tasas de crecimiento del volumen de carga en el Puerto de Bahía Colonet**
escenario optimista (porcentaje promedio anual)

Años	Carga total	General	Contenerizada	Granel mineral	Petróleo y derivados	Otros fluidos
2026-2028	na	na	na	na	na	na
2029-2035	50.9	31.3	58.2	4.3	5.7*	na
2036-2046	5.3	4.3	5.8	0.0	0.7	0.0

Fuente: elaboración propia.

*A partir del año 2032.

En las tres tablas siguientes se muestran las perspectivas de crecimiento del movimiento de carga del Puerto de Bahía Colonet, durante los próximos 20 años, en los escenarios base o medio, bajo y optimista.



Tabla 33. Pronósticos del movimiento portuario, por tipo de carga,
del Puerto de Bahía Colonet, escenario base o medio (toneladas)

Año	Total	General	Contenerizada	Granel mineral	Petróleo y derivados	Otros fluidos
2026	0	0	0	0	0	0
2027	0	0	0	0	0	0
2028	0	0	0	0	0	0
2029	1,050,000	50,000	700,000	300,000	0	0
2030	1,770,000	70,000	1,400,000	300,000	0	0
2031	3,300,000	100,000	2,800,000	400,000	0	0
2032	5,750,000	150,000	4,200,000	400,000	1,000,000	0
2033	8,000,000	200,000	6,300,000	400,000	1,100,000	0
2034	10,220,000	220,000	8,400,000	400,000	1,200,000	0
2035	11,632,667	232,667	9,800,000	400,000	1,200,000	0
2036	13,045,333	245,333	11,200,000	400,000	1,200,000	0
2037	15,858,000	258,000	14,000,000	400,000	1,200,000	0
2038	18,670,667	270,667	16,800,000	400,000	1,200,000	0
2039	19,383,333	283,333	17,500,000	400,000	1,200,000	0
2040	20,796,000	296,000	18,900,000	400,000	1,200,000	0
2041	20,908,667	308,667	18,900,000	400,000	1,300,000	0
2042	21,121,333	321,333	18,900,000	400,000	1,300,000	200,000
2043	21,134,000	334,000	18,900,000	400,000	1,300,000	200,000
2044	21,846,667	346,667	19,600,000	400,000	1,300,000	200,000
2045	21,859,333	359,333	19,600,000	400,000	1,300,000	200,000
2046	21,872,000	372,000	19,600,000	400,000	1,300,000	200,000

Fuente: elaboración propia.

Tabla 34. Pronósticos del movimiento portuario, por tipo de carga,
del Puerto de Bahía Colonet, escenario bajo (toneladas)

Año	Total	General	Contenerizada	Granel mineral	Petróleo y derivados	Otros fluidos
2026	0	0	0	0	0	0
2027	0	0	0	0	0	0
2028	0	0	0	0	0	0
2029	1,000,000	50,000	700,000	250,000	0	0
2030	1,646,970	63,636	1,333,333	250,000	0	0
2031	3,107,576	90,909	2,666,667	350,000	0	0
2032	5,386,364	136,364	4,000,000	350,000	900,000	0
2033	7,531,818	181,818	6,000,000	350,000	1,000,000	0
2034	9,650,000	200,000	8,000,000	350,000	1,100,000	0
2035	10,994,849	211,515	9,333,333	350,000	1,100,000	0
2036	12,339,697	223,030	10,666,667	350,000	1,100,000	0
2037	15,017,879	234,545	13,333,333	350,000	1,100,000	0
2038	17,696,061	246,061	16,000,000	350,000	1,100,000	0
2039	18,374,242	257,575	16,666,667	350,000	1,100,000	0
2040	19,719,091	269,091	18,000,000	350,000	1,100,000	0
2041	19,830,606	280,606	18,000,000	350,000	1,200,000	0
2042	19,942,121	292,121	18,000,000	350,000	1,200,000	100,000
2043	19,953,636	303,636	18,000,000	350,000	1,200,000	100,000
2044	20,631,818	315,152	18,666,667	350,000	1,200,000	100,000
2045	20,643,333	326,666	18,666,667	350,000	1,200,000	100,000
2046	20,654,848	338,182	18,666,667	350,000	1,200,000	100,000

Fuente: elaboración propia.



Tabla 35. Pronósticos del movimiento portuario, por tipo de carga,
del Puerto de Bahía Colonet, escenario optimista (toneladas)

Año	Total	General	Contenerizada	Granel mineral	Petróleo y derivados	Otros fluidos
2026	0	0	0	0	0	0
2027	0	0	0	0	0	0
2028	0	0	0	0	0	0
2029	1,100,000	50,000	700,000	350,000	0	0
2030	1,995,000	77,000	1,568,000	350,000	0	0
2031	3,696,000	110,000	3,136,000	450,000	0	0
2032	6,419,000	165,000	4,704,000	450,000	1,100,000	0
2033	8,926,000	220,000	7,056,000	450,000	1,200,000	0
2034	11,400,000	242,000	9,408,000	450,000	1,300,000	0
2035	12,981,934	255,934	10,976,000	450,000	1,300,000	0
2036	14,563,866	269,866	12,544,000	450,000	1,300,000	0
2037	17,713,800	283,800	15,680,000	450,000	1,300,000	0
2038	20,863,734	297,734	18,816,000	450,000	1,300,000	0
2039	21,661,666	311,666	19,600,000	450,000	1,300,000	0
2040	23,243,600	325,600	21,168,000	450,000	1,300,000	0
2041	23,357,534	339,534	21,168,000	450,000	1,400,000	0
2042	23,671,466	353,466	21,168,000	450,000	1,400,000	300,000
2043	23,685,400	367,400	21,168,000	450,000	1,400,000	300,000
2044	24,483,334	381,334	21,952,000	450,000	1,400,000	300,000
2045	24,497,266	395,266	21,952,000	450,000	1,400,000	300,000
2046	24,511,200	409,200	21,952,000	450,000	1,400,000	300,000

Fuente: elaboración propia.

Análisis de la oferta

Bahía Colonet está diseñado para ser un puerto con infraestructura de navegación, atraque y almacenamiento de altas especificaciones. En su Etapa 1, contará con profundidades en sus vías de navegación de 16.5 a 17.5 metros y muelles con posiciones de atraque para portacontenedores de 400 metros de eslora con capacidades de hasta 24,000 TEUs y barcos mercantes con embarques de hasta 120 mil toneladas.

El canal de acceso tendrá una longitud de 4,033.7 metros y un ancho de plantilla de 170 metros en su parte interna y de 210 metros en la externa, con una profundidad de 16.5 m en la parte interna y 17.5 m en la externa. Una dársena de ciaboga de 660 metros por 840 metros, con una profundidad de 16.5 metros, y dársenas de maniobras contiguas a las terminales portuarias.

En esta Etapa 1, el Puerto de Bahía Colonet tendrá 5 posiciones de atraque, 3 para la terminal especializada de contenedores y 2 para la de usos múltiples; con una longitud acumulada de 1,850 metros. Como se detallará más adelante, la oferta de estas terminales permitirá la operación de todo tipo de carga comercial, desarrollándola en etapas; destacando terminales especializadas de contenedores, una terminal de usos múltiples, una terminal de graneles minerales y dos terminales de fluidos.

Para dotar a estas terminales de los espacios suficientes para el desarrollo de adecuadas vialidades internas, el trazo de líneas de ferrocarril, la instalación de ductos y servicios, en la parte



posterior de ellas existirá una berma de servicios con un ancho mínimo de 80 metros que garantizará un eficiente desalojo de las mercancías del puerto. En esta berma de servicios se explora desarrollar el tendido ferroviario, vialidades para el autotransporte y andadores peatonales, que comunicarán a las terminales e instalaciones con las redes ferroviarias y carreteras nacionales, para su posterior enlace con el territorio estadounidense.

Para un eficiente servicio de desaduanamiento de las mercancías, con la participación de la autoridad aduanal, se proyecta la construcción de una Aduana Marítima, en una superficie de 44 hectáreas fuera del actual recinto portuario.

Asimismo, en el área contigua al recinto portuario, el Puerto contará con una ciudad-puerto-logística-industrial para empresas productoras, distribuidoras y comercializadoras, de ambos lados de la frontera México-EUA.

Infraestructura, equipamiento y operación de carga en contenedores

El Puerto contará con suficiente capacidad para atender carga en contenedores. En una visión de largo plazo, para la operación de esta carga estarán destinadas 223.2 hectáreas, que alojarán a tres Terminales Especializadas de Contenedores (TEC I, TEC II y TEC III), cada una con 3 posiciones de atraque para buques de hasta 400 metros de eslora. En la Etapa 1 del puerto, materia del presente PMDP, se proyecta el desarrollo de la TEC I.

Como se ha señalado, el desarrollo de esta TEC I estará a cargo de un operador privado, previa selección mediante esquema previsto en la Ley de Puertos, quien desarrollará la infraestructura necesaria, en términos de patios de almacenamiento, instalación intermodal, edificaciones operativas, etc.; así como de la incorporación del equipamiento especializado para el manejo de contenedores, tales como grúas de pórtico de muelle y grúas de marco de patio.

Infraestructura, equipamiento y operación de carga general

En la zona de influencia potencial del Puerto, estados del noroeste de México y sur de Estados Unidos operan importantes sectores de actividad económica, tales como la industria maquiladora, aeroespacial, automotriz, energía, entre otras, y residen amplios grupos de consumidores, cuyas actividades generan grandes volúmenes de carga. Para atender la demanda de manejo portuario de carga general, en la terminal de usos múltiples (TUM) del puerto se prevé operar productos de comercio exterior y cabotaje que tengan como origen o destino los estados del noroeste de México o el sur de Estados Unidos, además de las cargas que se generen en las zonas aledañas al recinto portuario que se habilitarán como áreas para actividades logísticas, para la industria manufacturera y para plantas y parques de energía como podrían ser de hidrógeno, gas o energía eólica, entre otros.

Está planeado que la carga general opere en la TUM, con capacidad para atender buques de hasta 120,000 mil toneladas de desplazamiento. Dispondrá inicialmente de 2 posiciones de atraque, con muelle de 550 metros de longitud con profundidad a pie de muelle de 14 metros.

La terminal será de uso público, con operación semiespecializada, básicamente con grúas móviles de muelle y equipo portuario para operar diferentes mercancías.

Infraestructura, equipamiento y operación de granel mineral

Para el manejo del granel mineral, el Puerto de Bahía Colonet dispondrá de una terminal especializada de uso público, con una longitud de muelle de 250 metros de longitud con profundidad a pie de muelle de 14 metros, para atender buques de hasta 120,000 mil toneladas de desplazamiento. El área destinada para esta terminal es de 14.6 hectáreas para el almacenamiento y distribución de esta carga.

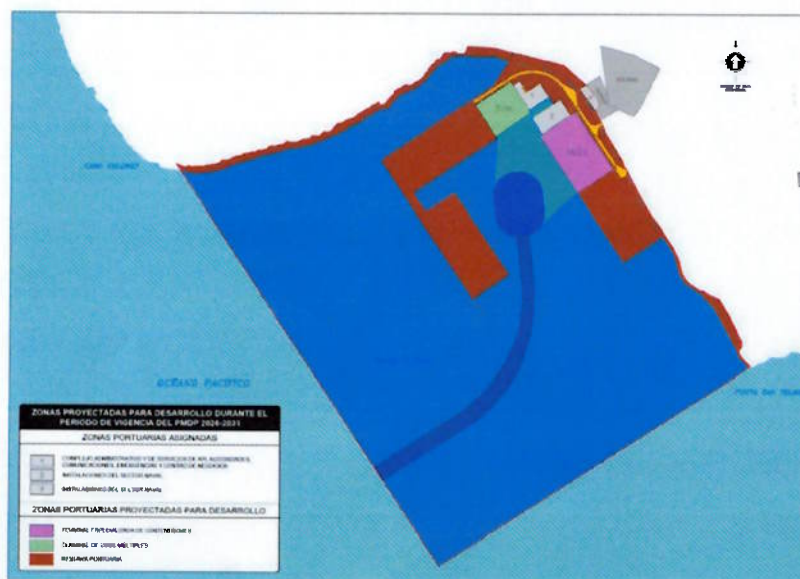
Se prevé que la terminal contará con bandas especializadas para la operación de los minerales y bodegas confinadas, con objeto de minimizar la emisión de polvos y otros contaminantes. Esta terminal se proyecta en la Etapa 2 de desarrollo del puerto.

Infraestructura, equipamiento y operación de fluidos

En el Puerto de Bahía Colonet, tanto para el manejo de petróleo y derivados, como de otros fluidos, se tiene proyectado el desarrollo a largo plazo de dos terminales; ambas con un muelle en espigón, con dos posiciones de atraque, a base de duques de atraque y de amarre, con profundidades de hasta 15 metros a pie de muelle.

Debido a la escasez de áreas terrestres, se tiene previsto que ambas terminales estén conectadas por ducto, alojados en la berma de servicios del Puerto, a las áreas de almacenamiento que se desarrollarán fuera del puerto. Estas terminales se proyectan en la Etapa 2 y 3 de desarrollo del puerto.

Imagen 14. **Imagen conceptual del desarrollo del Puerto de Bahía Colonet durante el periodo de vigencia del PMDP 2026-2031**



Fuente: elaboración propia.



Rendimientos promedio en las descargas, por tipo de carga

En la siguiente tabla se presentan los niveles de rendimiento promedio proyectados para el manejo de las diferentes cargas operadas en las terminales del Puerto. Los niveles de rendimiento previstos a ofrecer en la terminal son competitivos con los que se brindan en los puertos de Manzanillo y Lázaro Cárdenas.

Tabla 36. **Rendimientos promedio proyectados en el Puerto de Bahía Colonet, Etapa I**

Terminal / Tipo de carga esperada	Tipo de carga	Modo de operación	Carga total Toneladas/cajas/ unidades	Rendimientos Toneladas/cajas /vehículos THBO
Terminal de Usos Múltiples	Unitizada	Semiespecializada	25,000 toneladas	256 toneladas
	Fraccionada		35,000 toneladas	396 toneladas
	Minerales		40,000 toneladas	500 toneladas
Contenedores	Contenerizada	Especializada	43,600 cajas	Buque más de 300 m: 100 cajas Buque menos de 300 m: 75 cajas

THBO: Toneladas hora buque en operación.

Fuente: elaboración propia.

Los servicios portuarios y conexos en el puerto atenderán las disposiciones de las Reglas de Operación del Puerto y se organizarán de manera eficiente, confiable y segura.

Capacidad instalada en el Puerto de Bahía Colonet

De acuerdo con la infraestructura, los rendimientos previstos y el cálculo de la capacidad instalada realizado para este PMDP, en la Etapa I, el puerto tendrá una capacidad instalada potencial para manejar hasta 14.9 millones de toneladas al año. Lo anterior, considerando las dos fases de desarrollo de las terminales TEC I y TUM.

Tabla 37. **Potencial de capacidad instalada integral del Puerto de Bahía Colonet, Etapa I, por tipo de carga (toneladas)**

Terminal	Tipo de carga	Primera maniobra	Segunda maniobra	Tercera maniobra	Capacidad integral por carga	Capacidad integral por terminal
TUM I - 1a Fase	Carga general	794,880	1,070,667	1,037,837	794,880	1,271,808
	Granel mineral	476,928	669,167	1,297,296	476,928	
TUM I - 2a Fase	Carga general	2,346,789	2,676,667	2,372,198	2,346,789	3,168,165
	Granel mineral	821,376	1,137,583	1,297,296	821,376	
TEC I - 1a Fase	Contenedores	6,838,807	10,428,571	8,648,640	6,838,807	6,838,807
TEC I - 2a Fase	Contenedores	11,382,398	16,685,714	13,837,824	11,382,398	11,382,398

Fuente: elaboración propia, con metodología propuesta por la UNCTAD con datos propuestos de Reglas de Operación.



Tabla 38. Resumen de capacidad integral del Puerto de Bahía Colonet,
por tipo de carga, 1ª Fase de la Etapa 1

Tipo de carga	Primera maniobra	Segunda maniobra	Tercera maniobra	Capacidad integral por carga
Carga general	794,880	1,070,667	1,037,837	794,880
Contenerizada	6,838,807	10,428,571	8,648,640	6,838,807
Graneles minerales	476,928	669,167	1,297,296	476,928
Suma	7,482,898	12,168,405	10,983,773	7,482,898

Fuente: elaboración propia, con metodología propuesta por la UNCTAD con datos propuestos de Reglas de Operación.

Tabla 39. Resumen de capacidad integral del Puerto de Bahía Colonet,
por tipo de carga, 2ª Fase de la Etapa 1

Tipo de carga	Primera maniobra	Segunda maniobra	Tercera maniobra	Capacidad integral por carga
Carga general	2,346,789	2,676,667	2,372,198	2,346,789
Contenerizada	11,382,398	16,685,714	13,837,824	11,382,398
Graneles minerales	821,376	1,137,583	1,297,296	821,376
Suma	14,880,487	20,499,964	17,507,318	14,880,487

Fuente: elaboración propia, con metodología propuesta por la UNCTAD con datos propuestos de Reglas de Operación.

El Puerto de Bahía Colonet se proyecta como un moderno puerto con amplios espacios y gran profundidad en sus canales de navegación y posiciones de atraque, disponibilidad de áreas para albergar terminales de última generación y espacios para zonas de operación logística e industrial en su cercanía. Lo anterior le permitirá recibir buques de gran porte y última generación. En la tabla siguiente, se presentan la valoración de los tamaños de buque previstos a atender en el puerto, por línea de negocio.

Tabla 40. Proyección de datos de buques máximos del Puerto de Bahía Colonet

Línea de negocio	Eslora máxima (m)	Calado máximo (m)	Embarque máximo del buque (TEUs/ton/pasajeros)
Carga general	240	13.4	49,952 toneladas
Contenedores	400	16.1	24,000 TEUs
Granel mineral	300	15.3	120,000 toneladas
Petróleo y derivados y otros fluidos	229	13.3	47,981 toneladas

Fuente: elaboración propia.

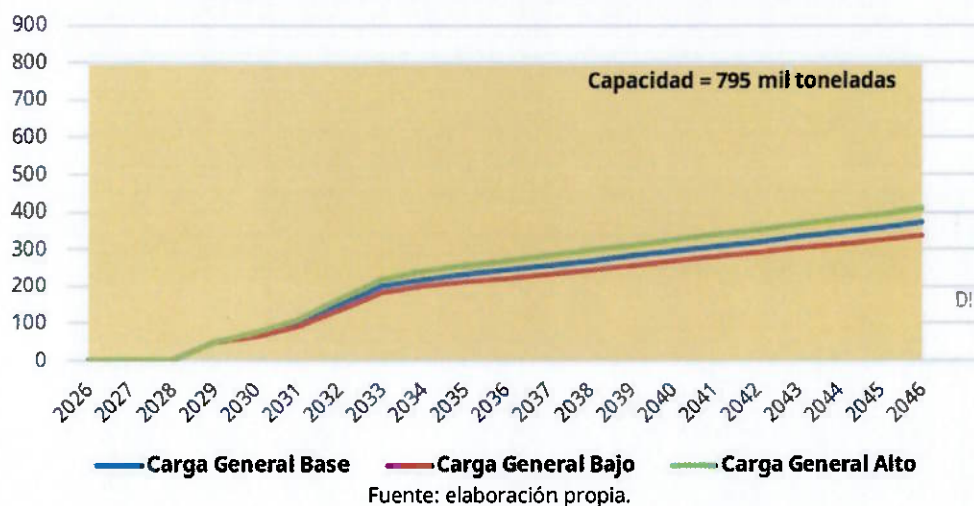
Balance de oferta y demanda de infraestructura

Con base en las proyecciones de movimiento de carga para el periodo 2026-2046 y los análisis de capacidad instalada del puerto realizados para la elaboración del presente PMDP, en las siguientes páginas se presentan gráficos con los balances de oferta-demanda por tipo de carga.

La capacidad instalada del puerto para la **carga general** se estima suficiente para atender la demanda esperada durante los próximos 20 años, en los tres escenarios de crecimiento de la carga proyectados.

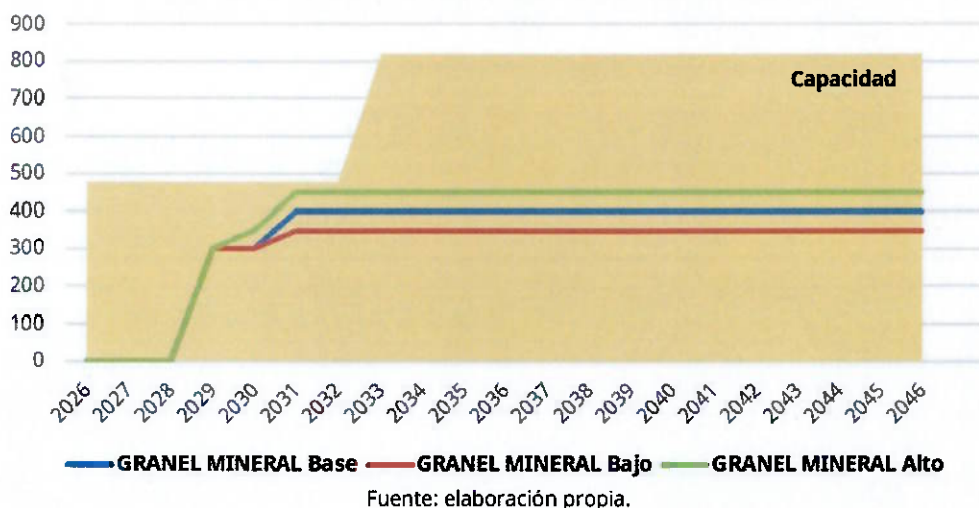


Gráfica 8. Comparativo de capacidad instalada y movimiento proyectado de CARGA GENERAL en el Puerto de Bahía Colonet, 2026-2046 (miles de toneladas)



La capacidad instalada del Puerto de Bahía Colonet para el rubro de **granel mineral**, se considera suficiente para atender la demanda para la operación de esta carga durante el periodo 2026-2046, considerando los tres escenarios de crecimiento proyectados.

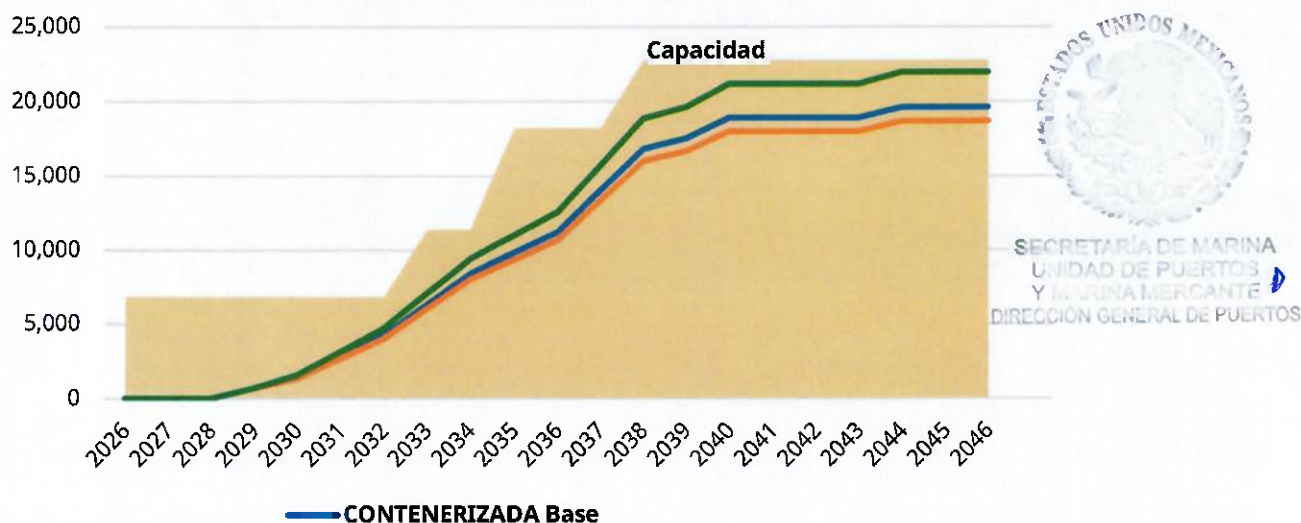
Gráfica 9. Comparativo de capacidad instalada y movimiento proyectado de GRANEL MINERAL en el Puerto de Bahía Colonet, 2026-2046 (miles de toneladas)



Para el manejo de **contenedores**, se proyecta que la Fase 1 de la TEC I cubrirá la demanda en los primeros 4 años de operación del puerto, requiriéndose su ampliación a la Fase 2 para atender la demanda hasta 2034. Para ese año, se deberá disponer de la primera etapa de la TEC II.



Gráfica 10. Comparativo de capacidad instalada y movimiento proyectado de CONTENEDORES en el Puerto de Bahía Colonet, 2026-2046 (miles de toneladas)



Fuente: elaboración propia.

Análisis financiero para la inversión en infraestructura y equipamiento portuarios

Con base en la Ley de Puertos y su Reglamento, el régimen de gestión adoptado por la API BC para la construcción y operación del Puerto de Bahía Colonet es de *Land lord*, conforme al cual el desarrollo y operación la infraestructura básica corresponde a la API y el desarrollo y operación de las terminales e instalaciones para el manejo de carga y la atención de embarcaciones estará a cargo de operadores portuarios que sean signatarios, acorde a dicha normatividad, de los contratos de cesión parcial de derechos.

De acuerdo con el análisis económico-financiero del proyecto de desarrollo del Puerto de Bahía Colonet presentado a la SHCP para que emitiera su opinión favorable para el otorgamiento de la concesión para el desarrollo del puerto, el monto de inversión estimado para la ejecución del proyecto es de 39,383 MDP (treinta y nueve mil trescientos ochenta y tres millones de pesos nominales 00/100 MXN).

De este monto, 908 millones de pesos se aplicarán en la adquisición de terrenos; de Infraestructura Básica es de 25,850 millones para la construcción de Infraestructura Básica; 388 millones a inversiones en obras ambientales; el resto incluye inversiones en mantenimiento, costos financieros y otros gastos de ejecución del proyecto.

La inversión en las terminales e instalaciones para la correspondiente atención de buques y el manejo de las cargas estarán a cargo de los operadores a quienes se les asigne, conforme a la



ley, los respectivos contratos de cesión parcial de derechos. La inversión estimada para ello se calcula en 37,206 mil millones de pesos.

La inversión en la infraestructura básica del Puerto Bahía Colonet parte de un esquema de financiamiento tipo *Project Finance*, el cual, a diferencia de otros tipos de financiamiento, se basa en la capacidad del proyecto para generar ingresos y pagar las fuentes de financiamiento por sí mismo, en lugar de depender de los activos o solvencia del desarrollador de este.

Es así como la estructura de capital se divide en: (i) capital de riesgo en; (ii) deuda dividida en tres *Tranches de Crédito*; (iii) un crédito para el financiamiento del IVA causado durante el periodo de construcción y (iv) la reinversión del flujo operativo que se va generando durante las Etapas de Desarrollo.

Atendiendo a las condiciones de mercado de carga y de inversiones en terminales portuarias, al financiamiento y a la dimensión de las obras a construir, el desarrollo del puerto se plantea en etapas.

Los ingresos provendrán de: a) de las tarifas por el uso de la infraestructura básica y espacios de uso común (tarifas de puerto fijo y puerto variable, y tarifa de muellaje) y b) las contraprestaciones ("guante", contraprestación fija y contraprestación) pagadas por los operadores de terminales e instalaciones, así como por los prestadores de servicios portuarios y conexos (porcentaje de los ingresos obtenidos).

De acuerdo con el análisis financiero mencionado, los ingresos estimados que percibirá la API BC ascenderán a un total de 746,857 millones de pesos durante los 50 años de la vigencia de la concesión. Dicho monto es suficiente para cubrir las inversiones en obras, el costo de mantenimiento, los pagos de contraprestación al Gobierno Federal con motivo de la concesión, los costos y gastos de operación y el servicio de la deuda.

Conforme a dicho análisis, la evaluación financiera del proyecto de nuevo puerto arroja un Valor Presente Neto ("VPN") de 3,884 MDP (tres mil ochocientos ochenta y cuatro millones de pesos 00/100 MXN) y una Tasa Interna de Retorno (TIR) de 13.82%.

Con base en el análisis financiero realizado el proyecto de desarrollo del nuevo puerto es viable. Su ejecución permitirá consolidar la trayectoria de crecimiento económico de Baja California y el noroeste del país, con los consiguientes mayores niveles de empleos, ingresos y bienestar para la población de la región, a la vez que fortalecer las sinergias en el ámbito económico y los intercambios comerciales con California y otras entidades de los EUA.

Desde el punto de vista financiero, el desarrollo y administración del puerto por parte de la API BC deberá ser autosuficiente en su operación y en sus inversiones, por lo que resulta necesario captar los ingresos suficientes para la construcción de la infraestructura y su mantenimiento. En tal sentido, los montos de inversión e ingresos antes mencionados deberán ser confirmados en su oportunidad con la estructuración de las unidades operativas y el proyecto ejecutivo a realizar.



2.2 Retos para el desarrollo del Puerto

La planeación estratégica de este PMDP se sustenta en los principios de la planeación nacional establecidos en la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, que en su artículo 26 estipula que habrá un Plan Nacional de Desarrollo (PND). En esta administración sexenal la visión de largo plazo de este programa la traza el Plan México, instrumento que promueve y facilita la colaboración entre el Gobierno de México y el sector privado, para fomentar un desarrollo económico equitativo y sustentable, basado en el aprovechamiento del mercado interno. De los criterios rectores del Plan México aplicables a este PMDP, destacan:

- Promover el desarrollo regional, mediante la descentralización del crecimiento económico y el aprovechamiento de las vocaciones productivas regionales.
- Inversión en infraestructura productiva: expansión de la red ferroviaria y modernización de puertos y aeropuertos.
- Impulsar la inversión privada.
- Generar empleos formales y de calidad.
- Incentivar la relocalización de empresas hacia México.

El análisis e identificación de retos para el desarrollo del Puerto de Bahía Colonet, considera el Eje General del PND 3 denominado "Economía moral y trabajo" y se alinea específicamente con el Objetivo 3.7 que consiste en: 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. De este objetivo se destaca una síntesis de las siguientes estrategias:

- 3.7.1. *Incrementar la conectividad entre regiones... que contribuyan al bienestar regional, al comercio interno y transfronterizo, y al turismo.*
- 3.7.2. *Fomentar la construcción, modernización y conservación de la infraestructura de transporte...*
- 3.7.3. *Desarrollar infraestructura ferroviaria para mejorar el transporte de pasajeros y carga...*
- 3.7.4. *Incrementar la conectividad regional a través del transporte aéreo y marítimo, con el desarrollo de infraestructura y adquisición de equipamiento, para ofrecer servicios seguros, modernos y sostenibles, que cumplan con las normativas nacionales e internacionales y promuevan el dinamismo del sector turístico.*
- 3.7.6. *Fortalecer la coordinación y cooperación entre las dependencias de la Administración Pública Federal y sus diferentes sectores, con el fin de impulsar el desarrollo nacional mediante la implementación de la Política Nacional Marítima.*



De la última estrategia enunciada, se resalta que los retos para el desarrollo del Puerto de Bahía Colonet se vinculan con el impulso al desarrollo nacional mediante la Política Nacional Marítima (PNM), publicada en el Diario Oficial de la Federación el 30 de septiembre de 2024.

La PNM es política de Estado orientada a contribuir al logro de los objetivos estratégicos del Gobierno de México en torno a los Intereses Marítimos Nacionales (IMN) proyectados al año 2045, los cuales se consideran prioritarios por su valor estratégico, social y comercial, por la generación de riquezas y beneficios, así como por su contribución al desarrollo nacional a través de las vías de comunicación marítima, la exploración e investigación de los mares mexicanos y el aprovechamiento sostenible y responsable de las riquezas del mar, la cultura marítima y el turismo. La promoción de los IMN está a cargo de diferentes dependencias federales, estatales y municipales, así como en los sectores social y privado.

De los diez IMN sobresale el Sistema Portuario Nacional (SPN), por lo que dentro de los objetivos estratégicos de la PNM está el de fortalecer dicho sistema para asegurar la operación efectiva y la conectividad logística y sustentable en el intercambio de bienes y servicios en las interfaces portuarias, con el fin de contribuir a la sustentabilidad nacional y la descarbonización portuaria.

La relevancia del SPN en el desarrollo del Comercio Marítimo es reconocida por la propia PNM y, por ende, también destaca la Marina Mercante, por lo que establece que con el fin de favorecerlos y a la vez fomentar el desarrollo económico del país, se requiere desarrollar y modernizar la infraestructura portuaria y, a la par, garantizar que la gestión del sistema sea competitiva y eficiente.

La PNM proyecta que para el año 2045: México contará con un SPN más moderno, competitivo y sustentable, adaptado a los desafíos de la logística de los mercados internacionales y regionales. Este sistema optimizará los recursos públicos y promoverá la inversión privada, contribuyendo al fortalecimiento de la Marina Mercante y al impulso del Comercio Marítimo, con un enfoque en la descarbonización y la eficiencia.

Este propósito prospectivo define como estrategias:

- a. *Establecer un programa de modernización continua del SPN, considerando escenarios de cambio climático y de sostenibilidad energética, a fin de que el sistema sea competitivo y capaz de adaptarse a las demandas del Comercio Marítimo.*
- b. *Concientizar a la APF y la sociedad acerca de los beneficios que el SPN ofrece al Comercio Marítimo, a fin de incentivar la captación de recursos que impulsen el sector portuario.*
- c. *Priorizar el transporte marítimo de mercancías para incrementar el uso de los puertos nacionales e incentivar el cabotaje.*
- d. *Fomentar una cultura honesta y transparente del servicio público a fin de evitar las malas prácticas en el ámbito portuario que puedan dar lugar a actos de corrupción.*





- e. *Eficientar y, en su caso, desarrollar la infraestructura y los sistemas de movilidad y transferencia de transporte de personas y productos a través de otros sistemas de transporte como son: ferroviario, carretero, aéreo, fluvial, etcétera.*

El Programa Sectorial de Marina 2025-2030 (PSM), publicado en el DOF el 8 de septiembre de 2025, establece que la implementación efectiva de la PNM representa una oportunidad estratégica para proyectar a la mar como motor del desarrollo nacional. Para ello, es indispensable concebir al Sistema Nacional Marítimo como un conjunto interconectado de actores, procesos e instrumentos que promuevan la protección, seguridad, desarrollo y sustentabilidad de los IMN. Esta articulación debe estar respaldada por mecanismos de planeación y evaluación intersectorial que garanticen el uso eficiente, transparente y orientado a resultados de los recursos públicos vinculados al entorno marítimo. Para estos fines, el PSM define que se requiere la participación activa de los gobiernos estatales y municipales costeros, cuya cercanía con el territorio permite alinear sus programas con los objetivos nacionales.

El PSM determina que la Autoridad Portuaria Nacional requiere implementar una política portuaria que promueva una operación ordenada, sustentable y competitiva del SPN, vinculándolo con los Polos de Bienestar y haciéndolo atractivo a la inversión privada, con el propósito de buscar resolver problemas relacionados con la coordinación interinstitucional, la actualización normativa, la inversión, la modernización de puertos y terminales, el control sobre tarifas y servicios logísticos y la institucionalidad portuaria, todo bajo una visión de sostenibilidad.

El PSM proyecta hacia el año 2030, que el SPN se habrá integrado plenamente a cadenas logísticas multimodales y habrá detonado un ciclo virtuoso de innovación, empleo y desarrollo regional.

Para el año 2045, prevé que la PNM se habrá convertido en una política de Estado con visión transexenal, proyectando un modelo de desarrollo inclusivo, resiliente y soberano, sustentado en la complementariedad entre la seguridad nacional, el desarrollo económico, la política exterior, la ciencia, la sostenibilidad y la justicia social. Así mismo proyecta que los puertos del país funcionarán como verdaderos polos de innovación logística, energética y tecnológica, conectando con redes carreteras, ferroviarias, aeroportuarias y digitales que permitirán responder con eficiencia a los desafíos globales. Además, la política portuaria se habrá consolidado como instrumento rector del SPN, articulándose en coordinación con la actividad de la Marina Mercante con los más altos estándares internacionales en materia de seguridad portuaria y protección ambiental.

Se destaca una síntesis de los objetivos, estrategias y líneas de acción del PSM que tienen vinculación con este PMDP:

Objetivo 3. *Fortalecer la articulación institucional y la cooperación intersectorial entre dependencias de la administración pública federal para consolidar la implementación efectiva de la PNM como instrumento de desarrollo nacional.*



- **Estrategia 3.1.** Fomentar el turismo náutico sustentable para promover el desarrollo regional y la conservación de los recursos naturales marinos y costeros.
 - Línea de acción 3.1.3 Promover la inversión pública y privada en proyectos turísticos sustentables en zonas costeras, marinas e insulares, mediante esquemas de coinversión y criterios de sostenibilidad.
- **Estrategia 3.2.** Promover el fortalecimiento de la Marina Mercante nacional con el fin de impulsar el comercio marítimo y las actividades económicas en zonas marinas mexicanas.
 - Línea de acción 3.2.5 Fomentar el cabotaje y el transporte marítimo de corta distancia mediante incentivos regulatorios, rutas prioritarias y coordinación regional.
- **Estrategia 3.5.** Fortalecer la red portuaria, aeroportuaria, ferroviaria y logística multimodal para mejorar la conectividad del país y contribuir al desarrollo nacional.
 - Línea de acción 3.5.1 Fortalecer la conectividad multimodal, impulsar el comercio marítimo y fomentar el desarrollo económico nacional mediante la modernización, rehabilitación y expansión de la infraestructura portuaria y aeroportuaria estratégica con inversión y colaboración público-privada.
 - Línea de acción 3.5.2 Desarrollar infraestructura de conexión entre los medios marítimo, ferroviario, carretero, aéreo y fluvial mediante sistemas de transporte multimodal integrados y nodos logísticos regionales.
 - Línea de acción 3.5.3 Facilitar la convivencia operativa del cabotaje y el comercio exterior en recintos portuarios mediante adecuaciones logísticas, normativas e infraestructura intermodal para el cruce interoceánico de mercancías.
 - Línea de acción 3.5.6 Impulsar verificaciones al Sistema Portuario Nacional para atender los requerimientos en materia portuaria y en cumplimiento a la normatividad nacional e internacional.
 - Línea de acción 3.5.7 Implementar un sistema informático que coadyuve en la automatización, acopio y procesamiento de información estratégica del sistema portuario nacional.
 - Línea de acción 3.5.8 Reducir los impactos al medio ambiente y vigilar el cumplimiento de la legislación en materia ambiental, mediante el uso de sistemas sostenibles y de eficiencia energética en los puertos nacionales.
- **Estrategia 3.6.** Optimizar el mantenimiento de los puertos y la seguridad de las vías navegables mediante acciones sistemáticas de dragado y levantamientos hidrográficos, para fortalecer el desarrollo portuario nacional.
 - Línea de acción 3.6.4 Establecer esquemas de colaboración interinstitucional, así como público-privada que motiven la prestación eficiente y coordinada de servicios de dragado a nivel nacional.



Objetivo 4. Consolidar las atribuciones y capacidades de la Autoridad Marítima Nacional para regular, supervisar y fomentar el desarrollo sostenible de las actividades marítimo-portuarias en las zonas marinas mexicanas.

- **Estrategia 4.2.** *Impulsar el transporte marítimo de altura y de cabotaje, con el fin de dinamizar el comercio, reducir costos logísticos y fortalecer la conectividad interoceánica y regional.*
 - *Línea de acción 4.2.1 Facilitar el transporte marítimo de altura mediante la armonización normativa con las disposiciones de la Organización Marítima Internacional y la modernización de procesos logísticos.*
 - *Línea de acción 4.2.2 Simplificar los trámites del transporte marítimo de cabotaje mediante la normalización de la legislación nacional en materia marítimo-portuaria y la digitalización de procesos administrativos.*
 - *Línea de acción 4.2.3 Incrementar la digitalización de trámites y servicios de la Autoridad Marítima Nacional mediante mejoras continuas basadas en retroalimentación de usuarios sobre funcionalidad, simplicidad y eficiencia.*
- **Estrategia 4.4** *Actualizar y armonizar el marco normativo en materia marítimo-portuaria conforme a estándares internacionales, para brindar certeza jurídica a los usuarios, operadores y actores institucionales, y fortalecer el Estado de derecho en el entorno marítimo.*
 - *Línea de acción 4.4.6 Impulsar la creación de una política portuaria destinada a promover que los puertos operen como un sistema de forma sustentable, competitiva y de desarrollo regional.*
 - *Línea de acción 4.4.7 Implementar programas para promover la cultura portuaria mediante actividades de sensibilización en materia ambiental, descarbonización y normatividad de puertos.*
 - *Línea de acción 4.4.8 Participar en la instrumentación de programas de desarrollo profesional portuario con la comunidad portuaria y, programas de desarrollo del Sistema Portuario Nacional.*

La planeación estratégica de este PMDP también se sustenta en los principios de la planeación estatal. Dentro de los ordenamientos jurídicos estatales que dan sustento a la elaboración del Plan Estatal de Desarrollo del Estado de Baja California 2022-2027 (PEDBC), destaca el artículo 11 de la Constitución Política del Estado Libre y Soberano de Baja California, el cual establece que la planeación estatal del desarrollo se define como un medio para el eficiente y eficaz desempeño de la responsabilidad del Gobierno del Estado con relación al desarrollo integral de la entidad.

En su parte diagnóstica, el PEDBC refiere que, por su posición estratégica como región binacional y su mano de obra calificada, Baja California es líder en desarrollo de cadenas de suministro y que existen grandes oportunidades para aprovechar las ventajas que se tienen frente a otros estados, inclusive, con otros países. Por lo que señala que resulta indispensable contar con una visión de desarrollo en corto, mediano y largo plazo, en el que se priorice la protección ambiental y el uso responsable de los recursos.





El PEDBC establece que los retos económicos de Baja California son materia para plantear una estrategia de desarrollo económico renovada, ejecutada mediante la coordinación de diversas instancias de gobierno, la iniciativa privada y el sector social. Dicha estrategia parte de seis componentes de política que se traducirán en beneficios sostenibles y oportunidades concretas para la sociedad:

- Transitar hacia actividades económicas de mayor valor agregado.
- Generar espacios y oportunidades diversas de alto valor para la participación de la sociedad en la economía.
- Generar un ambiente de negocio que permita una mejor competitividad empresarial.
- Impulsar de manera equitativa el desarrollo de las regiones y municipios del Estado.
- Dar sentido de sostenibilidad al desarrollo económico del Estado.
- Aprovechar las tendencias y avances tecnológicos para el beneficio local.

Cada uno de estos componentes atiende de manera directa alguna de las 10 problemáticas de Baja California identificadas en el propio PEDBC, dentro de las que destacan para fines de este PMDP, las siguientes:

- Vulnerabilidad de las exportaciones ante transiciones tecnológicas.
- Oportunidades para mejorar la reinversión y atracción de inversión extranjera directa (IED) en sectores estratégicos.
- Sectores con escasa evolución económica.
- Alta sensibilidad al desempeño económico del Estado de California de los EUA y oportunidades binacionales desaprovechadas.
- Bajos niveles de factores complementarios a la producción.

La parte diagnóstica del PEDBC también señala que el desarrollo turístico es prioritario en la presente gestión pública, por lo que se fortalecerá la infraestructura necesaria para incentivar la movilidad, el goce y la recreación de los visitantes en los principales destinos del Estado, mediante la atracción de mayores inversiones y capitales nacionales e internacionales, con el objetivo de atender las principales necesidades de oferta complementaria de acuerdo con las vocaciones turísticas.

El PEDBC incluye el diseño de 10 políticas públicas mediante las cuales se buscará alcanzar los objetivos en los diferentes ámbitos del desarrollo del Estado, mismas que orientan el ejercicio de la Administración Pública Estatal. Para los propósitos de este PMDP, se destacan y sintetizan las siguientes políticas públicas, que incluyen líneas de política (abreviadas como L.P.) y resultados a lograr (identificadas como RAL):

Componente: Logística y Transporte de Personas y Mercancías.

- L.P.6.1.1 Infraestructura carretera estatal.





- RAL 6.1.1.1 Se construye y da mantenimiento a diversos tramos de la red carretera estatal, así como el mejoramiento de los accesos a las localidades rurales.
- L.P.6.1.2 Infraestructura portuaria, aeroportuaria y ferroviaria.
 - RAL 6.1.2.3 El estado cuenta con estudios y proyectos para la infraestructura ferroviaria, portuaria y aeroportuaria, para el impulsar el desarrollo económico y atracción de inversiones.
- L.P.6.1.3 Cruces fronterizos.
 - RAL 6.1.3.1 Participación de Baja California en la gestión binacional entre el Gobierno de México y Estados Unidos de América para concretar la construcción, modernización y ampliación de cruces fronterizos de personas y de transporte de carga entre la entidad y el estado de California.
- L.P.6.1.4 Proyectos binacionales en materia de infraestructura y logística.
 - RAL 6.1.4.1 Proyectos binacionales concretados con Estados Unidos de América para la coordinación de logística, seguridad e infraestructura de transporte que mejoran la movilidad transfronteriza y el desarrollo de la región entre Baja California y California.
- L.P.6.2.1 Desarrollo Urbano Ordenado.
 - RAL 6.2.1.1 Planes, programas estatales, regionales, metropolitanos actualizados, nuevos instrumentos de planeación de desarrollo urbano en zonas económicas estratégicas.
 - Proyecto: Elaboración de las Directrices Generales de Desarrollo Urbano de Punta Colonet.

Componente: Evolución hacia Actividades Económicas de Mayor Valor Agregado.

- L.P.7.1.2 Vinculación de empresas locales a cadenas de valor globales.
 - RAL 7.1.2.1 Un mayor número de empresas pequeñas y medianas de Baja California integran sus productos y servicios a las cadenas de suministro de empresas de mayor tamaño del sector pesquero y agropecuario, turístico, industrial, de la construcción, entre otros, incrementando sus ventas y contribución al empleo.
 - RAL 7.1.2.2 Los volúmenes de exportación de bienes y servicios por parte del sector privado se incrementan.
- L.P. 7.1.5 Aprovechamiento de la megaregión CaliBaja mediante el fortalecimiento de enlaces binacionales e internacionales.
 - RAL 7.1.5.1 Baja California y California cuentan con una relación binacional fortalecida y con vínculos dinámicos que detonan oportunidades de negocios.
- L.P. 7.1.6 Atracción y retención de inversiones en torno a vocaciones.
 - RAL 7.1.6.1 La captación estatal de inversión extranjera directa y de inversión nacional se incrementan.



Componente: Espacios y Oportunidades de Alto Valor para la Participación de la Sociedad en la Economía.

- L.P. 7.2.4 Desarrollo del talento.
 - RAL 7.2.4.1 La población económicamente activa de Baja California dispone de programas diversos de especialización para el trabajo y para el desarrollo de sus competencias técnicas y profesionales.

Componente: Sostenibilidad al Desarrollo Económico y Mejora del Ambiente de Negocios.

- L.P. 7.3.1 Estado de derecho para la inversión.
 - RAL 7.3.1.1 Los inversionistas tienen confianza en las autoridades del Estado, se aplica el marco regulatorio vigente que incluye el cuidado de los recursos naturales bajo el enfoque de economía circular, y la coordinación con el resto de los niveles de gobierno, lo que permite trazar planes de inversión con certeza jurídica y concretar esfuerzos para la ampliación de la base productiva, por ende, el Estado recibe mayores volúmenes de inversión privada con enfoque sustentable.
- L.P. 7.3.3 Proyectos de alto impacto a la economía.
 - RAL 7.3.3.1 Baja California impulsa el desarrollo de proyectos de gran escala que consolidan y modernizan las capacidades de soporte a la actividad productiva y generan nuevas oportunidades de desarrollo económico en las diferentes regiones que incluyen opciones para la inversión privada.

El Programa Sectorial de Infraestructura de Baja California 2022-2027 (PSIBC), que deriva del PEDBC, en su capítulo 5 denominado Entorno situacional de Baja California, específicamente en el apartado de logística y transporte, señala que Baja California cuenta con potencial de impulsar un polo de desarrollo económico en Punta Colonet, con la posibilidad de integrarse a la red de la costa del Pacífico que registra altos niveles de utilización en los Puertos de Los Ángeles y Long Beach y limitada en capacidad de manejo en el Puerto de Ensenada, donde la demanda se encuentra en constante crecimiento. Agrega que es necesario iniciar con la coordinación y gestión con instancias federales y municipales para el desarrollo del proyecto; así como realizar los estudios de desarrollo urbano, factibilidad y de mercado necesarios que sustenten las bases para realizar el proyecto multimodal que contempla el diseño, la construcción, operación y explotación, de un puerto marítimo de altura, terminal de contenedores y línea de ferrocarril hacia los EUA.

También refiere el propósito de impulsar el desarrollo del ferrocarril Colonet-Mexicali, con una longitud de 300 kilómetros en sinergia con el proyecto del puerto marítimo de Bahía Colonet, como parte del Sistema Logístico de Transporte de Baja California, este proyecto ferroviario propuesto sigue la ruta noreste hasta el Valle de Mexicali, para interconectarse con la red ferroviaria de clase I, a internarse hacia los EUA por el estado de Arizona.

Continúa mencionando que se requiere de instalaciones de servicios auxiliares con ubicación estratégica que den servicio a parques industriales especializados, centros comerciales, zonas



habitacionales, centros integrales logísticos, para el apoyo de las operaciones ferroviarias y en beneficio del sector productivo del estado.

El PSIBC señala que entre Baja California y California los cruces fronterizos favorecen el intercambio de bienes y servicios. El contexto fronterizo del Estado, así como su accesibilidad con los mercados de California y la Cuenca del Pacífico, obligan a que la infraestructura del transporte en el cruce fronterizo se amplíe y actualice. Uno de los problemas centrales que se presenta en las ciudades fronterizas del Estado respecto al transporte de personas y mercancías, son los tiempos de espera por los cruces fronterizos.

El capítulo 6, denominado Marco Propositivo, contiene el Objetivo General del PSIBC, consistente en: *contribuir al desarrollo del estado en beneficio de toda la población, garantizando el derecho humano a la movilidad, mediante la dotación de infraestructura y el mejoramiento de los servicios de comunicación y transporte, agua potable y saneamiento, ordenamiento del territorio, disponibilidad de suelo y propiedad regularizada, vivienda y equipamiento público que permitan la cohesión y conectividad de las ciudades y comunidades sostenibles.* Para fines de este PMDP, se destacan y sintetizan las siguientes estrategias y objetivos:

6.2.1 Logística y transporte de personas y mercancías.

- **6.2.1.2 Infraestructura portuaria, aeroportuaria y ferroviaria.**

Objetivo prioritario: Impulsar el crecimiento de la red de infraestructura portuaria, aeroportuaria y ferroviaria; así como su integración multimodal.

- **6.2.1.2.1 Estrategia: Desarrollar infraestructura portuaria, aeroportuaria y ferroviaria, que propicie la ágil movilización de personas y el intercambio de bienes y servicios.**

- *Acción 6.2.1.2.1.1 Mejorar la infraestructura ferroviaria... y la implementación de obras y acciones que permitan mejorar el servicio portuario, aeroportuario y ferroviario que se brinda en el Estado.*

- *Acción 6.2.1.2.1.2 Mejorar la infraestructura portuaria.*

- *Metas. Desarrollar estudios y proyectos para el puerto de carga de Punta Colonet.*

- Formular estudios de identificación de tenencia de la tierra, propietarios y levantamientos topográficos de predios afectados dentro del derecho de vía del ferrocarril Punta Colonet-Los Algodones.*

- **6.2.1.3 Cruces fronterizos.**

Objetivo prioritario: Contribuir al desarrollo económico... con la agilización de los flujos de transporte vehiculares y peatonales hacia los Estados Unidos de América.

- **6.2.1.3.1.1 Estrategia: Promover la coordinación interinstitucional de carácter regional transfronterizo ante los gobiernos de México y Estados Unidos de América para la construcción, modernización y ampliación de cruces fronterizos de personas y de transporte de carga.**

- **6.2.1.4 Proyectos binacionales en materia de infraestructura y logística.**



Objetivo prioritario: Contribuir al desarrollo económico... mediante la eficiente coordinación con los Gobiernos de México y Estados Unidos de América para la logística y seguridad en el funcionamiento de los cruces fronterizos.

- 6.2.1.4.1.1 Estrategia: Establecer relaciones binacionales con Estados Unidos de América para la coordinación de logística, seguridad e infraestructura de transporte y cruces fronterizos.
- Acción 6.2.1.4.1.1 Impulsar la gestión para la coordinación de logística, seguridad e infraestructura de transporte y cruces fronterizos.

6.2.2 Desarrollo Urbano y Ordenamiento del Territorio.

- 6.2.2.1 Desarrollo urbano ordenado.

Objetivo prioritario: Gestionar el uso del territorio... promoviendo el aprovechamiento racional y equilibrado de los asentamientos humanos y las actividades productivas.

- 6.2.2.1.1 Estrategia: Impulsar instrumentos de planeación de carácter regional, estatal, y metropolitano de desarrollo urbano.
- Acción 6.2.2.1.1.1 Mantener actualizados los planes y programas de desarrollo urbano.
- Meta: Elaborar las Directrices Generales de Desarrollo Urbano en la Zona de Punta Colonet, del Municipio de Ensenada (para la acción de urbanización del Puerto Marítimo).

Las anteriores referencias puntuales a la planeación nacional contenidas en el PND, PNM y PSM, así como a la planeación estatal integrada en el PEDBC y PSIBC, son vinculatorias para este PMDP y orientan la identificación de los retos principales a enfrentar por el Puerto de Bahía Colonet para su desarrollo y estar en posibilidad de contribuir a la economía y al comercio exterior, y, a la vez, promover mayores niveles de bienestar para la población.

Conforme al proceso de diagnóstico realizado para fines de este PMDP y a los instrumentos de política pública antes referidos, se identificaron y se presentan en los párrafos subsecuentes los principales retos, a la fecha de elaboración del presente PMDP, para el desarrollo del Puerto de Bahía Colonet.

A. Infraestructura y equipamiento de vanguardia

Por su tamaño, dinamismo y la conformación de las cadenas logísticas de las cargas en los mercados portuarios del noroeste de México, al igual que del sur y del este de los EUA, existe una gran oportunidad para la construcción y desarrollo del Puerto de Bahía Colonet como puerto de vanguardia, con infraestructura y capacidad para atender buques de última generación, buques portacontenedores con capacidad de embarque de hasta 24 mil TEUs y barcos de fluidos o carga seca con más de 120 mil toneladas.

California es la economía de mayor tamaño de los EUA, una de las más dinámicas y con participación destacada en el desarrollo de los sectores basados en las nuevas tecnologías e innovación; su mercado de consumo incluye a más de 18 millones de personas, y su aparato





productivo comprende sectores industriales, agropecuarios y de servicios competitivos, con niveles elevados de intercambio comercial con el resto del EUA y del mundo. Para el dinámico despliegue de sus actividades económicas, California y, en particular, la región sur de California se basa en una compleja red de infraestructura y de servicios intermodales que incluye a los dos puertos de la Bahía de San Pedro, 5 aeropuertos, un amplio sistema de centros logísticos y de distribución, una red ferroviaria basada en líneas ferroviarias clase I, y un sistema de autopistas interestatales y estatales que le conectan con el resto de los EUA.

Con esas infraestructuras intermodales, el clúster portuario y logístico de la zona de Los Ángeles opera como la principal puerta de entrada y salida del comercio exterior de ese país, en lo cual confluyen de manera importante otros puertos de la costa oeste de la Región T-MEC y, sobre todo, puertos de la costa este de aquel país, los cuales son más cercanos a los mercados de la costa este y han construido, en años relativamente recientes, infraestructura y conexiones intermodales de punta.

El mercado de carga en contenedores del sur de la costa oeste de los EUA es uno de los de mayor tamaño y dinamismo de ese país, en el cual se manejan más de 400 millones de toneladas de carga y 20 millones de TEUs. Es un mercado atendido por puertos y terminales de última generación, por las altas especificaciones en su infraestructura, equipamiento y conectividad terrestre y marítima, la calidad de los servicios y niveles de rendimiento que ofertan a sus usuarios. En la zona noroeste de México, conformada por Baja California, Sonora y Chihuahua, existe un movimiento portuario de más de 10 millones de toneladas y carga contenerizada en 450 mil TEUs.

Para las próximas dos décadas, las perspectivas apuntan que los volúmenes de carga aumentarán a un ritmo de entre 3% y 5% en esas regiones de ambos países, lo cual conlleva a una mayor demanda de infraestructura y servicios portuarios especializados para el manejo y traslado de estos productos.

Para participar en el mercado portuario de contenedores de los EUA, particularmente en los tráficos que se realizan por los puertos al sur de la costa oeste de ese país, **la administración y la comunidad portuaria del Puerto de Bahía Colonet tienen el reto primordial de producir una oferta de infraestructura y servicios portuarios y logísticos competitiva, como los que actualmente se les ofrece a los mercados objetivo relevantes.**

La oferta de infraestructura y servicios del nuevo puerto debe ser equiparable e incluso ser de vanguardia, mayor calidad y confiabilidad a los que se ofertan en los puertos de Los Ángeles y Long Beach, en tiempos y costos, de manera que complementen los servicios que estos puertos ofrecen y contribuir a superar los desafíos de infraestructura y operación portuaria e intermodal que estos puertos y la comunidad de los estados de California, Arizona, Nuevo México y Texas, enfrentan por el congestionamiento en puertos, carreteras y vías ferroviarias, contaminación elevada, falta de espacios logísticos más eficientes y costos logísticos crecientes.





La conformación de canales y dársenas de navegación deberán tener una profundidad de por lo menos 17.0 metros o más para permitir la operación de buques de última generación, de gran calado con embarques de carga de 24 mil TEUs o 120 mil toneladas de carga comercial. Los frentes de atraque en muelles deberán tener también capacidad para atender este tipo de embarcaciones.

Se requiere la construcción y habilitación de áreas operativas, de maniobras y almacenamiento, con la amplitud suficiente para una operación y logística eficiente de las cargas, con bodegas, tanques e instalaciones especializadas, el tránsito seguro de vehículos y la salida de las cargas a sus lugares de destino o su entrada desde sus sitios de origen.

Estos requerimientos se recogen en el *Plano maestro de destinos, usos y modos de operación* de los espacios portuarios del presente PMDP, el cual prevé la operación eficiente de los distintos tipos de carga y vehículos en las tres maniobras portuarias.

Para que el puerto pueda brindar a sus usuarios niveles de productividad competitivos, se requiere dotar a las terminales de equipo especializado para el manejo de los distintos tipos de carga, con grúas de muelle y patio para la operación de contenedores, bandas transportadoras para graneles y conexiones para carga refrigerada, entre otros.

Un rubro fundamental, tanto por el lado de la oferta de infraestructura y servicios, como por el lado de la demanda de servicios a las cargas, es la habilitación de zonas de actividades logísticas y parques industriales en las áreas aledañas al puerto, ya que ello permitirá generar cargas en la cercanía del puerto. La API BC tiene la tarea crucial de estructurar servicios para la instalación en las áreas aledañas, de centros internacionales para la distribución de mercancías y de plantas industriales, como, por ejemplo, plantas para la licuefacción de gas natural o hidrógeno, así como plantas manufactureras.

El desarrollo industrial y logístico de los estados de California, Arizona, Texas y Baja California ofrecen un entorno favorable a estos rubros potenciales de actividades en el Puerto de Bahía Colonet.

B. Conectividad y movilidad marítima y terrestre

Para la adecuada y eficiente integración de las cadenas logísticas entre los puntos de origen y de destino de las cargas, además de las conexiones terrestres, resulta esencial lograr conexiones marítimas competitivas que vinculen al Puerto y a sus mercados tierra adentro, con los principales mercados de Asia, Europa, América, Australia y África.

La administración y la comunidad portuaria tienen el reto de atraer cargas y concertar con las líneas navieras, con base en las cargas iniciales y el crecimiento de éstas, servicios de transporte a los distintos mercados en el mundo.



Rubros destacados en este sentido son los servicios directos de transporte marítimo, el transporte marítimo de corta distancia y los tráficos de cabotaje en el manejo de carga.

Otro reto fundamental para el desarrollo y operación eficiente del Puerto lo representan las conexiones carreteras con sus mercados relevantes, tanto en los EUA como en México. En una primera etapa, se requiere mejorar las comunicaciones carreteras existentes hacia Ensenada, Tijuana, Tecate y hacia el sur y al este de los EUA, a fin de realizar el traslado eficiente y seguro entre el Puerto y los mercados relevantes de esas zonas.

En una etapa subsecuente se deberá analizar la posibilidad de construir nuevas vías carreteras, que comuniquen mejor al puerto con sus mercados, sobre todo, en la medida en que los volúmenes de carga aumenten conforme a las previsiones de crecimiento de los distintos tipos de carga en las terminales portuarias.

Un modo fundamental para el manejo de grandes volúmenes de carga, en contenedores o de otro tipo, es mediante la conectividad ferroviaria, la cual permite un manejo eficiente de los productos, la reducción de costos por las economías de escala que posibilita, un menor uso de camiones y, con ello, menores niveles de contaminación y de gastos en mantenimiento de carreteras.

Una infraestructura destacada en los puertos de Los Ángeles y Long Beach, así como en los demás puertos principales de la costa oeste de la Región T-MEC, son las conexiones y servicios intermodales que ofrecen a sus mercados relevantes, las cuales destacan por la operación de trenes de doble estiba, frecuencia, tiempos de recorrido y conexiones a terminales intermodales interiores.

La API BC tiene el reto de promover y, en su caso, gestionar un proyecto de construcción y operación ferroviaria, viable económicamente, que vincule al Puerto Bahía Colonet con las líneas ferroviaria que operan en las regiones del sur y del este de los EUA y que conectan a los puertos sureños de la costa oeste de ese país con sus mercados principales, en los cuales se manejan elevados volúmenes de carga.

C. Alta tecnología y entorno colaborativo digital

El Puerto de Bahía Colonet tiene el desafío de generar la competitividad portuaria sostenible, fundamentada en la gestión colaborativa, sistemas, estructuras y procesos que articulen una solución logística integral responsable y resiliente.

Los propósitos centrales serían: maximizar la eficiencia, mediante la reducción de tiempos de espera y costos operativos, para beneficiar a todos los actores de la cadena de suministro; promover la sostenibilidad, encaminada a reducir el impacto ambiental, así como generar beneficios sociales y fortalecer el crecimiento económico a largo plazo; y, posibilitar que el Puerto cuente con mecanismos para anticiparse, mitigar, adaptarse y recuperarse rápidamente de





impactos del cambio climático, afectaciones o interrupciones, asegurando la continuidad de operaciones y actividades de comercio.

Se requiere establecer una estrategia integral colaborativa entre los diversos actores portuarios incluyendo autoridades, para optimizar procesos y compartir información. Sería provechoso generar alianzas con otros puertos y organismos públicos, empresariales, gremiales e internacionales, para armonizar intereses y fomentar la integración económica. Resultaría benéfico la adopción de sistemas de gestión de la calidad, que involucren a toda la cadena logística para garantizar la calidad y eficiencia de los servicios. Bahía Colonet requiere impulsar la intermodalidad con la gestión de mejoras de la conectividad ferroviaria y carretera, para crear una cadena de suministro eficiente y sostenible.

Los procesos y operaciones portuarios y logísticos requerirán de planificar, organizar y controlar todo el flujo de bienes, información y servicios para garantizar una solución integral. **Un reto trascendental es el desarrollar sistemas tecnológicos como puerto inteligente**, utilizando alta tecnología como el internet de las cosas, la inteligencia artificial, el big data, redes 5G para el intercambio de datos en tiempo real, con el fin de automatizar operaciones, optimizar el flujo de carga e incluso mejorar la eficiencia energética. La digitalización y automatización incluiría sistemas digitales colaborativos y robótica para aumentar la eficiencia operativa y reducir errores humanos. Además, la inversión en tecnologías sostenibles beneficiaría con soluciones tecnológicas que minimicen el impacto ambiental, como la electrificación de muelles y el uso de fuentes de energía renovables.

D. Inteligencia comercial

El nuevo Puerto de Bahía Colonet cuenta con la oportunidad de priorizar el desarrollo de su inteligencia comercial portuaria para un mercado global que valora la sostenibilidad social, ambiental y económica, perfilando al propio Puerto como un ecosistema portuario, integrado por una vasta y provechosa red de actores, infraestructuras, datos y servicios interconectados, en un ambiente colaborativo, con el propósito común de optimizar el comercio, la logística y el desarrollo económico.

Uno de los retos básicos para la estructuración del proyecto y el desarrollo de las inversiones en el nuevo puerto de Bahía Colonet es la concertación de acciones de colaboración y facilitación con el Gobierno de los EUA y con los gobiernos estatales de California, Arizona, Texas, entre otros, para que la carga que opere el Puerto pueda cruzar los puntos fronterizos y entrar o salir de manera eficiente hacia o desde los mercados del sur y del este de los EUA.

Está presente la necesidad de establecer convenios o alianzas comerciales con los puertos de California y las líneas ferroviarias que operan en los EUA, a fin de lograr sinérgias y destacar los beneficios del nuevo puerto, el cual constituye una oportunidad para fortalecer el sistema de infraestructuras de transporte y logística de la costa este de la Región T-MEC y no una rivalidad.





para las actividades y negocios existentes, sobre todo considerando las perspectivas favorables de crecimiento de la economía de la región que busca atender el Puerto de Bahía Colonet.

Los mercados de carga portuaria en los que se plantea participe el nuevo puerto son altamente competitivos y en él participan exitosamente los puertos de Los Ángeles, Long Beach y otros puertos de la costa oeste de los EUA, los puertos canadienses de Vancouver y Prince Rupert, y, vía el Canal de Panamá, los puertos de Nueva York/Nueva Jersey, Savannah, Georgia y Houston, principalmente.

Los puertos de la costa oeste operan en corredores logísticos con conexiones ferroviarias intermodales costa a costa, denominados de Clase I, con elevados niveles de eficiencia y los vinculan a prácticamente todos los mercados de los EUA, Canadá y México.

En este contexto, **la API BC, el Gobierno de Baja California y la comunidad portuaria tienen el reto fundamental de estructurar unidades operativas y de negocios portuarios viables y rentables**, tanto para el puerto en su conjunto como para las terminales e instalaciones portuarias, de manera que permitan captar recursos bancarios o de fondos de inversión, además de los que aporten los potenciales cesionarios de las terminales e instalaciones.

El acceso a los mercados regionales e internacionales de carga portuaria determinan en gran medida la construcción de las distintas etapas de desarrollo del puerto.

En el caso de las terminales de usos múltiples, de granel mineral y de fluidos, la administración portuaria requiere identificar los usuarios potenciales e interesados en el desarrollo de las terminales, particularmente en los mercados locales y regionales. X

Para el desarrollo de la terminal especializada de contenedores, dado que los mercados principales son entidades del sur y del este de los EUA, es esencial que la API BC establezca alianzas con dueños de cargas, empresas navieras, de ferrocarril y de autotransporte, a fin de estructurar cadenas logísticas competitivas para la operación de cargas con origen o destino en dichos mercados.

E. Mercado de inversiones y financiamiento

Para el desarrollo del Puerto de Bahía Colonet se enfrentan, de manera concurrente, fuertes retos de financiamiento de la infraestructura básica; de captación de inversiones para la construcción y equipamiento de terminales e instalaciones para la recepción de buques y el manejo de las cargas; y de atracción de cargas mediante la estructuración de cadenas logísticas portuarias competitivas en los mercados relevantes.

El perfil comercial del Puerto de Bahía Colonet y sus terminales de carga, es el de un puerto financieramente autosustentable, con capacidad para generar los recursos necesarios para el desarrollo de la infraestructura básica y de las terminales.





En tal sentido, la administración portuaria tiene el reto de planear y estructurar de manera eficiente el financiamiento de las etapas de desarrollo del puerto y de sus terminales.

La infraestructura básica de escolleras, el dragado de las áreas de navegación, la adquisición de terrenos, el desarrollo de accesos, vialidades, áreas e instalaciones de servicios comunes requieren fuertes montos de inversión, por lo que resulta indispensable conjugar las metas de captación de carga con las metas de construcción y equipamiento de terminales.

Los montos de inversión necesarios para una primera etapa de desarrollo de las obras de infraestructura básica del puerto superan los 39.3 mil millones de pesos, además de las inversiones privadas que las empresas interesadas deberán aplicar para construir y equipar las terminales de carga.

En concordancia con los niveles de calidad y eficiencia en los servicios que ofertará el nuevo puerto, se tiene el reto de lograr niveles competitivos de costos logísticos integrales en la operación de las cargas y para las embarcaciones que utilicen el puerto, con los que se observan en la operación de cargas y buques por los puertos que atienden los mercados del noroeste de México, así como del sur y del este de los EUA.

F. Competitividad y productividad

La comunidad portuaria de Bahía Colonet tiene el reto de producir una oferta de servicios de altos rendimientos, con niveles de productividad en la operación de los distintos tipos de carga, similares o mayores a los que se ofrecen en los puertos de Los Ángeles, Long Beach, Manzanillo, Lázaro Cárdenas y los demás puertos que sirven a los mercados que Bahía Colonet busca atender.

Asimismo, el puerto deberá lograr tiempos de estadía de las embarcaciones menores a las que se registran en los puertos mencionados.

El perfil de clase mundial del Puerto de Bahía Colonet, facilitador de la operación eficiente y con costos logísticos competitivos de carga en contenedores, fluidos o graneles, conlleva la concurrencia de los servicios de la autoridad aduanal, ya sea mediante la operación de una aduana marítima específica o a través de una sección aduanera, para lograr una entrada y salida eficiente de los productos y de los buques, con tiempos de espera óptimos en el Puerto.

Además de la construcción y equipamiento de las instalaciones aduanales del Puerto, para la revisión de las cargas de importación y de exportación en los términos establecidos en la Ley Aduanera, la API BC y la comunidad portuaria de Bahía Colonet tienen el reto de gestionar la habilitación del servicio de revisión aduanal.

G. Gestión energética-ambiental

El Puerto de Bahía Colonet tiene los retos de instaurar la responsabilidad ambiental en el desarrollo portuario, desarrollar y mantener infraestructura y equipamiento portuarios con:



soluciones sustentables, así como activar la sustentabilidad portuaria con acciones de mantenimiento y conservación de recursos, bienes y servicios ambientales.

El Puerto se enfrenta el reto de lograr los mayores estándares de preservación y mejoramiento del entorno, tanto en la fase constructiva como en la operativa, en el rubro de infraestructura básica, como en la operación de las cargas y del transporte terrestre.

La administración portuaria deberá formular e instrumentar lineamientos y protocolos que aseguren el logro de los objetivos de preservación y mejoramiento del medio ambiente, así como cumplir con las normas nacionales e internacionales en la materia.

Labor trascendental para el Puerto de Bahía Colonet es participar activamente en la Estrategia de Descarbonización de Puertos, emprendida por la Coordinación General de Puertos y Marina Mercante de la SEMAR.

H. Responsabilidad social

El Puerto Bahía Colonet tiene el compromiso de forjar el desarrollo portuario basado en el impacto positivo en la sociedad, el medio ambiente y la economía.

Punto de partida del nuevo puerto es constituir una comunidad portuaria socialmente responsable.

Un reto de la API BC como empresa paraestatal del Gobierno de Baja California, es gestionar estrategias gubernamentales para la formación de capital humano. La operación del puerto con el manejo de las cargas y la recepción de embarcaciones con altos niveles de eficiencia, calidad y confiabilidad, hacen indispensable que la administración portuaria y las terminales cuenten con capital humano altamente capacitado en los rubros de gestión, operación, comercialización y otras áreas de la actividad portuaria.

Aunado a lo anterior, la API BC y el Gobierno del Baja California tienen el reto de establecer la convivencia armónica y de bienestar puerto-ciudad.

Una de las acciones sería promover el desarrollo de un nuevo centro poblacional, con vivienda y servicios urbanos, para directivos y operativos que laboren en el Puerto, dadas las distancias y las condiciones de transporte existentes.

Resulta fundamental que, a la par de este PMDP, la administración portuaria cuente con un plan de ordenamiento territorial, dirigido al desarrollo eficaz, sustentable y financieramente autosuficiente de las áreas destinadas a las actividades logísticas, industriales, centro de negocios y su vinculación con las zonas poblacionales.



3. Estrategia para el desarrollo portuario del Puerto de Bahía Colonet

Con la planeación estratégica que se concreta en este capítulo, el Puerto de Bahía Colonet dispone de una visión de mediano y largo plazos para su desarrollo, cuenta con objetivos y metas, a la vez que contribuye con esfuerzos y recursos para coadyuvar al desarrollo del Sistema Portuario Nacional y a la concreción de la Política Nacional Marítima.

Esta estrategia para el desarrollo portuario tiene como base de los dos primeros capítulos de este PMDP, que refieren respectivamente a las funciones descriptiva y diagnóstica de este programa. La estrategia consta fundamentalmente de cuatro componentes: declaración de visión y misión del Puerto; formulación de objetivos estratégicos, estrategias y líneas de acción; definición de metas e indicadores; y, la zonificación maestra de las áreas portuarias.

3.1 Visión y misión del Puerto

La situación deseada para el Puerto de Bahía Colonet en 20 años, se sintetiza en la **visión** institucional que se presenta enseguida, como referente de su función social y económica.

Visión

Ser un **mega puerto hub** de clase mundial, constituido como el **primer ecosistema portuario** del noroeste de México, complementado con una **ciudad-puerto-logístico-industrial**, avalado por su **sostenibilidad, eficiencia vanguardista, alta tecnología, gestión energética-ambiental, responsabilidad social** y por su **entorno colaborativo-digital y humano**

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

La misión del Puerto de Bahía Colonet, se expresa con los elementos sustanciales para concretar la visión del Puerto: propósito institucional, servicios, productos, así como beneficiarios, destinatarios o usuarios de la labor portuaria.

Misión

Construir, desarrollar y operar **instalaciones y servicios portuarios de vanguardia**, para la **conexión transpacífico Asia-América-Región T-MEC**, que contribuyan al **desarrollo y bienestar del Estado de Baja California**, a la **economía nacional** con **empleo, inversión**, crecimiento del **comercio exterior** y fomento del **Sistema Portuario Nacional**

Para concretar la visión y misión del Puerto de Bahía Colonet, el Gobierno del Estado de Baja California a través de su empresa paraestatal la API BC, ha asumido el reto de construir el mega Puerto de Bahía Colonet, como un **hub** de nueva generación, que conecte Asia y la Región T-MEC, bajo una lógica de colaboración, eficiencia, innovación y sostenibilidad.

El financiamiento de las obras y equipamiento del nuevo puerto requiere la colaboración de entidades financieras e inversionistas, en esquemas eficaces que incluyan alianzas público-



privadas. La comunidad portuaria de Bahía Colonet deberá generar condiciones para garantizar la sostenibilidad en la construcción, desarrollo y operación del Puerto. La construcción de la infraestructura básica y de terminales del nuevo puerto requiere de manera indispensable la participación de las autoridades, con la aplicación ágil de la normatividad en la edificación de las obras y la facilitación de la logística de operaciones.

La oportunidad es ingente: **construir una plataforma portuaria que se incorpore de manera complementaria en el principal corredor de comercio por vía marítima de Norteamérica y, de manera más amplia, del Continente Americano.** Por razones de eficiencia técnica, económica y financiera, la construcción, desarrollo y operación del mega Puerto de Bahía Colonet está proyectada para realizarse en etapas, con la secuencia de obras que se describirá en los siguientes apartados.

La instauración del corredor portuario, logístico e industrial Asia-Colonet/México-EUA, representa una oportunidad estratégica para el desarrollo de inversiones y negocios marítimo-portuarios y en la logística terrestre.

Operadores portuarios, prestadores de servicios, personal operativo y técnico, inversionistas, empresas ferroviarias y de autotransporte, entre otros actores, tienen la oportunidad de participar en la ejecución de las distintas etapas de desarrollo del Puerto de Bahía Colonet.

La siguiente tabla sintetiza la imagen objetivo del Puerto de Bahía Colonet proyectada a 20 años, que refiere los elementos sustanciales del nuevo puerto, con sus principales obras de infraestructura básica y terminales. Serán construidas en etapas secuenciales estratégicas, que responderán a la demanda, a las posibilidades de recuperación del financiamiento y de atracción de inversiones, y al ritmo de crecimiento de negocios portuarios, logísticos e industriales.

Imagen objetivo proyectada a 20 años del Puerto de Bahía Colonet

Infraestructura y equipamiento portuarios	Cantidad	Posiciones de atraque	Dimensión estimada	Profundidad estimada
Rompeolas	1	-	5 km de longitud	-
Pedraplén	1	-	0.8 km de longitud	-
Canal de navegación	1	-	4.03 km de longitud	17.5 m
Dársena de ciaboga principal	1	-	720 x 920 m	17.5 m
Área de dársenas de maniobras	1	-	-	14.0 a 17.5 m
Dársena operativa para autoridades	1	-	420 X 150 m	8 m
Terminales Especializadas de Contenedores	3	9	1,300 m de muelle, cada una	16.5 m
Terminal de Usos Múltiples	1	2	489 X 550 m	14.0 m
Terminal de granel mineral	1	1	250 m de muelle	14.0 m
Terminal de fluidos	2	4	280 m de muelle c/u	14.0 m
Complejo administrativo y de servicios de API, autoridades, comunicaciones, emergencias y centro de negocios	1	1	315 X 400 m	-
Bermas de servicios y vialidades terrestres	1	-	450 x 250 m	-
Instalaciones del Sector Naval	1	6	5 km de longitud	8.0 m



En la Etapa 1, a continuación, se detalla las características de la infraestructura proyectada.

Imagen objetivo para la Etapa 1 del Puerto de Bahía Colonet

Infraestructura y equipamiento portuarios	Cantidad	Posiciones de atraque	Dimensión	Profundidad
Rompeolas	1	-	3.8 km de longitud	-
Pedraplén	1	-	0.8 km de longitud	-
Canal de navegación	1	-	4.03 km de longitud	16.5 m
Dársena de ciaboga principal	1	-	660 X 840 m	16.5 m
Área de dársenas de maniobras	1	-	-	16.5 m
Dársena operativa para autoridades	1	-	-	8 m
Terminal Especializada de Contenedores	1	2	900 X 565 m	16.5 m
Terminal de Usos Múltiples	1	2	489 X 550 m	14.0 m
Complejo administrativo y de servicios de API, autoridades, comunicaciones, emergencias y centro de negocios	1	1	315 X 400 m	-
Instalaciones del Sector Naval	1	6	450 x 250 m	8.0 m



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

Los compromisos y metas de construcción de infraestructura y equipamiento durante la vigencia de aplicación quinquenal de este PMDP 2026-2031, se precisan en los subsecuentes apartados.

3.2 Objetivos estratégicos, estrategias y líneas de acción

Los objetivos estratégicos están formulados bajo los principios de competencia, calidad y eficiencia en la prestación de los servicios portuarios, lo mismo que sus metas de desarrollo correspondientes, y las estrategias y líneas de acción establecidas para su logro; por lo que, 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.

Enseguida se presentan los objetivos estratégicos, las estrategias y sus correspondientes líneas de acción, que derivan vinculatoriamente de la visión y misión del puerto.

Objetivos, Estrategias y Líneas de acción del PMDP del Puerto de Bahía Colonet 2026-2031

Objetivo estratégico	Estrategia	Línea de acción
1. Conformar un puerto <i>hub</i> comercial e industrial, con operación integral, eficiente y sustentable, dotado de una ciudad-puerto-logística-industrial, que fortalezca la economía de Baja California, del sur y el este de Estados Unidos de América y de la Región T-MEC.	Construir la infraestructura básica del Nuevo Puerto de Bahía Colonet, con visión sustentable.	Construir la infraestructura y equipamiento básicos portuarios con prácticas sustentables. Dar mantenimiento a la infraestructura y equipamiento portuarios. Activar la sustentabilidad portuaria con acciones de mantenimiento y conservación de recursos, bienes y servicios ambientales.





Objetivo estratégico	Estrategia	Línea de acción
<i>continúa...</i> 1 Conformer un puerto <i>hub</i> comercial e industrial, con operación integral, eficiente y sustentable, dotado de una ciudad-puerto-logística-industrial, que fortalezca la economía de Baja California, del sur y el este de Estados Unidos de América y de la Región T-MEC.	Construir terminales e instalaciones portuarias de clase mundial, de alto rendimiento, para la eficiente operación de cadenas logísticas y de aprovisionamiento.	Promover la construcción de terminales e instalaciones portuarias especializadas por inversionistas y operadores portuarios y logísticos de clase mundial.
		Impulsar la modernización y ampliación de la conectividad carretera con los mercados del noroeste de México y del sur de los Estados Unidos de América.
		Promover la construcción de la conexión ferroviaria del nuevo puerto con el sistema ferroviario del noroeste de México y del sur y del este de los Estados Unidos de América.
		Formar una ciudad-puerto-logística-industrial, para el desarrollo de centros de acopio, distribución, logística intermodal y plantas productivas, para pequeñas, medianas y grandes empresas.
2 Crear un ecosistema portuario, fundado en la responsabilidad social, la sostenibilidad y la gobernanza portuaria	Forjar el desarrollo portuario basado en la gestión colaborativa, sistemas, estructuras y procesos que articulen una solución logística integral responsable y resiliente, con impacto positivo en la sociedad, el medio ambiente y la economía.	Constituir la comunidad portuaria socialmente responsable.
		Establecer la convivencia armónica y de bienestar puerto-ciudad.
		Participar activamente en la Estrategia de Descarbonización de Puertos.
		Desarrollar la inteligencia comercial portuaria para un mercado global que valora la sostenibilidad.
		Impulsar la innovación logística, energética, tecnológica y la conectividad digital.





3.3 Metas e indicadores

Producto del proceso de planeación, las metas que se proyecta lograr durante la vigencia del PMDP 2026-2031, que derivan directamente de los objetivos estratégicos, representan los resultados esperados, dimensionados en tiempo y espacio y cuantificados en unidades de medida o montos de inversión estimados.

En concordancia con el artículo 40 del Reglamento de la Ley de Puertos, se presentan enseguida las metas determinadas en este PMDP, agrupadas en tres temáticas aludidas en dicho precepto legal: mantenimiento de infraestructura y equipamiento; construcción y modernización de infraestructura y equipamiento; y, desarrollo de la operación portuaria y logística.

Metas de construcción y modernización de infraestructura y equipamiento

Objetivo estratégico	Meta	Inversión total estimada (millones de pesos)	Año de ejecución de la meta						Ubicación	Responsable
			2026	2027	2028	2029	2030	2031		
1. Conformar un puerto <i>hub</i> comercial e industrial, con operación integral, eficiente y sustentable, dotado de una ciudad-puerto-logística-industrial, que fortalezca la economía de Baja California, del sur y el este de Estados Unidos de América y de la Región T-MEC.	Realizar estudios e ingeniería	426.4							Recinto portuario	API BC
	Diseñar y construir obras de protección (pedraplén, rompeolas)	3,805.4							OP1 OP2 OP3	
	Diseñar y construir áreas para navegación, dragado y relleno para conformar áreas terrestres	2,903.4							1PuE 2PuE 4PuE 5Pus 6PuE 7PuE 8PuE 9PuE 10PuN 11PuN 12PuN 13PuE	
	Diseñar y construir áreas de atraque	984.8							OA2 OA3	
	Diseñar, construir e instalar señalamiento marítimo	20.0							Recinto portuario	
	Diseñar y construir vialidades vehiculares interiores	776.1							11PuN	
	Diseñar y construir Complejo administrativo y de servicios de API, autoridades, comunicaciones, emergencias y centro de negocios; e Instalaciones del Sector Naval	1,523.6							1PuE 2PuE 3PuE A	
	Diseñar y construir Aduana Marítima de Bahía Colonet	377.7							B	



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		
1. Conformar un puerto <i>hub</i> comercial e industrial, con operación integral, eficiente y sustentable, dotado de una ciudad-puerto-logística-industrial, que fortalezca la economía de Baja California, del sur y el este de Estados Unidos de América y de la Región T-MEC.	Dar mantenimiento a la infraestructura y equipamiento portuarios básicos	26.00							Recinto portuario	API BC

Las *Metas de desarrollo de la operación portuaria y logística* que se presentan enseguida, representan las medidas y previsiones necesarias para garantizar una eficiente explotación de los espacios portuarios, su desarrollo, la conexión entre los diferentes nodos de transporte, además de los compromisos del Puerto para satisfacer la demanda prevista y el aprovechamiento óptimo de los bienes concesionados.

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		
1. Conformar un puerto <i>hub</i> comercial e industrial, con operación integral, eficiente y sustentable, dotado de una ciudad-puerto-logística-industrial, que fortalezca la economía de Baja California, del sur y el este de Estados Unidos de América y de la Región T-MEC.	Realizar proceso de atracción de inversión privada mediante concurso público y cesión parcial de derechos y obligaciones, para la construcción y operación de una terminal especializada de contenedores	Contrato de cesión parcial de derechos formalizado							4PuE	API BC
	Realizar proceso de atracción de inversión privada mediante concurso público y cesión parcial de derechos y obligaciones, para la construcción y operación de una terminal de usos múltiples	Contrato de cesión parcial de derechos formalizado							5PuS	
	Realizar proceso de contratación de un prestador de servicios de pilotaje	Contrato de servicios de pilotaje formalizado							Recinto portuario	
	Realizar proceso de atracción de inversión privada mediante concurso público y contrato, para un prestador de servicios de remolque	Contrato de servicios de remolque formalizado							Recinto portuario	
	Realizar procedimiento de evaluación y autorización en materia de impacto ambiental ante la SEMARNAT, de obras y actividades asociadas a la construcción y operación del puerto	Evaluación y autorización obtenida							Recinto portuario y zonas de desarrollo portuario	



Objetivo estratégico	Meta	Unidad de medida	Año de ejecución de la meta						Ubicación	Responsable
			2026	2027	2028	2029	2030	2031		
continúa... 1. Conformer un puerto <i>hub</i> comercial e industrial, con operación integral, eficiente y sustentable, dotado de una ciudad–puerto–logística–industrial, que fortalezca la economía de Baja California, del sur y el este de Estados Unidos de América y de la Región T–MEC.	Realizar proceso de atracción de inversión privada mediante concurso público y contrato, para la prestación de servicios portuarios de maniobras para la transferencia de bienes o mercancías, en áreas comunes o de uso público, conforme a demanda	Contratos de servicios para la transferencia de mercancías formalizados							Recinto portuario	API BC
	Realizar proceso de atracción de inversión privada, de libre entrada, para la prestación de servicios portuarios de amarre de cabos o lanchaje, conforme a demanda	Contratos de servicios portuarios formalizados							Recinto portuario	
	Realizar proceso de atracción de inversión privada, de libre entrada, conforme a demanda, para la prestación de servicios tales como lanchaje, avituallamiento, suministro de agua potable, de combustible y lubricantes, reparaciones a flote, recolección de basura, de residuos sólidos, eliminación de aguas residuales y servicios conexos	Contratos de servicios portuarios o conexos formalizados							Recinto portuario	
	Diseñar y operar programa para la gestión de la modernización y ampliación de la conectividad y movilidad carretera	Programa operando							Territorio estatal	API BC Gobierno del Estado
	Diseñar y operar programa para la gestión de la construcción de la conexión ferroviaria	Programa operando							Territorio estatal	
	Realizar proceso de incorporación de terrenos para Zonas de Desarrollo Portuario para accesos al puerto.	Proceso operando							Zonas de Desarrollo Portuario	
	Diseñar y operar programa de desarrollo de la ciudad–puerto–logística–industrial	Programa operando								
2. Crear el ecosistema portuario, fundado en la responsabilidad social, la sostenibilidad y la gobernanza portuaria.	Realizar proceso de gestión para el establecimiento de la Aduana Marítima de Bahía Colonet	Proceso de gestión concluido							Recinto portuario	API BC
	Realizar proceso de gestión para el establecimiento de la Capitanía de Puerto de Bahía Colonet	Proceso de gestión concluido								
	Realizar proceso de gestión para el establecimiento de la Unidad Naval de Protección Portuaria	Proceso de gestión concluido								
	Realizar proceso de gestión para el establecimiento de autoridades sanitarias, ambiental y migratoria en el Puerto	Procesos de gestión concluidos								



Objetivo estratégico	Meta	Unidad de medida	Año de ejecución de la meta						Ubicación	Responsable
			2026	2027	2028	2029	2030	2031		
<i>continúa...</i> 2. Crear el ecosistema portuario, fundado en la responsabilidad social, la sostenibilidad y la gobernanza portuaria.	Realizar proceso de planeación y desarrollo de la línea de negocio de granel mineral	Proceso operando							Recinto portuario	API BC
	Realizar proceso de planeación y desarrollo de la línea de negocio de otros fluidos	Proceso operando								
	Realizar proceso de planeación y desarrollo de la línea de negocio de petróleo y derivados	Proceso operando								
	Diseñar y operar programa para la convivencia armónica y de bienestar puerto-ciudad	Programa operando							Poblaciones aledañas al Puerto	API BC, Gob. BC, Ayto. Ensenada
	Implantar programa para el cumplimiento de la Estrategia de Descarbonización de Puertos	Programa operando							Recinto portuario	API BC
	Diseñar y operar programa para el desarrollo de la inteligencia comercial portuaria	Programa operando							Recinto portuario, hinterland y foreland	
	Concertar acuerdo de aprovechamiento de conexiones marítimas del Sistema Portuario Nacional, para la habilitación y operación de rutas de cabotaje	Acuerdo operando							Puertos mexicanos del litoral del Océano Pacífico	
	Diseñar y operar programa para la innovación logística, energética, tecnológica y la conectividad digital	Programa operando							Recinto portuario	
	Diseñar y operar programa para la formación de capital humano bajo un entorno laboral seguro e incluyente	Programa operando							Territorio estatal	API BC y Gob. BC
	Diseñar y operar programa de certificaciones o garantías: calidad; ambiental; seguridad y protección marítima y portuaria; seguridad de la información y de la cadena de suministro.	Programa operando							Recinto portuario	API BC
	Realizar proceso de gestión para facilitar el tránsito temporal de mercancías hacia y desde Estados Unidos de América, Asia y Sudamérica	Proceso operando								

Con el fin de contar con variables para medir el logro de cada uno de los dos objetivos estratégicos definidos en este PMDP, en las fichas técnicas siguientes se presentan dos indicadores del desarrollo portuario, mismos que proveerán información para identificar avances y en qué medida, así mismo otorgarán la posibilidad de comparar resultados reales con los previstos, generando de esta forma referentes importantes para la toma de decisiones.



Indicador del desarrollo portuario 1/2

Objetivo estratégico	Conformar un puerto <i>hub</i> comercial e industrial, con operación integral, eficiente y sustentable, dotado de una ciudad-puerto-logística-industrial, que fortalezca la economía de Baja California, del sur y el este de Estados Unidos de América y de la Región T-MEC.			
Indicador	Aprovechamiento del recinto portuario.			
Descripción del indicador	Especifica el porcentaje de la superficie del recinto portuario que se encuentra desarrollada para su uso, aprovechamiento, explotación y operación portuaria y logística.			
Método de cálculo	(Superficie desarrollada del recinto portuario a cargo de la API BC / Total de la superficie del recinto portuario programado para desarrollo) X 100.			
Unidad de medida	Porcentaje	Frecuencia de medición	Anual	Sentido del indicador Ascendente
Línea base 2026		Meta 2031		
0%		100%		

Indicador del desarrollo portuario 2/2

Objetivo estratégico	Crear el ecosistema portuario, fundado en la responsabilidad social, la sostenibilidad y la gobernanza portuaria.			
Indicador	Inversión productiva.			
Descripción del indicador	Mide el crecimiento de nueva inversión pública y privada, destinada a infraestructura, equipamiento y actividades productivas y de valor agregado en el Puerto.			
Método de cálculo	Monto de inversión pública y privada realizada en infraestructura, equipamiento y actividades productivas y de valor agregado en el Puerto / monto programado de inversión pública y privada en infraestructura, equipamiento y actividades productivas y de valor agregado en el Puerto) X 100.			
Unidad de medida	Pesos	Frecuencia de medición	Anual	Sentido del indicador Ascendente
Línea base 2026		Meta 2031		
0%		100%		

3.4 Zonificación maestra para el desarrollo portuario

A partir del diagnóstico realizado, el análisis de las líneas de negocio y habiendo identificado los mercados relevantes del Puerto, este apartado determina la zonificación maestra para el desarrollo portuario, cumpliendo con uno de los propósitos fundamentales de este PMDP, consistente en identificar y justificar los destinos, usos y modos de operación de las diferentes zonas del recinto portuario del Puerto de Bahía Colonet concesionado a la API BC.

Primero se presentan en la siguiente tabla las áreas proyectadas para ser asignadas, básicamente a autoridades del Puerto, para edificaciones e instalaciones administrativas y de servicios de API, autoridades, comunicaciones, emergencias y centro de negocios, durante el periodo de vigencia del presente PMDP (2026-2031).



Zonas portuarias asignadas

Clave de zonificación			Destino	Superficie asignada m ²		Titular de la asignación
Número consecutivo	Uso	Modo de operación		Agua	Tierra	
1	Pu	E	Complejo administrativo y de servicios de API, autoridades, comunicaciones, emergencias y centro de negocios	-	87,546.20	API BC
2	Pu	E	Instalaciones del Sector Naval	7,497.16	105,000.00	Secretaría de Marina
3	Pu	E	Instalaciones del Sector Naval	-	35,988.55	Secretaría de Marina

Uso: Pu, Público. Modo de operación: E, Especializado.

En las dos tablas siguientes se describen y justifican técnicamente, las áreas del recinto portuario concesionado que están proyectadas en este PMDP para ser adjudicadas por la API BC, a empresas mediante concurso y correspondiente contrato de cesión parcial de derechos y obligaciones, para su uso, aprovechamiento y explotación, destinadas al desarrollo de nuevos proyectos.

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

Zona portuaria proyectada para desarrollo 1/2

Clave de zonificación			Destino	Superficie estimada m ²
Número consecutivo	Uso	Modo de operación		
4	Pu	E	Terminal especializada de contenedores	508,500.00

Justificación técnica

Los puertos de Los Ángeles y de Long Beach, ubicados en el sur de California, EUA, constituyen la principal puerta de entrada y salida del comercio entre Asia y los EUA. A través de estos puertos, ingresan a territorio estadounidense y otros países del Continente Americano, productos terminados, materias primas y equipos provenientes de China, Taiwán, Corea y Japón, entre otros países de la Cuenca del Pacífico. Por ese complejo portuario, logístico y de distribución, ingresan productos con destino a la planta productiva y a los consumidores de California, el estado con la economía más grande de los EUA, así como a la economía y consumo del resto de ese país. También salen productos de exportación de California y otros estados, con destino a países de Asia y de América.

Por los puertos de Los Ángeles y Long Beach entra más de la tercera parte de la carga en contenedores de importación proveniente de Asia y que tiene como destino diversas regiones estadounidenses, particularmente Texas, Chicago, Nueva York, entre otros. Estos puertos tienen una importancia estratégica no solo para los EUA y la Región T-MEC, sino para el conjunto de América, ya que por ellos operan rutas de comercio que facilitan las importaciones y exportaciones de prácticamente todo el continente, tanto en rutas de servicio directo, como a través de servicios *feeder* o alimentadores entre ambos puertos y otros del territorio continental americano.

Durante las últimas tres décadas, aunque con fluctuaciones notables en algunos años, ambos puertos han registrado un crecimiento acelerado en la operación de carga contenerizada, lo cual ha llevado a que alcancen niveles elevados de uso de su capacidad instalada, por lo que se estiman niveles muy cercanos a la saturación en los próximos años. Ello se evidencia tanto en los niveles de congestión observados en el desalojo de la carga, como en los niveles de operación de los centros de almacenamiento y distribución en el puerto y en la ciudad de Los Ángeles, así como en las autopistas y transporte intermodal. En el estado de Baja California, México, el Puerto de Ensenada registra niveles





Clave de zonificación			Destino	Superficie estimada m²
Número consecutivo	Uso	Modo de operación		
elevados de ocupación en su infraestructura dedicada a contenedores, además de que carece de espacios para la construcción de nuevos muelles para destinarlos a esa carga. En la operación de contenedores en el noroeste de México y la región sur de California, existe un fuerte requerimiento de nueva infraestructura especializada que complemente la oferta portuaria para el manejo de la carga contenerizada, así como la oportunidad para la inversión en terminales especializadas en el Puerto de Bahía Colonet, que además de atender el crecimiento de la demanda, potencie el desarrollo productivo y de servicios de Baja California, Sonora, Chihuahua y otros estados de la región. Para atender de manera eficiente la demanda existente e insertarse en las rutas de comercio en contenedores por vía marítima entre países de Asia, tales como China, Taiwán, Corea y Japón, con los EUA, y de manera más amplia con los países de la Región T-MEC (México, Canadá y EUA), la API BC proyecta la construcción por un inversionista privado de una Terminal Especializada de Contenedores, conforme a los procedimientos previstos en la Ley de Puertos, su Reglamento y la Ley Federal de Competencia Económica. El nuevo puerto podrá insertarse competitivamente en las rutas de contenedores entre países de Asia, con los EUA, y con los países de la Región T-MEC. La Terminal Especializada de Contenedores será de uso público, con modo de operación especializada y contará con frentes de agua para construir hasta tres posiciones de atraque, con las especificaciones de ingeniería para soportar la operación de grúas de muelle de gran capacidad y la carga en contenedores.				

Zona portuaria proyectada para desarrollo 2/2

Clave de zonificación			Destino	Superficie estimada m ²
Número consecutivo	Uso	Modo de operación		
5	Pu	S	Terminal de usos múltiples	269,500.38
Justificación técnica				
Como parte de la primera etapa de desarrollo del Puerto de Bahía Colonet, API BC proyecta la construcción de una Terminal de Usos Múltiples para la operación de carga general, contenedores en modo no especializado, automóviles, carga de proyecto y otras cargas compatibles. La operación de esta terminal permitirá que el nuevo puerto cuente con infraestructura que le dé flexibilidad para atender a usuarios de la región que requieren operar cargas de diversos tipos, aunque en volúmenes no en gran escala. Conforme a los análisis de mercado realizados por la API BC, se ha detectado que las plantas manufactureras, el sector agropecuario y el sector comercio de la región noreste de México generan cargas que requieren operarse por vía marítima. Esta terminal podría atender también tráfico de mercancías de carga general que tienen como origen o destino los territorios estadounidenses de California, Texas, Arizona, Nuevo México, entre otros. La API BC prevé que la Terminal de Usos Múltiples sea construida y operada por un operador privado, por lo cual en su oportunidad procederá a convocar al concurso correspondiente para la asignación del contrato de cesión parcial de derechos respectivo, en los términos que marcan la Ley de Puertos, su Reglamento y la Ley Federal de Competencia Económica.				





Justificación técnica

Se prevé que la TUM pudiera manejar, en maniobra semi especializada, carga de proyecto, productos de acero, automóviles, maquinaria, equipos, fertilizantes, madera, productos ensacados, como cemento, materiales de construcción, entre otros.

Esta terminal será de uso público, con modo de operación semiespecializada, contará con las dimensiones de muelle para alojar grúas tipo Goldwald y tendrá espacios suficientes para la habilitación de bodegas y patios para el manejo de los distintos tipos de carga.

El uso y destino de las áreas de agua del Puerto y las destinadas para vías de comunicación terrestre se determinan a continuación:

Áreas de agua

Clave de zonificación			Destino	Superficie destinada m ²
Número consecutivo	Uso	Modo de operación		
6	Pu	E	Canal de navegación de acceso	783,581.05
7	Pu	E	Dársena de ciaboga principal	472,068.66
8	Pu	E	Dársenas de maniobras	654,067.68
9	Pu	E	Dársena operativa para autoridades	31,521.58
10	Pu	N	Áreas de navegación de uso común	21,088,916.74

Uso: Pu, Público. Modo de operación: E, Especializado; N, No especializado.

Vialidades de uso común

Clave de zonificación			Destino	Superficie destinada m ²
Número consecutivo	Uso	Modo de operación		
11	Pu	N	Vialidades vehiculares	136,469.81
12	Pu	N	Andadores peatonales	2,077.52
13	Pu	E	Infraestructura ferroviaria	38,147.09

Uso: Pu, Público. Modo de operación: E, Especializado; N, No especializado.

En la siguiente tabla se definen las Zonas de Desarrollo Portuario localizadas fuera del recinto portuario, zonas tipificadas en la Ley de Puertos como áreas constituidas con terrenos de propiedad privada, para el establecimiento de instalaciones relacionadas con la función portuaria.

Zonas de Desarrollo Portuario

Clave de ubicación fuera del recinto portuario		Función portuaria	Superficie m ²
A		Instalaciones de la Secretaría de Marina	88,945.03
B		Aduana marítima	440,889.85



De conformidad con lo estipulado en el artículo 44 de la Ley de Puertos, la fracción IV del artículo 40 y artículo 75 del Reglamento de la Ley de Puertos, en la tabla siguiente se enlistan los servicios portuarios y las áreas en las que deba admitirse a todos aquellos prestadores de servicios que satisfagan los requisitos que establezca dicho reglamento, las reglas de operación respectivas y las consideraciones técnicas, de eficiencia y seguridad.

Servicios portuarios y áreas para la prestación de servicios

Servicio portuario		Cantidad de prestadores	Área
Servicios a las embarcaciones para realizar sus operaciones de navegación interna	Pilotaje	A definir por la autoridad	Recinto portuario
	Remolque	1 de asignación por concurso	
	Lanchaje	Libre entrada	
	Amarre de cabos	A cargo de cada terminal	Terminal
Servicios generales a las embarcaciones	Avituallamiento	Libre entrada	Recinto portuario
	Suministro de agua potable		
	Suministro de combustible y lubricantes		
	Comunicación		
	Recolección de basura		
	Recolección de residuos sólidos		
	Eliminación de aguas residuales		
Servicios de maniobras para la transferencia de bienes o mercancías	Reparaciones a flote de embarcaciones	A cargo de cada terminal	Terminal

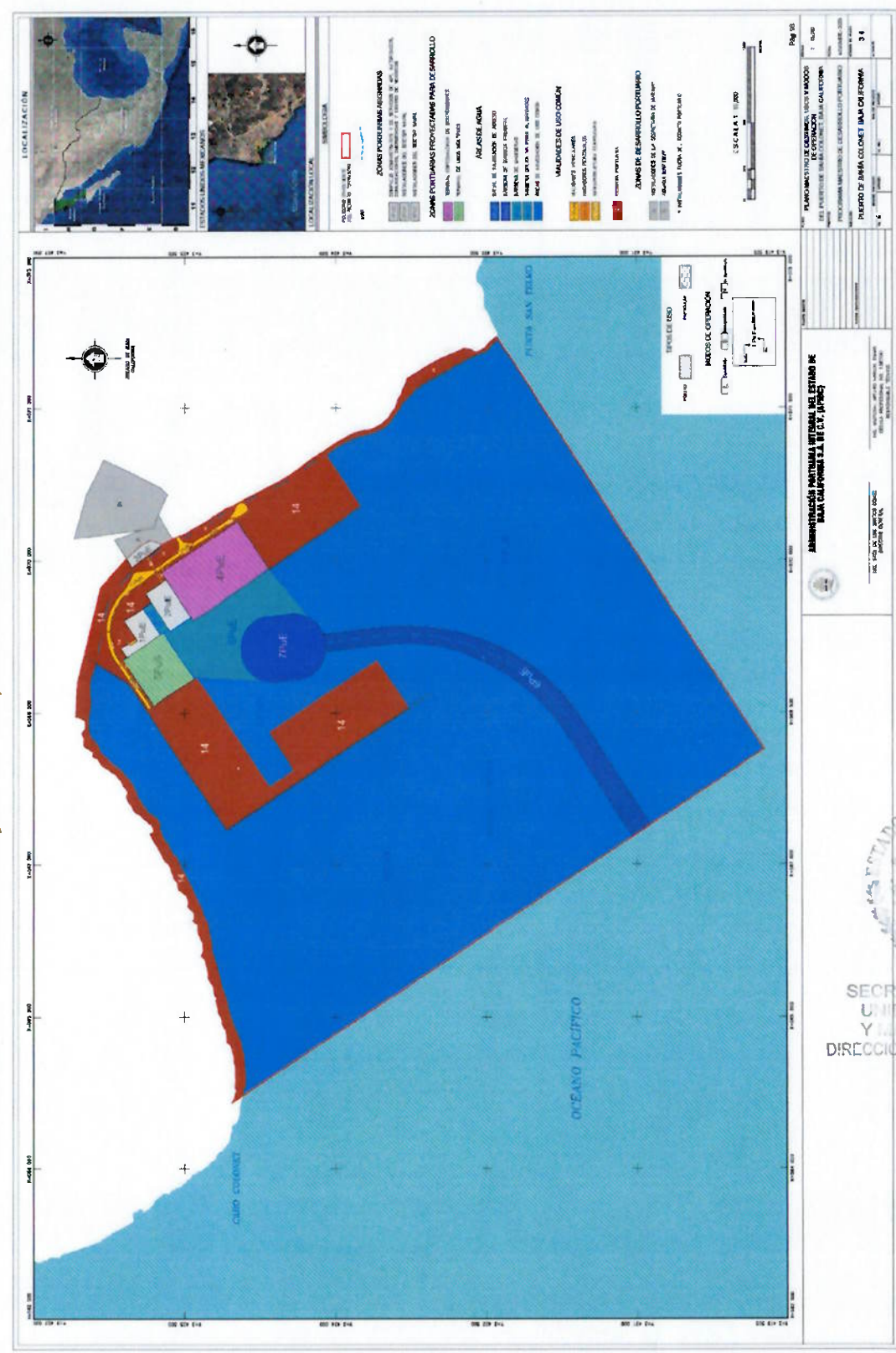
La representación gráfica de la zonificación maestra se concreta en el *Plano maestro de destinos, usos y modos de operación del Puerto de Bahía Colonet*, presentado en la página siguiente, con el cual se concreta el objetivo de identificar cada una de las distintas zonas portuarias determinadas por el resultado del proceso de planeación estratégica, diferenciando gráficamente cada zona portuaria, su destino, uso y modo de operación determinados en este PMDP.





Marina
Secretaría de Marina

Plano maestro de destinos, usos y modos de operación del Puerto de Bahía Colonet 2026 - 2031



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



Siglas y abreviaturas

API BC	Administración Portuaria Integral del Estado de Baja California, SA de CV
CAMIMEX	Cámara Minera de México
COFEPRIS	Comisión Federal para la Protección contra Riesgos Sanitarios
CUMAR	Centro Unificado para la Protección Marítima y Portuaria
DOF	Diario Oficial de la Federación
EUA	Estados Unidos de América
INEGI	Instituto Nacional de Estadística y Geografía
IALA	<i>International Association of Marine Aids to Navigation and Lighthouse Authorities</i>
IED	Inversión extranjera directa
IMN	Intereses Marítimos Nacionales
km	Kilómetros
LCOH	<i>Levelised Cost of Hydrogen</i>
m	Metros
MDP	Millones de pesos
PEDBC	Programa Estatal de Desarrollo de Baja California 2022-2027
PMDP	Programa Maestro de Desarrollo Portuario del Puerto de Bahía Colonet 2026-2031
PND	Plan Nacional de Desarrollo 2025-2030
PNM	Política Nacional Marítima
PROFEPA	Procuraduría Federal de Protección al Ambiente
PSIBC	Programa Sectorial de Infraestructura de Baja California 2022-2027
PSM	Programa Sectorial de Marina 2025-2030
SICT	Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes
SEMAR	Secretaría de Marina
SENASICA	Servicio Nacional de Sanidad, Inocuidad y Calidad Alimentaria
SPN	Sistema Portuario Nacional
TEC	Terminal Especializada de Contenedores
T-MEC	Tratado entre México, Estados Unidos de América y Canadá
TEU	<i>Twenty-foot Equivalent Unit</i> (unidad equivalente a 20 pies)
TMCD	Transporte Marítimo de Corta Distancia
UNCTAD	<i>United Nations Conference on Trade and Development</i>



14

