



PERIÓDICO OFICIAL

ÓRGANO DE DIFUSIÓN OFICIAL DEL GOBIERNO
CONSTITUCIONAL DEL ESTADO LIBRE Y SOBERANO DE TABASCO.



TABASCO

JAVIER MAY RODRÍGUEZ
Gobernador Constitucional del Estado de Tabasco

JOSÉ RAMIRO LÓPEZ OBRADOR
Secretario de Gobierno

31 DE DICIEMBRE DE 2025



PUBLICADO BAJO LA RESPONSABILIDAD DE LA SECRETARÍA DE GOBIERNO
Registrado como correspondencia de segunda clase con fecha
17 de agosto de 1926 DGC Núm. 0010826 Características 11282816



No.- 3880



**PROGRAMA INSTITUCIONAL
DE LA ADMINISTRACIÓN
PORTUARIA INTEGRAL
DE TABASCO
2025-2030**



CONTENIDO

- I. Mensaje del Titular.....
- II. Introducción.....
- III. Marco Legal.....
- IV. Marco Teórico Metodológico: Planeación Democrática.....
- V. Visión, Misión y Valores.....
- VI. Diagnóstico.....
- VII. Objetivos, Estrategias y Líneas de Acción.....
- VIII. Prospectiva.....
- IX. Programas y Proyectos Transformadores.....
- X. Indicadores.....
- XI. Glosario de términos.....
- XII. Anexos.....
 - Índice de Gráficas.....
 - Índice de Tablas.....
 - Índice de Figuras.....





MENSAJE DEL TITULAR



I. Mensaje del Titular

Con el propósito de consolidar a Tabasco como un estado próspero y sustentable, la Administración Portuaria Integral de Tabasco (APITAB) asume un papel central en el aprovechamiento y expansión del puerto y sus muelles concesionados, lo que permitirá potenciar su capacidad logística y estratégica a nivel nacional e internacional. Para ello, es imperativo mejorar, certificar y promover la infraestructura portuaria, con el fin de generar un desarrollo económico equitativo y sostenible para todos los tabasqueños.

En alineación con los objetivos marcados en el Plan Estatal de Desarrollo 2024- 2030, el Gobierno del Estado de Tabasco y la APITAB trabajan para transformar las instalaciones portuarias de Frontera, Chiltepec y Sánchez Magallanes en centros logísticos de alto nivel. Esto no solo incluye la modernización y ampliación de la infraestructura existente, sino también, la creación de un entorno propicio para el desarrollo de nuevas oportunidades comerciales, industriales y turísticas que beneficien a las comunidades locales y a la región Sur-Sureste del país.

Para alcanzar estas metas, se implementarán estrategias que fomenten el desarrollo integral del Sistema Portuario de Tabasco, mediante el uso eficiente de las instalaciones concesionadas, la prestación de servicios especializados y la mejora de la conectividad intermodal. Las instalaciones portuarias estarán al servicio de sectores clave como: el petrolero, el agroindustrial y el turismo, brindando apoyo en áreas críticas como el mantenimiento y suministro de plataformas, la logística de exportación de pro-

ductos agroalimentarios (como cítricos, plátano y azúcar) y el desarrollo de un turismo sustentable en la región.

En nuestro camino hacia la modernización, hemos dado prioridad a la mejora de la seguridad en las instalaciones, mediante la implementación de sistemas avanzados de vigilancia, iluminación y control de accesos, garantizando la protección tanto de la infraestructura como del personal. Al mismo tiempo, estamos trabajando en una estrategia de promoción portuaria que resalte las ventajas de nuestra ubicación estratégica, con el objetivo de atraer nuevas inversiones y fomentar la llegada de empresas que contribuyan al crecimiento de la región.

Este esfuerzo se complementará con la creación de un padrón de prestadores de servicios, iniciativa que busca ordenar y fortalecer el ecosistema portuario de Frontera y Chiltepec. Al igual, que la modernización de las instalaciones portuarias es otro pilar fundamental de nuestra estrategia. Para ello, estaremos implementando tecnologías digitales que no solo agilizarán los procesos, sino que también, garantizarán mayor transparencia y eficiencia en la gestión portuaria.

En el horizonte 2025-2030, la APITAB reafirma su compromiso con el desarrollo de Tabasco, que permita aprovechar al máximo el potencial económico de la región y genere bienestar para todos sus habitantes. Con este enfoque, nuestro puerto no solo será una base para el comercio y la industria, sino también, un motor de desarrollo social y económico para toda la región Sur-Sureste de México.

Cap. Víctor Ignacio Gómez Hernández
Director General de la Administración Portuaria
Integral de Tabasco (APITAB)





INTRODUCCIÓN



II. Introducción

El presente programa institucional tiene como objetivo establecer las directrices estratégicas y operativas que guiarán las acciones de la Administración Portuaria Integral de Tabasco (API-TAB) es un instrumento clave para fortalecer el desarrollo social, económico e institucional del Estado de Tabasco, mediante una planificación que permitirá la optimización de los recursos y promoverá el desarrollo del Sistema Portuario de Tabasco. Está compuesto por varios apartados que permiten conocer los alcances de la APITAB, las políticas que regirán su funcionamiento, así como los proyectos estratégicos que impulsarán la competitividad y el bienestar de los tabasqueños.

En el primer apartado, se presenta el mensaje institucional del titular de la APITAB, quien subraya el compromiso de la administración en mejorar la infraestructura y los servicios portuarios del estado, con un enfoque en la innovación, la sustentabilidad y la eficiencia operativa.

Esta introducción corresponde al segundo apartado, cuyo propósito es facilitar, en conjunto con el índice, la consulta y comprensión de este programa institucional.

El tercero se centra en el marco normativo que rige la operación de la APITAB. Como una empresa con participación mayoritaria del Gobierno del Estado de Tabasco, la APITAB participa activamente en el proceso de planeación estatal, siguiendo lo establecido en la Ley de Planeación estatal y otras normativas como los reglamentos y Leyes de Puertos y de Navegación. Este marco normativo garantiza la transparencia, la eficiencia y la legalidad en las actividades de la APITAB.

En el apartado cuatro la metodología empleada en la elaboración de este programa institucional se basa en la planeación estratégica y participativa, conforme a lo estipulado en la Ley de Planeación estatal. La formulación de los objetivos y estrategias ha sido el resultado de un proceso interactivo con las dependencias del Gobierno Estatal, las cuales han coordinado


esfuerzos para integrar soluciones eficaces a los retos que enfrenta el Sistema Portuario de Tabasco, en aras de mejorar la infraestructura y maximizar su potencial.

En el cinco se muestra este programa institucional alineado con la visión y misión de la APITAB, que buscan fortalecer la competitividad del puerto de Tabasco y sus Instalaciones Portuarias asociadas, asegurando servicios portuarios de calidad, eficiencia y sustentabilidad.

Por otro lado, en el apartado seis, se presenta un diagnóstico de la situación histórica del puerto de Frontera. Tiene como propósito identificar las principales debilidades, amenazas, que han afectado la concesión otorgada a APITAB en años anteriores, lo que permite comprender los factores que han influido en el desempeño de la infraestructura portuaria.

En cuanto al apartado siete la prospectiva, el programa institucional se enfoca en los planes de crecimiento y modernización para los próximos años, con especial atención a las conexiones marítimas y las necesidades del sector petrolero, que sigue siendo uno de los principales motores económicos de la región. Con un enfoque en la mejora continua de sus operaciones y servicios, la APITAB busca incrementar la competitividad de sus puertos mediante la optimización de su infraestructura, así como la identificación de nuevas oportunidades para satisfacer la demanda en los mercados globales.

En el apartado ocho, se presentan los objetivos, estrategias y líneas de acción contemplados en el Plan Estatal de Desarrollo 2024-2030, que corresponden a la APITAB. Asimismo, se detalla la participación de la APITAB en el Programa Sectorial de Movilidad Sostenible, alineado con los programas establecidos en dicho Plan Estatal de Desarrollo. En este contexto, se identifican los proyectos prioritarios que la APITAB considera esenciales para el impulso y modernización del desarrollo portuario en el Estado de Tabasco.



En cumplimiento con la metodología del Marco Lógico, y con el objetivo de garantizar un adecuado seguimiento y evaluación de los proyectos, el apartado diez establece el indicador estratégico correspondientes a los anteproyectos de la APITAB para el periodo 2025-2030. son fundamentales para la medición del impacto y el avance de las acciones emprendidas en el marco de dicho plan, permitiendo un monitoreo efectivo de los recursos y resultados alcanzados.

Finalmente, en el último apartado se incluye un glosario de términos utilizados en este programa, los cuales pueden resultar complejos o poco familiares, especialmente en el contexto portuario. Este glosario tiene como objetivo facilitar la comprensión de conceptos técnicos y especializados que se emplean a lo largo del documento.



MARCO LEGAL



III. Marco Legal

El Programa Institucional de la Administración Portuaria Integral de Tabasco, como toda empresa de participación mayoritaria del Gobierno del Estado de Tabasco, forma parte y participa en el proceso de planeación estatal y es ordenado por lo que establece la Ley de Planeación estatal en su artículo 31. Este documento es un instrumento estratégico que fortalece y eleva al óptimo el gasto público del gobierno del estado en materia de puertos, ya que organiza y agrupa proyectos homogéneos y coherentes que impulsarán el desarrollo social, económico e institucional, contribuyendo a elevar la calidad de vida de los tabasqueños.

La APITAB debe atender en su operación, el cumplimiento a lo establecido en la Ley de Puertos y la Ley de Navegación, cuyo objeto es regular específicamente a los puertos, terminales, marinas e instalaciones portuarias, su construcción, uso, aprovechamiento, explotación, operación y formas de administración, así como la prestación de los servicios portuarios; las vías generales de comunicación por agua, la navegación y los servicios que en ellas se prestan, la Marina Mercante Mexicana, así como los actos, hechos y bienes relacionados con el comercio marítimo.

El artículo 76 de la Constitución Política del Estado Libre y Soberano de Tabasco demanda y garantiza la existencia de este tipo de programas como estrategia sectorial, que contribuya al desarrollo de la entidad. Este mismo artículo determina como método a la planeación democrática del estado, para el desarrollo de la entidad, objetivo de este programa.

En tal virtud, el Programa contribuye a la obligación, que como integrante del Poder Ejecutivo Estatal tiene la Secretaría de Movilidad, cabeza del sector al que pertenece la APITAB, para con la ciudadanía y en acatamiento a lo dispuesto por el artículo 14 de la Ley de Planeación estatal que señala: "La Planeación del

Desarrollo se llevará a cabo por los entes públicos, en cumplimiento de lo establecido en las leyes federales de la materia".

La misma Ley de Planeación atribuye también a la Secretaría de Movilidad la facultad de elaborar un Programa Sectorial; en este sentido el artículo 18, fracción III y IV, instruye a cada dependencia en la elaboración de dichos programas, en congruencia con el PLED.

La Ley de Planeación estatal, en su artículo 3 fracciones XI y XII, prevé que la planeación del desarrollo debe ser estratégica y participativa. Así mismo, el artículo 26, determina que el "PLED, sobre el diagnóstico que se elabore, precisará la misión, visión, objetivos generales, estrategias, líneas de acción, metas y prioridades del desarrollo integral del estado..., establecerá los lineamientos de política de carácter global, sectorial y municipal; y regirá el contenido de los programas que se generen".

En este sentido, la Administración Portuaria Integral de Tabasco, que en el Decreto de creación No. 073, publicado en el Diario Oficial del Gobierno del Estado el 16 de diciembre de 1995, se le otorga el carácter de empresa paraestatal de la Administración Pública Estatal, por tener capital mayoritario del Gobierno del Estado, se encuentra obligada a integrar un Programa Institucional.

Por todo lo anterior, los objetivos, estrategias y líneas de acción, que en este documento se asienten, deben de contribuir a los objetivos de la planeación del gobierno federal y estatal, manifestados en los planes Nacional y Estatal de Desarrollo y en el Programa Sectorial de Movilidad, así como tomar en cuenta lo establecido en los planes municipales de Centla, Paraíso y Cárdenas.

Estos documentos son producto de procesos paralelos de consulta popular, por lo que sus objetivos son congruentes con los anhelos y necesidades planteadas por la sociedad y los pobladores del estado.





**MARCO TEÓRICO
METODOLÓGICO:
PLANEACIÓN
DEMOCRÁTICA**



IV. Marco Teórico Metodológico: Planeación Democrática

La integración del Programa Institucional de la Administración Portuaria Integral de Tabasco 2025-2030, es derivado del Plan Estatal de Desarrollo 2024-2030, en el marco del Sistema de la planeación democrática, con la finalidad de impulsar el crecimiento económico y mediante las políticas públicas, contribuir al desarrollo estatal para el bienestar de los tabasqueños.

El Programa Institucional se sustenta en los criterios de la planeación democrática; proceso que involucra, a las autoridades y servidores públicos de los tres órdenes de gobierno, así como a las comunidades, en la elaboración e implementación de proyectos y programas, considerando el impacto social para la transformación en el largo plazo.

Esta metodología tiene su base en la obligación del Estado mexicano, en cuanto a la rectoría del desarrollo nacional para garantizar que éste sea integral; por otra parte, considera la congruencia de los planes, tanto el estatal, como los municipales, que deberán observar dicho principio dentro del sistema de planeación democrática. En otro punto éste, considera la aportación al cumplimiento de las metas establecidas de la agenda 2030 de los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS).

El Programa Institucional de la Administración Portuaria Integral de Tabasco 2025-2030, se orienta principalmente a la gestión, desarrollo y operación del puerto de Frontera y otras áreas portuarias en Tabasco, incluyendo la administración de infraestructura, servicios y concesiones, con el objetivo de ser un puerto estratégico para las actividades petroleras, comerciales, pesqueras y turísticas en el Sur-sureste del país.

Con la finalidad de dar cumplimiento a los principios mencionados, durante su campaña electoral, Javier May Rodríguez, Gobernador Constitucional del Estado de Tabasco, realizó recorridos casa por casa, reuniones y asambleas con la población de los 17 municipios.

Por otra parte, al considerar, los principios de las políticas del humanismo mexicano y con la intención de hacer un gobierno de territorio, mediante un diálogo directo, permanente y cercano al pueblo, la Secretaría de Turismo y Desarrollo Económico, la Secretaría de Movilidad, y los organismos sectorizados, contaron con la información captada, a través de los Diálogos por la Transformación; así como, la participación en los foros de consulta popular.




El Gobierno del Estado, a través de la Secretaría de Turismo y Desarrollo Económico, coordinó el foro del sector Turismo y Desarrollo Económico, con la participación de la Administración Portuaria Integral de Tabasco, el cual se llevó a cabo en la ciudad de Frontera, Centla, el día 16 de octubre de 2024. De igual manera, la Secretaría de Movilidad, coordinó el foro del sector Comunicaciones y Transportes, en la ciudad de Macuspana, el 17 de octubre del mismo año. En estos foros se abrieron mesas temáticas acorde a los ejes transformadores, en las que empresas del sector privado, instituciones educativas, organizaciones no gubernamentales y población en general participaron con sus propuestas y demandas sobre las necesidades, problemas y desafíos respecto de los sectores mencionados.

Con todas las propuestas que se presentaron, atendieron y captaron, se tuvieron las herramientas necesarias para elaborar este Programa Institucional de la Administración Portuaria Integral de Tabasco, en las que se presentan las necesidades más apremiantes que se requieren para mejorar este sector tan importante para el desarrollo económico del estado.

Finalmente, este Programa Institucional, también contempla la alineación con los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS), asociados a la Agenda 2030 aprobada por la Organización de las Naciones Unidas (ONU), que establece una visión transformadora en infraestructura de conectividad para el crecimiento económico del estado.






Tabla 1. Alineación del Programa Institucional de la Administración Portuaria Integral de Tabasco 2025-2030 con el PND 2025-2030, el PLED 2024-2030 y los Objetivos de Desarrollo Sostenible

Plan Nacional de Desarrollo 2025-2030	Plan Estatal de Desarrollo 2024-2030	Programa Institucional de la Administración Portuaria Integral de Tabasco 2025-2030	Objetivos de Desarrollo Sostenible
<p>Objetivo 3.7. Mejorar la movilidad de personas y mercancías en todo el territorio nacional y transfronterizo, incrementando la competitividad del país mediante la consolidación de una red intermodal de infraestructura para un transporte eficiente, sostenible y seguro.</p> <p>Estrategia 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.</p>	<p>Objetivo 7.10.6. Mejorar el crecimiento económico en el Estado a través de la gestión y el desarrollo del sector ferroviario y portuario.</p>	<p>Objetivo 7.10.29.2. Incrementar la inversión en la infraestructura de los puertos y muelles concesionados que permita la reconstrucción de los puertos de Frontera, muelle de Chiltepec y muelle de Sánchez Magallanes, que contribuya al desarrollo económico y social de la región.</p> <p>Objetivo 7.10.29.3. Elevar las actividades del puerto de Frontera, a través de la atracción de nuevas empresas, capitalizando sus ventajas comparativas, posición estratégica y servicios que ofrece.</p> <p>Objetivo 7.10.29.5. Mejorar el servicio que ofrece la APITAB, a través del equipamiento adecuado para la prestación de los servicios portuarios.</p> <p>Objetivo 7.10.29.9. Contar con sistemas de digitalización que permita una mayor eficiencia en los servicios portuarios.</p>	
<p>Estrategia 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.</p>	<p>Objetivo 7.10.6. Mejorar el crecimiento económico en el Estado a través de la gestión y el desarrollo del sector ferroviario y portuario.</p>	<p>Objetivo 7.10.29.1. Mantener la certificación del Código Protección para los Buques y las Instalaciones Portuarias (PBIP) por parte de la Secretaría de Marina, para ofrecer servicios de calidad.</p> <p>Objetivo 7.10.29.6. Lograr la regularización de los terrenos aledaños a la zona federal concesionada a la APITAB, para tener seguridad jurídica en sus instalaciones.</p> <p>Objetivo 7.10.29.10. Establecer un sistema de control para el cuidado del medio ambiente en los alrededores de las instalaciones portuarias.</p>	 

Fuente: Elaboración propia con base en los Objetivos de Desarrollo Sostenible.

Tabla 2. Alineación del Programa Institucional de la Administración Portuaria Integral de Tabasco 2025-2030 con los Objetivos de Desarrollo Sostenible

Programa Institucional de la Administración Portuaria Integral de Tabasco 2025-2030	Objetivos de Desarrollo Sostenible
Línea de Acción	
<p>7.10.29.2.2.1. Lograr la factibilidad de la construcción de instalaciones portuarias idóneas para el servicio portuario que determine el cambio de la zona federal otorgado en el Título de Concesión por la Secretaría de Marina.</p> <p>7.10.29.3.1.1. Mantener un programa de difusión y comercialización de servicios que ofrece la APITAB, para atraer nuevas inversiones y clientes al puerto.</p> <p>7.10.29.5.1.1. Disponer de un circuito cerrado en cumplimiento a lo establecido en el Código Internacional para la Protección de los Buques y de las Instalaciones Portuarias (PBIP), que mejore de la seguridad al implementar sistemas de vigilancia.</p> <p>7.10.29.9.1.1. Mejorar los procesos de los servicios que ofrece la APITAB.</p>	
<p>7.10.29.1.1.2. Sostener la certificación del Código de Protección a Buques e Instalaciones Portuarias (PBIP) en las áreas y los muelles concesionados a la APITAB.</p> <p>7.10.29.1.1.3. Mantener los compromisos establecidos en el Programa Maestro de Desarrollo Portuario (PMDP) aprobado por la Secretaría de Marina durante su vigencia.</p> <p>7.10.29.6.1.1. Sostener con la Secretaría de Marina procesos administrativos que permitan la definición de los contratos de cesión parcial de derecho.</p> <p>7.10.29.6.1.2. Lograr por la Secretaría de Marina el registro de contratos de los propietarios.</p> <p>7.10.29.10.1.2. Mantener un programa de capacitación para el cumplimiento de la normatividad para la disminución de los efectos de gases contaminantes y afectación de los mantos acuíferos.</p> <p>7.10.29.10.1.3. Lograr el cumplimiento de certificación de protección al medio ambiente.</p>	 

Fuente: Elaboración propia con base en los Objetivos de Desarrollo Sostenible.



VISIÓN, MISIÓN Y VALORES



V. Visión, Misión y Valores

Visión

De acuerdo con nuestro decreto de creación nuestra misión es instituir el puerto de abrigo, más estratégico, para el arribo y zarpe de embarcaciones de todo tipo, para el servicio pesquero, comercial, turístico y suministro diverso a plataformas y artefactos flotantes petroleros.

Misión

Ser una empresa con responsabilidad social, que contribuya a posicionar el Sistema Portuario Estatal concesionado, como un punto estratégico en el mercado nacional e internacional en el Golfo de México, que proporcione seguridad, confianza y eficiencia en la prestación de los servicios portuarios solicitados por los clientes marítimos. Coadyuvando así, al desarrollo y sustentabilidad de la región.

Valores

- **No mentir**

En la APITAB el compromiso con la verdad es fundamental para nuestras operaciones y relaciones. Creemos que la transparencia y la honestidad son pilares esenciales para generar confianza entre nuestros colaboradores, socios y la comunidad. La verdad guía nuestras decisiones estratégicas y asegura que nuestra comunicación interna y externa sea ética y confiable, fortaleciendo nuestra reputación como una entidad seria y profesional.

- **No robar**

La integridad es un valor inquebrantable en la gestión de recursos y operaciones de la APITAB. Nos comprometemos a administrar los bienes públicos con responsabilidad, evitando cual-

quier forma de abuso o mal manejo. Promovemos una cultura de respeto por los recursos financieros, materiales y humanos, garantizando que cada acción esté orientada al beneficio colectivo y al desarrollo sostenible de la región.

- **No traicionar**

La lealtad a nuestra misión y visión es clave para cumplir con los objetivos de la APITAB. Este valor nos impulsa a actuar con compromiso hacia nuestros colaboradores, usuarios y aliados estratégicos, honrando siempre la confianza depositada en nuestra institución. Rechazamos cualquier conducta que comprometa la ética, los intereses de nuestra comunidad o la integridad de nuestras relaciones, promoviendo siempre la unidad y el respeto mutuo.





DIAGNÓSTICO



VI. Diagnóstico

El Sistema Portuario de Tabasco, coordinado por la Administración Portuaria Integral de Tabasco, constituye un componente esencial en la infraestructura logística portuaria de la entidad, con una ubicación geográfica estratégica en el Golfo de México. El Sistema Portuario de Tabasco está formado por el puerto de Frontera y las instalaciones portuarias de Sánchez Magallanes y Chiltepec, que desempeñan un papel crucial en la movilización de productos y servicios, especialmente en los sectores petrolero y en años anteriores los sectores pesquero y comercial repuntaban en la economía local y regional del Estado. Sin embargo, para consolidarse como un Centro o Punto de Conexiones (HUB logístico) eficiente y competitivo, el Sistema Portuario de Tabasco enfrenta diversos desafíos estructurales, operativos y financieros que limitan su capacidad de aprovechar plenamente las oportunidades que ofrece su entorno.

La APITAB, tiene un potencial estratégico significativo debido a su ubicación cerca de los yacimientos petroleros costa-afuera del Golfo de México, lo que permite la reducción de costos operativos y tiempos de navegación para el abastecimiento de plataformas petroleras, en comparación con los puertos más alejados como la Administración del Sistema Portuario Nacional Dos Bocas, S.A. de C.V. (ASIPONA) ubicada en la ciudad de Paraíso, Tabasco o la Administración Portuaria Integral (API) de Campeche, terminal de Ciudad del Carmen, Campeche. En base a su ubicación de la infraestructura portuario de la APITAB en Frontera y Chiltepec, se consideran como puntos clave para el transporte marítimo de personal, equipos y materiales hacia las plataformas de extracción de petróleo en la región del Activo de Producción Litoral de Tabasco (APLT).

Figura 1. Ubicación regional del Puerto de Frontera



Fuente: Acervo de la APITAB

Por lo que es de mucha importancia realizar un análisis de sus Fortalezas, Oportunidades, Debilidades y Amenazas (FODA) que ayude a encontrar los aspectos positivos y negativos en las actividades desarrolladas por la APITAB y a la vez, aquellos que se encuentran en el ambiente que le rodea. Que permita una planificación estratégica para la toma de decisiones en este periodo 2025 -2030.

Una de las principales debilidades que enfrenta el Sistema Portuario de Tabasco es la falta de gestión administrativa y operativa, así como el cumplimiento de los compromisos estipulados en el Título de Concesión de la APITAB, que implican el uso, aprovechamiento y explotación de las instalaciones portuarias concesionadas, mediante el cumplimiento de la certificación sobre la sostenibilidad de las instalaciones portuarias, su conservación y mantenimiento, expansión y modernización de la infraestructura portuaria, operación y calidad de los servicios así como la regulación tarifaria y seguros. El cumplimiento de las obligaciones del Título de Concesión es fundamental para posicionar al sistema Portuario de Tabasco dentro de los estándares internacionales de calidad, seguridad y responsabilidad ambiental.

Tabla 3. Fortalezas, Oportunidades, Debilidades y Amenazas de la APITAB

Fortalezas	Oportunidades
<p>1.Ubicación privilegiada: Los puertos de Tabasco están menos expuestos a fenómenos meteorológicos extremos, lo que favorece su operación.</p>	<p>1.Crecimiento de la actividad petrolera: La expansión de la extracción de hidrocarburos en la región abre nuevas posibilidades de servicio a plataformas.</p>
<p>2.Proximidad a yacimientos petroleros: Los puertos están cerca de los campos petroleros del Golfo de México, lo que reduce costos y tiempos en la logística de abastecimiento.</p>	<p>2.Inversiones en infraestructura: Aumento de la inversión privada en el sector portuario y en los servicios requeridos por la industria petrolera.</p>
<p>3.Terrenos disponibles para desarrollo: Existen amplios terrenos que pueden ser utilizados para ampliar la infraestructura portuaria e impulsar actividades industriales y turísticas.</p>	<p>3.Acceso a mercados internacionales: La cercanía con puertos estadounidenses favorece la exportación de productos desde Tabasco.</p>
<p>4.Conectividad con puertos clave: La proximidad a otros puertos importantes reduce los costos operativos y facilita el transporte intermodal.</p>	<p>4.Impulso económico regional: La reactivación económica a través de nuevas empresas y proyectos generará mayor demanda de servicios portuarios.</p>
Debilidades	Amenazas
<p>1. La falta de la certificación del Puerto y Muelles concesionados a la Administración Portuaria de Tabasco S.A. de C.V.</p>	<p>1.Riesgo de pérdida de concesión: El incumplimiento de los requisitos legales y operativos podría dar lugar a la revocación de las concesiones portuarias.</p>
<p>2.Baja difusión y promoción: La falta de comercialización y difusión del potencial de la APITAB por parte del Gobierno del Estado de Tabasco está limitando el atractivo de los puertos para inversionistas y usuarios potenciales.</p>	<p>2.Competencia de otros puertos: Puertos como Dos Bocas y Ciudad del Carmen están mejor posicionados con infraestructura más moderna y certificada.</p>
<p>3.Carencia de recursos para infraestructura: La nula inversión en dragados y obras de infraestructura básica como escolleras afecta la operatividad y la seguridad de los puertos.</p>	<p>3.Pérdida de inversiones estratégicas: El incumplimiento de la concesión y la falta de competitividad pueden disuadir a posibles inversionistas.</p>
<p>4.Deficiencia en recursos humanos: La falta de personal capacitado y suficiente para la gestión y operación de los puertos reduce la eficiencia y la calidad de los servicios.</p>	<p>4.Condiciones meteorológicas adversas: La sedimentación en los canales de acceso y la ocurrencia de tormentas representan un riesgo constante para la infraestructura.</p>

Fuente: Tabla elaborada por la APITAB, 2024.

En cuanto a la carencia que presenta los recursos de infraestructura es la profundidad en las bocanas de los ríos Grijalva y González, lo que limita el acceso de embarcaciones con calado superior a los cuatro metros y limita la competitividad de las instalaciones portuarias concesionadas a la APITAB, limitando a operaciones con embarcaciones de hasta 500 Tonelaje de Registro Bruto (TRB) y con calada menor a cuatro metros. Además, la ausencia de escolleras en las bocanas agrava el problema del azolve constante, lo que requiere dragados periódicos

y una solución integral para garantizar un acceso continuo y seguro a las embarcaciones.

En el puerto de Frontera, el último dragado de mantenimiento se llevó a cabo en 2007 por parte de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT), removiendo 260 mil metros cúbicos de sedimento a una profundidad de 5.35 metros (15 pies), lo que permitió una mejora temporal en las condiciones de navegación. Sin embargo, no se ha realizado un dragado posterior, lo que ha ocasionado que la

profundidad del canal vuelva a disminuir, afectando la capacidad operativa del puerto. En cuanto al muelle de Chiltepec, no se tiene registro de dragados recientes, lo que agrava aún más la situación en estas instalaciones, que carecen de mantenimiento adecuado en sus canales de acceso.

Con miras a detonar el desarrollo del sistema portuario, se requiere la ejecución de estudios de factibilidad para la reconstrucción de nuevas instalaciones portuarias que puedan responder a las necesidades crecientes de los usuarios, tanto en términos de infraestructura como de servicios logísticos. Estos estudios deben considerar tanto el desarrollo de nuevos muelles y ampliación de las capacidades de carga, como la mejora en la conectividad terrestre y fluvial.

A nivel local, uno de los principales retos es la falta de acuerdos y convenios formales con las autoridades municipales, donde se encuentran ubicadas las instalaciones portuarias, como Centla, Paraíso y Cárdenas. Esta ausencia de coordinación ha generado dificultades en el acceso a las instalaciones, particularmente en lo que respecta al transporte de carga y pasajeros, así como la falta de infraestructura urbana que apoye el crecimiento y la expansión de los puertos. Asimismo, la insuficiente difusión de los servicios portuarios y la falta de una estrategia conjunta para promover los productos y servicios locales, limitan las oportunidades comerciales y el potencial de desarrollo económico en la región.

De igual manera, una debilidad significativa en términos de difusión y promoción, lo cual está limitando el atractivo de los puertos de la región para inversionistas y usuarios potenciales. La falta de una estrategia de comercialización efectiva y la escasa visibilidad en el mercado nacional e internacional impiden que los puertos de Tabasco sean reconocidos por su potencial logístico y su capacidad para generar negocios. Aunque las instalaciones portuarias tienen ventajas por su ubicación estratégica y servicios logísticos.

Las principales causas de las debilidades incluyen la ausencia de una estrategia, recursos limitados para promoción y falta de coordinación con otros actores públicos y privados. Además, la promoción de los puertos se ha centrado principalmente en el ámbito nacional, sin aprovechar completamente las oportunidades internacionales.

Como consecuencia, la baja promoción afecta la atracción de inversiones, limita la utilización de la infraestructura portuaria y frena la integración de Tabasco en las redes comerciales navieras.

De igual manera, enfrenta una deficiencia significativa en la estructura organizativa, tanto en cantidad como en calidad, lo que afecta negativamente la eficiencia operativa y la calidad de los servicios portuarios. Esta carencia se debe a varios factores, entre ellos la escasez de personal capacitado y la falta de personal suficiente para cubrir las áreas operativas y administrativas, lo que genera demoras, saturación de tareas y disminuye la productividad. Además, la ausencia de programas de capacitación continua impide que el personal se actualice con las nuevas tecnologías y normativas, lo que compromete la seguridad, la eficiencia y la competitividad del puerto.

Las consecuencias de esta debilidad incluyen una reducción en la eficiencia de los procesos logísticos, un aumento en los costos operativos, una menor calidad en la atención al cliente y riesgos elevados en materia de seguridad portuaria. Asimismo, la falta de personal adecuado afecta los proyectos de modernización y expansión de la infraestructura portuaria y puede generar falta de interés en los trabajadores, lo que contribuye a una mayor rotación laboral.

La APITAB confronta un reto considerable en cuanto a la eficiencia de su gestión operativa, ya que carece de sistemas digitales integrados que faciliten la administración eficiente de las operaciones portuarias. Esta ausencia de tecnología limita la capacidad de optimizar los procesos logísticos, administrativos y operativos, y restringe la capacidad de tomar decisiones oportunas y basadas en datos actualizados. La implementación de sistemas de gestión digital

constituye una necesidad urgente para la administración y operación de las actividades propias, ya que su adopción podría transformar profundamente la eficiencia y efectividad de las operaciones portuarias.

La integración de soluciones tecnológicas permitiría automatizar y mejorar los flujos de trabajo en diversas áreas clave, tales como el control de embarques, la gestión de carga y descarga, el monitoreo en tiempo real de las condiciones operativas, y la programación de actividades logísticas, incluyendo los procesos administrativos para el cobro de los servicios realizados dentro de las instalaciones. A través de un sistema digitalizado y centralizado, los distintos actores involucrados en las operaciones portuarias, tanto internos como externos, tendrían acceso a información precisa y actualizada, lo que reduciría los tiempos de respuesta y optimizaría el uso de los recursos disponibles.

La adopción de sistemas digitales facilitaría una mayor transparencia en todos los procesos, al permitir el acceso a datos verificables y auditable por las partes interesadas. Esto no solo garantizaría el cumplimiento de las normativas nacionales e internacionales, sino que también fomentaría la confianza en la administración de las instalaciones portuarias, tanto por parte de los operadores logísticos como de las autoridades de los tres niveles de gobierno y los usuarios finales de los servicios portuarios.

Dentro de las amenazas se puede considerar, el incumplimiento del Título de Concesión de la APITAB, ya que es motivo de sanciones y hasta la revocación de la concesión por parte de la Secretaría de Marina, quien ostenta las concesiones de las instalaciones portuarias federales. Por lo que, es de suma importancia dar cumplimiento de las obligaciones estipuladas en el Título, este riesgo puede originarse por diversas causas, como el incumplimiento de las normativas legales, deficiencias en las operaciones portuarias, problemas financieros o falta de transparencia en su gestión. Si llegara a producirse la revocación de la concesión, las consecuencias serían devastadoras, tanto en el ámbito económico como operativo. Se perderían fuentes importantes de ingresos. Además, la re-

vocación llevaría al cierre de actividades, el empleo de los trabajadores y proveedores asociados.

Para mitigar este riesgo, es esencial que la APITAB adopte una serie de acciones correctivas. Estas incluyen asegurar el cumplimiento estricto de las normas y regulaciones aplicables.

La creciente competencia de los puertos como Dos Bocas y Ciudad del Carmen, los cuales cuentan con infraestructuras modernas y certificadas, constituye una amenaza significativa para el Sistema Portuario de Tabasco. Estos puertos se han consolidado como actores clave a nivel nacional debido a su mayor flujo de arribos de embarcaciones, volumen de carga y mejores conexiones logísticas, lo que les otorga una ventaja competitiva frente a las instalaciones portuarias concesionadas a la APITAB. Gracias a sus capacidades operativas avanzadas, estos puertos son capaces de ofrecer servicios más eficientes, lo que les permite atraer a un mayor número de compañías navieras y consolidar su posicionamiento en el mercado.

Dichos puertos cuentan con una infraestructura que incluye terminales portuarias de alta capacidad, sistemas de manejo de carga automatizados y espacios logísticos más eficientes, lo que les facilita procesar mercancías de forma más ágil y en menores tiempos. Además, estos puertos han optimizado sus conexiones logísticas, tanto terrestres como marítimas, facilitando una integración más fluida con las redes de transporte y distribución. Esta conectividad les permite ofrecer servicios mucho más competitivos y eficientes, que atraen a compañías navieras y grandes operadores logísticos en busca de un manejo más rápido y menos costoso de sus cargas.

Esta diferencia en capacidades operativas y tecnológicas limita la competitividad de la APITAB y reduce su capacidad para atraer tráfico de mercancías, lo cual es esencial para el crecimiento y desarrollo del Sistema Portuario de Tabasco.

La competencia de estos puertos más avanzados no solo está impactando la capacidad de la APITAB para manejar grandes volúmenes de

carga, sino que también, está afectando su capacidad de captar inversiones y aumentar su participación en el mercado. Las empresas navieras, en particular, prefieren operar en puertos que ofrezcan mayor eficiencia, menores costos operativos y mejores tiempos de tránsito, lo que hace que puertos como Dos Bocas

y Ciudad del Carmen, en el Sureste de México, se conviertan en opciones más atractivas. Esta competencia está, por lo tanto, disminuyendo la cuota de mercado de la APITAB, lo que podría derivar en una reducción en los ingresos generados por la prestación de servicios portuario.

Figura 2. Ubicación de los Puerto de Dos Bocas y Ciudad del Carmen



Fuente: Puerto Dos Bocas, 30 enero, 2024. <https://www.puertodosb.com.mx/conectividad>.

Por lo siguiente, la APITAB se enfrenta al riesgo de una disminución de prestación de servicios a las compañías navieras en sus instalaciones, lo que impactaría directamente en los ingresos. La reducción en el tráfico portuario limitaría los recursos disponibles para invertir en la modernización y expansión de la infraestructura, que, a su vez, obstaculizaría el desarrollo del Sistema Portuario de Tabasco. Esta situación podría acarrear consecuencias graves, incluyendo la posible rescisión de la concesión otorgada.

Al igual existen condiciones meteorológicas adversas que representan un riesgo constante y significativo para la infraestructura y la operatividad de las instalaciones portuarias en la región, particularmente en el puerto de Frontera y en el muelle de Chiltepec, donde la falta de escolleras que protejan adecuadamente las vías de navegación en las bocananas de los ríos Grijalva y González incrementa considerable-

mente esta vulnerabilidad. Las condiciones climáticas, tales como tormentas tropicales, huracanes, lluvias intensas y vientos fuertes, pueden generar fenómenos naturales que afectan directamente la seguridad y el acceso a las embarcaciones en las instalaciones portuarias de la APITAB.

La ausencia de escolleras, estructuras claves diseñadas para mitigar el impacto de las olas y las corrientes, expone a los canales de acceso a procesos de sedimentación más acelerados y a posibles obstrucciones, lo que dificulta el paso de embarcaciones, especialmente de mayor calado. Esta sedimentación, combinada con las condiciones meteorológicas, puede provocar la alteración o el cierre temporal de las vías de navegación, interrumpiendo las operaciones portuarias y afectando el flujo de carga. La inestabilidad en las condiciones de acceso puede causar retrasos significativos y limitación de ac-

La ubicación de las instalaciones de la APITAB permite un mayor número de traslados de suministros hacia las plataformas de extracción, lo que facilita la operación continua y eficiente de las instalaciones en alta mar.

A su vez, el puerto de Frontera y el muelle de Chiltepec son instalaciones portuarias que, debido a su configuración natural, tienen la capacidad de funcionar como puertos de abrigo en situaciones de fenómenos meteorológicos. Estas instalaciones se encuentran situadas río arriba, lo que les otorga una ventaja significativa frente a otros puertos ubicados en zonas más expuestas a las fuerzas del mar.

Esto les permite actuar como refugios seguros para las embarcaciones durante eventos meteorológicos, minimizando el riesgo de daños a las embarcaciones y a la carga transportada. Esta característica convierte a ambas instalaciones portuarias en zonas de resguardo esencial durante temporadas de huracanes o tormentas tropicales, ofreciendo a las navieras una alternativa segura para proteger sus embarcaciones y asegurar la continuidad de sus operaciones en la región.

La capacidad de las instalaciones portuarias naturales para ofrecer abrigo durante fenómenos no solo mejora la seguridad de las operaciones marítimas, sino que también resalta su importancia estratégica dentro del sistema portuario regional. De esta manera, el puerto de Frontera y el muelle de Chiltepec cumplen un papel fundamental al proporcionar refugio temporal y protección frente a los efectos de fenómenos climáticos adversos, garantizando que las operaciones portuarias continúen de forma segura en condiciones de alta vulnerabilidad meteorológica.

De la misma forma, la zona concesionada a la APITAB radica en la disponibilidad de amplios terrenos aledaños que pueden ser aprovechados para el desarrollo y expansión de sus infraestructuras. Lo cual, ofrece un potencial significativo para diversificar y fortalecer las actividades económicas y logísticas en la región, ya que permite contar con la capacidad de incremen-

tar sus instalaciones y servicios portuarios conforme aumenten las demandas del mercado; siendo fundamental para aumentar la competitividad de las instalaciones portuarias, mejorar la capacidad de manejo de carga, y atender la creciente demanda de servicios logísticos costa-afuera. Con la expansión de las áreas de carga y descarga, la mejora de sus muelles concesionados y la construcción de nuevas terminales, el puerto podría optimizar sus operaciones y ofrecer un servicio más eficiente.

Además de los beneficios en el sector logístico, estos terrenos pueden ser utilizados para impulsar actividades industriales y turísticas en la región. El desarrollo de zonas industriales dentro de los espacios disponibles podría fomentar la instalación de empresas de valor agregado, generando empleos y fortaleciendo la cadena de suministro en la región. Asimismo, se podrían desarrollar proyectos turísticos que aprovechen la ubicación estratégica del puerto, promoviendo el crecimiento del sector turístico.

Uno de los grandes atractivos de Tabasco es su reserva ecológica, destacando los Pantanos de Centla, considerado a nivel mundial como área de mayor biodiversidad en México, ideal para la práctica del ecoturismo. Asimismo, la región cuenta con rutas eco-arqueológicas que conectan diversos puntos de interés, como Comalcalco, La Venta y Palenque, ofreciendo una experiencia que combina la riqueza histórica con la belleza natural. La ruta turística del Centro, con Villahermosa como nodo principal, junto con el desarrollo del Tren Maya, abre nuevas posibilidades para el turismo regional y nacional, facilitando la conexión de diversos destinos turísticos y promoviendo un acceso más ágil a las maravillas naturales y culturales.

Este conjunto de opciones genera una oferta turística diversificada que responde a las demandas del mercado de embarcaciones turísticas, que busca productos más completos, sostenibles y de alta calidad. Las oportunidades ecoturísticas de Tabasco, en particular los Pantanos de Centla, pueden desarrollarse a través de eco-temas como la biodiversidad, los ecosistemas, la fauna y flora, la espeleología, el manejo del agua, la hidrología, etc.

En términos de sostenibilidad y planificación a largo plazo, la disponibilidad de estas áreas también abre la puerta a la implementación de proyectos de desarrollo ecológicamente responsables, que integren soluciones innovadoras en cuanto a infraestructura verde, energía renovable y manejo eficiente de recursos. Esto no solo contribuiría al crecimiento económico, sino también, a la mejora de la imagen institucional de las instalaciones portuarias y al cumplimiento de las normativas medioambiental.

Sumado a esto hay una conectividad estratégica con puertos claves de la región, ya que facilita la integración de redes logísticas intermodales, lo que resulta en reducción de costos operativos y optimización de los tiempos de transporte.

La cercanía con estos puertos permite que el Puerto y muelles concesionados de Frontera y Chiltepec sean un punto de conexión eficiente para el transporte de mercancías, al posibilitar la combinación de distintos modos de transporte, como el marítimo, terrestre y ferroviario. Esta integración intermodal facilita el traslado de carga de manera más rápida y económica, lo que a su vez, reduce los costos logísticos para las empresas, mejorando su competitividad en el mercado.

Además, la conectividad con otros puertos del Golfo de México no solo mejora la eficiencia en las operaciones de carga y descarga, sino que también incrementa la capacidad del Sistema Portuario de Tabasco para ofrecer servicios logísticos integrales, desde la importación y exportación hasta el transporte terrestre y ferroviario.

La creciente demanda de servicios logísticos para plataformas petroleras abre nuevas oportunidades comerciales para la APITAB, especialmente en lo que respecta al transporte de materiales y suministros hacia las plataformas costa-afuera. La cercanía del puerto de Frontera y el muelle de Chiltepec a las plataformas de extracción reduce tiempos de navegación y optimiza el traslado de equipos y productos.

Este crecimiento de la actividad petrolera ofrece la posibilidad de expandir la infraestructura portuaria para satisfacer las necesidades logísticas de la industria, como la construcción de terminales especializadas para la carga y descarga de materiales utilizados en las operaciones costa-afuera. Además, la nueva demanda de servicios podría resultar en inversiones en infraestructura, mejora de equipos y capacidad operativa, contribuyendo a un fortalecimiento integral del sistema portuario de Tabasco.

Asimismo, la expansión de la actividad petrolera también podría favorecer el desarrollo de nuevas líneas de negocio y servicios relacionados con la industria energética, como el abastecimiento de combustible, alquiler de equipos y servicios de mantenimiento para las plataformas.

De igual modo, el aumento de inversiones ofrece la posibilidad de modernizar y expandir la infraestructura portuaria, mejorando la capacidad operativa del Sistema Portuario y optimizando los servicios logísticos dirigidos a la industria energética.

Por lo tanto, con la creciente demanda de servicios para la extracción de hidrocarburos, la inversión privada puede contribuir a ampliar terminales, modernizar equipos y desarrollar nuevas instalaciones especializadas para el manejo de materiales y suministros de la industria petrolera. Esto no solo aumentaría la competitividad del puerto, sino que también podría atraer más clientes y compañías navieras, fortaleciendo la posición de la APITAB en el mercado regional e internacional.

Además, la inversión privada generaría empleos directos e indirectos, promoviendo el desarrollo económico de la región y fortaleciendo la infraestructura logística relacionada con la industria petrolera.

La APITAB tiene un acceso directo a mercados internacionales, particularmente gracias a su cercanía con puertos de Estados Unidos. Esta proximidad geográfica facilita la exportación de productos desde Tabasco, lo que posiciona al puerto como un punto estratégico para el comercio internacional, especialmente en los sectores de hidrocarburos, productos agrícolas y manufacturas.

La ubicación de Tabasco cerca de puertos clave de Estados Unidos, como los de Houston, Texas, y Nueva Orleans, reduce significativamente los tiempos de tránsito y los costos asociados al transporte marítimo, también permite mejorar la eficiencia del transporte y atraer a más compañías exportadoras que desean aprovechar esta cercanía para expandir su presencia en mercados internacionales.

El impulso económico regional generado por la reactivación económica, a través de nuevos proyectos industriales es por la llegada de nuevas empresas y proyectos industriales a la región, incrementará la demanda de servicios portuarios, ya que estas industrias requerirán

El acceso a mercados internacionales refuerza el posicionamiento de la APITAB como un puerto clave para la exportación de productos regionales tales como, plátano, cítricos y otros bienes, consolidando su papel en la cadena de suministro global. Esto genera oportunidades para atraer más clientes y aumentar el volumen de operaciones, lo que contribuiría al crecimiento y desarrollo económico de la región.

Este crecimiento económico permitirá al puerto expandir sus operaciones y fortalecer su infraestructura, generando mayores oportunidades de negocio y un aumento en el volumen de carga. Además, la mayor actividad econó-

de infraestructura logística para importar materias primas y exportar productos terminados. En este contexto, la importación de equipos y herramientas especializadas para servicios en plataformas, como grúas de última generación, sistemas de manipulación automatizados y maquinaria avanzada para el manejo de carga, será fundamental para satisfacer esta creciente demanda.

Figura 4. Ubicación de puertos de EUA

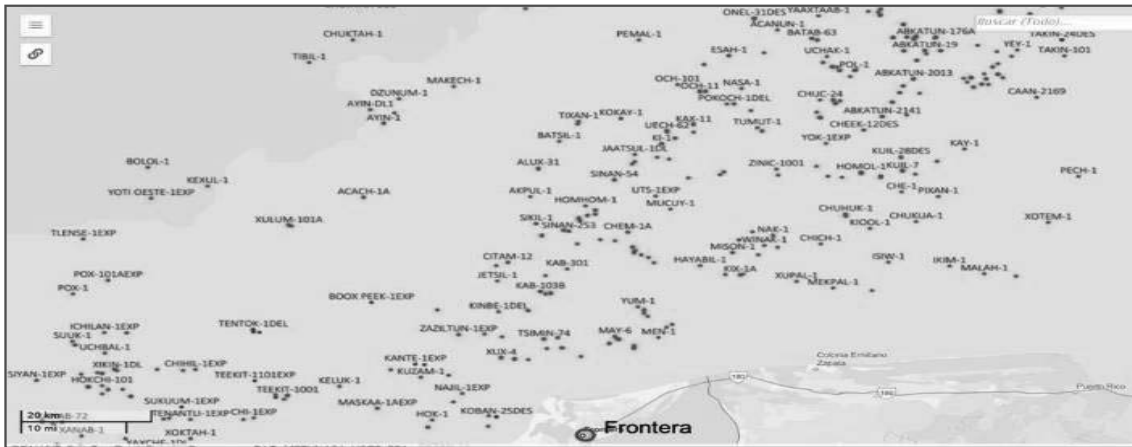


Fuente: Golfo de México- México desconocido 2023.
<https://www.mexicodesconocido.com.mx/golfo-de-mexico.html>

mica impulsará el desarrollo de sectores relacionados, como el transporte y la manufactura, lo que beneficiará a la región en términos de empleo y generación de riqueza.

Para los próximos años, las conexiones marítimas entre el puerto y las instalaciones portuarias concesionadas de la APITAB y las plataformas costa-afuera de la región del Golfo de México, se perfilan como un componente clave en el fortalecimiento de la logística y la competitividad de la industria petrolera. Con el objetivo de mejorar la eficiencia en las operaciones de transporte y abastecimiento, se espera una consolidación del Sistema Portuario de Tabasco.

Figura 5. Ubicación de plataformas cercanas al Puerto de Frontera



Fuente: Comisión Nacional de Hidrocarburos (CNH), 2024.

La línea de negocios orientada a los servicios para la industria petrolera costafuera ilustra el segmento potencial que estos puertos podrían captar, tomando en cuenta el crecimiento proyectado de la demanda de servicios logísticos en la región. Este mercado se perfila

como estratégico para los próximos años, ya que los puertos de Frontera y Chiltepec se encuentran posicionados para jugar un papel fundamental en el desarrollo de la logística petrolera en el Golfo de México.

Figura 6. Ubicación de plataformas cercanas al muelle de Chiltepec



Fuente: Comisión Nacional de Hidrocarburos (CNH), 2024.

Este cambio en la ubicación de las operaciones petroleras presenta una oportunidad significativa para que la APITAB amplíe su papel en la

cadena de suministro de la industria y maximice el valor de los activos y operaciones.

Figura 7. Ubicación de plataformas cercanas a la instalación de Sánchez Magallanes



Fuente: Comisión Nacional de Hidrocarburos (CNH), 2024.

La industria petrolera no solo representa una oportunidad para el aumento del servicio costa-afuera, sino también para el transporte de personal, particularmente el flujo de trabajadores hacia las plataformas marinas.

Las costas de Tabasco y Campeche, en particular, mantienen una producción de hidrocarburos en estas regiones que ha tenido un impacto significativo tanto a nivel local como nacional. En el ámbito local, la actividad petrolera ha generado empleo y ha impulsado el desarrollo de infraestructura en las comunidades cercanas, mejorando el acceso a servicios básicos y contribuyendo al crecimiento económico de Tabasco y Campeche. A nivel nacional, la producción de crudo y gas natural de estas costas ha sido fundamental para mantener el suministro energético del país, así como para fortalecer la posición de México en los mercados.

Tabla 4. Producción de hidrocarburos en las costas de Tabasco

Concepto	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Hidrocarburos Líquidos (MBD)	169	249.83	312.15	361.33	356.4	322.12
Petróleo (MBD)	158.01	239.79	297.62	334.68	329.42	296.54
Condensado (MBD)	10.99	10.05	14.53	26.64	26.97	25.59
Gas Asociado (MMPCD)	533.95	506.33	431.94	411.26	403.81	354.58
Gas No Asociado (MMPCD)	95.24	74.97	89.65	148.17	165.79	156.64
Nitrógeno (MMPCD)	4.85	4.84	5.37	6.23	5.5	5.38
Agua (MBD)	57.04	22.92	37.91	62.7	68.26	80.74

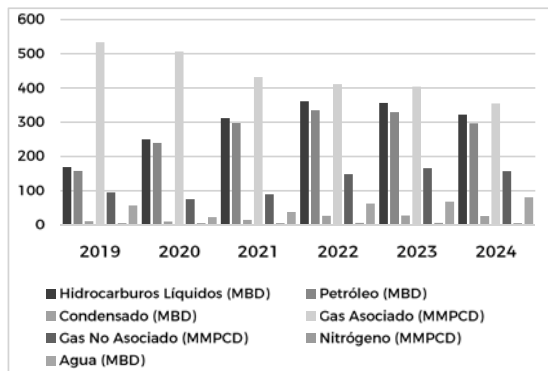
Fuente: información entregada por los operadores a la comisión nacional de hidrocarburos, 2024.

De acuerdo con los datos proporcionados por la Comisión Nacional de Hidrocarburos, la producción de hidrocarburos en la región marina de Tabasco, entre los meses de noviembre de 2023 y septiembre de 2024, muestra una serie de dinámicas en las distintas categorías de productos extraídos. Esta información es clave para entender la evolución de la actividad en la

región y presenta tanto retos como oportunidades para el sector energético del país.

La producción de hidrocarburos líquidos comenzó con 169 Miles de Barriles Diarios (MBD) en 2019, alcanzando un pico de 361.33 MBD en 2022 y disminuyendo a 322.12 MBD en 2024. Este declive en los últimos años puede ser consecuencia de la madurez de los campos petroleros marinos, que, con el tiempo, producen menos debido a la disminución en las reservas recuperables. Los campos en aguas profundas requieren métodos más complejos y costosos para mantener niveles de producción, lo que reduce la rentabilidad.

Gráfica 1. Producción de hidrocarburos en las costas de Tabasco



Fuente: información entregada por los operadores a la comisión nacional de hidrocarburos. notas: las unidades corresponden a Miles de Barriles Diarios (MBD) y Millones de Pies Cúbicos Diarios (MMPCD).

Hidrocarburos líquidos: se refiere a la suma de petróleo y condensado.

En noviembre de 2019; se actualizaron los datos históricos de enero de 2018 a septiembre de 2019.

Las cifras pueden cambiar debido a revisiones y validaciones.

Por lo tanto, el petróleo creció en los primeros años, alcanzando 329.42 MBD en 2023, pero se espera una caída para el próximo ya que en este 2024 se estimó una caída de 296.54 MBD. Esto podría afectar la capacidad de mantener la autosuficiencia energética de la región y del país, lo que generaría una mayor dependencia de las importaciones de crudo y afectar la estabilidad económica local.

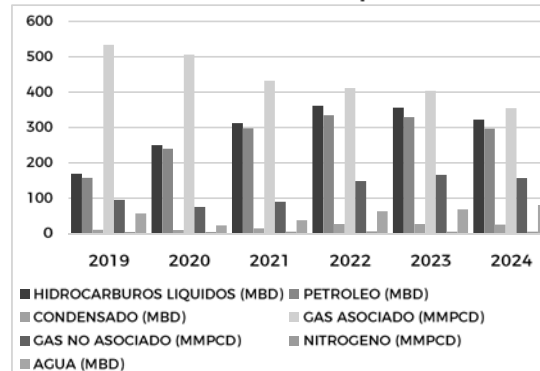
A su vez, la producción de condensado ha mostrado un crecimiento constante, alcanzando 26.97 MBD en 2023, con una ligera disminución a 25.59 MBD que se proyectó este año 2024. La disminución podría deberse a la falta de infraestructura de procesamiento adecuada para el condensado, lo que podría afectar la rentabilidad de la extracción.

Tabla 5. Producción de hidrocarburos en las costas de Campeche

Concepto	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Hidrocarburos Líquidos (MBD)	1216.33	1132.57	1057.91	968.85	929.22	886.82
Petróleo (MBD)	1213.17	1127.32	1052.41	965.01	925.95	882.53
Condensado (MBD)	3.16	5.25	5.5	3.84	3.27	4.3
Gas Asociado (MMPCD)	2342.63	2363.53	2240.69	2010.21	1977.96	1712.68
Gas No Asociado (MMPCD)	30.65	46.35	48.81	45.71	44.71	51.37
Nitrógeno (MMPCD)	946.64	889.07	840.64	681.46	657.42	766.99
Agua (MBD)	199.11	193.37	187.64	182.13	164.32	159.86

Fuente: información entregada por los operadores a la comisión nacional de hidrocarburos, 2024.

Gráfica 2. Producción de hidrocarburos en las costas de Campeche



Fuente: información entregada por los operadores a la comisión nacional de hidrocarburos. notas: las unidades corresponden a Miles de Barriles Diarios (MBD) y Millones de Pies Cúbicos Diarios (MMPCD).

• Hidrocarburos líquidos: se refiere a la suma de petróleo y condensado.

• En noviembre de 2019; se actualizaron los datos históricos de enero de 2018 a septiembre de 2019.

• las cifras pueden cambiar debido a revisiones y validaciones.

La caída también podría generar una menor rentabilidad en las operaciones costa-afuera, ya que los costos de extracción en campos maduros suelen ser más elevados. Sin embargo, este fenómeno también puede ser interpretado como una oportunidad para invertir en nuevos proyectos de exploración y producción en zonas menos explotadas o con tecnologías más avanzadas que optimicen los costos.

Por lo siguiente, la producción de petróleo sigue una tendencia similar, con una caída de 913.76 MBD en noviembre de 2023 a 859.27 MBD en septiembre de 2024. Esta reducción puede estar asociada a la disminución de la capacidad productiva de los campos en explotación y la optimización de procesos para hacer frente a los retos operativos en plataformas costa-afuera.

En contraste, con la tendencia decreciente del petróleo, la producción de condensado marino muestra un aumento significativo, pasando de 3.16 MBD en noviembre de 2023 a 8.2 MBD en septiembre de 2024. Este crecimiento podría estar relacionado con un mayor aprovechamiento de los condensados provenientes de los campos de gas asociado, así como con una mayor demanda de estos productos debido a su alto valor en el mercado de refinación.

Estos datos de producción entre las costas de Tabasco y Campeche revelan diferencias sustanciales en términos de volumen de producción.

La producción de hidrocarburos líquidos en las costas de Campeche es notablemente superior en comparación con Tabasco. En noviembre de 2023, la producción fue de 916.93 MBD, y a pesar de una ligera disminución, se mantiene por encima de los 860 MBD hasta septiembre de 2024. Esta cifra muestra una tendencia a la baja gradual, pero sigue siendo alto en comparación con otras regiones del país.

Por otro lado, Tabasco tuvo un incremento en su producción de hidrocarburos líquidos pasando de 169 MBD en el año 2019 a 322.12 MBD hasta septiembre de 2024, de esta manera Tabasco ha mostrado una rápida expansión en términos de producción, especialmente

desde 2019, impulsada por un aumento en la actividad de exploración y producción en el mar.

Esta información es clave para la APITAB, ya que le permite anticipar la demanda de servicios portuarios y ajustar la infraestructura necesaria, para manejar estos volúmenes adicionales de suministro de carga, ya que juega un papel crucial en la atracción de inversiones, tanto nacionales como internacionales. Al contar con datos precisos sobre el volumen de producción y las proyecciones futuras, la APITAB puede promover las ventajas competitivas de la región, destacando su infraestructura portuaria y su capacidad para responder a las crecientes necesidades del sector energético. Esto no solo fortalece la posición de Tabasco dentro del mercado energético, sino que también fomenta la creación de empleos y la generación de valor económico en la región.

La APITAB, ha experimentado un notable aumento en sus actividades en los últimos años, reflejando el dinamismo y crecimiento del sector portuario en la región. Este incremento en la actividad portuaria se evidencia en diversos indicadores clave de desempeño de sus servicios, los cuales muestran un panorama positivo y de expansión para la infraestructura y operaciones del puerto.

Tabla 6. Servicios del Puerto de Frontera

Servicios	2019	2020	2021	2022	2023	2024*
Arribo de embarcaciones	65	66	184	513	1,548	846
Muellaje (Tons.)	17.30	184.20	50,374.61	60,106.26	96,102.26	45,507.75
Embarque/desembarque de pasajeros	12	935	11	3,657	28,076	14,631
Amarre/desamarre de cabos de embarcación	23	66	167	602	2,064	1,161
Recolección de basura	281.60	109.90	0.00	0.00	0.00	0.00
Suministro de agua	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00

Fuente: Tabla elaborada por la APITAB, 2024.

El Puerto de Frontera ha experimentado un crecimiento en los últimos años, consolidándose como un punto clave en la conectividad marítima de la región. Entre 2019 y 2023, el número de embarcaciones que arribaron al puerto pasó de 65 a 1 mil, 548, reflejando una tendencia positiva en su actividad. No obstante, se prevé una ligera disminución en 2024, con

846 embarcaciones, debido a la estabilización del puerto tras el pico registrado en 2023. Para 2025, se estima un crecimiento moderado del 5%, alcanzando las 888 embarcaciones y se proyecta que esta tendencia continúe hasta 2030, con un total de 1 mil 134 embarcaciones, lo que representa un crecimiento gradual y sostenido en los años venideros.

En cuanto al muellaje, en 2023 se registraron 96 mil 102.26 toneladas y para 2024 se espera una disminución significativa, con 45 mil 507.75 toneladas, debido a fluctuaciones en la demanda y en las operaciones comerciales del puerto. Sin embargo, se prevé una recuperación moderada en 2025, con un incremento del 10%, alcanzando las 50 mil 58.53 toneladas. Este crecimiento moderado del 5% anual se mantendría hasta 2030, proyectando que el muellaje llegará a 64 mil 438.88 toneladas al cierre de la década.

El embarque y desembarque de pasajeros también ha mostrado una tendencia positiva, pasando de 12 pasajeros en el año 2019 a 28 mil 76 en 2023. Para 2024, se anticipa una disminución a 14 mil 631 pasajeros, lo que refleja un ajuste temporal en el transporte. A partir de 2025, se espera un crecimiento razonable del 5% anual, lo que llevaría la cifra de pasajeros a 15 mil, 363 en ese año, y continuaría hasta alcanzar 19 mil,607 pasajeros en 2030.

En cuanto a las maniobras de amarre y desamarre de cabos, el puerto ha experimentado un incremento significativo, pasando de 23 maniobras en 2019 a 2 mil 64 en 2023. Para 2024, se prevé una disminución a 1 mil, 161 maniobras, pero se proyecta un crecimiento progresivo del 5% anual a partir de 2025, alcanzando las 1 mil, 219 maniobras en dicho año y un total de 1 mil, 555 maniobras para 2030, lo que refleja la mejora continua en la eficiencia operativa del puerto.

Tabla 7. Servicios Portuarios del Muelle de Chiltepec

Servicios	2019	2020	2021	2022	2023	2024*
Arribo de embarcaciones	902	762	1,077	422	548	597
Muellaje (Tons.)	4,094.16	4,223.49	6,920.93	2,968.37	5,209.24	3,084.15
Embarque/desembarque de pasajeros	16,441	13,134	11,459	5,816	8,220	13,482

Servicios	2019	2020	2021	2022	2023	2024*
Amarre/desamarre de cabos de embarcación	845	762	1,077	378	515	711
Recolección de basura	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
Suministro de agua	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00

Fuente: Tabla elaborada por la APITAB, 2024.

La APITAB ha registrado una evolución significativa en los indicadores de servicios portuarios del muelle Chiltepec, aunque algunos de los servicios específicos, como la recolección de basura y el suministro de agua, no han mostrado actividad durante los últimos años.

En cuanto al servicio de arribo de embarcaciones, el puerto registró 548 embarcaciones en 2023, tras un ligero repunte respecto a años anteriores. Para 2024, se espera un incremento moderado, alcanzando las 597 embarcaciones. Este crecimiento se mantendrá en los años siguientes, con un aumento proyectado del 5% anual. Se prevé que el número de embarcaciones crezca gradualmente hasta alcanzar aproximadamente 799 embarcaciones en 2030.

En relación con el servicio de muellaje, alcanzó un total de 5 mil 209.24 toneladas en 2023, mostrando una recuperación respecto al descenso registrado en 2022. Para 2024, se espera una cifra de 3 mil 84.15 toneladas, producto de un ajuste en las operaciones. No obstante, se anticipa una recuperación gradual en los años venideros, con un crecimiento proyectado del 5% anual. De mantenerse esta tendencia, el muellaje del Puerto Chiltepec podría llegar a alcanzar las 4 mil 133.06 toneladas para 2030.

El servicio de embarque y desembarque de pasajeros también ha mostrado una recuperación en 2023, con un total de 8 mil 220 pasajeros. Para 2024, se proyecta que el número aumente significativamente, alcanzando las 13 mil 482 personas, debido a la reactivación del sector turístico y el transporte de pasajeros. Este crecimiento continuará con una tasa moderada del 5% anual, lo que llevará la cifra de pasajeros a aproximadamente 18 mil 66 para 2030.

Finalmente, las maniobras de amarre y desamarre mostraron un comportamiento fluctuante. En 2019 se registraron 845 maniobras,

cifra que descendió en el año 2023 a 515 maniobras y, para 2024, se prevé una recuperación a 711 maniobras. Con un aumento moderado del 5% anual, se proyecta que las maniobras de amarre y desamarre de cabos seguirán incrementándose, alcanzando alrededor de 951 maniobras en 2030.

Aunque ambas instalaciones portuarias muestran tendencias positivas, el Puerto de Frontera lidera el crecimiento en términos de volumen de embarcaciones, muellaje, y maniobras de amarre y desamarre, consolidándose como el puerto principal de la región. La proyección de 1 mil 134 embarcaciones y más de 64 mil toneladas de muellaje para 2030 destaca su creciente importancia para el comercio internacional, el transporte de pasajeros y mercancías.

Por su parte, el Muelle de Chiltepec, con un crecimiento más moderado pero constante, sigue siendo un complemento esencial para las operaciones portuarias de la región, con proyecciones que indican un incremento sostenido tanto en el número de embarcaciones como en el muellaje. A pesar de que sus cifras son menores en comparación con el Puerto de Frontera, su proyección de crecimiento refleja un papel importante en la distribución de cargas y en el transporte de pasajeros.

Ambos puertos, aunque con ritmos de crecimiento diferentes, tienen el potencial de complementarse y fortalecer la conectividad regional.

Análisis de la demanda

En lo que refiere al estado de Tabasco, de acuerdo con información proporcionada por el Instituto Nacional de Estadística Geografía e Informática, en el año 2020 Tabasco aportó el 2.3% del Producto Interno Bruto nacional. Los datos reflejan que la actividad económica que más contribuyó al Producto Interno Bruto del estado fue el sector secundario a través de la extracción de petróleo y gas que representó el 50.1% del Producto Interno Bruto estatal, colocándose Tabasco como el segundo productor nacional de petróleo crudo.

Tabla 8. Actividad económica

Actividad económica	Participación porcentual
Minería petrolera	50.1%
Servicios inmobiliarios y de alquiler de bienes muebles e intangibles	8.4%
Fabricación de productos derivados del petróleo y del carbón, industria química, industria del plástico y del hule	5.8%
Comercio al por menor	5.5%
Comercio al por mayor	4.8%
Construcción	4.0%
Actividades legislativas, gubernamentales, de impartición de justicia y de organismos internacionales y extraterritoriales	2.9%
Servicios educativos	2.7%
Transportes, correos y almacenamiento	2.6%
Agricultura, cría y explotación de animales, aprovechamiento forestal, pesca y caza.	1.9%
Servicios de salud y de asistencia social	1.8%
Servicios profesionales, científicos y técnicos	1.5%
Industria alimentaria	1.4%
Servicios financieros y de seguros	1.4%
Otros servicios excepto actividades gubernamentales	1.1%
Servicios de apoyo a los negocios y manejo de residuos y desechos, y servicios de remediación	1.0%

Fuente: Tabla retomadas del PMDP, 2022-2027.

Un dato importante es que, durante ese mismo año, Tabasco fue la única entidad federativa que registró un crecimiento económico.

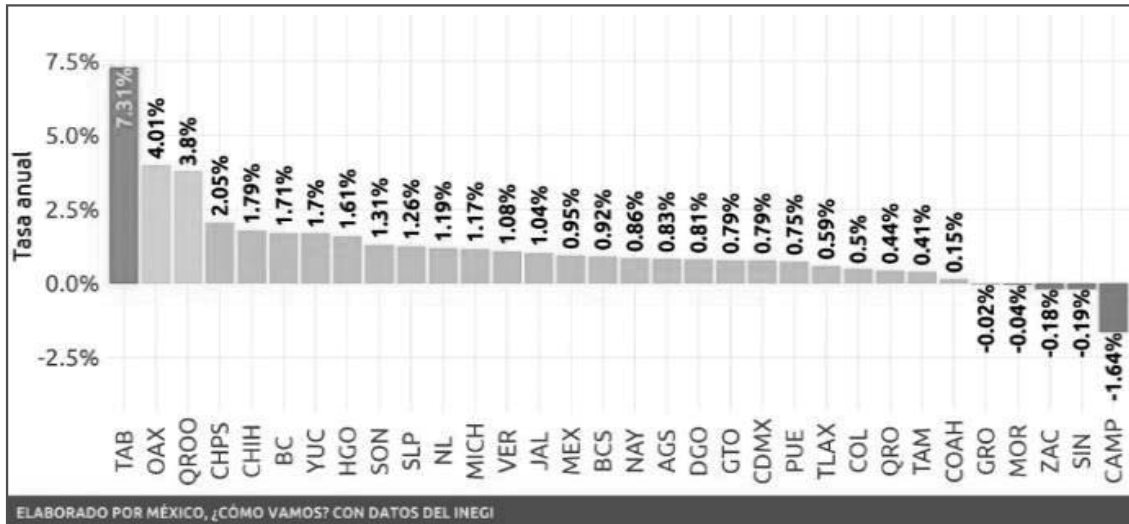
Al observar los datos del crecimiento promedio en los últimos cinco años, Tabasco se sitúa como el estado con mayor crecimiento, con 7.31%, mientras que Campeche ha mostrado la mayor caída, promediando (-)1.64% en dicho periodo.

En este contexto, es importante destacar que la actividad económica de Campeche es característica por su dependencia en el sector petrolero, que ha enfrentado una disminución en producción y precios en años recientes. La medición del Indicador Trimestral de la Actividad Económica Estatal (ITAE) incluye la actividad

petrolera en su medición sin ajustar por el hecho de que, debido a la estructura institucional,

los ingresos generados por el petróleo son en su mayoría federales.

Gráfica 3. Crecimiento Económico Estatal



ELABORADO POR MÉXICO, ¿COMO VAMOS? CON DATOS DEL INEGI
 Fuente: Publicaciones México Como Vamos. "Crecimiento nacional y estatal de la economía mexicana". [https://mexicocomovamos.mx/publicaciones/2021/08/crecimientc-nacional-y-estatal-de-la-economia-mexicana/#:~:text=De%20acuerdo%20con%20la%20Estimaci%C3%B3n%20oportuna%20del%20PIB%20\(IN%20EGI\)%2C,la%20meta%20de%204,5%25%20anual](https://mexicocomovamos.mx/publicaciones/2021/08/crecimientc-nacional-y-estatal-de-la-economia-mexicana/#:~:text=De%20acuerdo%20con%20la%20Estimaci%C3%B3n%20oportuna%20del%20PIB%20(IN%20EGI)%2C,la%20meta%20de%204,5%25%20anual)

A pesar de que 27 entidades han mostrado un crecimiento promedio positivo en los últimos cinco años, solo Tabasco ha alcanzado la meta del Semáforo Económico de crecimiento, de crecer al menos 4.5% anual de forma sostenida, explicado por la construcción de la Refinería de Dos Bocas. Esto quiere decir que no se está generando la actividad económica necesaria para crear oportunidades suficientes para la población en casi ninguna entidad del país.

Actualmente la actividad de la APITAB es netamente petrolizada, sin embargo, como parte del mercado relevante, es necesario dirigir la mirada al sector agroalimentario. En este sentido, el estado de Tabasco, según datos del INEGI, cuenta con 2.5 millones de hectáreas que equivalen al 1.2% de la superficie del país. Esto hace posible y viable la explotación del sector agroalimentario integrando la actividad del puerto de Frontera y las áreas portuarias de Chiltepec y Sánchez Magallanes.

Entre los productos de más importancia que Tabasco puede comercializar para el consumo nacional e internacional, se tienen el plátano, donde el estado es el segundo productor a nivel nacional, el cacao, la carne de bovino y la caña de azúcar. la cual registra una producción de 2 millones 562 mil 313 toneladas y un valor de la producción de 1 mil 941 millones de pesos.

La demanda de servicios que pueden ofertar el puerto de Frontera y las áreas portuarias de Chiltepec y Sánchez Magallanes depende de factores tales como: los precios del petróleo, los acuerdos internacionales en materia de producción y exportación de este producto, la capacidad de producción de los pozos petroleros y los nuevos descubrimientos de yacimientos ubicados en la zona de influencia.

Es notorio que la actividad de las instalaciones portuarias administradas por la APITAB es menor en comparación con otros puertos desarrollados, lo cual se debe a la falta de inversión, la

carencia de una planeación estratégica y de la nula vocación de negocio de los años anteriores.

En el Programa Maestro de Desarrollo Portuario (PMDP) 2022 - 2027 de los puertos de Frontera, Sánchez Magallanes y Chiltepec, Tabasco, aprobado por la Dirección General de Puertos de la Secretaría de Marina, autorizado en apego al Artículo 41 de la Ley de Puertos y 40 de su Reglamento. Se llevo a cabo un estudio de mercado que se integró al PMDP, marcando una tendencia positiva de crecimiento para el puerto de Frontera y el área portuaria de Chiltepec, con relación a la zona de Sánchez Magallanes no se proyecta dato alguno dada las condiciones actuales de invasión de la zona.

Las proyecciones de crecimiento se desarrollaron en tres posibles escenarios que se describen en las siguientes líneas. La tasa media de crecimiento anual (TMCA), también conocida como CAGR (Compound Annual Growth Rate), por sus siglas en inglés, refleja el posible crecimiento de los indicadores de las líneas de negocios, determinándolos debido a su nivel en años anteriores y proyectando sus posibilidades de atracción, por lo que los datos históricos registrados adquieren mayor relevancia.

En el primer escenario, denominado base, se tuvieron en cuenta los registros históricos, el análisis cualitativo por la línea de negocio, información recopilada en trabajo de campo, considerando que la línea de negocio destinado a los servicios costa-afuera será la línea predominante, tal como es ahora y que las demás líneas están vinculadas de manera intrínseca con ella. Para este escenario la tasa de crecimiento se proyecta en 1.08%.

Tabla 9. Escenario Base

Años	Carga total	Offshore	Atrache y desatraque	Recolección de RSU
2017-2021 (Histórico)	9.38	0.1667	7.47	0.5923
2022-2028	8.47	5.93	3.95	4.56
2022-2041	12.18	7.75	5.33	9.47

Fuente: Tabla retomadas del PMDP, 2022-2027.

En el segundo escenario, denominado medio, se proyecta que las instalaciones portuarias de la APITAB, determinando un crecimiento con una Tasa Media de Crecimiento Anual (TMCA) de 2%. Este escenario de crecimiento se tomó a partir del segundo trimestre del PIB nacional. De manera explicativa se establece que la tasa de crecimiento de este escenario se obtuvo de la media entre el escenario base y el optimista, teniéndose en cuenta que en un mediano plazo las zonas portuarias administradas por la APITAB puedan extender su mercado en el ámbito nacional e internacional.

Tabla 10. Escenario Medio

Años	Carga total	Offshore	Atrache y desatraque	Recolección de RSU
2017-2021 (Histórico)	12	19	7.64	1.5431
2022-2028	16.05	11.24	4.68	4.68
2022-2041	7.29	5.94	6.41	8.44

Fuente: Tabla retomadas del PMDP, 2022-2027.

En el tercer escenario, denominado optimista, como su nombre lo indica se refleja una tasa de crecimiento mayor que en el escenario base y medio. Se proyecta que las instalaciones portuarias de APITAB, tendrán un crecimiento con una TMCA de 6%. Para llegar a los resultados de este escenario se consideró un afianzamiento y avance de la industria petrolera derivada de la inversión que el gobierno federal e iniciativa privada destinen a este sector, así como el descubrimiento de nuevos yacimientos o activos, lo que por lógica generaría una dinámica más fluida en lo referente a los movimientos de carga.

Tabla 11. Escenario Optimista

Años	Carga total	Offshore	Atrache y desatraque	Recolección de RSU
2017-2021 (histórico)	12	19	7.64	1.5431
2022-2028	7.78	5.83	5.18	12.34
2022-2041	13.85	11.28	12.19	16.04

Fuente: Tabla retomadas del PMDP, 2022-2027.

Este último escenario refleja registros máximos que nunca han sido alcanzados, pero que se

contempla pueden lograrse si no hay situaciones adversas o fortuitas que interfieran en el logro de esta meta.

Al considerarse los tres escenarios explicados anteriormente, la perspectiva de crecimiento del puerto de Frontera y del área portuaria de Chiltepec para los próximos 20 años se muestra en las siguientes tablas:

Tabla 12. Escenario Base Frontera

Años	Off shore	Pasajeros	Atraque y desatraque	Recolección de RSU	Total
2022	118	191	72	166	356
2023	119	193	73	168	360
2024	121	195	73	170	364
2025	122	198	74	172	368
2026	123	200	75	174	372
2027	125	202	76	176	376
2028	126	204	77	178	380
2029	127	206	77	179	384
2030	129	208	78	181	388
2031	130	211	79	183	392
2032	131	213	80	185	397
2033	133	215	81	187	401
2034	134	218	82	189	405
2035	136	220	83	191	410
2036	137	222	83	193	414
2037	139	225	84	196	419
2038	140	227	85	198	423
2039	142	230	86	200	428
2040	143	232	87	202	432
2041	145	235	88	204	437

Fuente: Tabla retomadas del PMDP, 2022-2027.

Tabla 13. Escenario Base Chiltepec

Años	Off shore	Pasajeros	Atraque y desatraque	Total
2022	513.15	7,769.18	503.55	1,016.70
2023	518.69	7,853.08	508.99	1,027.68
2024	524.29	7,937.90	514.48	1,038.78
2025	529.96	8,023.63	520.04	1,049.99
2026	535.68	8,110.28	525.66	1,061.33
2027	541.46	8,197.87	531.33	1,072.80
2028	547.31	8,286.41	537.07	1,084.38
2029	553.22	8,375.90	542.87	1,096.09

Años	Off shore	Pasajeros	Atraque y desatraque	Total
2030	559.20	8,466.36	548.73	1,107.93
2031	565.24	8,557.80	554.66	1,119.90
2032	571.34	8,650.22	560.65	1,131.99
2033	577.51	8,743.65	566.71	1,144.22
2034	583.75	8,838.08	572.83	1,156.58
2035	590.05	8,933.53	579.01	1,169.07
2036	596.43	9,030.01	585.27	1,181.69
2037	602.87	9,127.54	591.59	1,194.45
2038	609.38	9,226.11	597.98	1,207.36
2039	615.96	9,325.75	604.43	1,220.39
2040	622.61	9,426.47	610.96	1,233.57
2041	629.34	9,528.28	617.56	1,246.90

Fuente: Tabla retomadas del PMDP, 2022-2027.

Tabla 14. Escenario Medio Frontera

Años	Off shore	Pasajeros	Atraque y desatraque	Recolección de rsu	Total
2022	118	193	72	168	358.73
2023	121	197	74	171	365.91
2024	123	201	75	175	373.23
2025	126	205	77	178	380.69
2026	128	209	78	182	388.31
2027	131	213	80	185	396.07
2028	133	217	82	189	403.99
2029	136	222	83	193	412.07
2030	139	226	85	197	420.31
2031	141	231	87	201	428.72
2032	144	235	88	205	437.29
2033	147	240	90	209	446.04
2034	150	245	92	213	454.96
2035	153	250	94	217	464.06
2036	156	255	96	222	473.34
2037	159	260	97	226	482.81
2038	162	265	99	231	492.46
2039	166	270	101	235	502.31
2040	169	276	103	240	512.36
2041	172	281	106	245	522.61

Fuente: Tabla retomadas del PMDP, 2022-2027.

Tabla 15. Escenario Medio Chiltepec

Años	Off shore	Pasajeros	Atrache y desatraque	Recolección de rsu	Total
2022	518	7,840	508	1,025.95	2,051.90
2023	528	7,997	518	1,046.47	2,092.94
2024	539	8,157	529	1,067.40	2,134.80
2025	550	8,320	539	1,088.75	2,177.49
2026	561	8,486	550	1,110.52	2,221.04
2027	572	8,656	561	1,132.73	2,265.46
2028	583	8,829	572	1,155.39	2,310.77
2029	595	9,006	584	1,178.49	2,356.99
2030	607	9,186	595	1,202.06	2,404.13
2031	619	9,369	607	1,226.11	2,452.21
2032	631	9,557	619	1,250.63	2,501.25
2033	644	9,748	632	1,275.64	2,551.28
2034	657	9,943	644	1,301.15	2,602.31
2035	670	10,142	657	1,327.18	2,654.35
2036	683	10,345	670	1,353.72	2,707.44
2037	697	10,551	684	1,380.79	2,761.59
2038	711	10,762	698	1,408.41	2,816.82
2039	725	10,978	712	1,436.58	2,873.16
2040	740	11,197	726	1,465.31	2,930.62
2041	754	11,421	740	1,494.62	2,989.23

Fuente: Tabla retomadas del PMDP, 2022-2027.

Tabla 16. Escenario Optimista Frontera

Años	Offshore	Pasajeros	Atrache y desatraque	Recolección de rsu	Total
2022	123	201	75	175	372.80
2023	130	213	80	185	395.17
2024	138	225	85	196	418.88
2025	146	239	90	208	444.01
2026	155	253	95	220	470.65
2027	165	268	101	234	498.89
2028	174	284	107	248	528.83
2029	185	302	113	263	560.56
2030	196	320	120	278	594.19
2031	208	339	127	295	629.84
2032	220	359	135	313	667.63
2033	233	381	143	331	707.69
2034	247	404	151	351	750.15
2035	262	428	161	372	795.16
2036	278	453	170	395	842.87
2037	295	481	180	418	893.44
2038	312	509	191	443	947.05
2039	331	540	203	470	1,003.87
2040	351	572	215	498	1,064.10

Años	Offshore Pasajeros	Atrache y desatraque	Recolección de rsu	Total	
2041	372	607	228	528	1,127.95

Fuente: Tabla retomadas del PMDP, 2022-2027.

Tabla 17. Escenario Optimista Chiltepec

Años	Off shore	Pasajeros	Atrache y desatraque	Total
2022	538	8,147	528	1,066.18
2023	570	8,636	560	1,130.15
2024	605	9,154	593	1,197.96
2025	641	9,704	629	1,269.84
2026	679	10,286	667	1,346.03
2027	720	10,903	707	1,426.79
2028	763	11,557	749	1,512.40
2029	809	12,251	794	1,603.15
2030	858	12,986	842	1,699.33
2031	909	13,765	892	1,801.29
2032	964	14,591	946	1,909.37
2033	1,022	15,466	1,002	2,023.93
2034	1,083	16,394	1,063	2,145.37
2035	1,148	17,378	1,126	2,274.09
2036	1,217	18,420	1,194	2,410.54
2037	1,290	19,526	1,266	2,555.17
2038	1,367	20,697	1,341	2,708.48
2039	1,449	21,939	1,422	2,870.99
2040	1,536	23,255	1,507	3,043.25
2041	1,628	24,651	1,598	3,225.84

Fuente: Tabla retomadas del PMDP, 2022-2027.

Los resultados derivados del análisis de la demanda permiten establecer una tendencia positiva o al alza en cuanto al arribo de embarcaciones y el número de carga movilizada en las zonas portuarias concesionadas al gobierno del estado y administradas por la APITAB.

Análisis de la oferta

En este componente se analizará la infraestructura e instalaciones con que cuenta el puerto de Frontera y las instalaciones portuarias de Chiltepec y Sánchez Magallanes, para atender la demanda de servicios del movimiento de carga. En ese sentido, se destaca que el puerto de Frontera cuenta con mejor infraestructura y mayores instalaciones que las demás áreas concesionadas a la APITAB.

Para su operatividad el puerto de Frontera cuenta con un calado oficial de 4.10 metros en

su canal de acceso, por su parte, las áreas portuarias de Chiltepec y Sánchez Magallanes cuentan con calado de 3.5 metros en el canal de navegación interior del puerto y en la barra.

En cuanto a infraestructura el puerto de Frontera cuenta con tres muelles, siendo estos el Fiscal, De Pescadores y Pesquera Tabasqueña, el área portuaria de Chiltepec tiene un muelle pesquero y el área de Sánchez Magallanes posee dos muelles tipo espigón y un muelle para embarcación tipo escameros; las instalaciones portuarias de Sánchez Magallanes no están en operación, debido a que la zona se encuentra invadida y esto obstaculiza su uso. El uso al que están destinados estos muelles son arribo y protección de embarcaciones, así como para las operaciones vinculadas con las actividades de suministro a las plataformas de PEMEX.

La infraestructura de atraque al momento de elaboración del presente PMDP es de cuatro posiciones en muelle Fiscal, tres posiciones en muelle De Pescadores en el puerto de Frontera y cuatro posiciones en el área portuaria de Chiltepec, todas de tipo marginal. Lo anterior permite atracar de manera paralela diferentes embarcaciones, pudiéndose atracar en promedio y de manera simultánea hasta cuatro embarcaciones en promedio. El área de Sánchez Magallanes no cuenta con posición alguna actualmente.

En lo que se refiere a la carga de granel mineral, derivada de los servicios costa-afuera, en las instalaciones de la APITAB se cuenta con una bodega de tránsito dividida en dos secciones y la mayoría de las maniobras de carga y descarga de buques se realizan directamente del transporte terrestre a buque y viceversa. Ahora bien, en lo referente a la demás carga general, la cual tiene un rol importante en las actividades de exploración y de extracción del petróleo, se realizan operaciones especializadas y semi-especializadas de mano de obra portuaria, obteniéndose tasas de productividad sumamente aceptables.

La bodega y el área de almacenamiento a cielo abierto, igualmente se utiliza para prestar servicios de almacenamientos a empresas del sector petrolero y en las cuales se puede albergar

cajas de recorte, herramientas, canastillas, pallets de sales, cemento, grasa, aceites y pintura.

Cabe mencionar que no se cuenta con infraestructura pesquera operable al momento, puesto que las existentes no se encuentran en óptimas condiciones, toda vez que no se cuenta con recursos para este fin. Actualmente esta actividad no se incluye dentro de las líneas de negocios, esta situación puede modificarse en el mediano plazo.

La entrega-recepción de la carga en el puerto de Frontera y en el área portuaria de Chiltepec, se realiza por autotransporte. Los tipos de camiones que ingresan a depositar carga o a desalojar, son de cuatro tipos, como se muestra en la tabla siguiente.

Con lo mencionado anteriormente, se puede atender con suficiencia los requerimientos de la demanda actual de infraestructura y servicios. No obstante, si se considera el calado actual de las zonas portuarias y las condiciones existentes de la infraestructura de protección, como las escolleras, se prevén condiciones adversas para que la capacidad instalada pueda atender el crecimiento esperado para los próximos años. Por ello es urgente que las autoridades destinen los recursos necesarios para atender estas problemáticas.

Tabla 18. Tipos de transporte en la fase entrega-recepción

Tipo de camión	Tipo de carga	Productos
Pipas	Fluidos y RSU	Lodo, agua, combustible, basura, etc.
Tolvas	Granel mineral	Barita, bentonita, cemento, etc.
Tracto camión con plana	Carga general y granel mineral	Cemento paletizado, tubería, cajas de herramienta, cajas de recorte, etc.
Tracto camión con grúa	Carga general y granel mineral	Cemento paletizado, tubería, cajas de herramienta, cajas de recorte, etc.

Fuente: Tabla retomadas del PMDP, 2022-2027.

Aunado a lo anterior, se debe reconocer que ciertos aspectos de la infraestructura con que se cuenta deben ser replanteados o mejorados,

si se persigue que las zonas portuarias administradas por la APITAB sean de alto rendimiento en todas sus líneas de negocios y constituyan una opción altamente competitiva de servicio que permita atraer inversión privada, mayor inversión pública y volúmenes de carga más altos.

Para el cálculo de la oferta de la fase de carga/descarga de manera complementaria al número de muelles, son determinantes los rendimientos, ya que el tiempo que se utiliza para cargar o descargar una embarcación, hace variar su capacidad. En México, se utilizan tres indicadores:

- Toneladas divididas entre el tiempo que la embarcación permanece en el puerto (THBP);
- Toneladas divididas entre el tiempo que la embarcación permanece atracado (THBM), y
- Toneladas divididas entre el tiempo que la embarcación permanece en operación (THBO).

En el puerto de Frontera se realizan principalmente maniobras del tipo convencional con rendimientos para la carga fraccionada de 10 THBO.

Explicado lo anterior, se muestra el rendimiento promedio de las líneas de negocio operadas en el puerto de Frontera y el área portuaria de Chiltepec, a través de la siguiente tabla:

Tabla 19. Rendimiento promedio de las líneas de negocio operadas en el puerto de Frontera y el área portuaria de Chiltepec.

Terminal / instalación	Tipo de carga	Modo de operación	Total de carga manejada en el año	Rendimientos en toneladas			
				THB M	THB O	CHB M	CHB O
Muelle Fiscal	General	Especializada	39,631	2,83	1,93	-	-
Muelle de pescadores	General	Especializada	10,388	1,49	1,19	-	-
Muelle pesquero	General	Especializada	8,227	6,56	1,67	-	-

Fuente: Tabla retomadas del PMDP, 2022-2027.

Al tomarse como referencia la productividad alcanzada durante el año 2021 y considerándose la metodología recomendada por la UNCTAD, la capacidad integral por la línea de negocio en el puerto de Frontera y del área portuaria de Chiltepec es de 9.62 millones de toneladas por año, como se muestra a continuación:

Tabla 20. Capacidad integral de las zonas administradas por la APITAB por línea de negocio 2021

Línea de negocio	Terminal	Primera maniobra	Segunda maniobra	Tercera maniobra	Capacidad integral
Subtotal		7,601,534	6,214,490	7,102,170	
Fiscal Frontera		5,201,294	3,235,360	2,966,720	
Carga general Offshore (Tons)	Pescadores Frontera	1,309,620	1,327,140	2,078,310	6,214,490 Toneladas
	Pesquero Chiltepec	1,090,620	1,651,990	2,057,140	
	Subtotal	1,834,490	1,521,320	3,287,920	
Carga mineral Offshore (Tons)	Fiscal Frontera	1,011,780	967,980	922,720	3,287,920 Toneladas
	Pesquero Chiltepec	822,710	553,340	2,365,200	
	Subtotal	178,120	219,000	117,910	
RSU (Tons)	Fiscal Frontera	172,280	214,620	109,880	117,910 Toneladas
	Pesquero Chiltepec	5,840	4,380	8,030	
	Total en Toneladas				

Fuente: Tabla retomadas del PMDP, 2022-2027.

Por último, en la siguiente tabla se detallan las características de los buques recibidos en el puerto de Frontera durante el año 2021.

Tabla 21. Datos de buques máximos por líneas de negocio muelle de Frontera

Línea De Negocio	Cantidad total de Buques	Eslora Máxima (Mts)	Eslora tipo Buque (Mts)	Calado Máximo (Mts)	Embarque Máximo del Buque (Tou.S/Ton/Unidades. Pasajeros)
Carga general	23	107	100	4.23	306,000 Tons
Pasajeros Offshore	3	50	50	4.23	23 Pax

Fuente: Tabla retomadas del PMDP, 2022-2027.

Tabla 22. Datos de buques máximos por líneas de negocio Chiltepec

Línea De Negocio	Cantidad total de Buques	Eslora Máxima (Mts)	Eslora tipo Buque (Mts)	Calado Máximo (Mts)	Embarque Máximo del Buque (Teu, S/Ton/Unidades, Pasajeros)
Carga general	25	48	40	2	11,000Tons
Pasajeros Offshore	24	40	40	2	6,318 Pax

Fuente: Tabla elaborada por la APITAB en el PMDP, 2022

Tabla 23. Datos de buques máximos por líneas de negocio general

Línea De Negocio	Cantidad total de Buques	Eslora Máxima (Mts)	Eslora tipo Buque (Mts)	Calado Máximo (Mts)	Embarque Máximo del Buque (Teu, S/Ton/Unidades, Pasajeros)
Carga general	48	107	100	4.23	306,000 Tons
Pasajeros Offshore	27	50	50	4.23	6,318 Pax

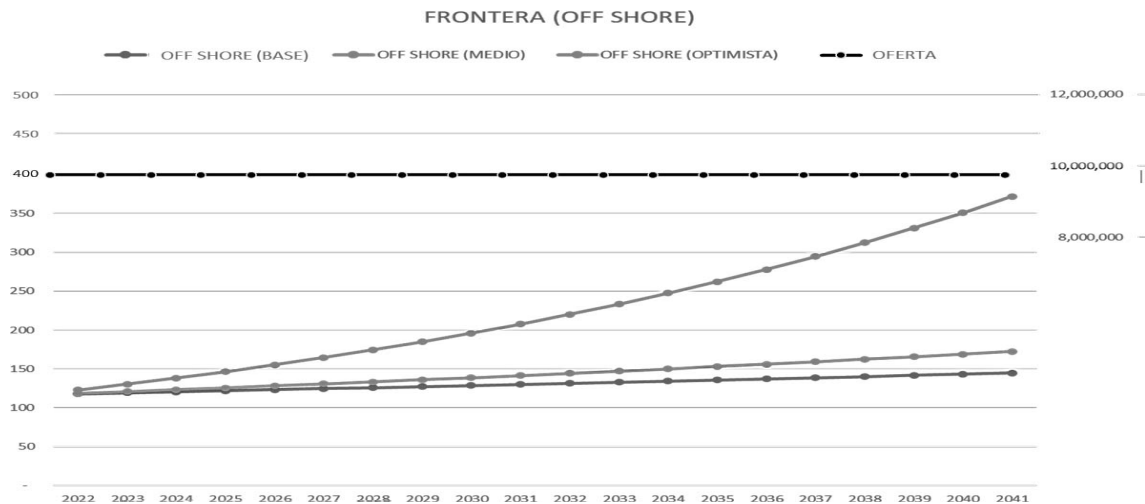
Fuente: Tabla retomadas del PMDP, 2022-2027.

Balance de oferta y demanda de infraestructura.

Con el objeto de realizar un balance entre los niveles de oferta para el manejo de los distintos tipos de carga en el Puerto de Frontera y área portuaria de Chiltepec, así como los correspondientes niveles de demanda, a continuación, se presenta los gráficos que resultan del análisis de mercado y de la capacidad instalada del puerto y el área portuaria de Chiltepec, considerando un periodo de 20 años.

En los análisis realizados no se consideran proyectos de nuevas terminales portuarias en el horizonte de planeación, con el fin de detectar precisamente los requerimientos, en su caso, de ampliación de la capacidad portuaria en las distintas líneas de negocios que atienden el puerto de Frontera y sus áreas portuarias.

Gráfica 4. Comparativo de oferta y demanda de costa-afuera en el puerto de Frontera 2022-2041 (Tonelada)

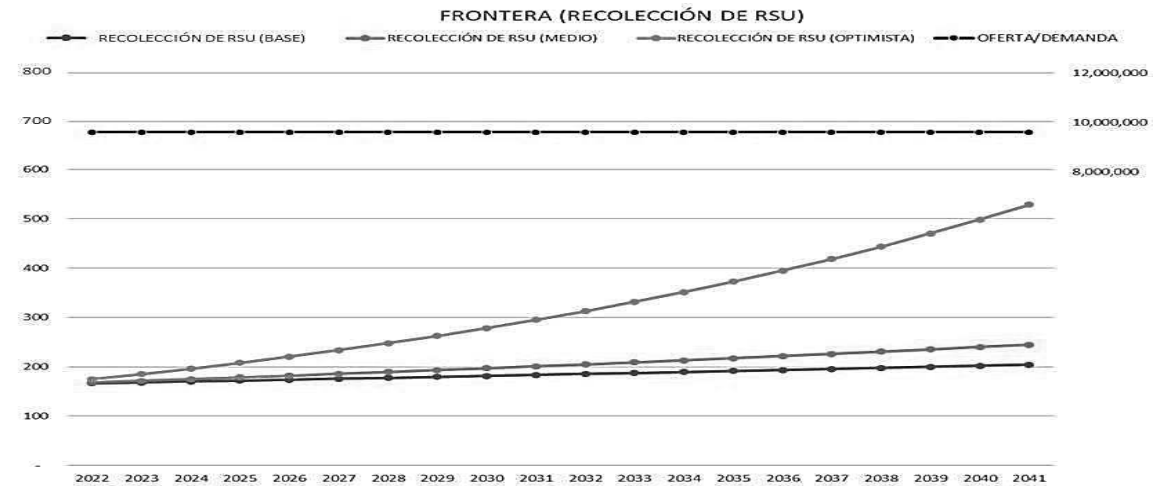


Fuente: Tabla retomadas del PMDP, 2022-2027.

En la línea de negocio de manejo de suministro de abasto a las actividades de servicios de logística petrolera Costa-afuera, el balance

oferta-demanda del puerto de Frontera, muestra que la capacidad instalada es suficiente para atender la demanda de servicios.

Gráfica 5. Comparativo de oferta y demanda de recolección de RSU en el puerto de Frontera 2022-2041 (Tonelada)



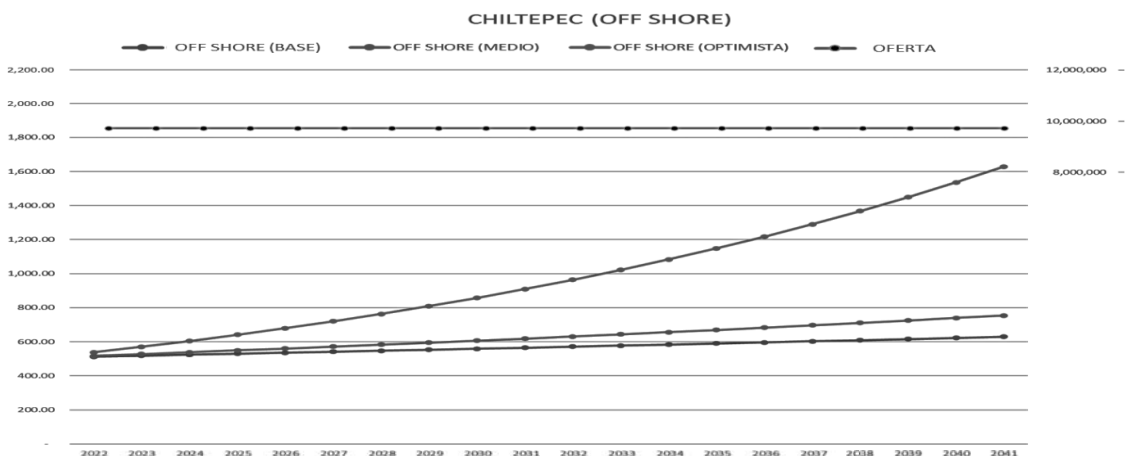
Fuente: Tabla retomadas del PMDP, 2022-2027.

En el caso de la capacidad instalada para operar la línea de negocio de recolección de Residuos Sólidos Urbanos, el balance oferta-demanda del puerto de Frontera, muestra que la

capacidad instalada resulta igualmente suficiente para cubrir la operación en los tres escenarios proyectados.

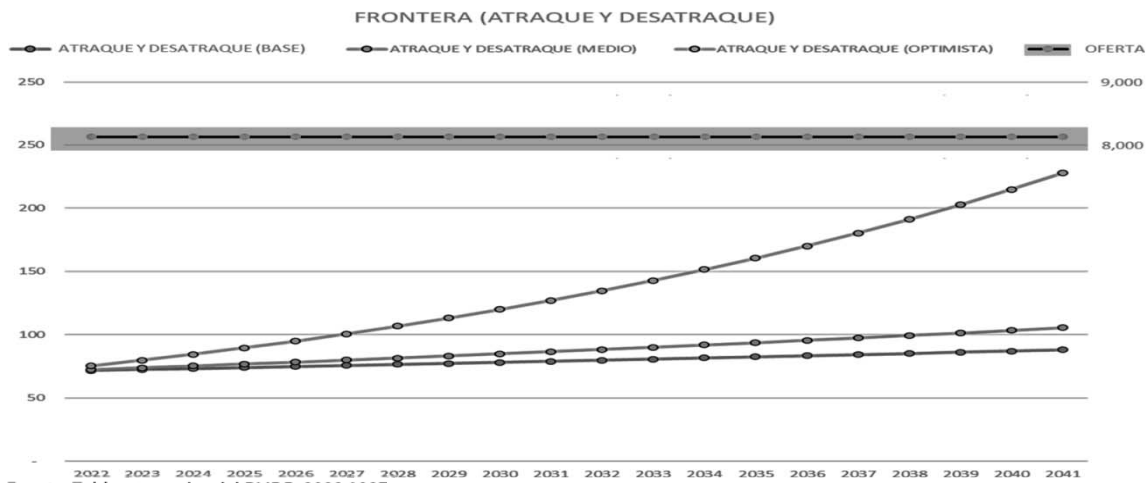
Gráfica 6. Comparativo de oferta y demanda de costa-afuera en el área portuaria de Chiltepec 2022-2041, (Tonelada)

Fuente: Tabla retomadas del PMDP, 2022-2027.



En el área portuaria de Chiltepec, respecto a la línea de negocio costa-afuera el balance oferta-demanda, muestra que la capacidad instalada para atender la demanda de servicios en los escenarios base, medio y optimista serán suficiente respecto a la proyección realizada hasta el año 2041.

Gráfica 7. Comparativo de oferta y demanda de atraque y desatraque en el puerto de Frontera 2022-2041. (Tonelada)

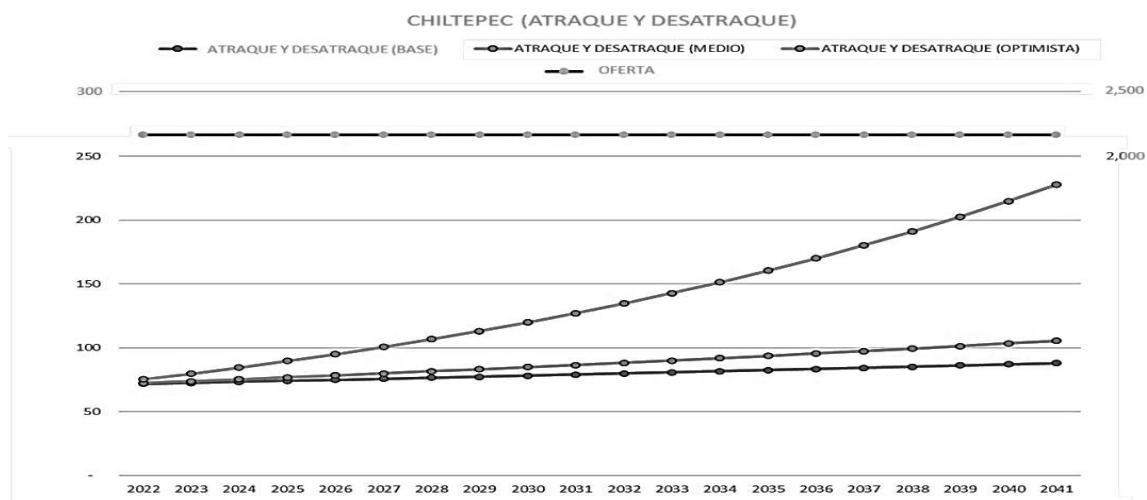


Fuente: Tabla retomadas del PMDP, 2022-2027.

En la línea de negocio de atraque y desatraque en el puerto de Frontera, el balance oferta-demanda muestra que la capacidad instalada, en

el escenario base, será suficiente en todos los años proyectados en cada uno de los escenarios: base, medio y optimista.

Gráfica 8. Comparativo de oferta y demanda de atraque y desatraque en el área portuaria de Chiltepec, 2022-2041 (Tonelada)



Fuente: Tabla retomadas del PMDP, 2022-2027.

En la línea de negocio de atraque y desatraque en el área portuaria de Chiltepec, el balance oferta-demanda muestra que la capacidad instalada es suficiente para cubrir la operación en

los escenarios base, medio y optimista durante todo el periodo considerado.

Se debe precisar que en el caso del área portuaria de Sánchez Magallanes no se refleja el balance oferta-demanda en razón que como ya se ha mencionado reiteradamente, esta zona no tiene operatividad actualmente debido a la invasión indebida que padece. Asimismo, es de relevancia externar que el servicio de transporte de pasajeros vinculados a la industria costa-afuera no se ha reflejado en los balances realizados líneas arriba porque estos no pueden ser clasificados como carga y su unidad de medida difiere de la utilizada para efectuar los gráficos, los cuales refieren toneladas, no obstante, tanto el puerto de Frontera como el área portuaria de Chiltepec, cuentan con la infraestructura necesaria para poder brindar este servicio sin que en el entorno inmediato se pueda percibir o pronosticar que la capacidad instalada pueda ser rebasada.

Retos para el desarrollo del sistema portuario de Frontera


El gobierno federal ha implementado obras estratégicas en el Sur de México, las cuales se pueden vincular con el desarrollo del sistema Portuario de Tabasco, siendo estas:

- El Corredor Multimodal Interoceánico, a través del cual se podrá aprovechar la posición geoestratégica del Istmo de Tehuantepec y así competir en los mercados internacionales de movilización de mercancías;
- El tren Maya, que constituye una infraestructura de desarrollo socioeconómico y turismo más importante de la presente administración. Si bien, el proyecto tiene como objetivo principal impulsar el turismo, lo cierto es que se tiene la visión para el uso de transporte férreo de impulsar el transporte de carga multimodal en el sureste de país, lo cual constituye un área de oportunidad para las zonas portuarias administradas por la APITAB, y
- La refinera Olmeca con la cual se persigue reforzar la seguridad energética del país y el desarrollo económico y social del sureste de México. Como parte de este último, se proyecta que la actividad que se derive de la puesta en marcha de la refinera impacte

positivamente las actividades y servicios brindados por el puerto de Frontera y las áreas portuarias de Chiltepec y Sánchez Magallanes.

Para poder ser un participante activo en las anteriores acciones estratégicas y poder cumplir con los objetivos y metas establecidos, el sistema portuario de Tabasco enfrenta serios retos, destacando entre estos los siguientes:

1. Contar con infraestructura de transporte multimodal óptima y accesible que permita ampliar los movimientos de cargas y así ofrecer un mejor servicio a precios competitivos y con mejor distancia que otros puertos de la zona del Sureste mexicano;
2. Lograr la intervención de la federación para el desazolve de las bocanas de los ríos que son zona de influencia de la APITAB, para poder contar con un calado más profundo y así estar en condiciones de recibir y atender embarcaciones de mayor envergadura y ampliar la oferta de servicios, incluso al mercado global;
3. Lograr el incremento de la carga en general a partir del sector agroalimentario que a la fecha tiene potencial de crecimiento y no ha podido ser explotado. Dentro de los productos que podrían comercializarse a otros estados y países se encuentran: el plátano, cítricos y azúcar, al contarse en el estado de Tabasco con tres ingenios azucareros, a saber, el Presidente Benito Juárez, el Santa Rosalía y el Azsuremex;
4. Regular el área portuaria de Sánchez Magallanes y gestionar su liberación, dado que esta zona históricamente ha sido ocupada de manera irregular e indebida;
5. Mejorar y ampliar la infraestructura portuaria para poder ofertar instalaciones, servicios y condiciones apropiadas que permitan ser zonas portuarias competitivas y autosuficiente;
6. Maximizar el uso de los frentes de atraque impulsando con ello la actividad de carga y descarga de buques, para las diferentes líneas de negocios. Esto es necesario, dado que los muelles con los que se cuenta no están en condiciones óptimas o deseables;



7. Lograr la gestión ante el gobierno federal de las escolleras, demás infraestructura de protección y señalamientos marítimos necesarios para una mejor operatividad y eficiencia del puerto de Frontera y de las áreas portuarias de Chiltepec y Sánchez Magallanes;

8. Diseñar e implementar esquemas de financiamiento público que permitan realizar las obras de infraestructura que requiere el puerto de Frontera y las instalaciones portuarias de Chiltepec y Sánchez Magallanes para un mejor alcance en su mercado y estar en condiciones de atender las demandas futuras;

9. Actualización del marco normativo que regula las actividades realizadas en el puerto de Frontera y en las áreas portuarias de Chiltepec y Sánchez Magallanes,

10. Impulsar una vinculación con la comunidad del municipio de Centla y, de ser posible, con los demás municipios del estado de Tabasco para concretar una relación puerto-ciudad que a partir de trabajo colaborativo coadyuve al desarrollo regional, urbano y sostenible.



**OBJETIVOS,
ESTRATEGIAS Y
LÍNEAS DE ACCIÓN**



VII. Objetivos, Estrategias y Líneas de Acción

7.10.29.1. Mantener la certificación del Código Protección para los Buques y las Instalaciones Portuarias (PBIP) por parte de la Secretaría de Marina, para ofertar servicios de calidad.

7.10.29.1.1. Gestionar ante las instancias correspondientes las autorizaciones y certificaciones para una adecuada operación de las instalaciones portuarias.

7.10.29.1.1.1. Lograr el cumplimiento de los objetivos del Plan de Protección a las Instalaciones Portuarias para mantener la certificación y garantizar la seguridad a las instalaciones y al personal.

7.10.29.1.1.2. Sustener la certificación del Código de Protección a Buques e Instalaciones Portuarias (PBIP) en las áreas y los muelles concesionados a la APITAB.

7.10.29.1.1.3. Mantener los compromisos establecidos en el Programa Maestro de Desarrollo Portuario (PMDP) aprobado por la Secretaría de Marina durante su vigencia.

7.10.29.1.1.4. Disponer de recursos necesarios para la conservación de la certificación.

7.10.29.2. Incrementar la inversión en la infraestructura de los puertos y muelles concesionados que permita la reconstrucción de los Puertos de Frontera, muelle de Chiltepec y muelle de Sánchez Magallanes, que contribuya al desarrollo económico y social de la región.

7.10.29.2.1. Gestionar recursos ante las instancias federales y estatales para el mantenimiento, ampliación, construcción y equipamiento de los puertos con que cuenta el Estado.

7.10.29.2.1.1. Contar con los estudios de factibilidad para sus trámites ante las entidades federales, para la obtención de recursos que permitan la construcción de las obras de infraestructura portuaria.

7.10.29.2.1.2. Lograr la firma de convenios ante las entidades federales para la construcción de las obras de infraestructura portuaria concesionada.

7.10.29.2.1.3. Establecer el seguimiento de la aplicación de la inversión destinada a infraestructura portuaria.

7.10.29.2.2. Establecer el uso, aprovechamiento y explotación de las instalaciones portuarias concesionadas en la Villa de Sánchez Magallanes.

7.10.29.2.2.1. Lograr la factibilidad de la construcción de instalaciones portuarias idóneas para el servicio portuario que determine el cambio de la zona federal otorgado en el Título de Concesión por la Secretaría de Marina.

7.10.29.2.2.2. Contar con los estudios hidráulicos y de suelos para determinar la zona óptima para la construcción de un muelle y patio de maniobra para la ampliación de instalaciones portuarias.

7.10.29.2.2.3. Realizar los trámites ante las instancias federales, estatales y municipales para obtener los recursos necesarios para la construcción de un muelle y patio de maniobra en la Villa de Sánchez Magallanes.

7.10.29.2.2.4. Establecer acuerdos para la construcción de muelle y patio de maniobra en la Villa de Sánchez Magallanes y coordinarse con las dependencias federales, estatales y/o municipales.

7.10.29.2.2.5. Lograr ante la Secretaría de Marina la autorización de la modificación al Título de Concesión de la de la zona federal concesionada en la de Sánchez Magallanes.

7.10.29.2.3. Lograr el desazolve de los canales de acceso a los Puertos y Muelles concesionados a la APITAB, para el ingreso de embarcaciones mayores a instalaciones portuarias.

7.10.29.2.3.1. Mejorar la gestión ante las diferentes instancias de gobierno, de los recursos de inversión para el dragado de mantenimiento y construcción de escolleras de acceso a los puertos y muelles concesionados.

7.10.29.2.3.2. Disponer de los estudios requeridos para la construcción de las escolleras y dragado de los canales de acceso a los puertos y muelles concesionados a la APITAB.

7.10.29.2.3.3. Obtener la firma del convenio de colaboración correspondiente para la construcción de las escolleras, dragado y/o protecciones de los puertos y muelles concesionados.

7.10.29.3. Elevar las actividades del Puerto de Frontera, a través de la atracción de nuevas empresas, capitalizando sus ventajas comparativas, posición estratégica y servicios que ofrece.

7.10.29.3.1. Establecer un programa que permita la difusión y comercialización de servicios que ofrece la APITAB para la inclusión y participación en la oferta de servicios de cabotaje y costa afuera.

7.10.29.3.1.1. Mantener un programa de difusión y comercialización de servicios que ofrece la APITAB, para atraer nuevas inversiones y clientes al puerto.

7.10.29.3.1.2. Contar con la autorización del Consejo de Administración del programa de difusión y comercialización de servicios que ofrece la APITAB, así como los procesos administrativos, que permitan atraer nuevas inversiones y clientes al puerto.

7.10.29.3.1.3. Aumentar la participación en asociaciones, revistas y foros relacionados con el ámbito portuario y de servicios marítimos de cabotaje y costa afuera, que permitan la difusión y participación de los servicios que ofrece la APITAB.

7.10.29.3.2. Gestionar el acuerdo de acceso a vehículos de equipo pesado por las vialidades municipales para realizar operaciones en las instalaciones portuarias concesionadas.

7.10.29.3.2.1. Establecer el convenio con las autoridades municipales para el acceso de vehículos pesados de los prestadores de servicios y armadores que realizan actividades en las instalaciones portuarias concesionadas.

7.10.29.3.2.2. Lograr convenios de colaboración con los ayuntamientos de Centla, Paraíso, y Cárdenas, que permitan a los usuarios el acceso a las instalaciones portuarias.

7.10.29.3.3. Impulsar la colaboración de las autoridades municipales y empresarios locales, para la difusión de los requerimientos básicos de las empresas navieras.

7.10.29.3.3.1. Sostener con las compañías navieras reuniones para conocer los requerimientos de recursos primarios que puedan ser atendidos por empresarios locales.

7.10.29.3.3.2. Disponer de un catálogo de proveedores locales que proporcionen la prestación de recursos materiales y personal especializado requeridos por las empresas navieras.

7.10.29.4. Mejorar la estructura administrativa y operativa de la APITAB, para ofrecer servicios portuarios más eficientes.

7.10.29.4.1. Contar con una estructura orgánica administrativa y operativa, acorde a las necesidades actuales, a través de la actualización de manuales y reglamento interior.

7.10.29.4.1.1. Contar con un estudio de las necesidades administrativas de recursos humanos, que permita conocer el alcance de las funciones y áreas de la estructura orgánica, manual de organización y reglamento interno de trabajo de la APITAB.

7.10.29.4.1.2. Elaborar la estructura orgánica, manual de organización y reglamento interno de trabajo de la APITAB en conjunto con las entidades normativas estatales para su revisión, modificación y aprobación.

7.10.29.4.1.3. Lograr la autorización del Consejo de Administración, las adecuaciones a la es-

estructura orgánica, manual de organización y reglamento interno de trabajo para la publicación correspondiente.

7.10.29.5. Mejorar el servicio que ofrece la APITAB, a través del equipamiento adecuado para la prestación de los servicios portuarios.

7.10.29.5.1. Gestionar la dotación o compra de equipos para el cumplimiento de las actividades, funciones y servicios que ofrece la APITAB.

7.10.29.5.1.1. Disponer de un circuito cerrado en cumplimiento a lo establecido en el Código Internacional para la Protección de los Buques y de las Instalaciones Portuarias (PBIP), que mejore de la seguridad al implementar sistemas de vigilancia.

7.10.29.5.1.2. Atender los requerimientos para la prestación de servicios de recolección de basura y suministro de agua, incluyendo las normas que se aplican para estos servicios.

7.10.29.5.1.3. Mantener una supervisión constante al servicio de circuito cerrado de las instalaciones portuarias, a la recolección de basura y el suministro de agua, que cumplan con las normas de ley.

7.10.29.6. Lograr la regularización de los terrenos aledaños a la zona federal concesionada a la APITAB, para tener seguridad jurídica en sus instalaciones.

7.10.29.6.1. Contar con una verificación de uso de suelo para determinar los contratos de cesión parcial de derecho a los propietarios de los terrenos que cuenten con instalaciones comerciales e industriales dentro de la zona concesionada a la APITAB.

7.10.29.6.1.1. Sostener con la Secretaría de Marina procesos administrativos que permitan la definición de los contratos de cesión parcial de derecho.

7.10.29.6.1.2. Lograr por la Secretaría de Marina el registro de contratos de los propietarios.

7.10.29.7. Concluir las demandas procesales realizadas por terceras personas a la APITAB.

7.10.29.7.1. Realizar gestiones ante las autoridades competentes, para la definición de los términos procesales de cada juicio.

7.10.29.7.1.1. Mantener el seguimiento a las demandas mercantiles y laborales para realizar los pagos acordados con las autoridades.

7.10.29.7.1.2. Mantener los plazos de pagos del convenio establecido con aseguradora.

7.10.29.7.1.3. Dar cumplimiento a los pagos derivados de resoluciones judiciales, previa autorización del Consejo de Administración o las instancias correspondientes.

7.10.29.8. Lograr una administración eficiente y transparente de la APITAB, para ofrecer servicios de calidad.

7.10.29.8.1. Gestionar la profesionalización del personal de la APITAB mediante planes de capacitación en temas laborales, de transparencia y rendición de cuentas, para enviar actos de corrupción.

7.10.29.8.1.1. Obtener un análisis de necesidades de capacitación de acuerdo con las funciones de que desarrollan el personal de la APITAB, para integrar una propuesta y calendario de capacitaciones.

7.10.29.8.1.2. Disponer la autorización del Consejo de Administración para la ejecución y designación de recursos para la capacitación del personal.

7.10.29.8.1.3. Mejorar las competencias del personal relacionadas con actividades de transparencia y rendición de cuentas.

7.10.29.8.2. Erradicar actos de corrupción, e impunidad, en el ejercicio de los recursos humanos, financieros y materiales con los que cuenta la APITAB, a través del establecimiento de un sistema de Control y monitoreo de actividades.

7.10.29.8.2.1. Establecer acciones de combate a la corrupción y a la impunidad de la Administración Portuaria Integral de Tabasco S.A. de

C.V. mediante la aplicación de Auditorías, Verificaciones y evaluaciones a los programas y proyectos.

7.10.29.8.2.2. Mejorar los mecanismos para denunciar actos de corrupción en los servicios que ofrece la APITAB.

7.10.29.8.2.3. Establecer un sistema de control, monitoreo y seguimiento de las actividades que se realizan en los servicios portuarios, para evitar actos indebidos.

7.10.29.8.2.4. Implementar el Comité de Ética y el Comité de Control y Desempeño Institucional, para una gestión transparente, eficiente del ejercicio de los recursos de la APITAB, evitando la implementación de procesos administrativos y/o multas de los trabajadores.

7.10.29.9. Contar con sistemas de digitalización que permita una mayor eficiencia en los servicios portuarios.

7.10.29.9.1. Establecer sistemas digitales que permitan determinar los tiempos de respuesta para servicios portuarios y procesos de trámites para el traslado de carga en las instalaciones portuarias.

7.10.29.9.1.1. Mejorar los procesos de los servicios que ofrece la APITAB.

7.10.29.9.1.2. Disponer de los hardware y software requeridos para la implementación de los sistemas digitales.

7.10.29.9.1.3. Establecer la capacitación del personal responsable de la verificación de los procesos de trámites para el traslado de carga en las instalaciones portuarias para una mejora continua.

7.10.29.10. Establecer un sistema de control para el cuidado del medio ambiente en los alrededores de las instalaciones portuarias.

7.10.29.10.1. Gestionar ante las instancias federales, estatales y locales para el uso de energías verdes en las zonas aledañas a las instalaciones portuarias.

7.10.29.10.1.1. Obtener asesoría de las instancias de los tres niveles gobierno, para la certificación de procesos que pudieran impactar en el medio ambiente.

7.10.29.10.1.2. Mantener un programa de capacitación para el cumplimiento de la normatividad para la disminución de los efectos de gases contaminantes y afectación de los mantos acuíferos.

7.10.29.10.1.3. Lograr el cumplimiento de certificación de protección al medio ambiente.



PROSPECTIVA



VIII. Prospectiva

En 2030, la APITAB habrá alcanzado un punto culminante en su desarrollo gracias a la implementación exitosa de las acciones programadas por los gobiernos estatal y federal. Esto le permitirá superar retos estructurales y operativos, consolidándose como un centro logístico altamente competitivo a nivel local, regional y nacional. Los avances estratégicos logrados incluyen:

Infraestructura y Operación

Modernización de las instalaciones portuarias: El Puerto de Frontera y las instalaciones en Chiltepec y Sánchez Magallanes estarán completamente modernizadas, con patios de maniobra ampliados, incrementando significativamente su capacidad operativa y permitiendo el manejo de mayores volúmenes de carga.

Se proyecta que, para 2040, las escolleras serán reforzadas y ampliadas utilizando tecnología de última generación, lo que garantizará una mayor protección frente a fenómenos climáticos extremos. Asimismo, los canales de acceso serán dragados de manera periódica con equipos avanzados, alcanzando profundidades óptimas que permitirán el tránsito de embarcaciones de gran calado y mayor tonelaje.

Certificación y seguridad: La certificación del Código de Protección para los Buques y las Instalaciones Portuarias (PBIP), se mantendrá como una prioridad fundamental para garantizar operaciones seguras y eficientes en el Puerto de Frontera y sus instalaciones portuarias. Este estándar internacional, reconocido por su riguroso enfoque en la seguridad portuaria, asegurará que las instalaciones cumplan con los más altos niveles de protección ante riesgos potenciales, tanto naturales como provocados.

El cumplimiento de esta certificación implica la implementación constante de auditorías, evaluaciones de riesgo y actualizaciones tecnológicas, para reforzar los sistemas de control y vigilancia. Además, se garantiza la capacitación continua del personal involucrado en las operaciones portuarias, asegurando que estén preparados para responder de manera eficiente a cualquier eventualidad.

La certificación PBIP no solo fortalece la confianza de las empresas navieras y clientes, sino que también contribuye al posicionamiento competitivo del Puerto de Frontera y sus instalaciones, destacándolos como referentes en seguridad a nivel nacional e internacional. Con ello, se garantiza la continuidad de operaciones confiables, impulsando el desarrollo del comercio y la inversión en la región.

Inversiones y Desarrollo Económico

Atraer inversiones privadas: La APITAB habrá consolidado alianzas con inversionistas privados, ampliando terminales especializadas en la industria petrolera y mejorando la infraestructura para el manejo de materiales, combustibles y mantenimiento de plataformas.

Establecimiento de alianzas estratégicas: Para el año 2040, el establecimiento de alianzas estratégicas con empresas internacionales habrá transformado al Puerto de Frontera en un eje central del comercio exterior. Estas asociaciones permitirán consolidar conexiones directas y eficientes con puertos clave en Estados Unidos y otros mercados globales, posicionando a la región como un punto de enlace crucial en las rutas comerciales internacionales.

Estas alianzas no solo facilitarán el intercambio de mercancías y productos de alto valor, sino que también promoverán la transferencia de tecnología avanzada y el desarrollo de infraestructura portuaria de vanguardia. Asimismo, habrán impulsado la creación de cadenas logísticas robustas que integren servicios especializados para la industria energética, manufacturera y agroindustrial.

El impacto de estas asociaciones estratégicas será evidente en el fortalecimiento de las exportaciones locales, la atracción de nuevas inversiones internacionales y la consolidación de Tabasco como un referente global en logística portuaria, dinamizando la economía regional y nacional para beneficio de futuras generaciones.

Generación de empleo y dinamización económica: Generando empleos directos e indirectos se habrán generado, impulsando la economía local y regional, mejorando la calidad de vida de las comunidades cercanas.

Además, la expansión de las actividades económicas vinculadas al puerto habrá generado un impacto positivo en los empleos indirectos, fomentando el crecimiento de sectores como la hotelera, el comercio, la construcción, y los servicios de alimentación en las comunidades aledañas. Empresas locales y proveedores regionales se habrán integrado a las cadenas de suministro, fortaleciendo el tejido empresarial y garantizando que los beneficios económicos se distribuyan ampliamente.

Este desarrollo económico también habrá mejorado significativamente la calidad de vida de las comunidades cercanas. Las familias de la región no solo habrán encontrado estabilidad económica, sino también nuevas oportunidades de crecimiento personal y profesional.

Sostenibilidad y Responsabilidad Social

Prácticas sostenibles: Se habrán implementado medidas de manejo responsable de residuos y mejora ambiental, reduciendo significativamente el impacto de las operaciones portuarias.

Seguridad jurídica y ordenamiento territorial:

La regularización de los terrenos aledaños a la APITAB habrán sido un pilar clave para el desarrollo sostenible y la atracción de inversiones en la región. Este proceso habrá implicado una revisión exhaustiva de la situación legal y administrativa de los terrenos cercanos a las instalaciones portuarias, resolviendo conflictos de propiedad, delimitando áreas de uso específico, y estableciendo con claridad los derechos y obligaciones de los actores involucrados.

Gracias a estas acciones, se habrán fortalecido la seguridad jurídica en la zona, un elemento indispensable para garantizar confianza a los inversionistas. Al contar con un marco legal claro y transparente, las empresas interesadas en establecer operaciones en la región habrán encontrado un entorno más predecible y favorable, para desarrollar sus proyectos, lo que habrá contribuido directamente al crecimiento económico de Tabasco.

Promoción y Competitividad

Posicionamiento estratégico: Programas de promoción comercial habrán consolidado a la APITAB como un referente en servicios portuarios para la industria energética y otras actividades industriales. Esto habrá atraído a grandes actores del mercado, consolidando la región como un punto clave en el comercio y la logística industrial.

Colaboración interinstitucional: Una sólida colaboración con autoridades locales, regionales, nacionales y empresarios habrá fortalecido la cadena de suministro, atrayendo a más compañías navieras y usuarios.

Impacto al Concluir la Administración (2024-2030)

Económico: Contribuyendo al fortaleciendo del PIB estatal que habrá crecido por la actividad portuaria y al aumento del comercio internacional.

Social: La creación de empleos y el fortalecimiento del tejido empresarial local, regional y nacional habrán mejorado la calidad de vida de las comunidades cercanas y alrededores.

Ambiental: La operación portuaria habrá reducido sus impactos ambientales negativos me-

diante prácticas sostenibles, la operación portuaria estará diseñada para integrarse de manera armónica con el medio ambiente, promoviendo un desarrollo económico y social que sea compatible con la preservación de los recursos naturales y la mejora de la calidad de vida de la región.

En este 2030, el Sistema Portuario de Tabasco se habrá consolidado como un eje estratégico de desarrollo logístico en el Golfo de México. Este progreso reflejará un legado transformador, posicionando a Tabasco como un referente en comercio internacional e industria portuaria para las generaciones venideras.





**PROGRAMAS Y
PROYECTOS
TRANSFORMADORES**



IX. Programas y Proyectos Transformadores

Proyecto de gestión de la elaboración de los estudios para la viabilidad para la construcción de escolleras.

Objetivo. Gestionar ante las diferentes instancias competentes a temas marítimos- portuarios (entes de gobierno, estudios superiores o asociaciones civiles) el proyecto más viable que permita la construcción de escolleras.

Descripción. Contar con los estudios requeridos para la toma de decisiones del proyecto más viable para la construcción de escolleras y así gestionar los recursos necesarios para su construcción en los diferentes niveles de gobierno.

Justificación. Disminuir el azolve del canal de la barra de Frontera para mantener un calado más profundo y poder dar acceso a embarcaciones mayores e incrementar el flujo de navegación de altura y cabotaje, con esto se podrá comercializar los puertos brindando servicios más amplios.

Alcance. La construcción de las escolleras brindará al puerto un mayor calado por ende un mayor arribo de embarcaciones, provocando así una derrama económica y desarrollo al estado de Tabasco.

Meta: Gestionar la elaboración de los estudios para la viabilidad de la construcción de escolleras, los cuales serán realizados por la Secretaría de Ordenamiento Territorial y Obras Públicas. Se alcanzará la finalización de al menos estudios técnicos y de impacto ambiental aprobados por las autoridades competentes para el año 2027, con un avance del 100% en la gestión ante las instancias correspondientes. Actualmente, no contamos con información adicional sobre el estado de dichos estudios.

Temporalidad: Sexenal.

Unidad responsable: APITAB.

Actividades Coordinadas: Gobierno del Estado de Tabasco y Gobierno Federal.

Financiamiento: Estatal.

Programa de mantenimiento del canal de acceso y canal de navegación.

Objetivo. Gestionar ante las diferentes instancias competentes a temas marítimos portuarios (entes de gobierno, estudios superiores o asociaciones civiles) el proyecto más viable que permita la construcción de escolleras.

Descripción. El dragado es una operación que permite que todo tipo de buque pueda llegar a la costa sin el peligro de encallamiento. Permitiendo que el tránsito fluvial y marítimo es más seguro, pero también rápido. El dragado consiste en extraer desde el fondo de una fuente de agua todo aquello que pueda obstaculizar o hacer peligrar el avance de un buque.

Justificación. Mantener la profundidad del canal de acceso para navegación de embarcaciones mayores y puedan atracar en los muelles de la APITAB, dando como resultado el incremento en sus ingresos, generar empleos, expandir el comercio, la industria, el turismo, pero sobre todo elevar la calidad de vida.

Alcance. Lograr un mayor calado en el puerto y muelles concesionados a la APITAB.

Meta: Gestionar y ejecutar el dragado de al menos 1.5 millas náuticas de límite del puerto en las bocanas del río Grijalva y río González para el año 2026, garantizando la profundidad necesaria para el acceso seguro de embarcaciones mayores a las instalaciones concesionadas a la APITAB. El avance será medido en kilómetros dragados, con la meta de alcanzar un incremento del calado en al menos el 100% de las áreas críticas de navegación dentro de los canales de acceso y de navegación.

Temporalidad: Sexenal.

Unidad responsable: APITAB.

Actividades Coordinadas: Gobierno del Estado de Tabasco y Gobierno Federal.

Financiamiento: Estatal.

Programa de mantenimiento a señalamiento marítimo.

Objetivo. Brindar delimitación del canal de acceso de las vías marítimo y fluvial, permitiendo una navegación segura en entradas, salidas, trayecto y arribo a los puertos sin riesgo de encañamiento.

Descripción. Adquisición de equipo especializado de equipo marítimo que comprende boya de recalada y balizas de enfilación, lo cual permitirá el libre acceso a embarcaciones al puerto y muelles concesionados a la APITAB.

Justificación. En la actualidad el puerto y muelles concesionados a la APITAB no cuentan con señalamiento marítimo que permita la libre navegación e incumpliendo con los lineamientos establecidos en el Título de la concesión de la APITAB.

Alcance. Se colocarán todos los señalamientos en los canales de navegación del puerto y muelles concesionados a la APITAB, cumpliendo con las normas establecidas para hacer la navegación de manera segura.

Meta: Asegurar la implementación y mantenimiento adecuado del sistema de señalización marítima en los canales de acceso a las instalaciones portuarias concesionadas a la APITAB, incluyendo la adquisición de balizas y otros elementos necesarios, con la meta de completar este proceso en 2026.

Temporalidad: Sexenal.

Unidad responsable: APITAB.

Actividades Coordinadas: Gobierno del Estado de Tabasco y Gobierno Federal.

Financiamiento: Estatal.

Construcción de un muelle en las instalaciones concesionadas en Sánchez Magallanes.

Objetivo. Establecer la infraestructura portuaria necesaria para generar capacidad de atraque y maniobras portuarias, con la finalidad de realizar los servicios integrales que brinda la APITAB.

Descripción. Construcción de 100 metros lineales y 20 metros de ancho de un muelle en el puerto con pilotes de concreto con capacidad de soporte.

Justificación. Está destinado a operaciones de carga y descarga de buques de carga general, gráneles, perecederos, carga paletizada, contenedores, abastecedores, remolcadores, chalanes y lancha de pasaje.

Alcance. La construcción del muelle se programará para el año 2027, dentro de la concesión en el puerto de Sánchez Magallanes.

Meta: Construir un muelle de 100 metros lineales y 20 metros de ancho, con pilotes de concreto capaces de soportar el manejo de carga general, transporte de pasajeros y otros servicios integrales en el puerto de Sánchez Magallanes, para el año 2027, garantizando una infraestructura adecuada para el desarrollo portuario y la mejora en los servicios ofrecidos.

Temporalidad: sexenal.

Unidad responsable: APITAB.

Actividades Coordinadas: Gobierno del Estado de Tabasco y Gobierno Federal.

Financiamiento: Federal y estatal.



INDICADORES



X. Indicadores

UNIDAD RESPONSABLE	2200 - Administración Portuaria Integral de Tabasco, S.A. de C.V.
PROGRAMA PRESUPUESTARIO	E070 - Servicios Portuarios - 2025

DEFINICIÓN DE PROGRAMA		BENEFICIARIOS				
RESPONSABLE	Director General de la Administración Portuaria Integral de Tabasco, S.A. de C.V.	POBLACIÓN	TIPO	MUJERES	HOMBRES	TOTAL
RECURSO	ESTATAL					
EJERCICIO	2025					

INDICADORES DE PROGRAMA

	RESUMEN	SUPUESTO
FIN	Contribuir a mejorar el crecimiento económico en el Estado a través de la gestión y el desarrollo del sector ferroviario y portuario mediante el servicio brindado a las embarcaciones de las compañías navieras.	Por el incremento de actividades portuarias la ASIPONA de Dos Bocas y API de la Ciudad del Carmen limitan sus ofertas de servicios portuarios, permitiendo a la API Tabasco atraer a clientes navieros cautivos para brindarles servicios portuarios de calidad.

INDICADOR	TIPO/DIMENSIÓN/ FRECUENCIA	MÉTODO DE CALCULO	FORMULA Y VARIABLES	UNIDAD DE MEDIDA	VALOR INICIAL	VALOR PROGRAMADO
Tasa de variación de servicios portuarios. Mide la tasa de variación porcentual de los servicios portuarios proporcionados a las embarcaciones las instalaciones portuarias en año actual, en comparación al proporcionado en año anterior.	ESTRATÉGICO - EFICACIA - ANUAL	TASA DE VARIACIÓN	$((SPPAA/SPPAB)-1)*100$ SPPAA = Servicios Portuarios Proporcionados en Año Actual. SPPAB = Servicios Portuarios Proporcionados en Año Base.	Resultado SERVICIOS	0 1528	20 1650 1528
Área responsable:	Subgerencia de Operaciones de la APITAB.					
Objeto de medición:	Servicios.					
Fecha de Publicación:	10 días hábiles de haber concluido el año					





GLOSARIO DE TÉRMINOS



XI. Glosario de términos

Activo de Producción Litoral de Tabasco (APLT): Conjunto de instalaciones y recursos destinados a la producción y explotación de recursos naturales en la región litoral de Tabasco, especialmente relacionado con actividades petroleras y gasíferas.

Amarre/desamarre de cabos de embarcación: Las maniobras de amarre implican la acción de sujetar un barco a un muelle o estructura portuaria mediante cables o cabos, mientras que el desamarre es el proceso de soltar estos cabos para permitir la salida de la embarcación del puerto.

Arribo de Embarcaciones: Acción de llegada de un barco o embarcación a un puerto o muelle. El número de arribos es un indicador clave para medir la actividad portuaria.

Balizas de Enfilación: Señales visuales ubicadas en el agua o en tierra para ayudar a los navegantes a seguir una ruta segura hacia el puerto o a evitar obstáculos en la navegación. Las balizas de enfilación suelen colocarse en puntos estratégicos para guiar a las embarcaciones a lo largo de canales o vías navegables.

Brigadas: Equipos de trabajo organizados para realizar tareas específicas, como el mantenimiento de las instalaciones portuarias, operaciones de carga y descarga, o en situaciones de emergencia, como el control de derrames de petróleo.

Cabotaje: Transporte marítimo de mercancías o pasajeros entre puertos de un mismo país, generalmente sin salir de las aguas territoriales.

Calado: Distancia entre la línea de flotación de una embarcación y el punto más bajo de su casco (la quilla). El calado determina la profundidad mínima de agua necesaria para que un buque navegue sin riesgo de encallarse.

Campos Petroleros Marinos: Áreas en el mar donde se encuentran depósitos de petróleo y

gas que pueden ser explotados mediante plataformas de perforación en alta mar. La actividad portuaria relacionada con estos campos incluye el transporte de petróleo y gas.

Costa-Afuera (Offshore): Actividades relacionadas con el mar abierto, fuera de la costa, como la exploración y explotación de recursos naturales (petróleo y gas) en plataformas en alta mar, o actividades de navegación que ocurren fuera de la zona costera.

Dragados: Proceso de remover sedimentos y otros materiales del fondo marino o de ríos para aumentar la profundidad de los canales de navegación. Esto facilita la entrada y salida de embarcaciones de gran calado, manteniendo las rutas marítimas abiertas.

Escolleras: Estructuras marítimas construidas generalmente con piedras, bloques o concreto, utilizadas para proteger las costas, puertos o áreas de aguas tranquilas de los efectos erosivos del mar y las olas.

Esclusas: Instalaciones de navegación que permiten que los barcos suban bajen entre diferentes niveles de agua. Son comunes en canales, ríos o puertos interiores, y se utilizan para mantener la estabilidad del nivel del agua y facilitar el paso de embarcaciones de gran tamaño.

Embarque/Desembarque de Pasajeros: El proceso de cargar (embarcar) o descargar (desembarcar) personas de un barco. Este servicio es común en puertos que ofrecen transporte de pasajeros, ya sea para turismo o para el transporte de personas en general.

Fluvial: Relativo a los ríos y sus afluentes. El transporte fluvial es una modalidad de transporte que se realiza a través de los ríos.

Hidrocarburos: Compuestos orgánicos formados principalmente por hidrógeno y carbono. Incluyen petróleo, gas natural y sus derivados.

Hub logístico: centro de operaciones que se encarga de las actividades relacionadas con el transporte, clasificación, expedición y distribución de mercancías.

Intermodales: Sistema de transporte que utiliza dos o más modos diferentes.

Miles de Barriles Diarios (MBD): Unidad de medida utilizada en la industria del petróleo para cuantificar la cantidad de petróleo extraído, procesado o transportado en un día. Un "barril" equivale a 159 litros de petróleo.**Muellaje:** Cuota al usuario por tonelada o fracción de bienes o mercancías que se cargue o descargue en los muelles del recinto portuario.

Paletizada: proceso de agrupar mercancía en una plataforma resistente, llamada palé, para facilitar su transporte, almacenamiento y manipulación.

PMDP: Programa Maestro de Desarrollo Portuarios APITAB 2022- 2027.

Recalada: Acto de llegar a un puerto.

Río Arriba: Expresión que se usa para indicar que se avanza en sentido contrario a la corriente de un río.

Título de Concesión: Documento oficial otorgado por una entidad gubernamental que autoriza a una empresa o persona a operar y explotar una determinada área o actividad, durante un período determinado bajo condiciones específicas.

TRB (Toneladas de Registro Bruto): Unidad de medida que se utiliza para calcular la capacidad total de carga de un barco, incluyendo todos los espacios dentro del casco.



ANEXOS



XII. Anexos

Índice de Gráficas

Gráfica 1. Producción de hidrocarburos en las costas de Tabasco.....	
Gráfica 2. Producción de hidrocarburos en las costas de Campeche	
Gráfica 3. Crecimiento Económico Estatal.....	
Gráfica 4. Comparativo de oferta y demanda de costa-afuera en el puerto de Frontera 2022-2041 (Tonelada).....	
Gráfica 5. Comparativo de oferta y demanda de recolección de RSU en el puerto de Frontera 2022-2041 (Tonelada).....	
Gráfica 6. Comparativo de oferta y demanda de costa-afuera en el área portuaria de Chiltepec 2022-2041, (Tonelada).....	
Gráfica 7. Comparativo de oferta y demanda de atraque y desatraque en el puerto de Frontera 2022-2041. (Tonelada).....	
Gráfica 8. Comparativo de oferta y demanda de atraque y desatraque en el área portuaria de Chiltepec, 2022-2041 (Tonelada).....	

Índice de Tablas

Tabla 1. Alineación del Programa Institucional de la Administración Portuaria Integral de Tabasco 2025-2030 con el PND 2025-2030, el PLED 2024-2030 y los Objetivos de Desarrollo Sostenible .	
Tabla 2. Alineación del Programa Institucional de la Administración Portuaria Integral de Tabasco 2025-2030 con los Objetivos de Desarrollo Sostenible	
Tabla 3. Fortalezas, Oportunidades, Debilidades y Amenazas de la APITAB	
Tabla 4. Producción de hidrocarburos en las costas de Tabasco.....	
Tabla 5. Producción de hidrocarburos en las costas de Campeche.....	
Tabla 6. Servicios del Puerto de Frontera.....	
Tabla 7. Servicios Portuarios del Muelle de Chiltepec.....	
Tabla 8. Actividad económica	
Tabla 9. Escenario Base.....	
Tabla 10. Escenario Medio	
Tabla 11. Escenario Optimista.....	
Tabla 12. Escenario Base Frontera.....	
Tabla 13. Escenario Base Chiltepec	
Tabla 14. Escenario Medio Frontera.....	




Tabla 15. Escenario Medio Chiltepec.....	.....
Tabla 16. Escenario Optimista Frontera.....	.....
Tabla 17. Escenario Optimista Chiltepec.....	.....
Tabla 18. Tipos de transporte en la fase entrega-recepción.....	.....
Tabla 19. Rendimiento promedio de las líneas de negocio operadas en el puerto de Frontera y el área portuaria de Chiltepec.....	.....
Tabla 20. Capacidad integral de las zonas administradas por la APITAB por línea de negocio 2021.....	.....
Tabla 21. Datos de buques máximos por líneas de negocio muelle de Frontera.....	.....
Tabla 22. Datos de buques máximos por líneas de negocio Chiltepec.....	.....
Tabla 23. Datos de buques máximos por líneas de negocio general.....	.....

Índice de Figuras

Figura 1. Ubicación regional del Puerto de Frontera.....	.....
Figura 2. Ubicación de los Puerto de Dos Bocas y Ciudad del Carmen.....	.....
Figura 3. Ubicación de plataformas cercanas de extracción de hidrocarburos.....	.....
Figura 4. Ubicación de puertos de EUA.....	.....
Figura 5. Ubicación de plataformas cercanas al Puerto de Frontera.....	.....
Figura 6. Ubicación de plataformas cercanas al muelle de Chiltepec.....	.....
Figura 7. Ubicación de plataformas cercanas a la instalación de Sánchez Magallanes.....	.....

