



GOBIERNO DE
MÉXICO

MARINA
SECRETARÍA DE MARINA



Dirección General de Puertos

Oficio número: 1996/2022

VGT: 94964/2022

Ciudad de México, a 11 de agosto de 2022.

Ing. Darwin Cortes Ocaña

Director General de la Administración Portuaria
Integral de Tabasco S.A. de C.V.

Presente

Me refiero al oficio APITAB/DG/104/2022 de fecha 15 de junio de 2022, recibido el 15 de junio, donde la Administración Portuaria Integral de Tabasco S.A. de C.V., remite propuesta de Programa Maestro de Desarrollo Portuario (PMDP) 2022-2027 de los puertos de Frontera, Sánchez Magallanes y Chiltepec, Tabasco, concesionado a la Administración Portuaria Integral de Tabasco S.A. de C.V., solicitando se gestione su autorización en apego al Artículo 41 de la Ley de Puertos y 40 de su Reglamento.

01.32.22

Sobre el particular comunico a usted que a partir de esta fecha queda debidamente autorizado el PMDP 2022-2027 de los puertos de Frontera, Sánchez Magallanes y Chiltepec, Tabasco, concesionado a la Administración Portuaria Integral de Tabasco S.A. de C.V.; toda vez que cumplen en lo general con lo señalado en los Artículos 39, 40 y 41 de la Ley de Puertos y 40 de su Reglamento, así como con el Título de Concesión, sin omitir señalar que en términos de lo dispuesto por el Artículo 41 de la Ley de Puertos y por la Condición Décima del Título de Concesión, esa concesionaria a su cargo deberá apearse al mismo durante toda la vigencia de ese documento rector.

Lo anterior, conforme lo establecido en los artículos 1o, 2o fracción I, 14, 26 primer párrafo, renglón cuarto, 30 fracciones XIV Bis, XIV Ter y XIV Quáter de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal; 1o, 3o, 4o fracción III, 11, 16 párrafo primero fracciones I, IV, V, VI, XIII y XIV, 20 fracción I, 39, 40 y 41 de la Ley de Puertos; 1o, 3o y 40 del Reglamento de la Ley de Puertos; 1, 2, 3, 12, 13, 14, 15 y 16 fracciones III y X, 35 fracción I, 36, 38 y 39 de la Ley Federal de Procedimiento Administrativo; 1, 3 fracción II, inciso g), numeral 5, 33 fracciones I y IX del Reglamento Interior de la Secretaría de Marina y la Condición Décima de su Título de Concesión.

Sin otro particular, reciba un cordial saludo.

Atentamente

El Director




Cap. Alt. Gaspar Cimé Escobedo
SECRETARÍA DE MARINA
DIRECCIÓN GENERAL DE PUERTOS
Y MARINA MERCANTE
DIRECCIÓN GENERAL DE PUERTOS

AD:B/JCCC

Vol. 409/22

c.c.p. Coordinadora General de Puertos y Marina Mercante. Para superior conocimiento.
c.c.p. Dirección de Desarrollo Portuario.

Avenida Heroica Escuela Naval Militar 669, 1er piso, Col. Presidente Ejidales 2da Sección, C.P. 04470

Alcaldía Coyoacán Ciudad de México.

Tel. (55) 5624 6500 www.gob.mx/semar



MOVILIDAD
SECRETARÍA DE MOVILIDAD

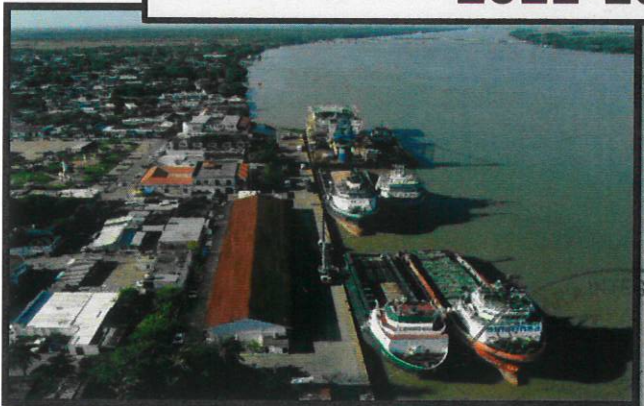
GOBIERNO DE MÉXICO | MARINA
DIRECCIÓN GENERAL DE PUERTOS
OF. 1996/22
11 AGO. 2022

AUTORIZADO
DIRECCIÓN DE DESARROLLO PORTUARIO



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

**PROGRAMA MAESTRO
DE DESARROLLO PORTUARIO
APITAB
2022-2027**



Junio 2022.

PROGRAMA MAESTRO DE DESARROLLO PORTUARIO DE LA ADMINISTRACIÓN PORTUARIA INTEGRAL DE TABASCO S.A DE C.V. 2022-2027

Contenido

1. RECURSOS Y COMPETITIVIDAD DEL PUERTO	1
1.1 Antecedentes	2
1.2 Alcance legal del PMDP	4
1.3 Instalaciones portuarias	16
1.3.1 Ubicación geográfica	16
1.3.2 Oferta de infraestructura portuaria	25
1.4 Comunidad portuaria	34
1.4.1 Cesionarios	34
1.4.2 Autoridades	34
1.4.3 Prestadores de servicios portuarios	36
1.4.4 Prestadores de servicios conexos	36
1.5 Vocación de los puertos, área de influencia y conectividad	37
1.5.1 Vocación del puerto	37
1.5.2 Área de influencia	40
1.5.3. Conectividad	45
2. Diagnóstico y retos de desarrollo del puerto de Frontera y áreas portuarias de Chiltepec y Sánchez Magallanes	50
2.1 Diagnóstico de la competitividad del puerto	50
2.1.1 Diagnóstico de la competitividad del puerto	51
2.1.2 Análisis del mercado relevante	56
2.1.3 Análisis de la demanda	65
2.1.4 Análisis de la oferta	80
2.1.5 Balance de oferta y demanda de infraestructura	85
2.1.6 Análisis financiero para la inversión en infraestructura y equipamiento portuario	91
2.2 Retos para el desarrollo del sistema portuario de Frontera	93
3. Estrategia para el desarrollo portuario de la APITAB	99
3.1 Misión y visión del Sistema Portuario Estatal	99
3.2 Objetivo estratégico, estrategias y líneas de acción	100
3.3 Metas e indicadores	103
3.4 Zonificación maestra para el desarrollo portuario	109



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



1. RECURSOS Y COMPETITIVIDAD DEL PUERTO

El propósito de este apartado es dar a conocer los antecedentes que fundamenta el diseño y presentación del Programa Maestro de Desarrollo Portuario de la Administración Portuaria Integral de Tabasco S.A. de C.V., al igual que los alcances legales y de contenido que tendrá el presente documento, lo anterior de acuerdo a lo estipulado en la Ley de Puertos, el Reglamento de la Ley de Puertos y el Título de Concesión.

De igual manera se hace referencia a las instalaciones portuarias del Puerto de Frontera y sus áreas portuarias de Chiltepec y Sánchez Magallanes, con la finalidad de describir la infraestructura con que se cuenta para recibir las embarcaciones en navegación de altura y cabotaje, los espacios para los bienes y los servicios portuarios ofertados.

Asimismo, se explica la información relativa a la comunidad portuaria de la Administración Portuaria Integral de Tabasco S.A. de C.V. (en adelante APITAB) y de manera general se describe las actividades portuarias preponderantes y los aspectos vinculados con este tema.



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



Fuente: Acervo fotográfico APITAB



1.1 Antecedentes

Este primer apartado desarrolla los antecedentes históricos y el marco normativo del Programa Maestro de Desarrollo Portuario (en adelante PMDP) de la APITAB. De manera que puede considerarse un apartado explicativo y de carácter introductorio que servirá para poner en contexto a quien consulte en lo futuro el presente documento.

El puerto de Frontera, ubicado en el municipio de Centla, Tabasco, fue decretado puerto de altura mixto, de cabotaje y pesca el 31 de mayo de 1974; tiene un significado histórico y cultural de gran importancia ya que aquí se originó la existencia del mundo mestizo mexicano.

Con el objeto de administrar este puerto, así como las áreas portuarias de Chiltepec y Sánchez Magallanes, de los municipios Paraíso y Cárdenas, Tabasco, respectivamente, se creó la APITAB, como un organismo descentralizado del gobierno del estado de Tabasco, a través de la cual el estado de Tabasco obtuvo Título de Concesión.

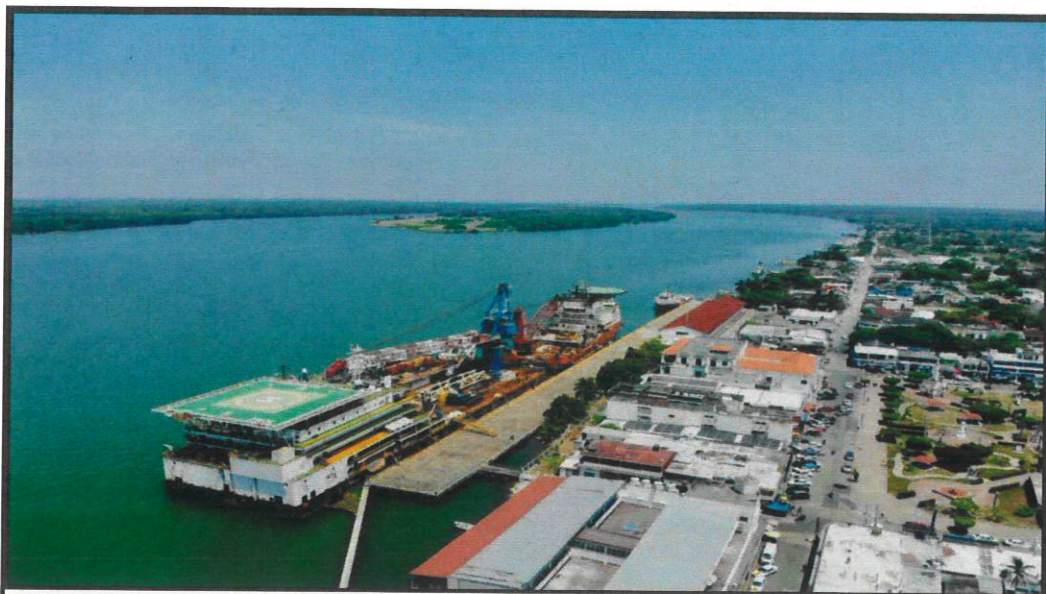
En virtud de lo anterior, la APITAB, adquirió las obligaciones derivadas de la Concesión otorgada, de la Ley de Puertos y de su Reglamento, entre estas, el diseño y presentación del PMDP, el cual es un documento de naturaleza pública, que debe ser elaborado por la APITAB, para dar a conocer el contexto socioeconómico actual, los objetivos a seguir y las perspectivas de desarrollo del puerto de Frontera y sus áreas portuarias. Esto con la finalidad de justificar los usos y modos de operación de las diversas áreas del puerto.

A este documento le anteceden los PMDP de los períodos 2001-2006 y 2006-2011, posterior a esa fecha no se dio observancia a esta obligatoriedad, hasta el presente documento elaborado por la actual administración, misma que ha tenido como prioridad dar cabal cumplimiento a lo establecido en los ordenamientos jurídicos y mostrado interés en contar con una línea rectora y una planeación acorde a las necesidades y exigencias de la APITAB.



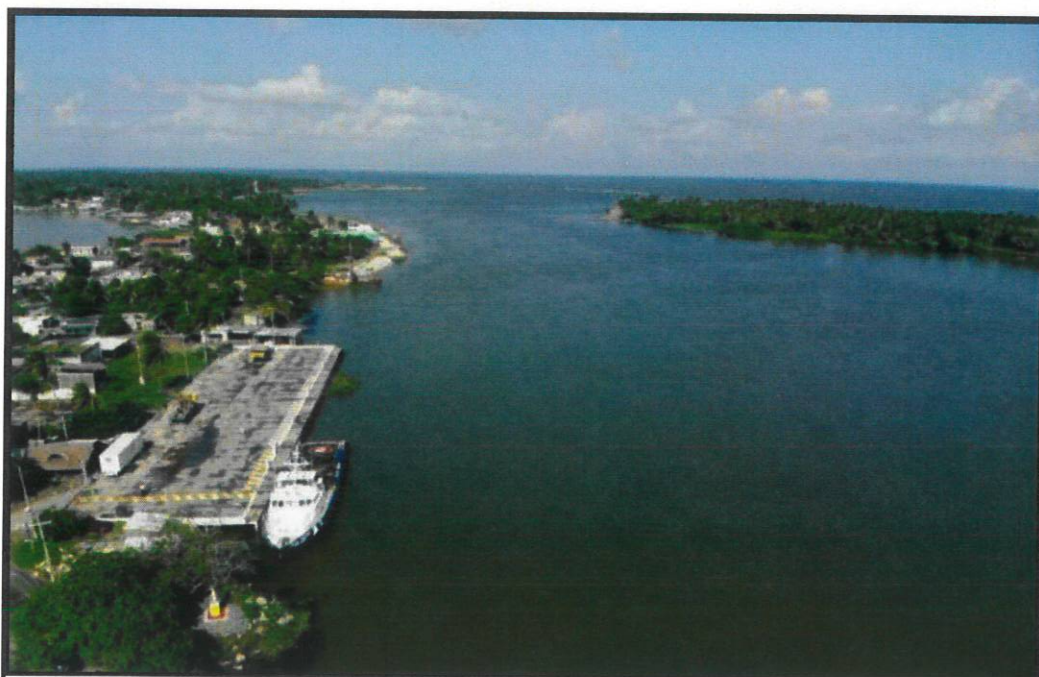
SECRETARÍA DE MARINA
COORDINACIÓN GENERAL DE PUERTOS
Y MARINA MERCANTE
DIRECCIÓN GENERAL DE PUERTOS





Puerto de Frontera

Fuente: Acervo fotográfico APITAB



Área portuaria de Chiltepec

Fuente: Acervo fotográfico APITAB



ESTADOS UNIDOS MEXICANOS
SECRETARÍA DE MARINA
COORDINACIÓN GENERAL DE PUERTO
Y MARINA MERCANTE
DIRECCIÓN GENERAL DE PUERTOS





Área portuaria de Sánchez Magallanes

Fuente: Acervo fotográfico APITAB



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

Expuesto lo anterior, el siguiente apartado da cuenta del marco normativo de referencia en el cual se fundamenta el presente PMDP.

1.2 Alcance legal del PMDP

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

Cualquier disposición o medida que incluya este PMDP contraria a los principios de competencia, calidad y eficiencia que restrinja el desarrollo del puerto y/o que contravenga el interés público, se entenderá no válida y no surtirá efectos.

El presente PMDP elaborado por la APITAB, da cumplimiento a las disposiciones establecidas en la Ley de Puertos, en el Reglamento de la Ley de Puertos y a lo previsto en el Título de Concesión otorgado por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes de nivel federal.



La administración portuaria integral del puerto de Frontera, Centla y las áreas portuarias de Chiltepec, Paraíso y Sánchez Magallanes, Cárdenas, están concesionadas a la APITAB, conforme a lo establecido en el Título de Concesión otorgado en 1996, por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, el cual tiene una vigencia de cincuenta años.

En su carácter de concesionario, la APITAB está constituida como una Sociedad Anónima de Capital Variable, la cual está obligada a que la operación portuaria se realice con la mayor eficiencia y productividad y, en este tenor, el PMDP tiene que estar orientado a dicho objetivo por lo que el Administrador Portuario se deberá sujetar a dicho programa, tal como lo señala la Ley de Puertos, mismo que será parte integrante de la concesión otorgada. Para la aprobación o, en su caso, modificación de dicho programa, el Administrador Portuario tendrá que someterlo a la autorización de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, como se mandata en el Reglamento de la Ley de Puertos.

Por lo anterior y dando cumplimiento a lo establecido en la concesión, en la Ley de Puertos y en el Reglamento de la Ley de Puertos, este programa integra:

- La descripción de las áreas e identificación y justificación de los usos, destinos y modos de operación previstos para el puerto de Frontera y sus áreas portuarias;
- Las medidas y previsiones necesarias que garantizarán una eficiente explotación de los espacios portuarios, su desarrollo futuro y su conexión con los sistemas generales de transporte de personas, bienes o mercancías, así como el compromiso de satisfacer la demanda futura;
- La planeación de construcción o modernización de la infraestructura portuaria y del equipamiento, acompañada de su respectivo soporte financiero;
- La descripción de los servicios y áreas en los que, en términos de la Ley, pueden ser admitidos prestadores de servicio;
- El diagnóstico de la situación del puerto de Frontera y sus áreas portuarias, incluido dentro de este las expectativas de crecimiento y su vinculación con la economía, y
- Los compromisos asumidos de mantenimiento y metas de productividad calendarizadas en términos de la legislación aplicable.



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



En la siguiente tabla se cita de manera textual la normativa vigente que fundamenta la elaboración del presente programa:

NORMA	FUNDAMENTO LEGAL	
<i>Ley de Puertos</i>	Artículo 41	<p>El administrador portuario se sujetará a un programa maestro de desarrollo portuario, el cual será parte integrante del título de concesión y deberá contener:</p> <ol style="list-style-type: none"> Los usos, destinos y modos de operación previstos para las diferentes zonas del puerto o grupos de ellos, así como la justificación de los mismos, y Las medidas y previsiones necesarias para garantizar una eficiente explotación de los espacios portuarios, su desarrollo futuro, las instalaciones para recibir las embarcaciones en navegación de altura y cabotaje, los espacios necesarios para los bienes, y los servicios portuarios necesarios para la atención de las embarcaciones y la prestación de los servicios de cabotaje. <p>El programa maestro de desarrollo portuario y las modificaciones substanciales a éste que se determinen en el Reglamento de esta Ley, serán elaborados por el administrador portuario, y autorizados por la Secretaría, con base en las políticas y programas para el desarrollo de la infraestructura portuaria nacional, con una visión de veinte años, revisable cada cinco años.</p>
<i>Reglamento de la Ley de Puertos</i>	Artículo 40	<p>El programa maestro de desarrollo portuario que presente el Administrador Portuario a la Secretaría, deberá incluir, además de lo previsto en el artículo 41 de la Ley, lo siguiente:</p> <ol style="list-style-type: none"> El diagnóstico de la situación del Puerto que contemple expectativas de crecimiento y desarrollo, así como su vinculación con la economía regional y nacional; La descripción de las áreas para operaciones portuarias con la determinación de sus usos, Destinos y modos de operación, vialidades y áreas comunes, así como la justificación técnica correspondiente; Los programas de construcción, expansión y modernización de la infraestructura y del equipamiento con el análisis financiero que lo soporte;



ESTADOS UNIDOS MEXICANOS
SECRETARÍA DE MARINA
COORDINACIÓN GENERAL DE PUERTOS
Y MARINA MERCANTE
DIRECCIÓN GENERAL DE PUERTOS



- IV. Los servicios y las áreas en los que, en términos del artículo 46 de la Ley, deba admitirse a todos aquellos Prestadores de Servicios que satisfagan los requisitos que establezca este Reglamento y las reglas de operación respectivos;
- V. Las medidas y previsiones necesarias para garantizar una eficiente explotación de los espacios portuarios, su desarrollo futuro, la conexión de los diferentes modos de transporte y el compromiso de satisfacer la demanda prevista;
- VI. Los compromisos de mantenimiento, metas de productividad calendarizadas en términos de indicadores por tipo de Carga y aprovechamiento de los bienes objeto de la concesión, y
- VII. La demás información que se determine en este Reglamento y en los títulos de concesión respectivos.

La Secretaría contará con un plazo de sesenta días hábiles para resolver sobre la autorización del programa maestro de desarrollo portuario, el cual tendrá una vigencia de veinte años, pero podrá ser revisado cada cinco años.

El Administrador Portuario deberá presentar a revisión el programa maestro de desarrollo portuario ante la Secretaría con noventa días hábiles de anticipación al plazo señalado en el párrafo anterior, para su aprobación o modificación correspondiente.

La falta de presentación del programa maestro de desarrollo portuario para su revisión cada cinco años, facultará a la Secretaría para proceder conforme a lo dispuesto en el título de concesión respectivo.

La Concesionaria se sujetará a un programa maestro de desarrollo que deberá entregar a la Secretaría, para su aprobación, dentro de los noventa días naturales siguientes a la fecha del presente título.

En el programa maestro de desarrollo portuario deberá tomarse en cuenta el programa compromiso a que se refiere el anexo tres, así como considerarse los siguientes aspectos:

- I. Los usos, destinos y modos de operación previstos para las diferentes zonas del recinto y áreas portuarias, así como la justificación de los mismos;
- II. Las medidas y previsiones necesarias para garantizar una eficiente explotación de los espacios portuarios, su desarrollo futuro y su



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

**Título de
Concesión
APITAB**

**Capítulo III,
condición
Décima**



- conexión con los sistemas generales de transporte;
- III. Los programas de construcción, expansión y modernización de la infraestructura portuaria, los cuales se apegarán a las disposiciones aplicables;
 - IV. Los servicios y las áreas en los que, en términos del artículo 46 de la Ley, debe admitirse a todos aquellos prestadores que satisfagan los requisitos que establezcan los reglamentos y reglas de operación respectivos;
 - V. Los compromisos de mantenimiento, productividad y aprovechamiento de los bienes que se concesionan, y
 - VI. Los demás conceptos que deban incluirse en los términos de la Ley, sus reglamentos o del presente título.

La Secretaría aprobará, en un plazo máximo de sesenta días naturales contados a partir de su presentación, el programa maestro de desarrollo portuario, el cual se integrará a la presente concesión como anexo seis. Dicho programa tendrá una vigencia de cinco años contados a partir de su aprobación por la Secretaría. Las modificaciones sustanciales al programa maestro de desarrollo serán elaboradas por la Concesionaria y sometida a la autorización de la Secretaría.

Fuente: Elaboración propia APITAB con información de la normativa aplicable



ESTADOS UNIDOS MEXICANOS
SECRETARÍA DE MARINA
COORDINACIÓN GENERAL DE PUERTOS
Y MARINA MERCANTE
DIRECCIÓN GENERAL DE PUERTO

Cabe mencionar que los anteriores PMDP elaborados por la APITAB, tomaban como fundamento legal el artículo 39 del abrogado Reglamento de la Ley de Puertos el cual databa del 21 de noviembre de 1994, sin embargo, el 16 de diciembre de 2021, se publicó en el Diario Oficial de la Federación el nuevo Reglamento de la Ley de Puertos, el cual regula en su capítulo VII, en los artículos 40, 41 y 42, todo lo relativo al PMDP.

En relación a la vigencia, en estricto apego a la Ley de Puertos, se presenta este PMDP, mismo que modifica la versión anterior que se autorizó el 13 de noviembre del 2006. Este documento estará vigente a partir de la autorización emitida por la autoridad portuaria y, atendiendo a la naturaleza de las actividades y de las inversiones de infraestructura portuaria, contempla una visión de veinte años como horizonte de planeación, pudiendo ser revisable cada cinco años, de acuerdo con la normatividad vigente.

En este sentido, su vigencia comprende el período 2022-2042, con posibilidad de revisión en los años 2027, 2032 y 2037. En razón de este período, los objetivos, estrategias



y líneas de acción que contiene están diseñados para ser cumplidos o implementados a corto, mediano y largo plazo.

El presente PMDP tiene como jurisdicción el área de demarcación territorial sustentada en el Título de Concesión obtenido mediante el Decreto Presidencial publicado en el Diario Oficial de la Federación de fecha 8 del mes de julio de 1996, el cual otorgó Concesión a favor del gobierno del estado libre y soberano de Tabasco, sobre el puerto de Frontera y las instalaciones de Chiltepec y Sánchez Magallanes; así como en el Acuerdo de delimitación y determinación del puerto de Frontera y las áreas portuarias de Chiltepec y Sánchez Magallanes, trámite que se encuentra en proceso ante la Comisión Nacional del Agua, a través del cual se actualizará la delimitación y determinación correspondiente.¹ Estos documentos dotan al puerto de una superficie total de 52,673.18 m² y a las áreas portuarias de Chiltepec, Paraíso, de una extensión de 6,896.63 m² y Sánchez Magallanes, Cárdenas, de un espacio de 17,323.903 m².

Para una mayor precisión la siguiente tabla muestra la superficie de agua y tierra concesionada al puerto y áreas portuarias:

Área	Superficie (m ²)
Puerto Frontera	
Agua	52,672.28
Tierra	27,936.21
Área portuaria Chiltepec	
Agua	4,044
Tierra	6,896.63
Área portuaria Sánchez Magallanes	
Agua	13,124.58
Tierra	17,323.91
Total	121,997.61

Fuente: Elaboración propia APITAB

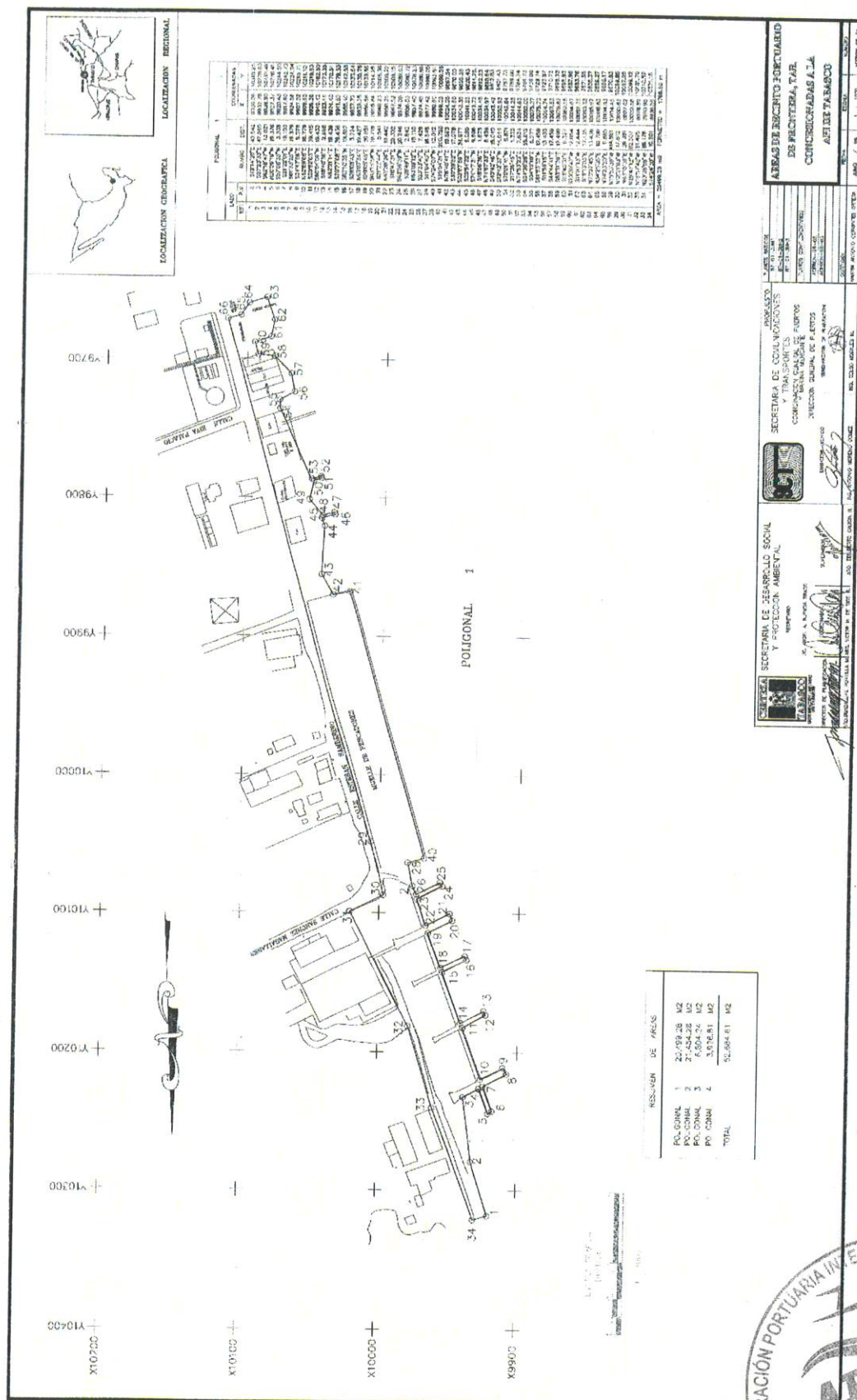
Las superficies mostradas en la tabla anterior se detallan en los siguientes: plano del puerto de Frontera y planos de las áreas portuarias de Chiltepec y Sánchez Magallanes, instalaciones todas ubicadas en el estado de Tabasco. Esto de conformidad al Título de Concesión y las adendas correspondientes.

¹ Esta actualización se efectuará cuando se tenga la información oficial por parte de la Comisión Nacional del Agua, lo cual se comentó en la reunión de trabajo realizada entre personal de la APITAB y personal de la Dirección de Desarrollo Portuario de la Dirección General de Puertos de fecha 17 de marzo.



ESTADOS UNIDOS MEXICANOS
SECRETARÍA DE MARINA
COORDINACIÓN GENERAL DE PUERTOS
Y MARINA MERCANTE
DIRECCIÓN GENERAL DE PUERTOS





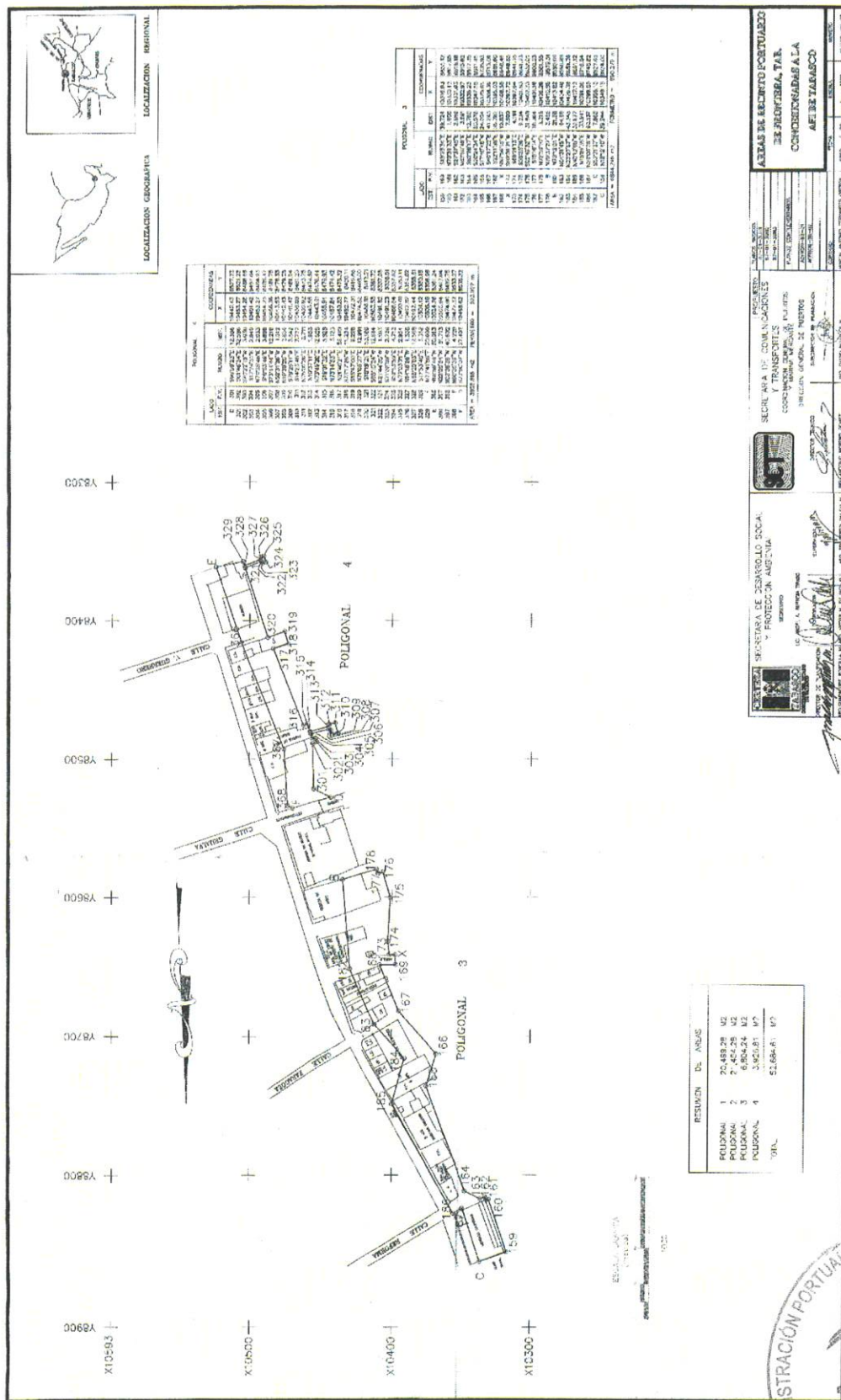
ESTADOS UNIDOS MEXICANOS

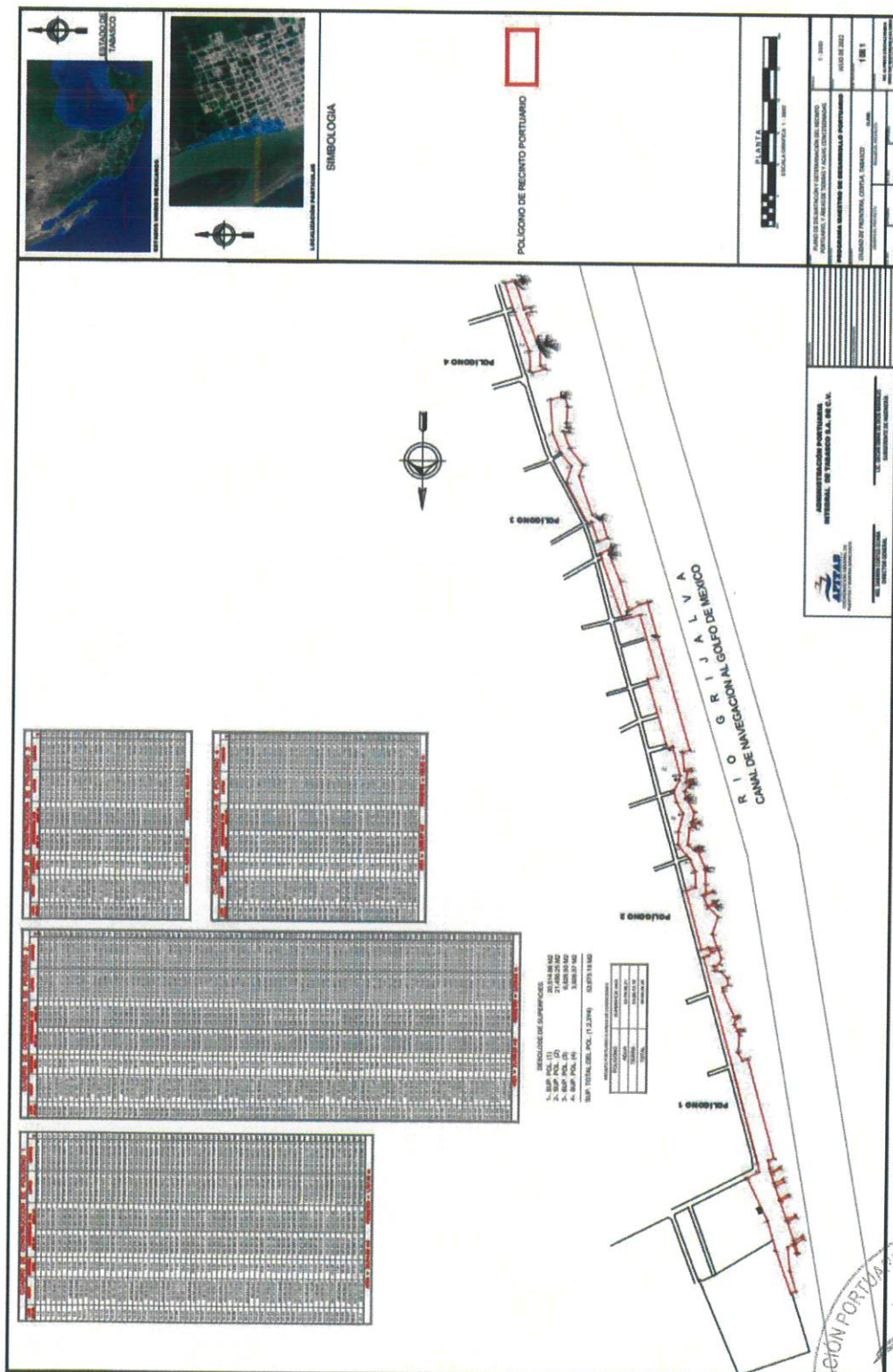
SECRETARÍA DE MARINA
COORDINACIÓN GENERAL DE PUERTOS
Y MARINA MERCANTE
DIRECCIÓN GENERAL DE PUERTOS

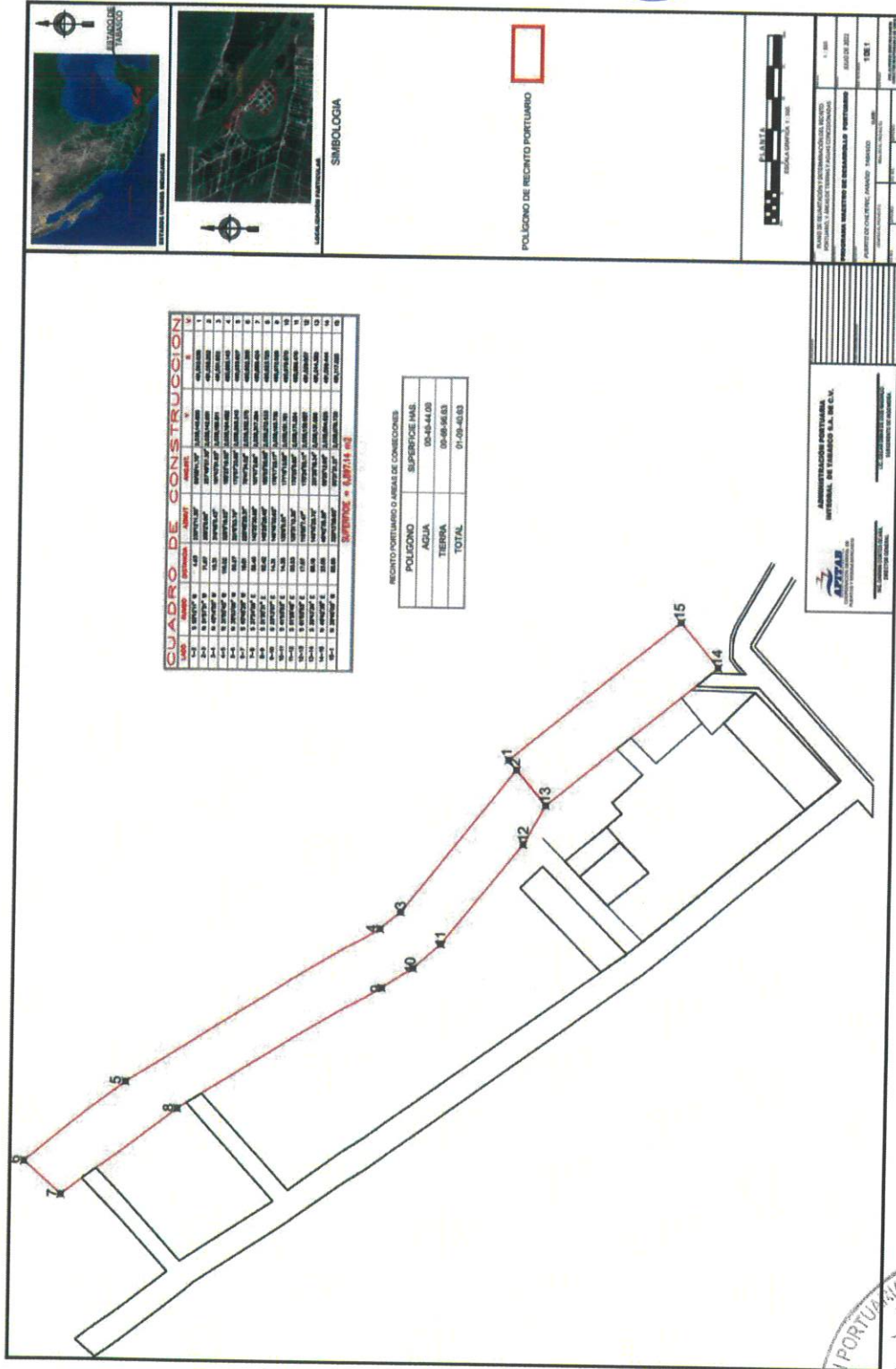
Página 10 de 117

Programa Maestro de Desarrollo Portuario de la APITAB











1.3 Instalaciones portuarias

En los últimos años, el puerto de Frontera y el área portuaria de Chiltepec, han mostrado un incremento en los volúmenes de cargas manejadas y en el transporte de personas, buscando tener una mayor eficiencia en su operación y operatividad, en lo que respecta, al área portuaria de Sánchez Magallanes, desde la creación de la APITAB, las instalaciones han estado invadidas por pobladores, sin embargo, durante la presente administración se ha logrado reiniciar la operación portuaria. En ese sentido, es necesario contar con la infraestructura portuaria adecuada para las actividades, señalándose que, en el caso de la APITAB, la infraestructura existente es resultado de la inversión pública.

El presente capítulo detalla los aspectos que, interpretados desde una visión holística, permitirán conocer la situación actual del puerto de Frontera y de las áreas portuarias mencionadas en el párrafo anterior, de tal manera que se realiza una descripción de la ubicación geográfica de las instalaciones portuarias, se enuncian las instalaciones con las que cuenta la APITAB y, como parte de la competitividad, se hace referencia a las actividades que desarrollan el área de influencia y los elementos de conexión con que se cuenta.

En el siguiente acápite, se describe la ubicación geográfica, los espacios y la infraestructura con que cuenta la APITAB, incluyéndose información relativa al puerto de Frontera y de las áreas portuarias de Chiltepec y Sánchez Magallanes.



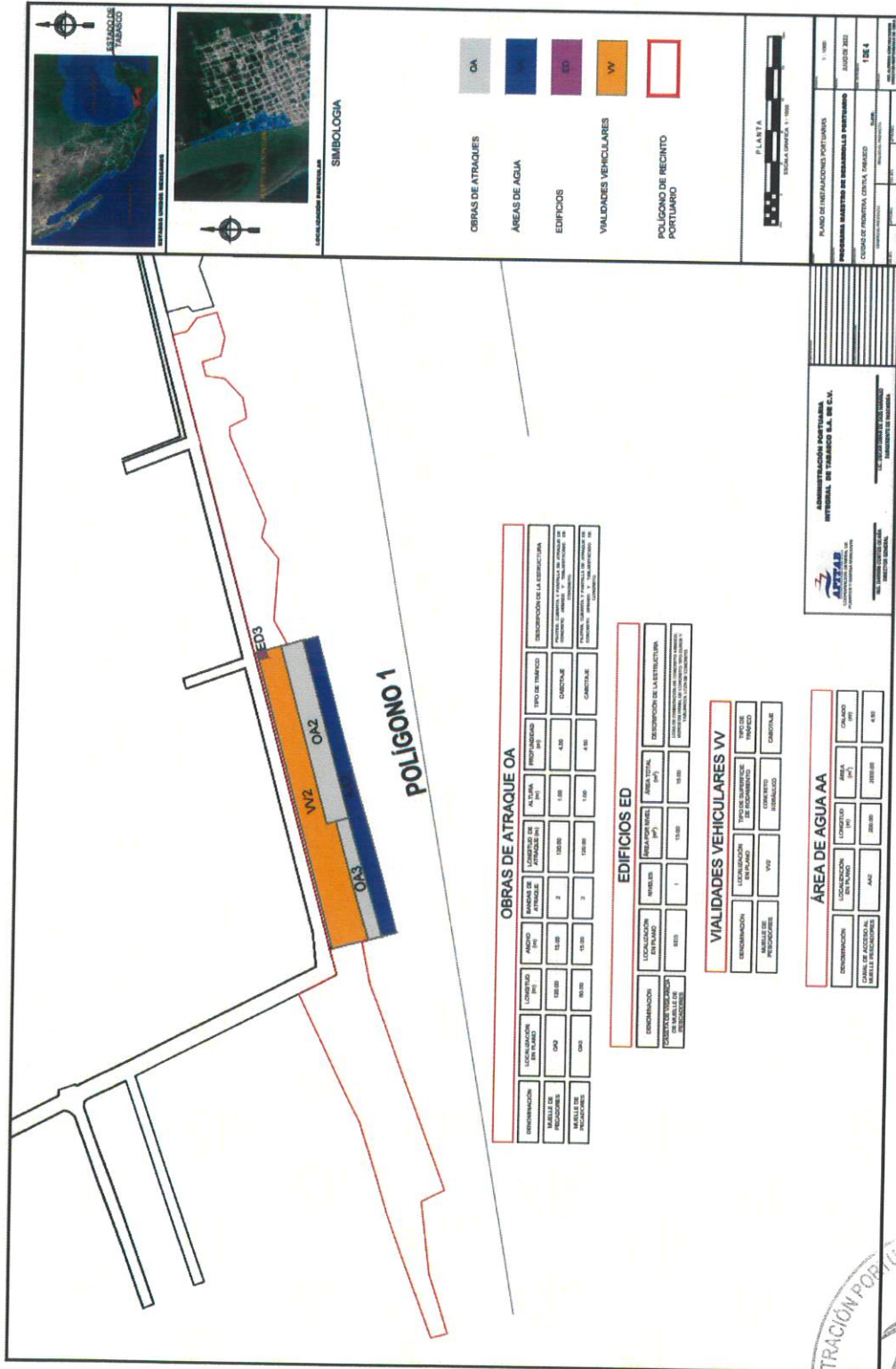
SECRETARÍA DE MARINA
COORDINACIÓN GENERAL DE PUERTO
Y MARINA MERCANTE
DIRECCIÓN GENERAL DE PUERTOS

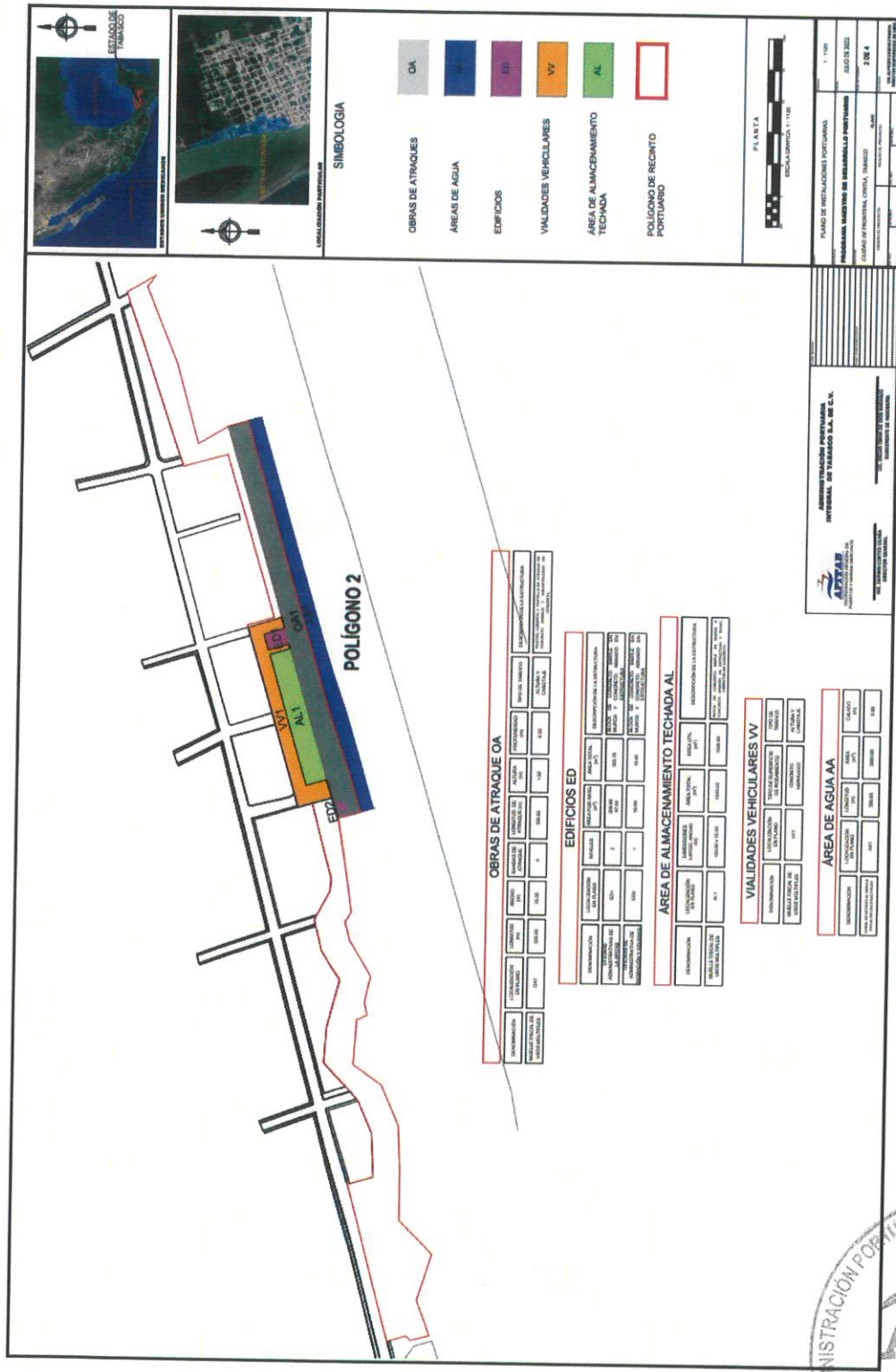
1.3.1 Ubicación geográfica

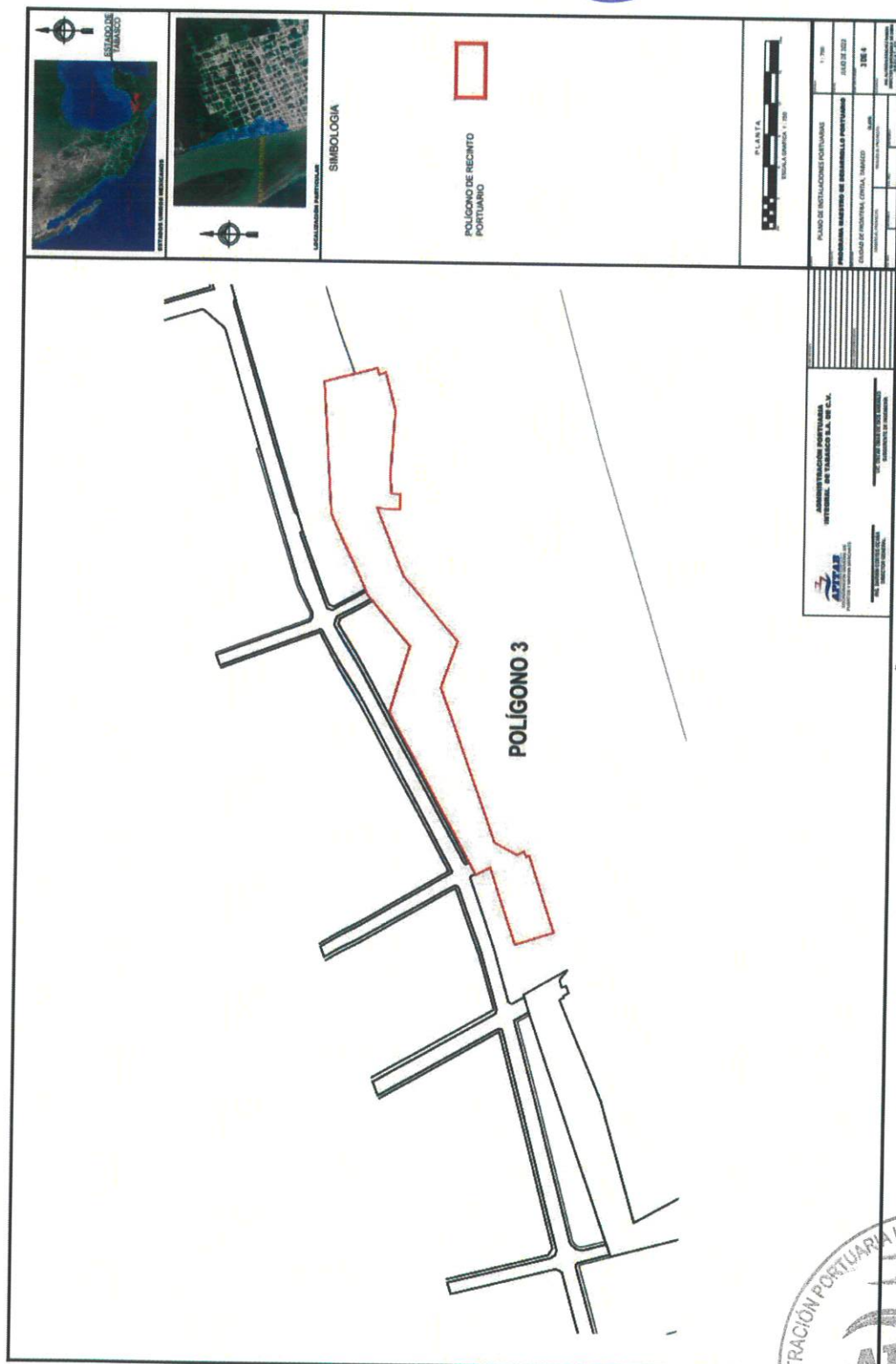
La APITAB, es una empresa que posiciona al Sistema Portuario Estatal del estado de Tabasco y es considerada como un punto estratégico para el mercado nacional en el Golfo de México que busca mejorar los servicios del sistema portuario de Tabasco a través de la administración integral del puerto de Frontera y de sus áreas portuarias.

Las instalaciones que se describirán en este apartado, se encuentran en las áreas concesionadas. En los siguientes planos del puerto de Frontera y de las áreas portuarias de Chiltepec y Sánchez Magallanes se detallan estos espacios.





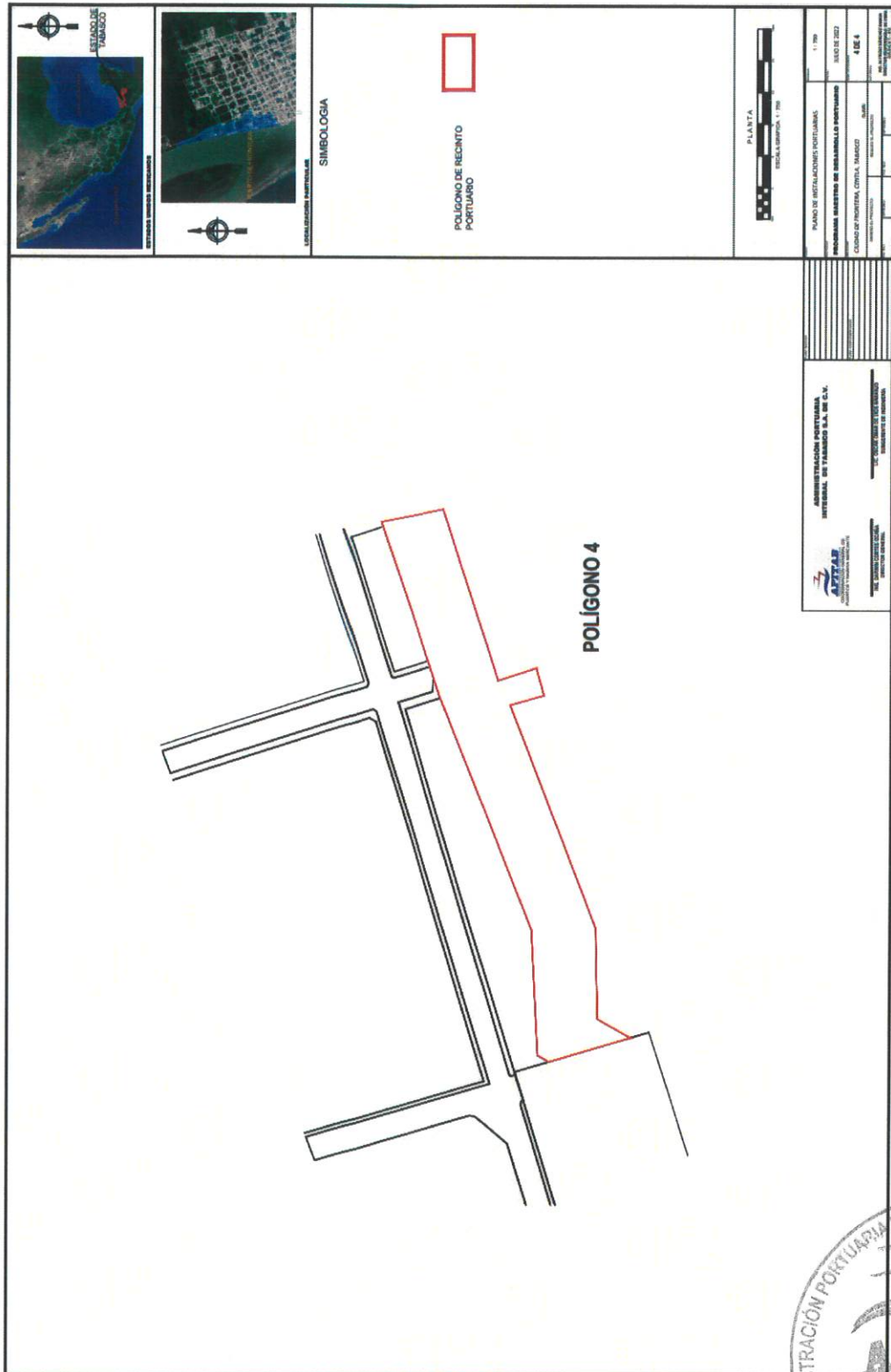


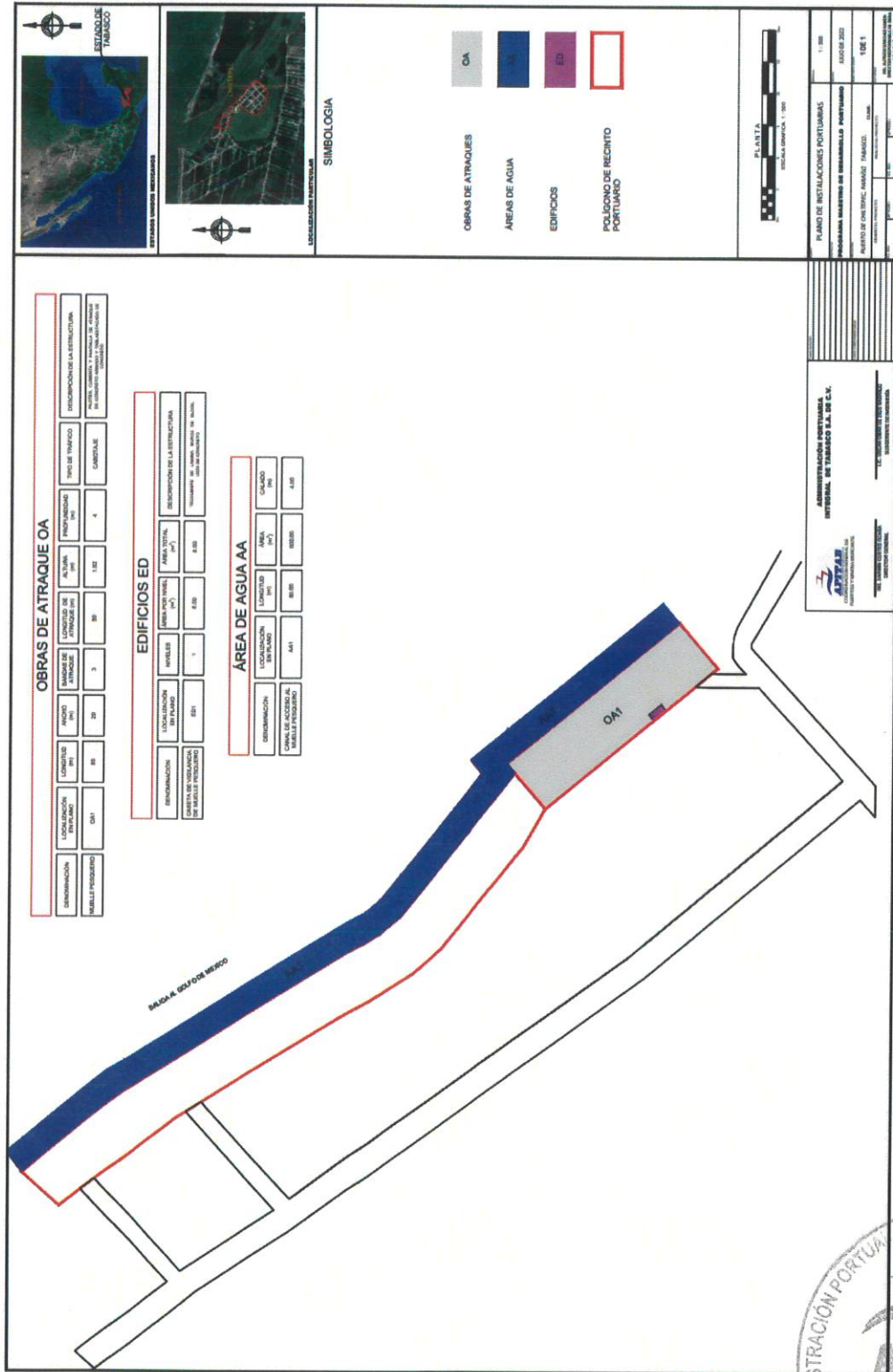


Programa Maestro de Desarrollo Portuario de la APITAB

Página 19 de 117









1.3.1.1 Frontera

La ciudad de Frontera es la cabecera municipal de Centla, en el estado de Tabasco, México, dentro de su territorio se ubica el puerto de nombre homónimo, el cual tiene importancia, pues cuenta con tráfico marítimo y comercial, además del atractivo turístico de los paisajes: es allí donde el río Grijalva se junta con el mar. Representa un polo pesquero del estado de Tabasco, en el cual se explotan diferentes variedades de productos pesqueros que son destinadas para el consumo local y para su comercialización en otros estados de la República Mexicana. Se encuentra a 78 kilómetros al noreste de la ciudad de Villahermosa, la capital del estado. La carretera federal 180 Villahermosa-Ciudad del Carmen atraviesa la ciudad, únicamente dos kilómetros después de cruzar el Puente Frontera, sobre el río.

El puerto de Frontera se encuentra a una altitud de 2 metros sobre el nivel del mar y está situado en el margen derecho del río Grijalva, a 10 kilómetros de su desembocadura.

Grados, Minutos, Segundos (GMS)

18°31'48.143"N 92°39'13.64" O

Grados Decimales (MD)

Latitud: 18.530041

Longitud: -92.653789



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

Se ubica sobre el margen este del río Grijalva 5 metros al sur de la desembocadura del mismo. Limita al norte con el Golfo de México, al este con el estado de Campeche y Guatemala, al sur con Chiapas y al oeste con Veracruz.

1.3.1.2. Chiltepec

Es una villa y área portuaria en la costa del Golfo de México en el municipio de Paraíso, en el estado de Tabasco, México, que se ubica en la península llamada Barra de Chiltepec, justo en la desembocadura del río González, a 18 km al este de la cabecera municipal que es la ciudad de Paraíso y a 98 km al noroeste de la ciudad de Villahermosa, la capital del estado de Tabasco.



Está delimitada al norte por el Golfo de México, al sur por la laguna El Estero, al este por el río González y al oeste por una laguna de tierra que une a la península con tierra firme. La localidad se encuentra a una mediana altura de 10 metros sobre el nivel del mar.

Grados, Minutos, Segundos (GMS)

18°25'58.0"N 93°05'03.7"W

Grados Decimales (MD)

Latitud: 18.432773

Longitud: -93.084373

Desde la creación de la APITAB, esta área portuaria no ha podido ser declarada como recinto portuario, en este sentido, una vez que se obtenga la autorización del presente PMDP, la administración actual realizará las gestiones correspondientes con la finalidad de concretar esta necesidad.

1.3.1.2 Sánchez Magallanes

La villa Coronel Andrés Sánchez Magallanes, que alberga el área portuaria de Sánchez Magallanes, es una localidad del municipio de Cárdenas, Tabasco, México que se encuentra ubicada en la Barra de Santa Ana, que es una pequeña franja de tierra entre el Golfo de México y la Laguna del Carmen.

Se localiza en el extremo oeste de la Laguna del Carmen, por el norte está el Golfo de México y en la parte sur la villa limita con la Laguna del Carmen. Se sitúa a unos 137 kilómetros de la ciudad de Villahermosa, capital de Tabasco y a unos 87 kilómetros de la cabecera municipal del municipio de Cárdenas. La localidad se encuentra a una altura de 1 metro sobre el nivel del mar.

Grados, Minutos, Segundos (GMS)

18°17'49.1"N 93°51'17.1"W

Grados Decimales (MD)

Latitud: 18.296960

Longitud: -93.854746



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



El área portuaria es considerada como un puerto de cabotaje en México y, debido al poco dragado con que cuenta, no permite el acceso de buques de gran porte con grandes cantidades de carga. Desde la creación de la APITAB, esta área se encuentra invadida por asentamientos humanos y no ha podido ser declarada como recinto portuario.

1.3.2 Oferta de infraestructura portuaria

El puerto de Frontera cuenta con mejor infraestructura y mayor equipamiento que las áreas portuarias de Chiltepec y Sánchez Magallanes. Las instalaciones para operaciones portuarias y la infraestructura con la que se cuenta para llevar a cabo las labores concernientes a la APITAB, a la fecha de elaboración del presente PMDP, se enuncian en las siguientes líneas. La información que se expone se complementa con la contenida en los correspondientes planos de instalaciones portuarias del puerto de Frontera y las áreas portuarias de Chiltepec y Sánchez Magallanes, los cuales anteriormente ya fueron incluidos en el presente documento.

- **Obras de protección**

Para garantizar la navegación segura de las embarcaciones y para prever la seguridad de la carga, de las terminales e instalaciones, las áreas portuarias concesionadas al gobierno del estado de Tabasco y administradas por la APITAB, cuentan con la siguiente infraestructura de protección:

- El puerto de Frontera no cuenta con obras de protección, dado que las existentes anteriormente se deterioraron por el paso del tiempo, así como por la falta de mantenimiento y las administraciones pasadas no destinaron recursos para este tipo de obras;
- El área portuaria de Chiltepec, tiene 2 escolleras. La Este, la cual tiene una longitud de 800 metros, con un ancho de corona de 1.5 metros y una altura de 1 metro y la Oeste de 300 metros de longitud, con un ancho de corona de 3 metros y una altura de 1.5 metros, ambas ubicadas en el margen izquierdo de la desembocadura del río González. Además de las escolleras, cuenta con el espigón Oeste y Este y con cuatro muros tipo espigón, y
- El área portuaria de Sánchez Magallanes cuenta con un espigón de 520 metros de longitud.



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



• Señalamiento marítimo

El señalamiento marítimo del puerto y áreas portuarias concesionadas al gobierno del estado de Tabasco a través de la APITAB, se describe a continuación:

PUERTO DE FRONTERA	ÁREA PORTUARIA CHILTEPEC	ÁREA PORTUARIA SÁNCHEZ MAGALLANES
<ul style="list-style-type: none"> Baliza enfilación posterior sectorizada Baliza escollera Este entrada Frontera Baliza escollera Oeste Isla Azteca Baliza entrada 1 Baliza entrada 2 Baliza salida 1 Baliza salida 2 Baliza dirección central Baliza dirección central Baliza escollera Este Baliza escollera Oeste Boya 1 Boya 2 Boya 3 Boya 4 Boya 5 Boya 6 Boya 7 Boya 8 Faro La barra 	<ul style="list-style-type: none"> Baliza escollera Este Baliza escollera Oeste Faro de Chiltepec 	<ul style="list-style-type: none"> Baliza Escollera Este Baliza Escollera Oeste

Fuente: Elaboración propia APITAB

El señalamiento marítimo con el que se cuenta, cumple con las normas internacionales de la Organización Marítima Internacional (OMI) y de la *International Association of Lighthouse Authorities* (IALA).²

² A la fecha la APITAB no tiene a su cargo el señalamiento marítimo antes mencionado.



- **Áreas de agua**

El puerto de Frontera tiene un calado oficial de 4.10 metros en su canal de acceso, tal como lo hace constar el piloto de puerto, Cap. Alt. Jorge Gómez Velázquez, mediante oficio signado de fecha 02 de octubre de 2021 y dirigido al vicealmirante Gabriel Pablo González Contreras, comandante de la Quinta Zona Naval y con atención al cap. Alt. Alfonso Rodríguez Loaiza, capitán de puerto de Frontera, Centla.

La información proporcionada por el piloto de puerto, fue verificada mediante una batimetría realizada con la eco sonda de la ARM PI-1142 "MEGREZ", perteneciente a la Quinta Zona Naval de la Marina Armada de México. Los datos obtenidos de la batimetría fueron informados por las autoridades de la Quinta Zona Naval a las autoridades municipales de Centla, Tabasco, así como a autoridades de la capitanía de puerto y de la APITAB.

En el mismo orden de ideas, las áreas portuarias de Chiltepec y Sánchez Magallanes, tienen un calado de 3.5 metros en el canal de navegación interior del puerto y de 3.5 metros en la barra, así como en el canal de navegación, respectivamente. Es importante mencionar que estos parámetros son obtenidos en baja mar.

El canal de acceso del puerto de Frontera tiene una longitud de 10,000 metros, el del área portuaria de Chiltepec tiene una longitud de 1,300 metros y el área portuaria de Sánchez Magallanes cuenta con una longitud de 1,500 metros. En su totalidad, la longitud de todos estos canales de navegación suma 12,800 metros y se dispone de 17,035.74 m² de áreas e infraestructura para la navegación de embarcaciones.

En lo que respecta a área de fondeadero, se deja establecido que el puerto de Frontera y las áreas portuarias de Chiltepec y Sánchez Magallanes, no cuentan con esta.



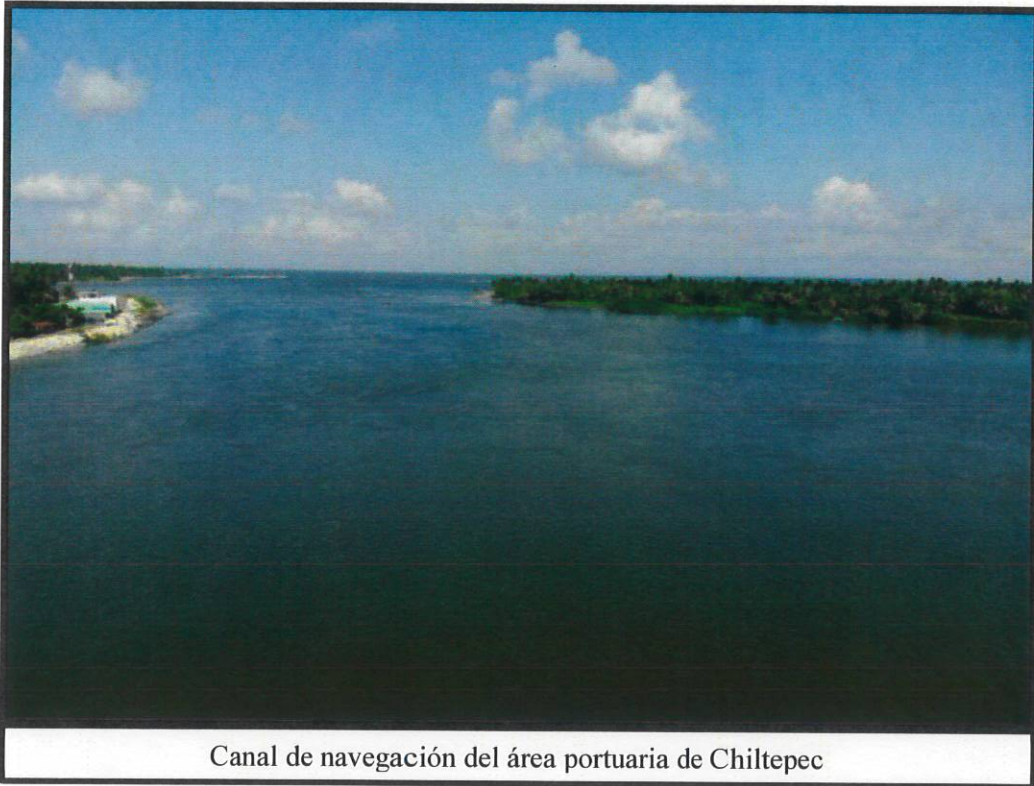
Canal de navegación del puerto de Frontera

Fuente: Acervo fotográfico APITAB



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





Canal de navegación del área portuaria de Chiltepec

Fuente: Acervo fotográfico APITAB



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



Canal de navegación del área portuaria de Sánchez Magallanes

Fuente: Acervo fotográfico APITAB



- **Obras de atraque**

El puerto de Frontera para su operatividad cuenta con tres muelles:

- Muelle Fiscal. Se construyó en 1950 y sus medidas son 300 metros de longitud, 6 metros de profundidad en el paramento de atraque, 15 metros de ancho y 1.92 metros de altura. Este muelle se utiliza principalmente para las operaciones relacionadas con la actividad de suministro a las plataformas de PEMEX en la costa de Tabasco y en la Sonda de Campeche.
- Muelle de Pescadores. Los registros muestran que fue construido en 1986 y tiene una longitud de 200 metros, un ancho de 12 metros, una altura de 1 metro, una profundidad en el paramento de atraque de 4.5 metros y tiene un área que se usa como patio de maniobras con un ancho de 20 metros. Es operado por la APITAB y de uso pesquero o comercial. Cabe mencionar que, de la extensión total de este muelle, cooperativistas pesqueros tienen en uso de manera gratuita 65 metros para carga y descarga de sus productos, así como para el suministro de sus embarcaciones y 135 metros están destinados a la operatividad de la APITAB.
- Muelle Pesquera Tabasqueña. Fue construido en 1987 y tiene una longitud de 165 metros, un ancho de 42 metros, una profundidad de 2.5 metros y una altura de 1 metro. Fue donado a la APITAB por el gobierno del estado de Tabasco el 16 de enero de 2002 y actualmente no está en condiciones de operación y su estructura es completamente tubular. El terreno cuenta con 2 polígonos urbanos. Cabe mencionar que en el Título de Concesión solo se contempla la zona federal de este muelle.



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

Por su parte, el área portuaria de Chiltepec cuenta con lo siguiente:

- Muelle Pesquero. Fue construido en 1985 y tiene una longitud de 80 metros, un ancho de 20 metros, una altura de 5 metros y una profundidad de atraque de 4 metros.

En lo que respecta al área portuaria de Sánchez Magallanes, se tienen los siguientes 3 muelles:

- Dos muelles tipo espigón, los cuales tienen una longitud de 15 metros, un ancho de 2 metros, una altura de 2 metros y una profundidad de 2 metros, cada uno. Está destinado al arribo y protección de embarcaciones de poco porte



- Muelle para embarcaciones tipo escameros. Tiene una longitud de 171.47 metros, un ancho de 10 metros, una altura de 2 metros y una profundidad de 2 metros.

- **Vías férreas**

El puerto de Frontera y las áreas portuarias de Chiltepec y Sánchez Magallanes no cuentan con vías férreas.

- **Vialidades**

En el puerto de Frontera y las áreas portuarias de Chiltepec y Sánchez Magallanes, el tránsito vehicular se realiza en muelles y áreas de patio que son utilizados para la entrada y salida de los vehículos de carga, así como para la circulación de vehículos particulares de personal de la comunidad portuaria, esta es la vía por la cual las terminales e instalaciones se comunican con los accesos y carreteras exteriores.

El acceso al puerto es a través de una de las principales carreteras, denominada Ciudad del Carmen-Villahermosa. Por su parte, la entrada al muelle Fiscal se realiza a través de los accesos siguientes:

- 1) Acceso A.- Destinado para el ingreso y salida de personal y mercancías en vehículos de hasta 5 toneladas a través de la puerta con la garita situada en la calle José María Pino Suárez, esquina calle Francisco I. Madero. En el caso de vehículos provenientes de la carretera Villahermosa-Cd del Carmen, el ingreso se efectúa por la calle Grijalva girando a la derecha por la calle Independencia y, finalmente, doblando a la izquierda con dirección a José María Pino Suárez.



Fuente: Imagen tomada de Internet



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



- 2) Acceso B.- Destinado para la entrada y salida de mercancías en vehículos mayores a 5 toneladas, se realiza por la puerta con la garita ubicada en el límite norte del recinto Fiscal entre las calles Allende y Morelos. En el caso de vehículos provenientes por la carretera Villahermosa-Cd del Carmen, el ingreso se realiza por la calle Carlos Alberto Madrazo, girando a la izquierda con dirección a Andrés Sánchez Magallanes, doblando posteriormente a la izquierda en la calle Esteban Samberino y, finalmente, doblando a la derecha en la calle Muelle Fiscal.



Fuente: Imagen tomada de Internet

En el caso del muelle De pescadores se realiza la entrada a través de los accesos siguientes:

- 1) Acceso A.- Para el ingreso y salida de personas y mercancías en vehículos de hasta 5 toneladas a través de la puerta con la garita situada en la calle Felipe J. Sierra. Madero. En el caso de vehículos provenientes de la carretera Villahermosa-Cd del Carmen, el ingreso se realiza por la calle Grijalva, girando a la derecha por la calle Independencia, posteriormente se dobla a la izquierda con dirección a Rivas Palacio y, finalmente, la dirección es a la derecha con dirección a la calle Esteban Samberino.



Fuente: Imagen tomada de Internet

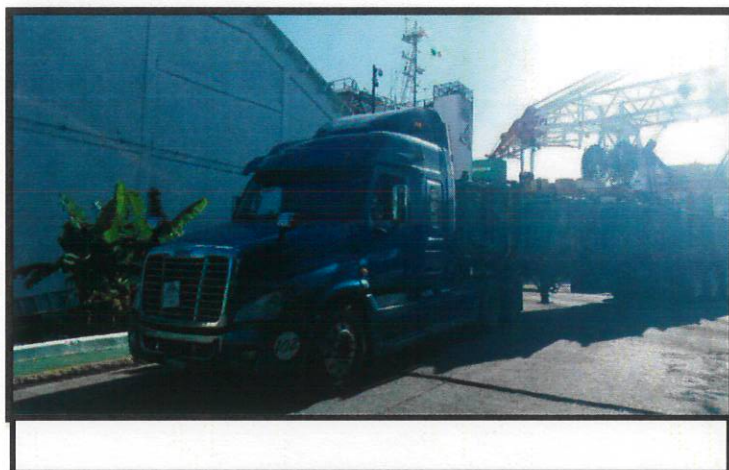
- 2) Acceso B.- Para la entrada y salida de mercancías en vehículos mayores a 5 toneladas se realiza por la puerta con la garita ubicada en la calle Sánchez



Magallanes. En el caso para vehículos provenientes por la carretera Villahermosa-Cd del Carmen el ingreso será por la calle Carlos Alberto Madrazo, girando a la izquierda con dirección a Andrés Sánchez Magallanes, posteriormente girando a la izquierda hacia la calle Esteban Samberino.



Fuente: Imagen tomada de Internet



Fuente: Acervo fotográfico APITAB



En el área portuaria de Chiltepec, el acceso a la zona portuaria se realiza a través de las diversas vialidades de la población, mientras que su ingreso es por la avenida Benito Juárez, posteriormente por Ignacio Aldama y sucesivamente por Aquiles Serdán. El ancho aproximado de la calle es de 12 metros, incluyendo banquetas, pasando por el centro de la ciudad y con pocos señalamientos.

En el caso del puerto de Frontera y el área portuaria de Sánchez Magallanes, ambas se encuentran próximas a la carretera Federal 180, lo que representa una oportunidad para su conectividad con la red carretera nacional.



- **Andadores (peatonales)**

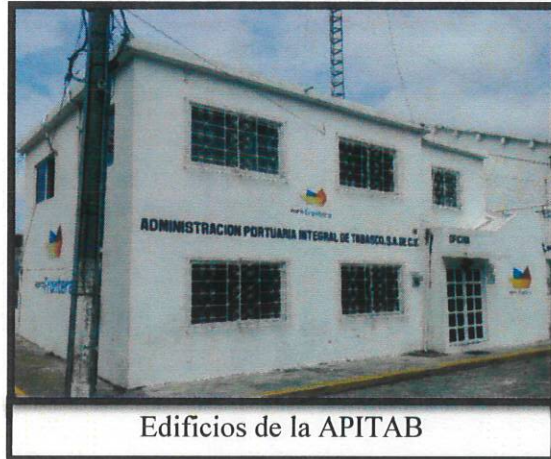
Para el tránsito del personal y terceros, son utilizadas las vialidades y áreas de almacenamiento de las diferentes zonas del puerto y de las áreas portuarias.

- **Edificios**

Para las actividades derivadas de la concesión portuaria, la APITAB tiene como principales edificaciones las siguientes:

En el puerto de Frontera se cuenta con:

- 3 casetas de vigilancia de las cuales 2 se encuentran ubicadas en el muelle fiscal y 1 en el muelle de pescadores;
- 1 oficina planta alta, y
- 1 oficina planta baja.



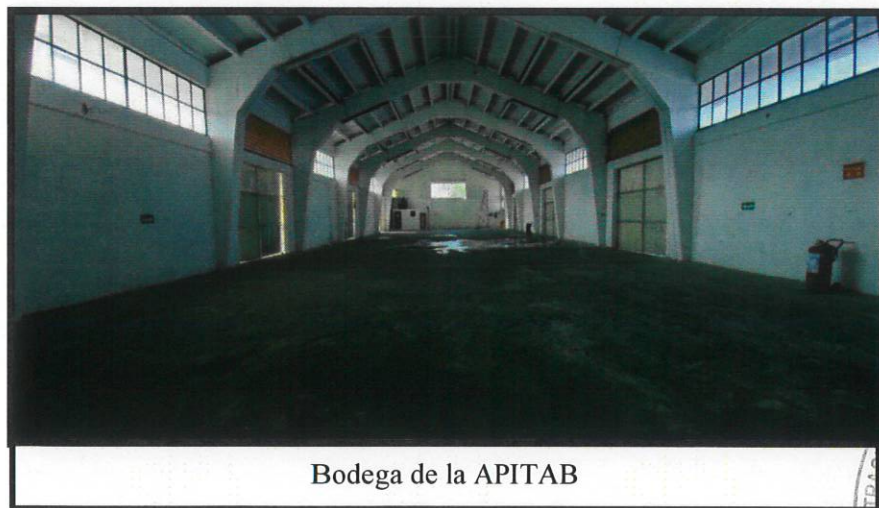
Edificios de la APITAB

Fuente: Acervo fotográfico APITAB

- **Áreas de almacenamiento**

El puerto de Frontera cuenta con una bodega, como área de almacenamiento, la cual tiene una extensión de 1,500 m² y una capacidad de 4.5 toneladas por m² dividida en 2 secciones, la cual se encuentra en condiciones óptimas de operación.

En el caso de Chiltepec y Sánchez Magallanes, en estas áreas portuarias no se cuenta con áreas de almacenamiento.



Bodega de la APITAB

Fuente: Acervo fotográfico APITAB

1.4 Comunidad portuaria

La comunidad portuaria de Frontera se integra con la estructura y condiciones que se detallan en las siguientes líneas:

1.4.1 Cesionarios

A la fecha de la elaboración del presente PMDP, en el puerto de Frontera no se cuenta con ningún contrato de cesión parcial de derechos y obligaciones.

En lo referente a las áreas portuarias de Chiltepec y Sánchez Magallanes, la situación histórica y actual es que ambas áreas portuarias no cuentan con recintos portuarios declarados mediante acuerdo de delimitación y determinación, por lo que no se puede proceder con certidumbre a su cesión parcial en términos de lo establecido en la Ley de Puertos y demás normativa jurídica y administrativa aplicable.

En el puerto de Frontera, actualmente existen las condiciones para poder convenir con las personas físicas y jurídicas colectivas que tengan interés en adquirir algún contrato de cesión parcial de derechos y obligaciones, siempre y cuando cumplan con los requisitos establecidos en la normatividad jurídica y administrativa aplicable para poder establecer acuerdo con la APITAB.



ESTADOS UNIDOS MEXICANOS
SECRETARÍA DE MARINA
COORDINACIÓN GENERAL DE PUERTOS
Y MARINA MERCANTE
DIRECCIÓN GENERAL DE PUERTOS

1.4.2 Autoridades

Las autoridades portuarias que forman parte de la comunidad portuaria se describen en la siguiente tabla:

Autoridad	Clave de zonificación	Actividades y servicios
APITAB	*	Administrar de manera integral el puerto de Frontera y sus áreas portuarias de Chiltepec y Sánchez Magallanes a través de la planeación, diseño y ejecución de líneas de acción que coadyuven a alcanzar la mayor eficiencia y competitividad portuaria.
Secretaría de Marina	*	Realizar acciones para salvaguardar la soberanía y defender la integridad del territorio nacional en el mar territorial, zona marítimo-terrestre, islas, cayos,



		arrecifes, zócalos y plataforma continental; así como en aguas interiores, lacustres y ríos en sus partes navegables, incluyendo los espacios aéreos correspondientes y proteger el tráfico marítimo, fluvial y lacustre, en las zonas marinas mexicanas, aguas interiores navegables y donde el Mando Supremo lo ordene, así como establecer las áreas restringidas a la navegación, incluidos los espacios aéreos correspondientes, en coordinación con las autoridades competentes y de conformidad con la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, los instrumentos jurídicos internacionales y la legislación nacional, además de las señaladas en la Ley Orgánica de la Armada de México.
Capitanía de Puerto	*	Autorizar el arribo y despacho de embarcaciones, vigilar que la navegación, atraque, servicios de pilotaje y remolque se realicen con seguridad; supervisar que las vías navegables reúnan las condiciones de seguridad, profundidad, señalamiento marítimo y ayudas a la navegación; verificar que se respeten las normas aplicables en materia de seguridad en la navegación y la vida humana en el mar y prevenir la contaminación marina con facultades para solicitar los certificados de las embarcaciones, así como otras atribuciones que las leyes y reglamentos les confieran.
Secretaría de Salud	*	Revisar y verificar el estado de salud de la tripulación y de los pasajeros.
Instituto Nacional de Migración (INM)	*	Revisar visas y documentos migratorios de tripulación y pasajeros para el ingreso legal y salida del territorio mexicano, así como la expedición de permisos de abordaje y permisos de cambios de tripulación.



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



Oficinas de Inspección de Sanidad Agropecuaria (OISA)	*	Realizar las inspecciones a productos agropecuarios, acuícolas y pesqueros de importación y de movilización nacional.
---	---	---

Fuente: Elaboración propia APITAB

Es necesario precisar que, con excepción del INM, las demás autoridades se encuentran fuera de las instalaciones portuarias y solo acuden a las instalaciones de la APITAB cuando tienen que cumplir funciones inherentes a su competencia.

Cabe mencionar que, en el caso de INM, este tiene una oficina dentro de las instalaciones portuarias, sin embargo, no existe personal operando dicha oficina, solamente un guardia de la Secretaría de Seguridad Pública, que realiza reportes de la actividad operativa

1.4.3 Prestadores de servicios portuarios

A la fecha de elaboración del presente PMDP, en el puerto de Frontera y en las áreas portuarias de Chiltepec y Sánchez Magallanes, no se tiene suscrito ningún contrato de cesión parcial de derechos y obligaciones, ni de prestación de servicios portuarios.

Los contratos de prestadores de servicios portuarios deberán de cumplirse de acuerdo a la normatividad de la ley de puertos y el título de concesión otorgado.

1.4.4 Prestadores de servicios conexos

A la fecha de elaboración del presente PMDP, en el puerto de Frontera y en las áreas portuarias de Chiltepec y Sánchez Magallanes, no se tiene suscrito ningún contrato de cesión parcial de derechos y obligaciones para la prestación de servicios conexos.

En el puerto de Frontera, actualmente existen las condiciones para poder convenir con las personas físicas y jurídicas colectivas que tengan interés en la prestación de servicios conexos, siempre y cuando cumplan con los requisitos establecidos en la normatividad jurídica y administrativa aplicable para poder establecer contrato con la APITAB.



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



Se considera que a mediano plazo se puede complementar la comunidad portuaria en lo relativo a los integrantes de cesionarios, prestadores de servicios portuarios y prestadores de servicios conexos.

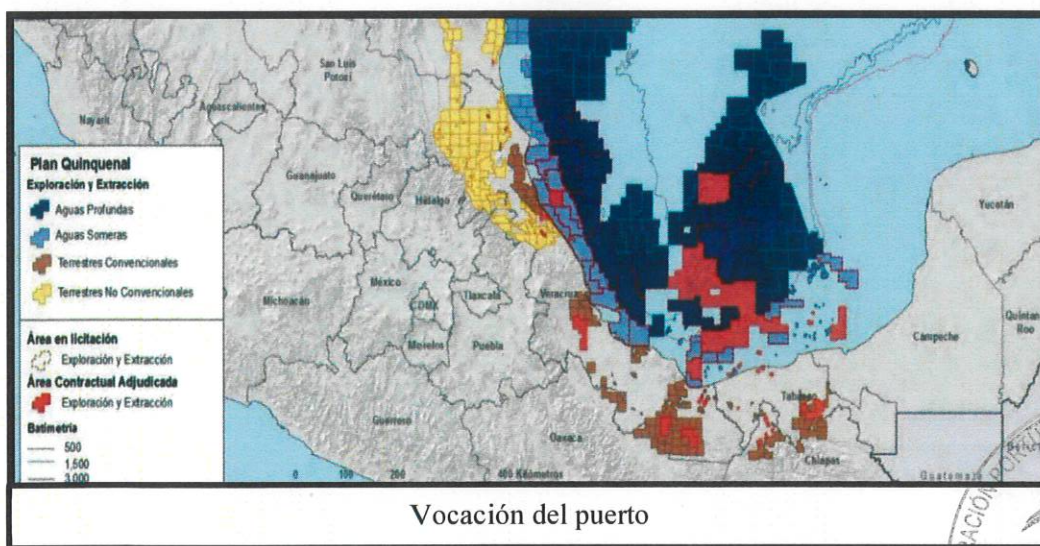
1.5 Vocación de los puertos, área de influencia y conectividad

En el presente apartado se desarrollarán cuatro componentes que permitirán describir, de manera holística, el alcance de las actividades portuarias preponderantes de la APITAB, las características del área de influencia, las conexiones marítimas y terrestres con las que se cuenta para realizar las actividades actuales, así como para proyectar acciones a futuro y la forma en que el puerto de Frontera y áreas portuarias de Chiltepec y Sánchez Magallanes, participan en la organización del Sistema Portuario Nacional, todo lo anterior a la fecha de elaboración del PMDP.

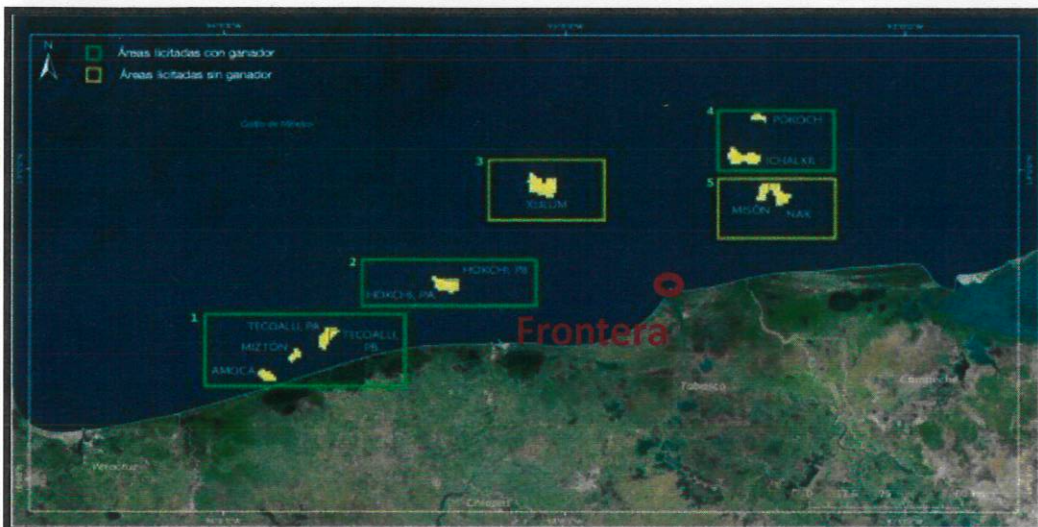
1.5.1 Vocación del puerto

Frontera

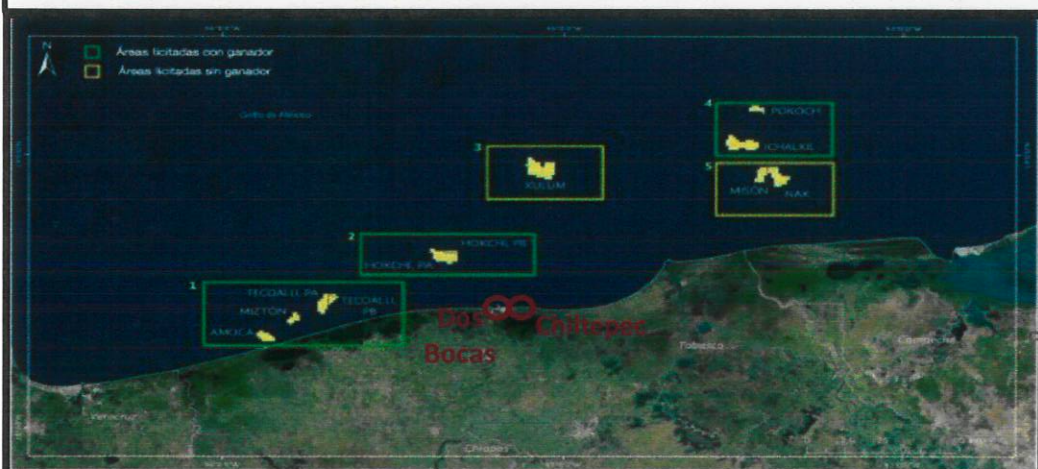
La vocación del puerto de Frontera está determinada por su estratégica ubicación geográfica, dado que se localiza dentro de la zona petrolera más importante de México, así como por su histórica vinculación con el sur del país. Este puerto en sus inicios fue construido para el desarrollo de actividades pesqueras en la entidad, sin embargo, por las necesidades del servicio su actividad portuaria principal fue redireccionada.



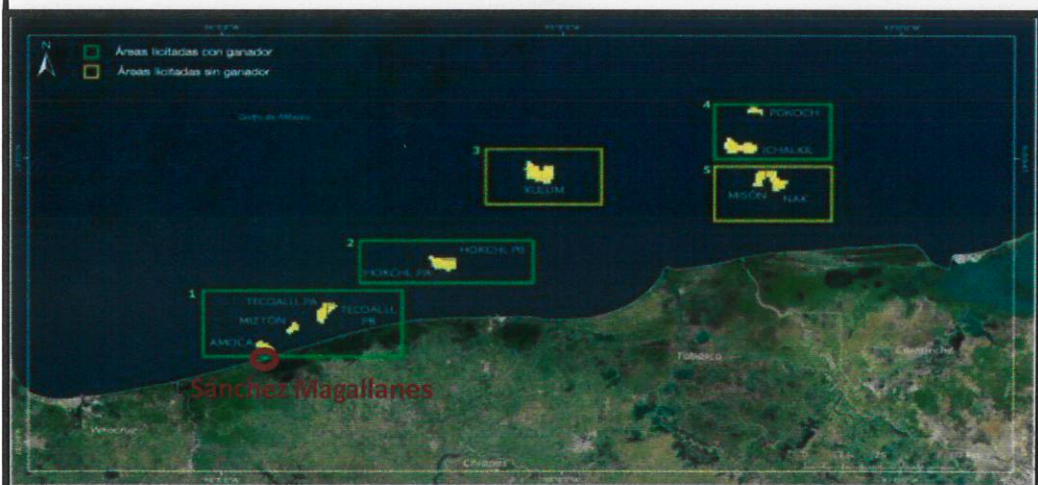
Fuente: Imagen tomada de internet



Frontera



Chiltepec



Sánchez Magallanes



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

Fuente: Imágenes tomada de internet



De esta manera, el puerto de Frontera y el área portuaria de Chiltepec, tienen una vocación de servicios de actividad logística petrolera costa fuera (*offshore*), mostrando capacidad para apoyar el desarrollo de actividades relativas a esta industria en la zona de extracción de las costas de Tabasco y Campeche del Golfo de México. Esta vocación ha sido reafirmada por la política energética vigente, la cual permite proyectar oportunidades de crecimiento y desarrollo en este y otros segmentos de negocio.

El puerto de Frontera juega un papel estratégico en el rediseño del sector petrolero nacional, así como en el impulso y fortalecimiento de la industria *offshore*, esto debido a sus ventajas geográficas respecto de otros puertos del Golfo de México, al tener cercanía por vía marítima con la Región Marina Suroeste, donde se está llevando el Proyecto Crudo Ligero Marino y se realiza la extracción de hidrocarburos mediante las plataformas petroleras que se encuentran en las costas de los estados de Tabasco y Campeche.

En el caso del puerto de Frontera, dada su situación geográfica y cercanía a la zona del centro de operaciones logísticas y petroleras, permite reducir los tiempos de navegación, los costos generalizados de operación y transporte marítimo de carga general, como también de personal técnico hacia y desde el área de plataformas de Dos Bocas a Ciudad del Carmen y viceversa.

El área portuaria de Sánchez Magallanes tiene una vocación original pesquera, la cual en estos momentos se centra en la actividad ostrícola, siendo considerada por la Comisión Nacional de Acuacultura y Pesca, uno de los centros más importantes de producción de esta especie marítima en el país.

La infraestructura y servicios portuarios con los que se cuenta actualmente permiten desarrollar las siguientes tres líneas de negocios:

1. Manejo de suministros de abasto a las actividades de servicios logística petrolera *offshore* situada en el Golfo de México, particularmente en el sureste, en lo concerniente a actividades de exploración y extracción por parte de empresas dedicadas a estos giros;
2. Atraque y desatraque de barcos, y
3. Recolección de basura o residuos urbanos.

Las líneas de negocio se desarrollan debido a las necesidades de las actividades *offshore*, destinada a la atención de los servicios a plataformas petroleras instaladas en la zona litoral de Tabasco y en la sonda de Campeche a través del suministro y retiro de materiales requeridos por embarcaciones.



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



Estas embarcaciones necesitan instalaciones portuarias para atracar, realizar operaciones de carga de equipos y materiales especializados requeridos o para descargar los desechos de las plataformas petroleras. En este sentido, a estas se les brindan los servicios de carga, descarga y de depósito temporal de materiales.

Este servicio opera con los siguientes tipos de carga:

- Carga general: Destinada a equipo de perforación, tubería, maquinaria, herramientas y otros;
- Granel mineral: Conformada por cemento, barita, bentonita y otros productos que no pueden ser trasladado con embalaje;
- Fluidos: Aquí quedan clasificados productos como fluido de emulsión inversa o a base agua (lodo) y otros productos químicos que pueden ser incluidos dentro de esta categoría, y
- Pasajeros: Este segmento de negocio se refiere al embarque y desembarque de personal técnico y de servicio a plataformas petroleras (Frontera y Chiltepec).

La actividad derivada de estas líneas de negocios tiene una representación de 0.2 % del porcentaje nacional de carga en cabotaje del ejercicio 2021, según lo refiere el Anuario Estadístico Portuario Preliminar, emitido por la Coordinación General de Puertos y Marina Mercante.

Independientemente de la vocación del puerto de Frontera, es de importancia mencionar que, por sus características y ubicación geográfica puede, a mediano plazo, ser orientado a la exportación de productos agrícolas y pesqueros, dando con ello impulso a la economía del estado de Tabasco. Esta posible vocación comercial se proyecta debido al vínculo del puerto con el sistema fluvial más importante del país, así como su conexión con la ciudad de Villahermosa y la frontera con Guatemala.

1.5.2. Área de influencia

Las áreas de influencia externa e interna del puerto de Frontera y de las áreas portuarias de Chiltepec y Sánchez Magallanes se describen a partir de las relaciones territoriales que han establecido con su entorno.



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



El *hinterland* o zona de influencia interna de las áreas portuarias administradas por la APITAB, comprende principalmente el estado de Tabasco y el área marítima del litoral del Golfo de México que se ubica frente a sus costas, la cual se caracteriza por la intensa actividad petrolera que se realiza en ella, en el caso del puerto de Frontera, derivada de la cercanía que se tiene con el Activo de Producción Litoral de Tabasco.

Esta zona se extiende hacia el estado de Campeche, en razón de que el puerto de Frontera se ubica en el litoral del Golfo de México y se sitúa entre los puertos de Dos Bocas y Ciudad del Carmen, lo cual lo coloca en una posición estratégica dado que Tabasco es el segundo productor de petróleo crudo, después de Campeche; por lo que el puerto cuenta con un tráfico marítimo importante de buques destinados a esta actividad en las Costas de Tabasco y Campeche.



Fuente: Imagen tomada de internet

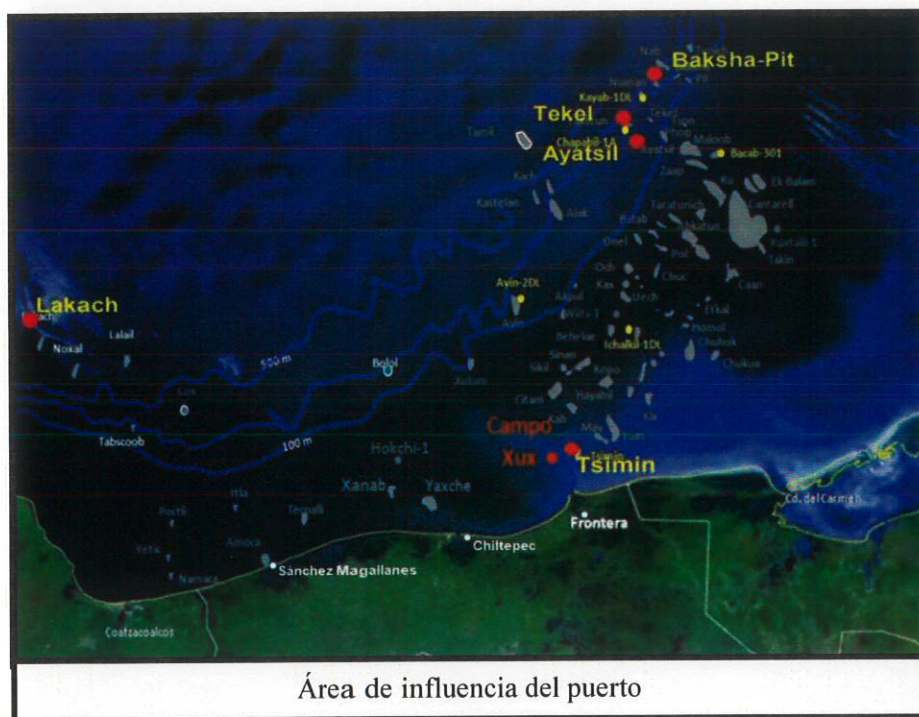
Al momento de elaboración del presente PMDP, el tipo de carga preponderante que es la de suministros a las plataformas petroleras es en su mayoría de tipo local, es decir, del estado de Tabasco y en menor proporción, de otros estados del país como Veracruz y Campeche. En lo referente al segmento de negocios destinado al embarque y desembarque de pasajeros, el alcance o influencia depende del estado de origen del personal.



Derivado de lo anterior, el área de influencia del puerto de Frontera y las áreas portuarias de Chiltepec y Sánchez Magallanes, se puede clasificar en dos tipos de mercados:

- Mercado local.- El cual comprende las zonas de exploración y explotación petrolera ubicadas frente a las costas del estado de Tabasco. Es en este tipo de mercado donde el puerto de Frontera y el área portuaria de Chiltepec, reciben la movilización de personal, materiales, equipos especializados e insumos, destinados para las plataformas petroleras marítimas ubicadas frente a las costas de Tabasco, y
- Mercado regional.- Mismo que opera cargas de tipo general, granel mineral y fluidos provenientes de los estados de Campeche y Veracruz y que se recibe vía terrestre en el puerto de Frontera para el abastecimiento de la industria del petróleo establecida en estos mismos estados, lo cual significa que estos estados pueden ser origen y destino.

El siguiente mapa muestra la ubicación de estos mercados.

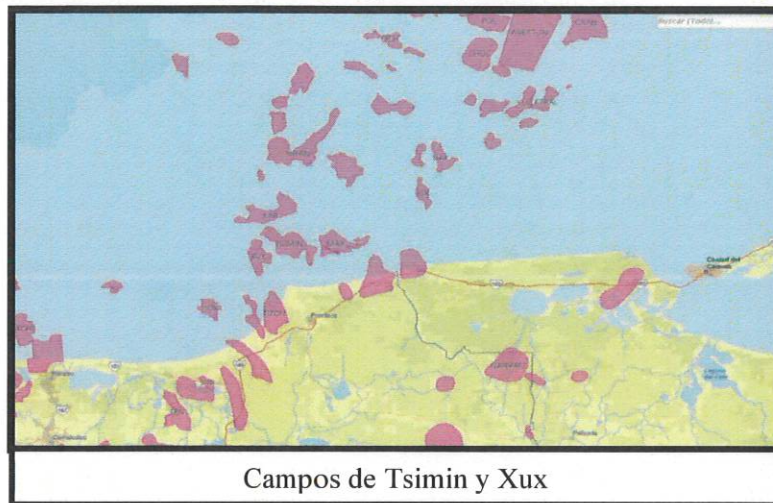


Fuente: Imagen tomada de internet



En cuanto a los principales estados con movimiento de carga del puerto de Frontera y el área portuaria de Chiltepec por línea de negocio, al momento de elaboración del presente PMDP, no se cuenta con antecedente de registro.

El activo petrolero compuesto por los campos de Tsimin y Xux, es el principal origen y destino de las cargas y abastecimiento de servicios de logística petrolera *offshore* que ofrecen los puertos de Frontera y Chiltepec, derivado de la cercanía de los puertos a esta zona de plataformas. En la figura siguiente se observa esta zona y su cercanía con los puertos de Frontera y Chiltepec, lo cual se ve reflejado en un menor tiempo de navegación en comparación con otros puertos de logística petrolera del Golfo de México.

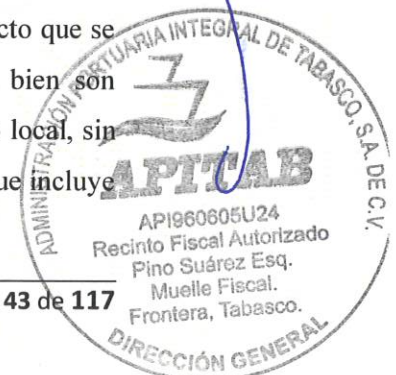


Fuente: Imagen tomada de internet



El foreland de la línea de negocios de servicios a la industria petrolera *offshore* está marcado por la circunferencia en las imágenes, y representa una aproximación del mercado que atienden los puertos de Frontera y Chiltepec, el cual abarca además de los pozos petroleros de Tsimin y Xux, algunas áreas del Activo de Producción Litoral de Tabasco.

En lo referente a la actividad pesquera, el *hinterland* del puerto de Frontera y de sus áreas portuarias se determina por los lugares donde se distribuyen y comercializan los productos pesqueros en el mercado interno. Es de relevancia mencionar que en todas las áreas portuarias, la pesca que se realiza es de subsistencia por lo que el producto que se pesca es destinada para el autoconsumo de las familias de pescadores o bien son comercializados de manera directa o a través de intermediarios en el mercado local, sin embargo, en el caso de la pesca de Ostión está se destina al mercado regional que incluye otros estados de la República Mexicana.



En términos generales, el *hinterland* del puerto de Frontera y las áreas portuarias de Chiltepec y Sánchez Magallanes, puede extenderse hacia toda la zona considerada sureste del país. Para esto la carretera Federal 180, comunica al puerto con las ciudades de Villahermosa y Paraíso en Tabasco, así como con Ciudad del Carmen, Campeche; la carretera Federal 187, entrelaza al área portuaria de Chiltepec con las ciudades de Villahermosa y Ciudad del Carmen; y la carretera estatal a la villa Sánchez Magallanes, vincula al área portuaria de Sánchez Magallanes con las ciudades de Cárdenas, Villahermosa y Coatzacoalcos, Veracruz. Todas estas vías terrestres permiten conectarse con la carretera Federal 180 a través de la cual es posible acceder a la autopista de cuatro carriles 145D y 150D Coatzacoalcos-Villahermosa, misma que comunica eficientemente al puerto y a las áreas portuarias con el centro y el sur del país.

En lo que respecta al *foreland* o zona de influencia externa, está deriva exclusivamente del puerto de Frontera, dado que las zonas portuarias de Chiltepec y Sánchez Magallanes, por su infraestructura se encuentran limitadas para establecer conexiones con zonas de influencia en altamar.

En este sentido, el puerto de Frontera, en razón de su ubicación geográfica, extiende su *foreland* hacia la costa Este de los Estados Unidos de Norteamérica, donde se ubican puertos de origen de combustible tales como Houston, New Orleans, Corpus Christi y Port Arthur.



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



Fuente: Imagen tomada de internet



El área de influencia del puerto de Frontera y las áreas portuarias de Chiltepec y Sánchez Magallanes son de poco alcance, en comparación con otros puertos. Esto se debe principalmente a las limitaciones físicas en el calado de las bocanas de entrada a las instalaciones portuarias, lo cual restringe el acceso de embarcaciones abastecedoras del sector petrolero, al momento de elaboración del presente PMDP, se están realizando las gestiones ante el gobierno federal para el desazolve del puerto y de las áreas portuarias para así estar en condiciones de recibir embarcaciones de altura.



Fuente: Acervo fotográfico APITAB

1.5.3. Conectividad

En este apartado se describe de manera general y específica la conectividad con que cuenta el puerto de Frontera y las áreas portuarias de Chiltepec y Sánchez Magallanes.

En términos de conectividad terrestre, el estado de Tabasco tiene 10,508 kilómetros de carreteras y las principales autopistas federales que atraviesan el estado, son:

- Carretera Federal 180, que comunica a la ciudad de Matamoros, Tamaulipas con la ciudad de Cancún, Quintana Roo, transcurriendo a lo largo de la costa del Golfo de México la mayor parte del trayecto, en el cual atraviesa los estados de Tamaulipas, Veracruz, Tabasco, Campeche, Yucatán y Quintana Roo;



- Carretera Federal 186, que comunica a la ciudad de Villahermosa, Tabasco con la ciudad Chetumal, Quintana Roo. En su recorrido cruza los estados de Tabasco, Chiapas, Campeche y Quintana Roo;
- Carretera Federal 187, que comunica el municipio de Paraíso con Comalcalco. Es uno de los dos principales corredores de carreteras norte-sur en Tabasco;
- Carretera Federal 195, que comunica la ciudad de Villahermosa con el municipio de Chiapa de Corzo, y
- Carretera Federal 203, que comunica desde el municipio de Emiliano Zapata hasta El Ceibo, Guatemala.

El 100% del tráfico terrestre de carga comercial norte-sur, este-oeste, circula en 5 ejes siendo estos las carreteras Federales 180, 186, 187, 203 antes descritas y la carretera estatal Vía corta Cunduacán-Paraíso. Otro dato relevante es que el 100% del tráfico terrestre de carga comercial con destino a la Península de Yucatán y el centro del País, tiene que atravesar el Estado de Tabasco y la ciudad de Villahermosa.

Sumado a lo anterior, el estado de Tabasco tiene comunicación directa con el centro del país y acceso inmediato a las principales ciudades del sureste, Península de Yucatán y Centroamérica.

De manera específica, el puerto de Frontera se ubica a 78 kilómetros al noreste de Villahermosa por la carretera Federal 180, en el municipio de Centla. Lo comunican 267.9 kilómetros de carreteras pavimentadas y de terracería, de los cuales 96.7 kilómetros son de carreteras federales y 104 kilómetros de carreteras estatales, todas pavimentadas.

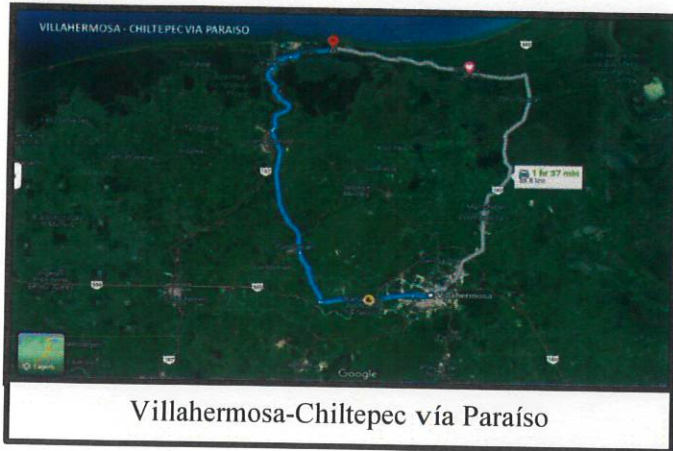


Fuente: Acervo fotográfico APITAB



ESTADOS UNIDOS MEXICANOS
SECRETARÍA DE MARINA
COORDINACIÓN GENERAL DE PUERTOS
Y MARINA MERCANTE
DIRECCIÓN GENERAL DE PUERTOS





En el área portuaria de Chiltepec, el acceso a ella se realiza a través del camino Paraíso-Chiltepec, carretera pavimentada de dos carriles, 18 kilómetros al noreste de Paraíso por la carretera 187 y entronque con carretera estatal sin número.

Fuente: Acervo fotográfico APITAB

A su vez, el área portuaria de Sánchez Magallanes, se localiza en el extremo oeste de la laguna del Carmen, colindando con el poblado del mismo nombre, a 90 kilómetros de Cárdenas y a 136 kilómetros de Villahermosa. Para llegar se puede tomar la carretera



Fuente: Acervo fotográfico APITAB

Federal 180 Villahermosa-Coatzacoalcos y posteriormente al llegar a la caseta de cobro CAPUFE 176, se toma la desviación a Benito Juárez, 1ª. Sección y finalmente la vía hacia la villa y puerto Sánchez Magallanes.

Como parte también de su conectividad terrestre, el estado de Tabasco cuenta con 300 kilómetros de vías férreas. Esta infraestructura ferroviaria llega hasta la ciudad de Lerma, Campeche y a la terminal de abastecimiento y reparto de Pemex y pertenece al sistema Chiapas-Mayab, que opera con 2 líneas: Línea FA (Coatzacoalcos, Veracruz-Mérida, Yucatán) y línea K (Ixtepec, Oaxaca-Ciudad Hidalgo, Chiapas).

En 2007, la empresa Genesse & Wyoming abandonó la concesión de la línea, la cual administra actualmente la empresa Ferrocarril del Istmo de Tehuantepec. Actualmente la línea se encuentra en malas condiciones en los tramos que corren por Tabasco, a tal grado que la velocidad de la línea es de 20 kilómetros por hora, cuando la velocidad de diseño es de 60 kilómetros por hora.



Es de relevancia mencionar que no existen espuelas de conexión con el puerto de Frontera ni con las áreas portuarias de Chiltepec y Sánchez Magallanes.

Por su parte, la conectividad marítima del puerto de Frontera está asociada a la actividad en aguas someras del Activo de Producción Litoral de Tabasco y a la actividad de extracción de crudo en el campo de Ayatsil Tekel. La cercanía del puerto a estos yacimientos, reduce el tiempo de navegación, así como los costos de operación y transporte marítimo de carga general y personal técnico hacia y desde el área de plataformas.

Derivado de su conectividad marítima, el puerto de Frontera y el área portuaria de Chiltepec, ofrecen servicios a la industria petrolera *offshore*, a través de un transporte marítimo de cabotaje en el 100% de sus operaciones y en las cargas materiales y de fluidos transportados a las plataformas. En este tenor, algunas cargas remanentes, se reciben y despachan con transporte terrestre automotor, cumpliéndose así, la función multimodal del puerto.

El auge de la actividad petrolera, ha involucrado al área portuaria de Chiltepec en la dinámica de los servicios *offshore*. Esta zona tiene conectividad con las rutas de las plataformas petroleras frente a las costas del municipio de Paraíso, Tabasco e interconexión con los puertos de Frontera, Dos bocas, Ciudad del Carmen, Coatzacoalcos y Veracruz.

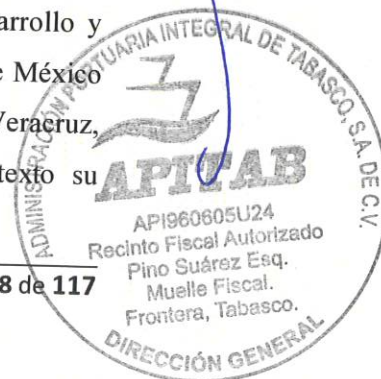
El área portuaria de Sánchez Magallanes, igual que el área portuaria de Chiltepec antes de su reactivación operativa, presenta únicamente enlaces náuticos, por esto es utilizado únicamente para la pesca ribereña.

La participación del Puerto de Frontera y las áreas portuarias de Chiltepec y Sánchez Magallanes en el sistema portuario nacional, al momento de elaboración del presente PMDP, es de poca relevancia debido a la falta de infraestructura, problemas de azolve y a la falta de inversión de recursos públicos por parte de la administración federal y estatal, sin embargo, a pesar de estas limitantes el Puerto de Frontera ha logrado posicionarse como un puerto que sirve de plataforma a una industria tan importante como lo es la petrolera.

Lo anterior se fortalece y permite establecer una proyección de desarrollo y crecimiento, al ser el Puerto de Frontera parte del sistema portuario del Golfo de México y con ello compartir litoral con los puertos de Altamira, Tampico, Tuxpan, Veracruz, Coatzacoalcos, Dos Bocas, Ciudad del Carmen y Progreso. En este contexto su



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



proyección de alcance y conectividad marítima resulta de relevancia para el proyecto de carreteras marítimas nacional.



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

Fuente: Imagen tomada de internet

Participación de APITAB en el Sistema Portuario Nacional 2021

Tipo de carga	Nacional (Toneladas)	Puerto de frontera y área portuaria de Chiltepec	Toneladas	Participación (%)
Carga general suelta	29,709,578	Frontera	50,074	0.2
		Chiltepec	8,542	
		Sánchez Magallanes	0	

En relación a la tabla anterior, se aclara que, si bien la misma debería reflejar la carga general, de granel mineral y fluidos, a la fecha de elaboración del presente PMDP no se cuenta con información separada por tipo de carga, tal como se refleja en el Anuario Estadístico Portuario 2021. Respecto a esta carencia, actualmente se ha iniciado la integración de un registro que permita contar con información para las futuras integraciones de estadísticas portuarias.



De acuerdo con el Programa Nacional de Desarrollo Portuario 2007-2030, la APITAB, es una de las cinco concesiones otorgadas a las entidades federativas de la República Mexicana, compartiendo grupo con las de Quintana Roo, Campeche, Tamaulipas y Baja California Sur, las demás concesiones se clasifican en 16 administraciones portuarias integrales federales y 5 municipales.

2. Diagnóstico y retos de desarrollo del puerto de Frontera y áreas portuarias de Chiltepec y Sánchez Magallanes

En el presente capítulo se desarrolla un diagnóstico con enfoque holístico del sistema portuario de la APITAB, el cual se sustenta en la información con que se cuenta a la fecha de elaboración de este PMDP, para poder reflejar el desempeño actual del puerto de Frontera y de las áreas portuarias de Chiltepec y Sánchez Magallanes, las condiciones, recursos y conectividad con que se cuenta y las expectativas de desarrollo que se pretenden alcanzar.

De manera precisa, en el diagnóstico se analiza la conectividad terrestre y marítima del sistema portuario de la APITAB para determinar los mercados relevantes, se realiza el balance de oferta-demanda tanto de infraestructura como de servicios portuarios, con la finalidad de contar con una evaluación que mida la capacidad de crecimiento que posee el puerto de Frontera y sus áreas portuarias y se identifican los factores principales internos y externos que pueden incidir en su progreso.

Los resultados obtenidos en el presente PMDP sustentarán una planeación estratégica del puerto en la cual se incluyan la problemática, los retos y las acciones determinantes que la comunidad portuaria estatal deberá afrontar en los próximos años para lograr un mejor posicionamiento en el Sistema Portuario Nacional y concretar los objetivos trazados para el corto y mediano plazo.

2.1 Diagnóstico de la competitividad del puerto

El término competitividad en materia portuaria hace referencia a dos aspectos:

- 1) A la capacidad de los puertos y áreas portuarias para captar, recibir, concentrar, manejar y distribuir bienes y mercancías a través de aguas nacionales e internacionales, y



- 2) A la capacidad de los puertos y áreas portuarias de interconectarse con otros puertos y destinos.

Cualquiera de los dos aspectos, mencionados anteriormente, está determinado por el radio o capacidad de influencia tanto marítima como terrestre, ya sea de índole local, regional o internacional. En estos términos, la competitividad portuaria, en opinión de expertos, depende de la infraestructura con que se cuenta, de las características geográficas de los puertos, del grado de desarrollo de sus modos de transporte, de su localización, de los mercados a su alcance y de las estrategias comerciales que se establezcan en torno a sus actividades.

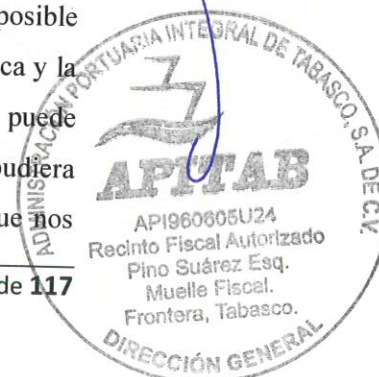
2.1.1 Diagnóstico de la competitividad del puerto

En relación con lo anterior, se reconoce que el puerto de Frontera y las áreas portuarias de Chiltepec y Sánchez Magallanes no cuentan actualmente con intercambio o conexión directa, ya sea vía marítima o terrestre, con puertos ubicados en otros países o continentes. Esto se debe a la falta de una visión de negocios a mediano y largo plazo en años anteriores y a que desde años atrás las zonas portuarias administradas por la APITAB han sido excluidas de los recursos de naturaleza pública, lo que dio como resultado que las posibilidades de intercambio comercial se vieran limitadas solo al mercado local y regional.



No obstante, lo anterior, se debe tener presente lo establecido en el primer capítulo de este PMDP, en el apartado de *foreland*, en el sentido que es posible establecer conexión con cuatro puertos de Estados Unidos de América, siendo estos: Houston, New Orleans, Corpus Christi y Port Arthur, además de otras áreas que podrían ser exploradas en Centroamérica. La visión a largo plazo es lograr esta conexión, para lo cual se ha iniciado en la presente administración un programa de mejora en lo que a recaudación por actividades portuarias se refiere con la finalidad de mejorar la posición del puerto de Frontera y sus áreas portuarias en el Sistema Portuario Nacional, primeramente y, posteriormente, en el ámbito global y así aprovechar las oportunidades de desarrollo.

Ante este contexto, se cuenta con factores que pueden incidir para hacer posible la meta planteada en líneas anteriores, tales como la posición geográfica estratégica y la variada producción agrícola que se produce en el estado de Tabasco, misma que puede ser materia de exportación. Lo anterior se complementaría de manera óptima si se pudiera proveer de condiciones de seguridad y de abrigo al puerto y áreas portuarias que nos



ocupan en el presente PMDP, puesto que actualmente se carece de escolleras y demás infraestructura de protección.

En cuanto a la conexión con puertos nacionales, dada la cercanía del puerto de Frontera y de las áreas portuarias de Chiltepec y Sánchez Magallanes con la zona principal de producción y exploración petrolera del país, se cuenta con conexión marítima hacia los campos petroleros de la cuenca del sureste, aprovechándose la sonda de Campeche y el litoral de Tabasco, esto dirige a establecer conexión e intercambio con puertos de Campeche, Yucatán, Veracruz y Dos Bocas en Tabasco.

Como se puede notar, la conexión deriva de actividades exclusivas de Sistemas *offshore*. Este traslado se realiza a través de cabotaje, actividad a la cual se le empieza a dar la importancia que merece. Muestra de lo anterior, es la aceptación y total respaldo y apoyo que la APITAB ha mostrado al Proyecto de Impulso Prioritario al Cabotaje y Transporte Marítimo de Corta Distancia promovido por la Coordinación de Puertos y Marina Mercante de la Secretaría de Marina, que persigue integrar todo el Sistema Portuario Nacional y en el cual es posible y factible la participación del puerto de Frontera y las áreas portuarias de Chiltepec y Sánchez Magallanes.



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

Fuente: Acervo fotográfico APITAB



Las zonas portuarias administradas por la APITAB, han sido evaluadas con posibilidades reales de desarrollo como alternativas al desarrollo del cabotaje y no solo como plataformas de la industria petrolera, lo cual limita las oportunidades. En este mismo tenor, la ubicación estratégica de las zonas portuarias ha logrado que se analice la posibilidad que una de las tres carreteras marítimas proyectadas para el año 2023, pueda estar destinada para uno de los puertos del estado de Tabasco, al tenerse presente, como un tema de gran importancia, la vocación de comercio marítimo de productos agrícolas y agroalimentarios que Tabasco realizaba de antaño a través de sus puertos.

De concretarse lo anterior, el puerto de Frontera y las áreas portuarias de Chiltepec y Sánchez Magallanes podrían establecer conexión con los puertos de Altamira, Tampico, Veracruz, Tuxpan, Coatzacoalcos, así como mejorar su conectividad con los puertos de Dos Bocas, Ciudad del Carmen, Progreso y Seybaplaya.

Es importante mencionar que un factor que influye de manera considerable en las posibilidades de conexión del puerto de Frontera y de las áreas portuarias de Chiltepec y Sánchez Magallanes lo constituyen sus condiciones batimétricas de poca profundidad con lo cual se ve limitada la capacidad de recibir embarcaciones de gran calado o porte. Existen estudios realizados por la Secretaría de Marina que corroboran lo expuesto en el presente párrafo, a pesar de que en el año 2020 se puso en marcha un programa de dragado de la desembocadura del río Grijalva hacia el mar, el cual también fue encabezado por la Secretaría en comento.

El desazolve de las zonas portuarias administradas por la APITAB, permitiría mayor navegación de embarcaciones y con ello una mayor viabilidad, aunado a lo anterior, la saturación de embarcaciones en los puertos de Ciudad del Carmen y Dos Bocas puede influir en sentido positivo para el puerto de Frontera y las áreas portuarias de Chiltepec y Sánchez Magallanes, puesto que esta situación puede permitirles consolidarse como una relevante base logística de abastecimiento de insumos a las plataformas petroleras que por su cercanía pueda manejar costos más competitivos.

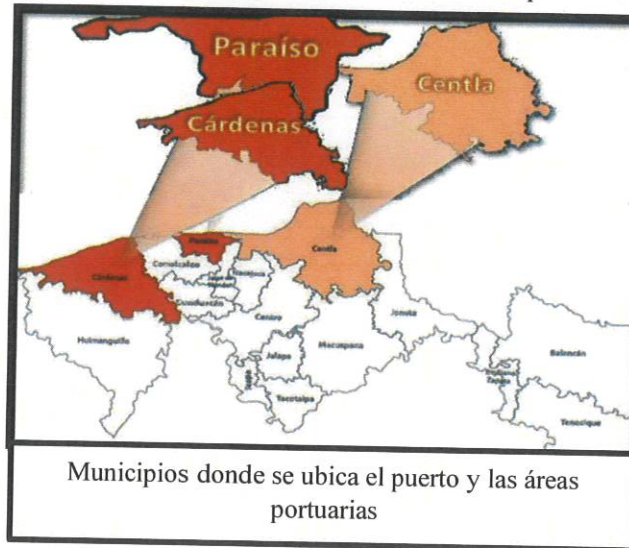
Para atender y ampliar sus mercados local y regional, el puerto de Frontera y las áreas portuarias de Chiltepec y Sánchez Magallanes cuentan con una conectividad terrestre compuesta por una eficiente red de carreteras y una ferroviaria en desarrollo. Los enlaces terrestres se enuncian considerando la infraestructura carretera y ferroviaria del estado de Tabasco. Lo anterior, en razón de que el sistema portuario estatal se distribuye en tres municipios, los cuales son: Centla, Paraíso y Cárdenas y teniendo en cuenta que



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



en el último apartado del capítulo uno se detalló de manera particular la conectividad de cada una de las zonas portuarias que concentran el interés del presente PMDP.



Fuente: Imagen tomada de internet

En lo que respecta a la conectividad terrestre, a las zonas portuarias de la APITAB se puede arribar, dada la amplia red de comunicaciones con que se cuenta, a través de vía terrestre, aérea y fluvial. Para ello el estado de Tabasco cuenta con 10,710 kilómetros de carreteras, de las cuales 596 kilómetros son carreteras troncales federales pavimentadas, 3,390 kilómetros de carreteras alimentadoras estatales, 1,950 kilómetros de carreteras secundarias, 4,631 kilómetros de caminos rurales y 143 kilómetros de brechas mejoradas. En la siguiente tabla se detalla la composición de las vías enunciadas.



**Longitud de la Red Carretera
(Según tipo de camino)**

CAMINO	TIPO	KM
Trocal Federal (Principal o Primaria)	Pavimentada a/	596
Alimentadoras Estatales	Pavimentada a/	3,390
Carreteras Secundarias	Revestida	1,950
Caminos Rurales	Pavimentada a/	1,845
	Revestida	1,919
	Terracería b/	867
Brechas Mejoradas		143
Total estatal		10,710

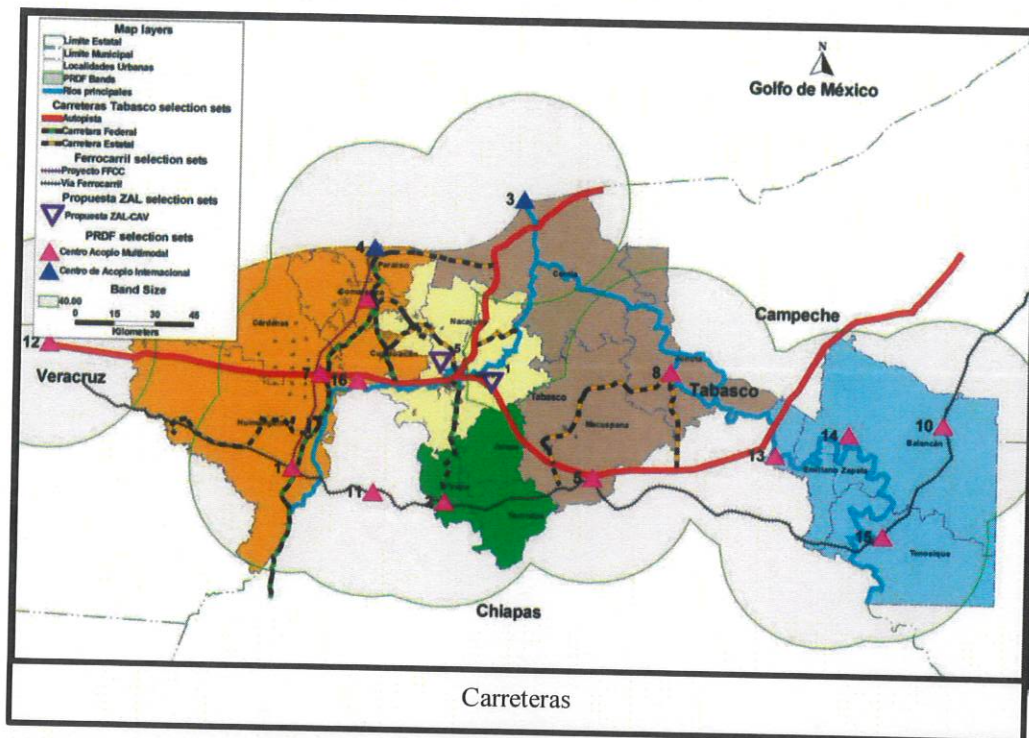
Tabla elaborada por la Secretaría de Economía de Tabasco.

Por su parte en lo que a ejes carreteros se refiere, al estado de Tabasco, y con ello al puerto de Frontera y sus áreas portuarias, lo atraviesan dos. El primero de ellos compuesto por las carreteras 186, 187, 184D y 180 que cruza de oeste a este y comunica al oeste con el



Centro y Norte del país y al este con la península de Yucatán. El segundo se compone de la carretera Federal 203, la cual permite establecer conexión hacia Centroamérica a través de las carreteras Lagunitas-El Ceibo y Tenosique-Emiliano Zapata.

Algunas ciudades del sureste y de importancia con las que se puede establecer conexión rápida por vía terrestre son Mérida, Yucatán; Progreso, Yucatán; Coatzacoalcos, Veracruz; Palenque, Chiapas; Tuxtla Gutiérrez, Chiapas; Ciudad del Carmen, Campeche y Chetumal, Quintana Roo, por mencionar algunas.



Mapa tomado del Programa estratégico de logística e infraestructura, SEDEC.

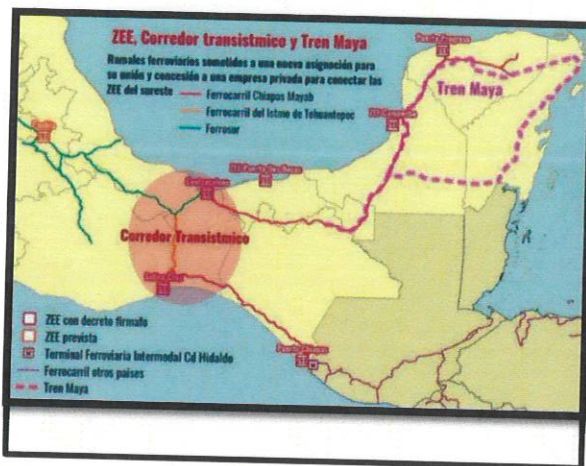
TABASCO. DISTANCIA PERIMETRAL						
ESTADO	CIUDAD	TIEMPO	KM	DISTANCIAS	ACCESIBILIDAD	
CHIAPAS	Tuxtla Gutiérrez	4:27.00	367		367	100%
CHIAPAS	Palenque	1:58.00	144		144	100%
YUCATÁN	Mérida	7:39.00	559		559	100%
VERACRUZ	Coatzacoalcos	2:23.00	167		167	100%
CAMPECHE	Ciudad del Carmen	2:46.00	177		177	100%
QUINTANA ROO	Chetumal	7:38.00	575		575	100%
QUINTANA ROO	Playa del Carmen	10:56.00	850		850	100%
OAXACA	Istmo de Tehuantepec	4:57.00	339		339	100%

Tabla de accesibilidad. Fuente elaboración propia APITAB.



Estas conectividades permiten que en las zonas portuarias administradas por la APITAB se pueda concretar un flujo eficiente de mercancías, tanto de salida como de llegada, lo cual permitiría tener mejores niveles de productividad y rendimiento y poder ofertar servicios con menor costos de operación y tiempos de recorrido, lo cual resultaría atractivo para las empresas y particulares interesados en contratar algunas de las líneas de negocios ofertadas.

En el aspecto de vías férreas, Tabasco cuenta con 315 kilómetros, de las cuales 266 kilómetros son troncales-ramales, 30 kilómetros auxiliares y 19 kilómetros son particulares, siendo las principales estaciones en el estado: Estación Chontalpa, Teapa y Tenosique. En lo que respecta a las zonas portuarias administradas por la APITAB, estas no disponen, al momento de elaboración del presente PMDP, de conectividad ferroviaria, sin embargo, a través del cabotaje será posible aprovechar el proyecto del Tren Maya y la construcción de la vía férrea del ramal ferroviario Estación Ing. Roberto Ayala-Dos Bocas, cuya finalidad es conectar a la refinería Olmeca y que, además permitirá conectar al corredor intermodal transistmico.



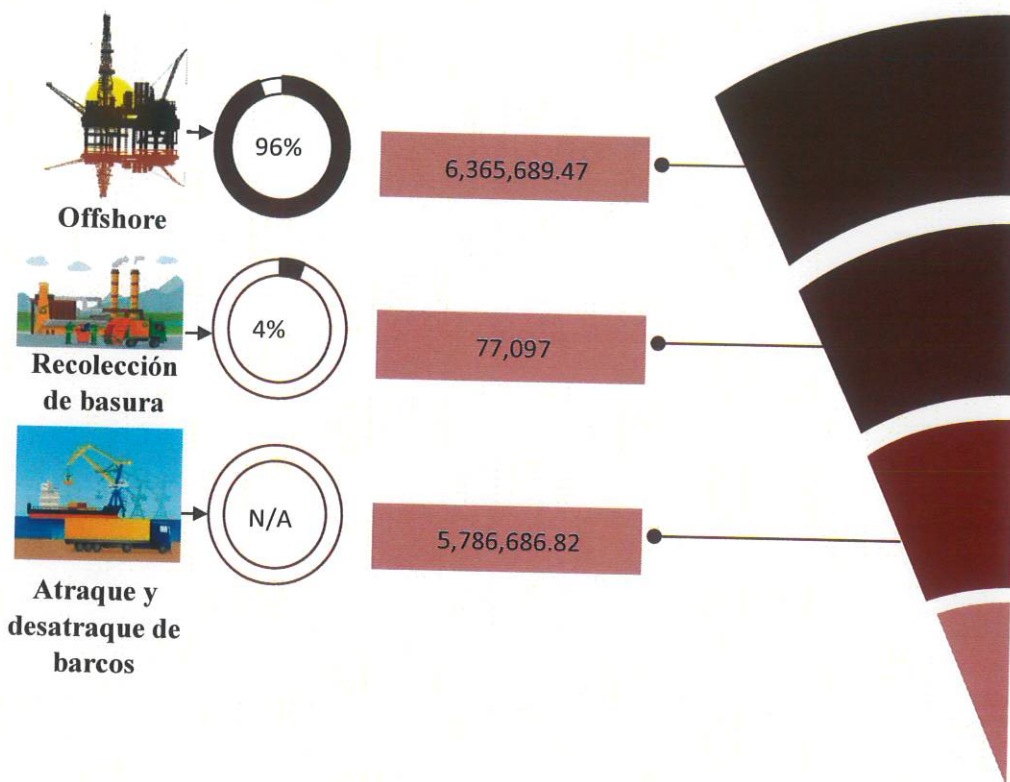
ESTADOS UNIDOS MEXICANOS
SECRETARÍA DE MARINA
COORDINACIÓN GENERAL DE PUERTOS
Y MARINA MERCANTE
DIRECCIÓN GENERAL DE PUERTOS

Imagen tomada de internet.

2.1.2 Análisis del mercado relevante

El puerto de Frontera y las áreas portuarias de Chiltepec y Sánchez Magallanes forman parte del Sistema Portuario Nacional y en su régimen de concesión constituyen una de las cinco administraciones portuarias estatales. El mercado que se explota, como ya se ha mencionado anteriormente, es local y regional, teniéndose posibilidades en el mediano y largo plazo de integración en el mercado global.

En el entorno geográfico que se constituye como mercado, el cual ha sido descrito en el apartado 1.5.2, se movilizan 58,616 toneladas anuales de carga durante el 2021, distribuidas en el tráfico de tres líneas de negocios dentro las cuales el servicio *offshore* representa el 96% del total del tráfico del puerto de Frontera y las áreas portuarias de Chiltepec y Sánchez Magallanes.



Esquema. Fuente elaboración propia APITAB.



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

Las tres fuentes de ingreso descritas en el esquema que antecede, dependen directamente de la actividad petrolera. Esta industria ha representado para México un pilar de desarrollo al igual que en el caso concreto del estado de Tabasco, donde ha significado una actividad económica de relevancia que se ha mantenido desde la década de los sesenta hasta la fecha y que ha dado relevancia al estado.

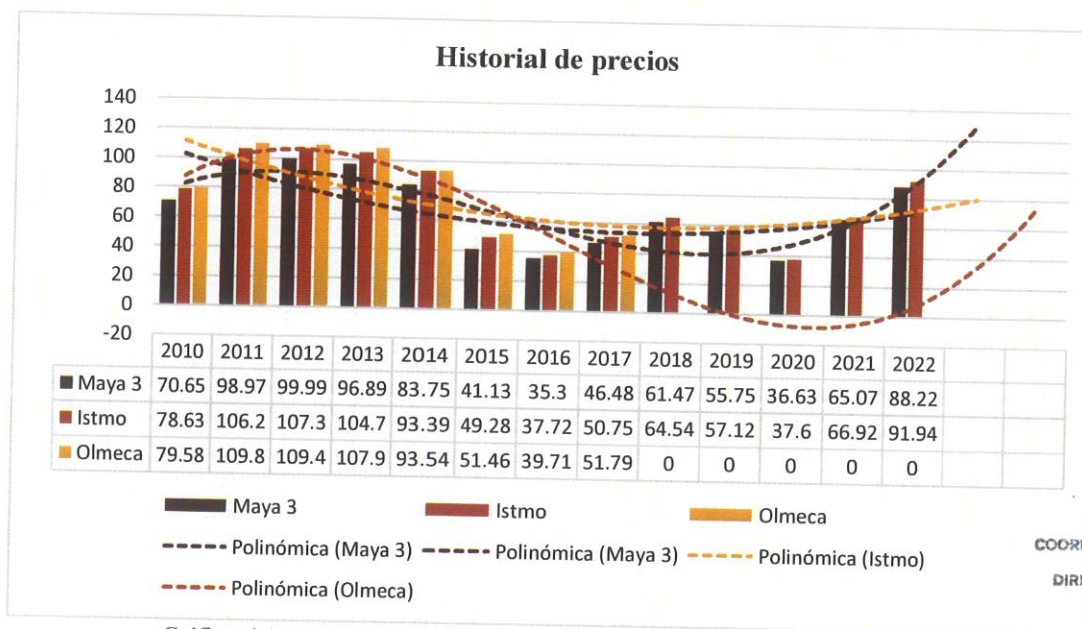
El estudio de mercado realizado muestra que la industria petrolera ha influido de manera directa en el sistema de vida, infraestructura, vivienda, urbanización y flujos o desplazamientos migratorios y costo de vida de Tabasco. En fechas recientes, la industria petrolera ha tenido un respiro e incluso se ha reforzado con el descubrimiento del yacimiento Dzimpona-1, considerado como el tercer campo gigante descubierto en la presente administración, antecediéndole los de Ixachi y Quesqui, y cuyo potencial está estimado entre 500 y 600 millones de barriles de petróleo crudo.

De acuerdo con información oficial se estima que en el período de 2021 al 2023 en este campo se perforen 65 pozos y se alcance una producción de 138,000 barriles de aceite por día y 1,349, 000,000 de pies cúbicos de gas por día. Aunado a lo anterior se



prevé tener un incremento aproximado de 4,287,000,000 de pies cúbicos de gas por día a fines de 2023, lo cual representaría alrededor del 60% del consumo de gas por esas fechas en el país. De lograrse este pronóstico, Tabasco se consolidaría como pieza clave de la industria petrolera nacional.

En relación con lo anterior la siguiente gráfica muestra el acumulado de precios del petróleo del período comprendido entre el año 2010 y el 2022.



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

Gráfica elaborada por la APITAB con datos proporcionados por la Secretaría de Economía.

En el caso del suministro de abasto a la industria petrolera, que es la principal línea de negocio, a través de los servicios de logística *offshore* en el Golfo de México y por vía del transporte marítimo se realizan servicios a las plataformas petroleras ubicadas en la Sonda de Campeche y Golfo de México. Esta actividad toma relevancia debido a la cercanía del puerto de Frontera y áreas portuarias de Chiltepec y Sánchez Magallanes con los principales campos de exploración y de producción petrolera de las zonas mencionadas.

Los registros de carga del manejo de suministros con los que se cuenta al momento de elaboración del presente PMDP, derivados de esta principal línea de negocio se reflejan de manera clasificada, numérica y gráfica a continuación:

- **Carga general.** La cual en la mayoría de las veces se presenta como carga suelta o embalada. Los productos que se trasladan de manera frecuente son: equipo de



perforación, tuberías, maquinaria, herramientas, canastillas, cajas de recortes y otros.

- **Granel mineral.** A partir del cual se trasladan cemento, barita, bentonita y otros productos que no pueden ser transportados con embalaje.
- **Fluidos.** A partir del cual se registra el movimiento de diésel, lodos de perforación, salmuera y otros productos químicos que encuadran en esta clasificación.
- **Pasajeros.** Por medio del cual se realiza la movilidad del personal a las plataformas petroleras.

Durante el año 2021, las embarcaciones que se atendieron de acuerdo a la solicitud de infraestructura, por tipo fueron las siguientes:

Arribos por tipo de embarcación y solicitud de infraestructura

TIPO DE EMBARCACIONES	TOTAL POR TIPO DE EMBARCACIÓN	TOTAL DE ARRIBOS POR TIPO
ABASTECEDOR	42	178
BARCAZA	1	4
LANCHA DE PASAJE	36	214
OTRO	14	29
REMOLCADOR	7	11
TOTAL	100	436

Tabla elaborada por la APITAB.



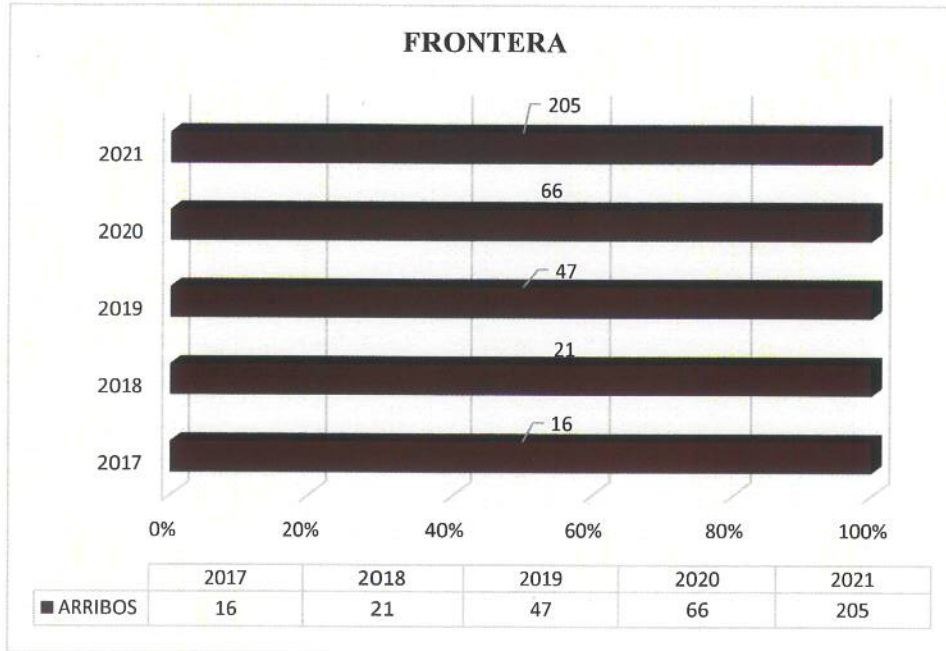
Frente a la costa del área portuaria de Sánchez Magallanes se cuenta con actividad de embarcaciones, sin embargo, es necesario precisar que estas se encuentran fuera del radio autorizado a la APITAB (1.5 millas), motivo por el cual actualmente no se pueden obtener ingresos en esta área portuaria por el concepto de arribo de dichas embarcaciones. Actualmente se está realizando gestiones y elaborando el proyecto que permitirán el incremento de los límites portuarios, como se explicará en el tercer capítulo del presente PMDP, lo que dará como resultado que los ingresos derivados de dicho concepto ingresen al presupuesto de la APITAB, lo cual sería significativo en términos financieros.

En el caso de la línea de atraque y desatraque de barcos se han registrado, de manera general, los siguientes arribos en el período de 2017 a 2021.

TOTAL DE ARRIBOS POR AÑOS					
	2017	2018	2019	2020	2021
TOTAL	16	21	971	828	1451

Tabla elaborada por la APITAB.

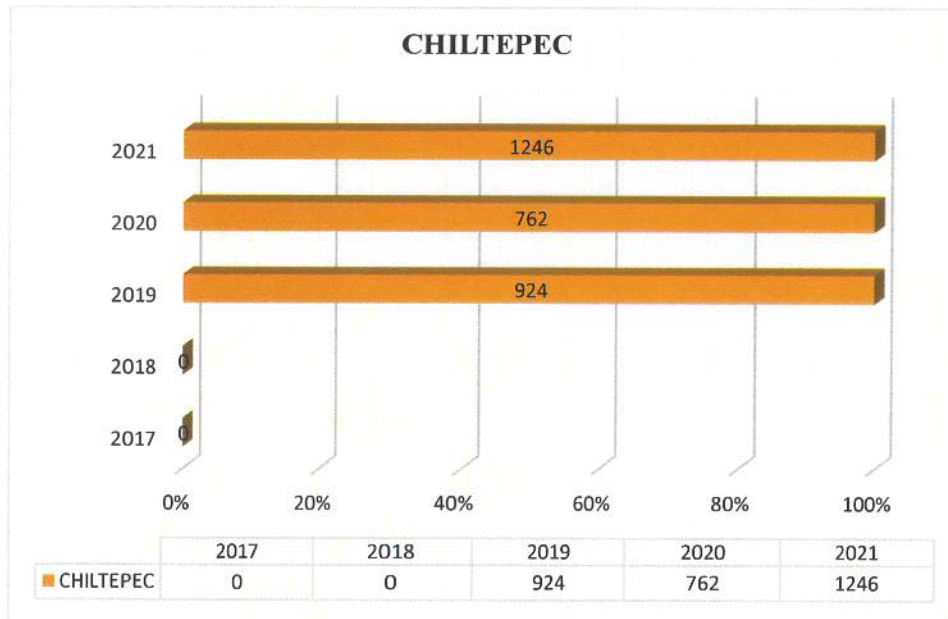




Gráficas elaboradas por la APITAB.

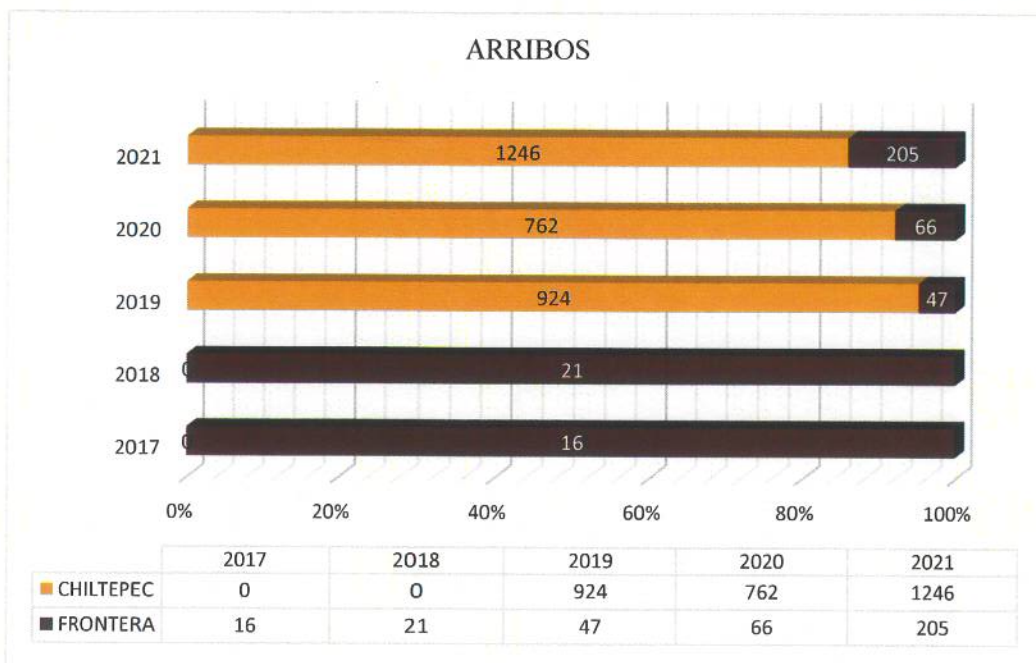


SECRETARÍA DE MARINA
COORDINACIÓN GENERAL DE PUERTOS
Y MARINA MERCANTE
DIRECCIÓN GENERAL DE PUERTOS



Gráficas elaboradas por la APITAB.

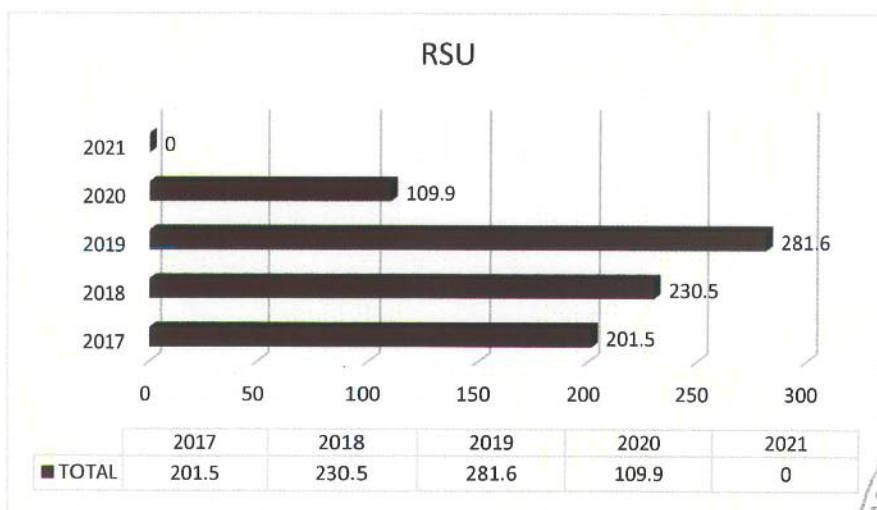




Gráfica elaborada por la APITAB.

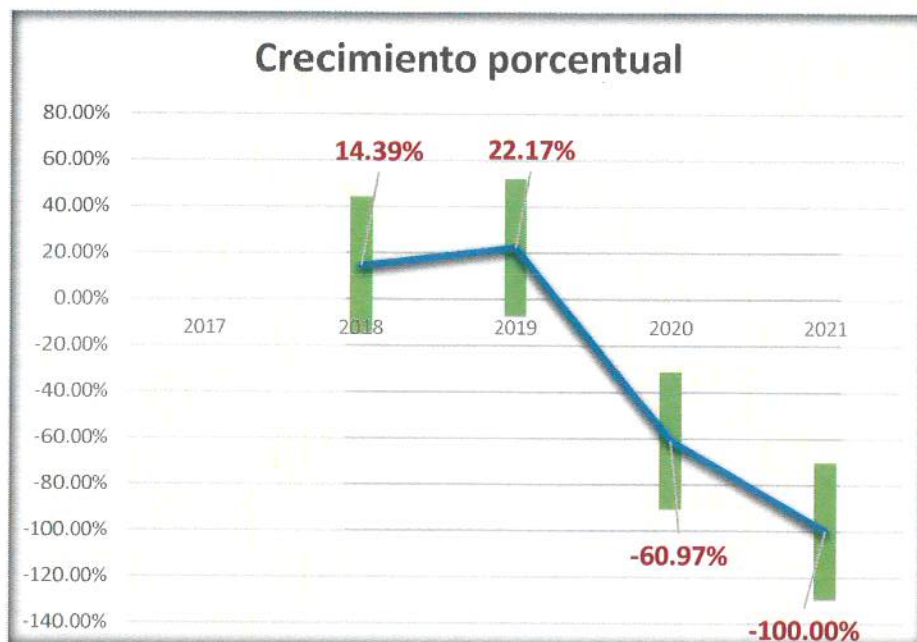
Se deja establecido que antes de este período no se cuenta con registro de estas actividades por tal motivo no se pueden ampliar los años de referencia.

La última línea de negocio, cuya participación es menor en comparación con las anteriores, está representada por la recolección de basura o residuos urbanos. El objetivo es que esta línea pueda tener un repunte y contribuir de manera más representativa a los ingresos de la APITAB. Las gráficas siguientes muestran el registro en toneladas y el crecimiento porcentual de la línea señalada durante los últimos 5 años.



Gráfica elaborada por la APITAB.





Gráfica elaborada por la APITAB.

Como se muestra en la gráfica anterior, hay un decremento en el índice de crecimiento porcentual debido al cambio de logística portuaria.

El comportamiento integral del movimiento del puerto de Frontera y de las áreas portuarias de Chiltepec y Sánchez Magallanes, durante los últimos 5 años, determina una tasa anual de crecimiento compuesta de 1.08 %, siendo la carga de manejo de suministros de abasto a las actividades de servicios logística petrolera *offshore* la que mayormente ha determinado esta tendencia y la de recolección de basura o residuos urbanos la línea de negocio que menos han influido.

TIPO DE CARGA O ACTIVIDAD	2017	2018	2019	2020	2021	TOTAL
CARGA GENERAL	0	0	3,459	3,501	57,582	64,542
GRANEL MINERAL	0	0	0	0	3,130	3,130
FLUIDOS	0	0	0	0	0	0
PASAJEROS	0	0	16,862	14,311	13,708	44,881
ATRAQUE Y DESATRAQUE DE BARCOS	0	0	890	828	1,434	3,152
MANEJO DE BASURA O RESIDUOS URBANOS	164	231	411	117	2,189	3,112

Tabla elaborada por la APITAB.

Como se puede notar, La APITAB ocupa un lugar poco representativo en el registro de carga nacional y en la tendencia de los mercados debido a que es una



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



administración en la que en los últimos años no se ha invertido por parte de los gobiernos federales y estatales y no recibe, hasta el momento, inversión privada.



ESTADOS UNIDOS MEXICANOS
SECRETARÍA DE MARINA
COORDINACIÓN GENERAL DE PUERTOS
Y MARINA MERCANTE
DIRECCIÓN GENERAL DE PUERTOS

Fuente: Acervo fotográfico APITAB

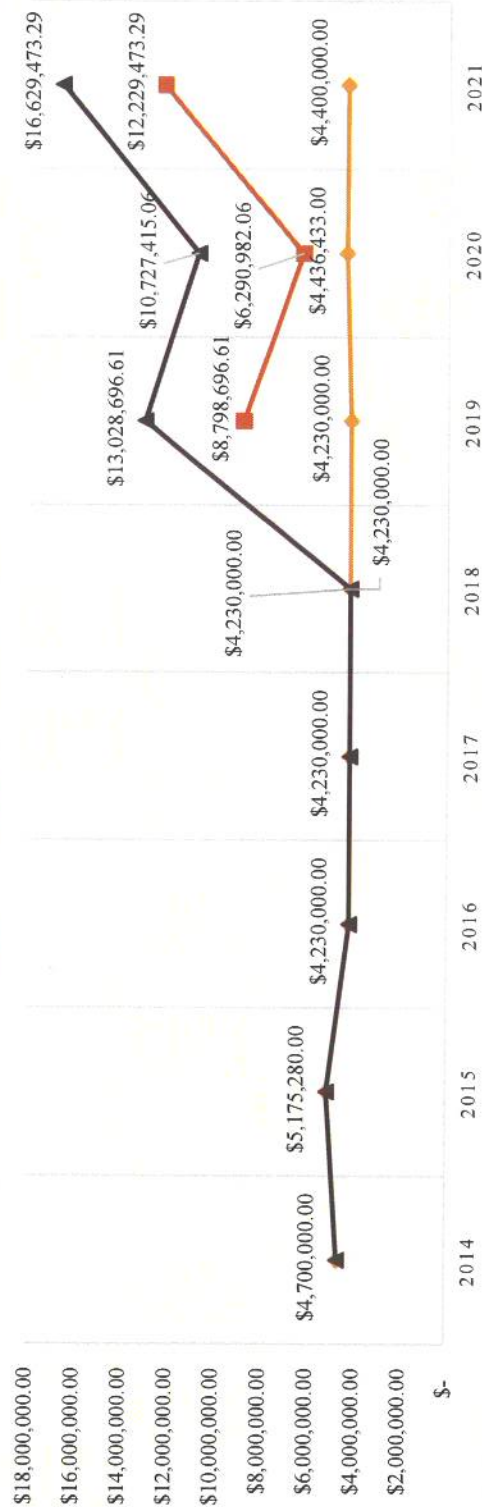




INVERSIÓN PÚBLICA										
Tipo de ingresos	Tipo de gasto	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	Total por tipo de ingreso
Estatal	Nómina	\$4,700,000.00	\$ 5,175,280.00	\$ 4,230,000.00	\$ 4,230,000.00	\$ 4,230,000.00	\$4,230,000.00	\$ 4,436,433.00	\$ 4,400,000.00	\$ 35,631,713.00
Propios	Gasto corriente y capital	-	-	-	-	-	\$ 8,798,696.61	\$ 6,290,982.06	\$ 12,229,473.29	\$ 27,319,151.96
Total por año		\$4,700,000.00	\$ 5,175,280.00	\$ 4,230,000.00	\$ 4,230,000.00	\$ 4,230,000.00	\$ 13,028,696.61	\$10,727,415.06	\$ 16,629,473.29	\$ 62,950,864.96

INVERSIÓN PÚBLICA

— Estatul — Propios — Total por año



Gráfica elaborada por la APITAB.



En la gráfica anterior se refleja una proyección constante de los años 2014 a 2018 debido a que no se cuenta con registros de los ingresos propios generados, sin que esto signifique que no ingresó recursos en este período. Ahora bien, a partir del 2019 se empezó a registrar la información, misma que permite reflejar una tendencia al alza de los ingresos propios generados mediante estrategias comerciales aplicadas.

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 que 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 2,562,313 toneladas y un valor de la producción de \$1,941,000,000.

2.1.3 Análisis de la demanda

En el presente apartado se desarrolla un resumen cualitativo de la demanda de carga, de la infraestructura y de los servicios portuarios que está satisfaciendo actualmente el puerto de Frontera y las áreas portuarias concesionadas al gobierno del estado de Tabasco, a través de la empresa APITAB.

La información que se refleja, deriva de los registros con los que se cuenta, mismos que no reúnen un período mayor a 5 años. La presente administración al asumir funciones se encontró con el problema de la nula existencia en los rubros de resguardo, registro y clasificación de la información generada y ha procurado subsanar esta deficiencia.

Para realizar el análisis de la demanda requerido en el presente apartado es necesario contextualizar las expectativas de crecimiento global, nacional y estatal. Aunque anteriormente se ha dejado establecido que las zonas portuarias administradas por la APITAB no realizan intercambios de mercancías en el mercado global, es necesario conocer, al menos, las tendencias de crecimiento a nivel internacional, para posteriormente analizar el contexto nacional y local.



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



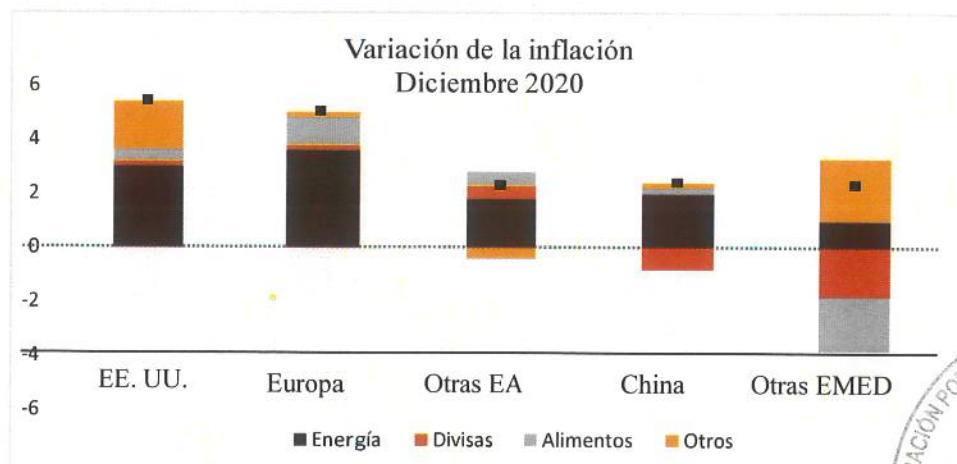
Dos eventos han repercutido de manera significativa en el ámbito de la economía y el comercio internacional: La pandemia derivada del SARS-CoV-2 y el conflicto bélico entre Rusia y Ucrania, esta última ha representado un obstáculo a los intentos de recuperación de las afectaciones de la pandemia, principalmente porque Rusia es el segundo mayor exportador de petróleo y el mayor exportador de gas natural del mundo y esto genera incertidumbre económica a nivel global.

En este tenor, el Fondo Monetario Internacional ha sostenido que para la economía mundial el presente año ha arrancado en condiciones más débiles a las esperadas debido a que algunos países están volviendo a implementar restricciones a la movilidad, al encarecimiento de la energía y trastornos en el suministro de la misma, lo que ha dado como resultado una inflación más elevada que lo previsto, principalmente en Estados Unidos, socio comercial de México, y numerosas economías de mercados emergentes y en desarrollo. A lo anterior se le suma la contracción del sector inmobiliario en China y la lentitud en la recuperación del consumo privado. Este panorama limita de manera directa las expectativas proyectadas en materia de comercio.

En cifras se prevé que el crecimiento mundial se modere de 5,9 % en 2021 a 4,4 % en 2022, lo cual refleja medio punto porcentual menos en 2022 de lo previsto en la edición de octubre del informe de Perspectivas de la economía mundial, en gran medida a causa del recorte de las proyecciones de las dos economías dominantes. La proyección más favorecedora considera que las expectativas inflacionarias se queden ancladas y que con ello la inflación pudiera disminuir lentamente a medida que se disipen los desequilibrios entre la oferta y demanda en 2022 y pueda responder a la política monetaria de las grandes economías.



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

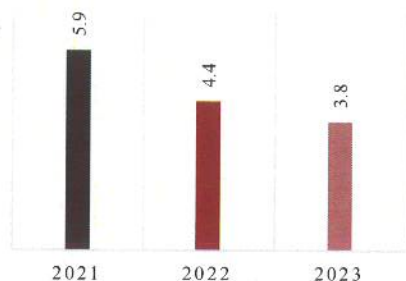


Gráfica tomada de Actualización de perspectivas de la economía mundial, enero de 2022, Fondo Monetario Internacional.

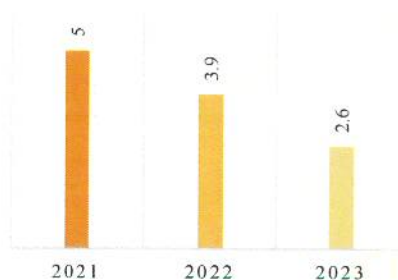


Actualización de perspectiva de la economía mundial de enero 2022
Proyecciones de crecimiento

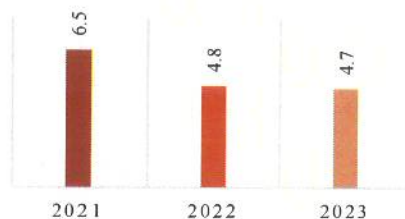
ECONOMÍA MUNDIAL



ECONOMÍA AVANZADAS



ECONOMÍAS DE MERCADOS EMERGENTES Y EN DESARROLLO



Gráficas tomadas del Fondo Monetario Internacional.

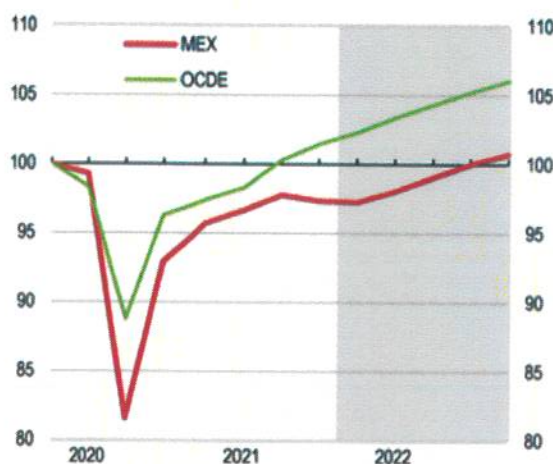
Como resultado del panorama económico mundial, México también ha tenido repercusiones. El Banco de México en el mes de abril del presente año, redujo la expectativa de crecimiento para la economía del país en el 2022, esto derivado de la disminución que se registró en la actividad económica al cierre del 2021. Tomando como referencia la inflación, la citada institución señala que la economía mexicana, segunda más grande de América Latina, crecerá en este año un 2.4%, porcentaje menor que el 3.2% que se había pronosticado.

El panorama anterior está sumamente vinculado con la pandemia de Covid-19, la cual afectó las expectativas de crecimiento, tal como lo representa el siguiente gráfico proporcionado por la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económicos (En adelante OCDE).



Gráfico 1. La recesión fue profunda

PIB real, índice, 2019-4T = 100



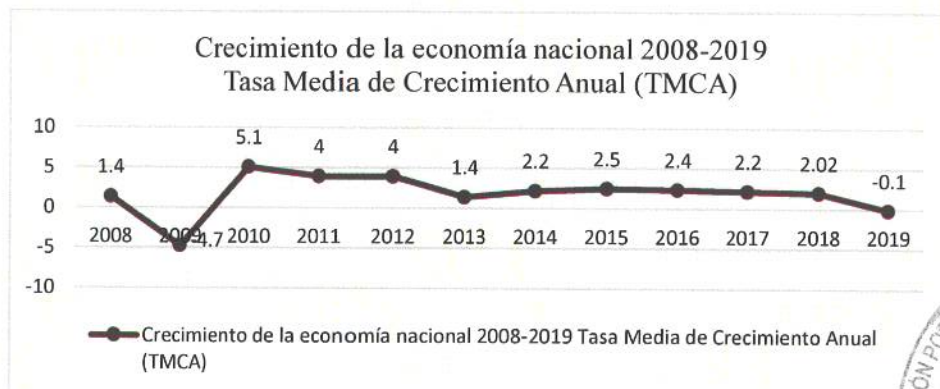
Gráfica tomada del Estudio Económico de la OCDE México, Resumen ejecutivo, febrero 2022.

La OCDE determina que, a pesar de la pandemia, la estabilidad macroeconómica logró salvaguardarse gracias a una gestión innovadora de la deuda, una política monetaria sólida y un tipo flexible de cambio, lográndose de la misma manera el acceso a los mercados internacionales. No obstante lo anterior, las perspectivas de crecimiento a mediano plazo se han debilitado y ante este panorama el Tratado entre México, Estados Unidos y Canadá podría significar un nuevo impulso al crecimiento al igual que un programa de reformas destinadas a reactivar la inversión e impulsar la productividad.



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

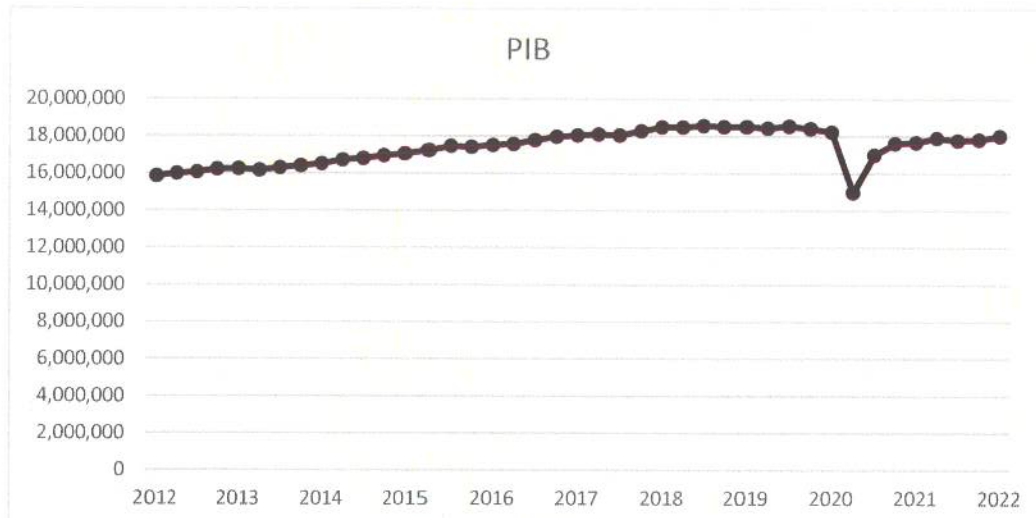
En lo que se refiere al escenario económico para el presente año se tiene, según datos del Banco de México, que el Producto Interno Bruto registró su séptima revisión a la baja y que las expectativas de inflación alcanzaron nuevos máximos, lo cual complica el aspecto económico y comercial del país.



Gráfica elaborada por la APITAB con información del Banco de México.



Ante este panorama tanto el Banco de México como el Fondo Monetario Internacional han reducido la proyección de crecimiento pronosticada para el país, sin embargo, todavía se puede esperar un crecimiento de 3% en este año 2022 y 2.2 % en 2023. Para lograr lo anterior será necesario una política firme para combatir la inflación y una férrea austeridad fiscal. Para contextualizar lo expuesto, la siguiente gráfica muestra el crecimiento de la economía nacional durante los últimos diez años.



Gráfica elaborada por la APITAB con información proporcionada por el INEGI.



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

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.

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%

Tabla tomada de la Secretaría para el Desarrollo Económico y la Competitividad del Estado de Tabasco.

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

En términos generales para el país, y por ende para Tabasco, los pronósticos son variados a pesar del desarrollo de la industria petrolera. Ahora bien, en lo que ha términos específicos se refiere, la siguiente gráfica reúne los datos de la perspectiva de crecimiento de 2022 a 2027, los cuales influirán en el escenario de desempeño de los puertos administrados por la APITAB, durante el periodo de vigencia del presente PMDP.



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



Gráfica elaborada por la APITAB con datos obtenidos de Credit Rating Agency



Es necesario establecer que la industria petrolera favorece las oportunidades de crecimiento de los puertos administrados por la APITAB y esto se complementa con los trabajos y actividades que se derivarán de la entrada en funciones de la refinería Olmeca, pues aunque esta beneficiará de manera directa al puerto de Dos Bocas, la saturación de los espacios de este puerto genera una mejor oportunidad de demanda para el puerto de Frontera y las áreas portuarias de Chiltepec y Sánchez Magallanes.

En esta nueva etapa de la industria petrolera nacional, los puertos de Frontera y las áreas portuarias de Chiltepec y Sánchez Magallanes, dado su vocación logística hacia la industria petrolera, serán un elemento clave en el afianzamiento de las actividades de dicha industria y en el intercambio de suministros necesarios para su operación, pudiendo establecer una relación holística con los puertos de Ciudad del Carmen, Progreso, Coatzacoalcos, Dos Bocas, Seybaplaya, entre otros.

Otro aspecto que tendrá un auge en la demanda de los servicios ofertados por la APITAB, lo constituyen, dada la entrada en funciones de la refinería Olmeca, el manejo de combustible para abastecer este complejo y el desplazamiento de productos refinados para su distribución, esto considerando que históricamente el modo más rentable para la distribución de combustible es la vía marítima.

En la práctica, la dinámica del movimiento histórico portuario realizada por las zonas portuarias administradas por la APITAB se muestra continuación.



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

HISTÓRICO DEL MOVIMIENTO PORTUARIO POR LÍNEA DE NEGOCIO.

AÑO	Carga general	Granel mineral	Fluidos	Pasajeros	Atraque y desatraque de barcos	Manejo de basura o residuo sólido urbano
2011	0	-	-	0	0	0
2012	0	-	-	0	0	0
2013	0	-	-	0	0	0
2014	0	-	-	0	0	0
2015	0	-	-	0	0	9 servicios ⁴
2016	0	-	-	0	0	314 servicios ⁴
2017	0	-	-	0	0	213 servicios ⁴
2018	0	-	-	0	0	231 servicios ⁵
2019	5,963 Toneladas ³	-	-	16,453 Pax ⁶	967 buques ⁶	125 servicios ⁶

³ Anuario Estadístico Portuario emitido por la SCT, 2019.



2020	5,667 Toneladas ⁴	-	-	14,609 pax ⁶	828 buques ⁶	85 servicios ⁶
2021	59,177 Toneladas ⁵	-	-	13,708 pax ⁶	1,451 buques ⁶	293 servicios ⁶
TOTAL	70,807 Toneladas	-	-	44,770 pax	3,246 buques	1,261 servicios

Gráfica elaborada por la APITAB con datos extraídos de las fuentes citadas en esta página.

En relación a la carga de granel mineral y fluidos, es preciso mencionar que al momento de la elaboración del presente PMDP, no existe un registro por separado de la misma, toda vez, que históricamente estos se han contemplado en las toneladas adjudicadas a carga general, sin embargo, se han tomado las medidas pertinentes para subsanar esta situación.

La tendencia que se visualiza refleja un incremento 1200 % del año 2020 al 2021, situación que refleja una nueva directriz en la toma de decisiones. El incremento registrado ha permitido que el puerto de Frontera y el área portuaria de Chiltepec aprovechen la capacidad de la infraestructura con la que se cuenta. En el presente año, la tendencia registra que se superará la meta del año anterior.

En lo que se refiere a la línea de negocio de atraque y desatraque de barcos, los registros históricos existentes muestran los siguientes datos:

Arribos por tipo de embarcación y solicitud de infraestructura

TIPO DE EMBARCACIONES	TOTAL POR TIPO DE EMBARCACIÓN	TOTAL DE ARRIBOS POR TIPO
ABASTECEDOR	42	178
BARCAZA	1	4
LANCHA DE PASAJE	36	214
OTRO	14	29
REMOLCADOR	7	11
TOTAL	100	436

Tabla elaborada por la APITAB

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

⁴ Informe Estadístico preliminar emitido por la SCT.

⁵ Informe Estadístico preliminar emitido por la SEMAR.

⁶ Archivos históricos de APITAB.



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, como ya se ha mencionado y como se retomará en el tercer capítulo del presente PMDP, a circunstancias ajenas e involuntarias a la presente administración, tales como la falta de inversión, la carencia de una planeación estratégica y de la nula vocación de negocio de los años anteriores, sin embargo, a pesar de este panorama adverso a partir del año 2021 se ha implementado una estrategia con enfoque de crecimiento en las actividades realizadas y de corrección de las omisiones cometidas en el pasado.

De esta manera, el estudio de mercado llevado a cabo para poder integrar el presente PMDP, marca una tendencia positiva de crecimiento para el puerto de Frontera y el área portuaria de Chiltepec, en relación a la zona de Sánchez Magallanes no se proyecta dato alguno dada las condiciones actuales de invasión de la zona, problemática en la cual ya se está trabajando para reactivar esta área, tal como se explicará más adelante.

Las proyecciones de crecimiento se han desarrollado 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 en razón de 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 línea de negocio, información recopilada en trabajo de campo, considerando que la línea de negocio destinado a los servicios *offshore* será la línea de negocio 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%.

ESCENARIO BASE

Años	Carga total	Offshore	Atraque 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

Tabla elaborada por la APITAB



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



En el segundo escenario, denominado medio, se proyecta que los puertos de APITAB, tendrán un crecimiento con una 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 y 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.

ESCENARIO MEDIO

Años	Carga total	Offshore	Atrake 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

Tabla elaborada por la APITAB

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.

ESCENARIO OPTIMISTA

Años	Carga total	Offshore	Atrake 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

Tabla elaborada por la APITAB

Este último escenario refleja registros máximos que nunca antes han sido alcanzados, pero que se contempla pueden lograrse si no hay situaciones adversas o fortuitas que interfieran en el logro de esta meta.



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



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:

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

Tabla elaborada por la APITAB



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



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
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

Tabla elaborada por la APITAB



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

Tabla elaborada por la APITAB

ESCENARIO MEDIO CHILTEPEC					
AÑOS	OFFSHORE	PASAJEROS	ATRAQUE 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

Tabla elaborada por la APITAB



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



ESCENARIO OPTIMISTA FRONTERA

AÑOS	OFFSHORE	PASAJEROS	ATRAQUE 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
2041	372	607	228	528	1,127.95



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

Tabla elaborada por la APITAB



ESCENARIO OPTIMISTA CHILTEPEC				
AÑOS	OFF SHORE	PASAJEROS	ATRAQUE 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

Tabla elaborada por la APITAB



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. Se reconoce que la actividad realizada por el puerto de Frontera y las áreas portuarias de Chiltepec y Sánchez Magallanes, en comparación con los puertos ubicados en el sureste puede resultar menor a lo esperado, no obstante, no hay que minimizar los esfuerzos actuales por mejorar la posición de dichas áreas en el Sistema Portuario Nacional, lo cual puede corroborarse con el aumento en los ingresos y disminución de los egresos a partir del año 2021, lo cual se puede percibir en las siguientes gráficas.





Gráfica elaborada por la APITAB



Gráfica elaborada por la APITAB



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

2.1.4 Análisis de la oferta

En este componente se analizará la infraestructura e instalaciones con que cuenta el puerto de Frontera y las áreas 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 un 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, estos últimos no están en operación debido a que la zona se encuentra invadida y esto obstaculiza el uso de esta zona. Las características de cada uno de estos se encuentran de manera detallada en el apartado 1.3.1 relacionado con el tema de oferta de infraestructura portuaria, incluido en capítulo 1 del presente PMDP. 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 4 posiciones en muelle Fiscal, 3 posiciones en muelle De Pescadores en el puerto de Frontera y 4 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 4 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 *offshore*, 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, anteriormente descrita, 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 de la elaboración del presente PMDP, puesto que las existentes no se encuentran en óptimas condiciones, toda vez que no se cuenta con recursos para este fin y que 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 4 tipos:



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.

Tabla elaborada por la APITAB.

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.

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:

Terminal / instalación	Tipo de carga	Modo de operación	Total de carga manejada en el año	Rendimientos en toneladas			
				THBM	THBO	CHBM	CHBO
Muelle Fiscal	General suelta	Especializada	39,631	2,831	1,932	-	-
Muelle de pescadores	General suelta	Especializada	10,388	1,494	1,190	-	-
Muelle pesquero	General suelta	Especializada	8,227	6,567	1,679	-	-

THBM: Toneladas hora buque muelle. THBO: Toneladas hora buque en operación; CHBM: Contenedores hora buque en muelle. CHBO: Contenedores hora buque en operación.

Tabla elaborada por la APITAB



Al tomarse como referencia la productividad alcanzada durante el año 2021 y considerándose la metodología recomendada por la UNCTAD, la capacidad integral por 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:

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

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
Carga general Offshore (Tons)	Subtotal	7,601,534	6,214,490	7,102,170	6,214,490 Toneladas
	Fiscal Frontera	5,201,294	3,235,360	2,966,720	
	Pescadores Frontera	1,309,620	1,327,140	2,078,310	
	Pesquero Chiltepec	1,090,620	1,651,990	2,057,140	
Carga mineral Offshore (Tons)	Subtotal	1,834,490	1,521,320	3,287,920	3,287,920 Toneladas
	Fiscal Frontera	1,011,780	967,980	922,720	
	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				9,620,320

Tabla elaborada por la APITAB

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

DATOS DE BUQUES MÁXIMOS POR LÍNEAS DE NEGOCIO MUELLE DE FRONTERA					
Línea De Negocio	Cantidad total de Buques	Eslora Máxima	Eslora tipo Buque	Calado Máximo (Mts)	Embarque Máximo del Buque (Teu,S/Ton/Unidades, Pasajeros)
Carga general	23	107 Mts	100 Mts	4.23 Mts	306,000 Tons
Pasajeros Offshore	3	50 Mts	50 Mts	4.23 Mts	23 Pax

Tabla elaborada por la APITAB.

DATOS DE BUQUES MÁXIMOS POR LÍNEAS DE NEGOCIO CHILTEPEC					
Línea de negocio	Cantidad total de buques	Eslora máxima	Eslora tipo buque	Calado máximo	Embarque máximo del buque (Teu,S/Ton/Unidades, Pasajeros)
Carga General	25	48 Mts	40 Mts	2 Mts	11,000 Tons
Pasajeros Offshore	24	40 Mts	40 Mts	2 Mts	6,318 Pax

Tabla elaborada por la APITAB.

DATOS DE BUQUES MÁXIMOS POR LÍNEAS DE NEGOCIO GENERAL					
Línea de negocio	Cantidad total de buques	Eslora máxima	Eslora tipo buque	Calado máximo	Embarque máximo del Buque (Teu,S/Ton/Unidades, Pasajeros)
General	48	107 Mts	100 Mts	4.23 Mts	306,000 Tons
Pasajeros Offshore	27	50 Mts	50 Mts	4.23 Mts	6,318 Pax

Tabla elaborada por la APITAB

2.1.5 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.

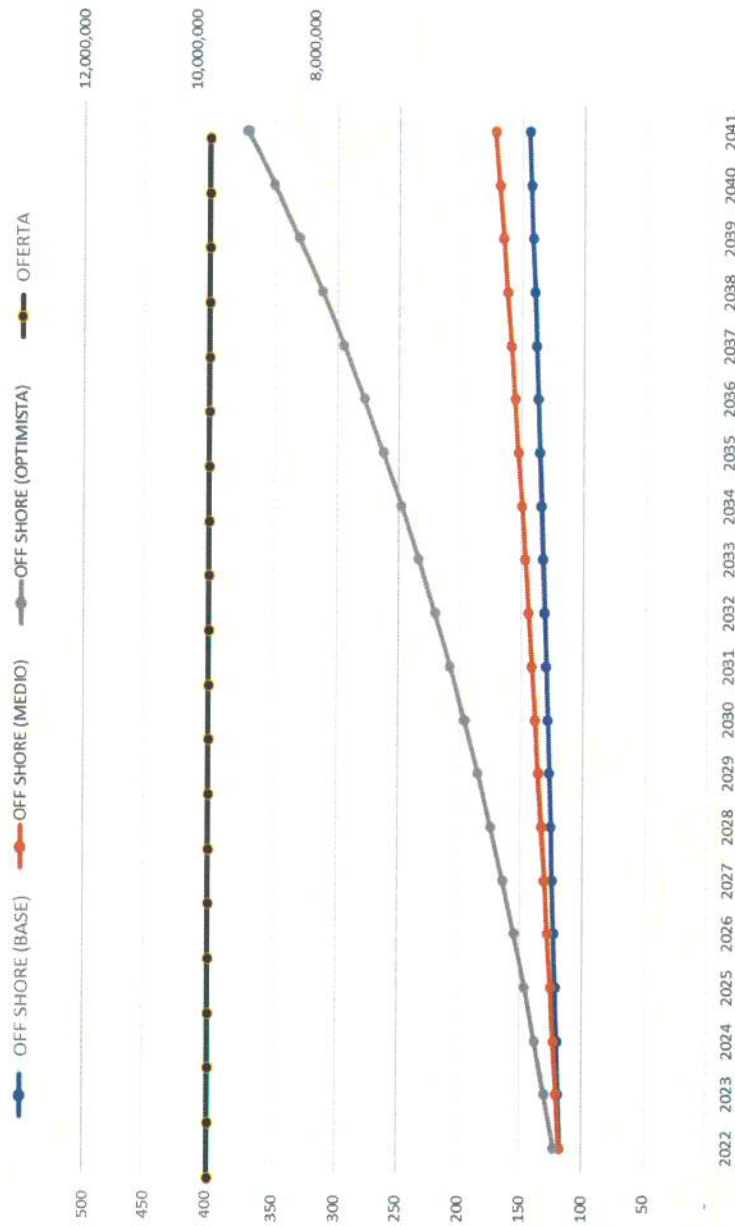


SECRETARÍA DE MARINA
COORDINACIÓN GENERAL DE PUERTO
Y MARINA MERCANTE
DIRECCIÓN GENERAL DE PUERTOS



Comparativo de oferta y demanda de *offshore* en el puerto de Frontera 2022-2041 (Tonelada)

FRONTERA (OFF SHORE)

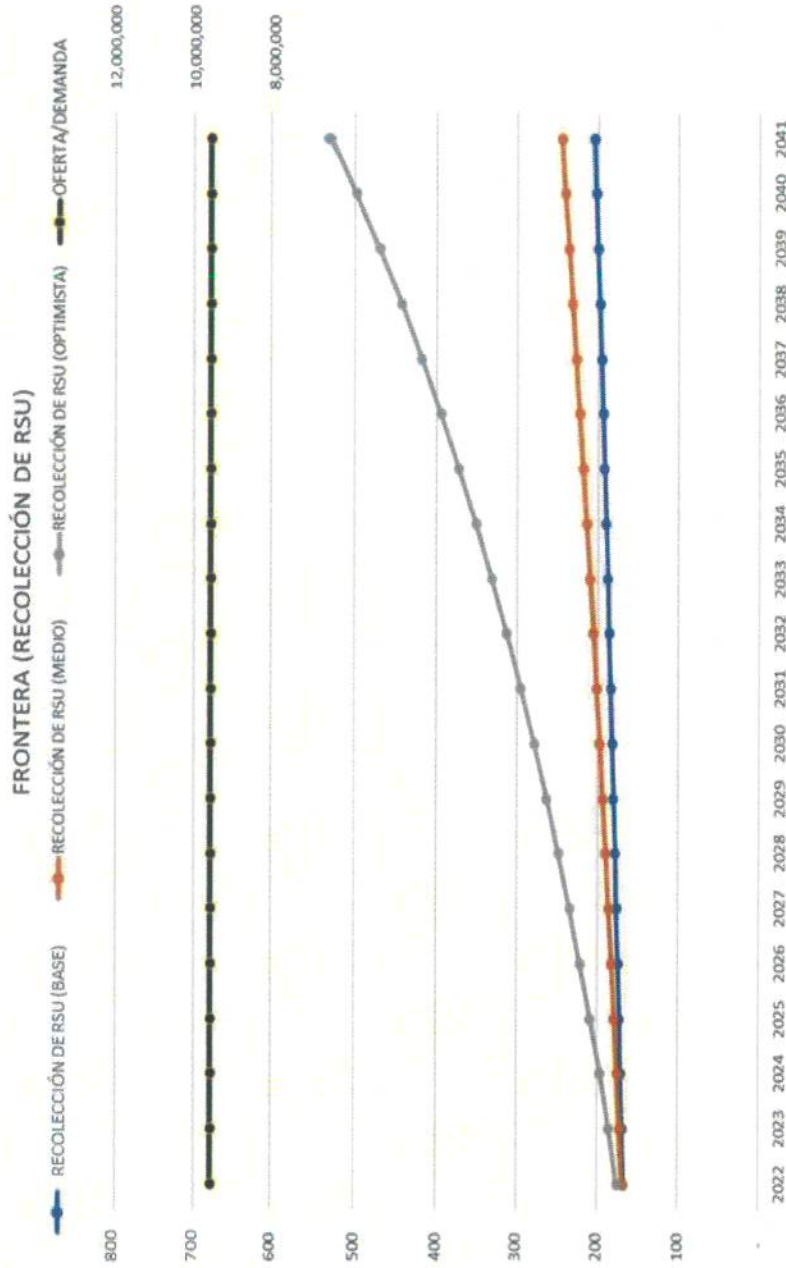


Gráfica elaborada por la APITAB

En la línea de negocio de manejo de suministro de abasto a las actividades de servicios de logística petrolera *offshore*, el balance oferta-demanda del puerto de Frontera, muestra que la capacidad instalada es suficiente para atender la demanda de servicios.



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

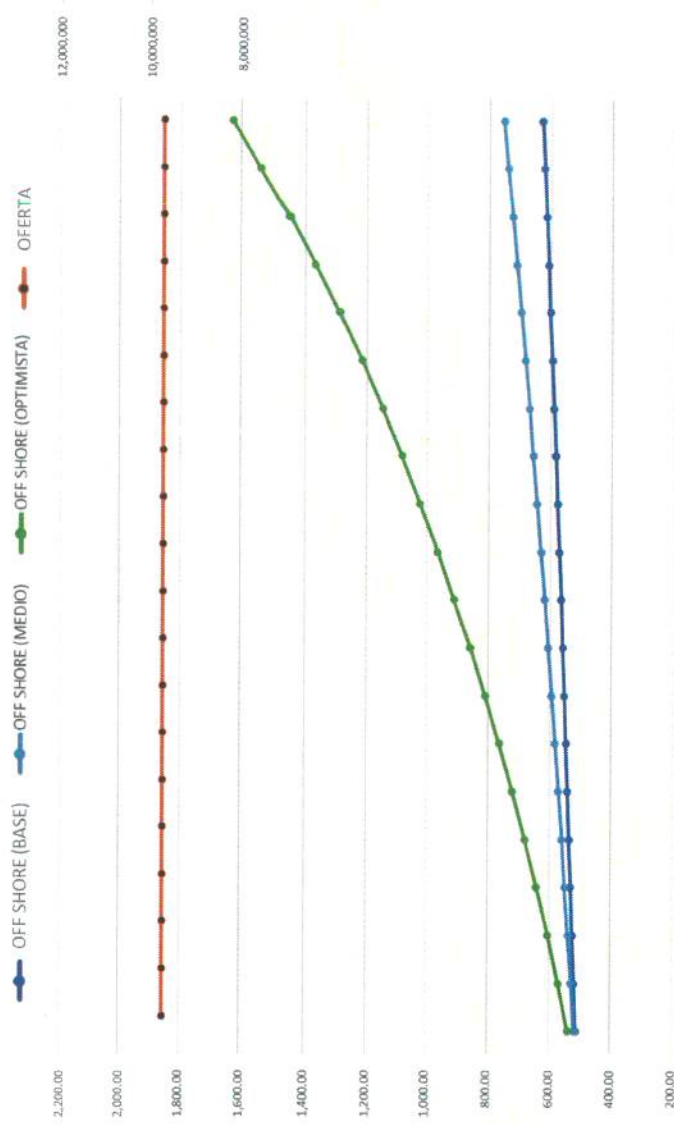


Gráfica elaborada por la APITAB

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.



Comparativo de oferta y demanda de *offshore* en el área portuaria de Chiltepec
2022-2041
(Tonelada)
CHILTEPEC (OFF SHORE)

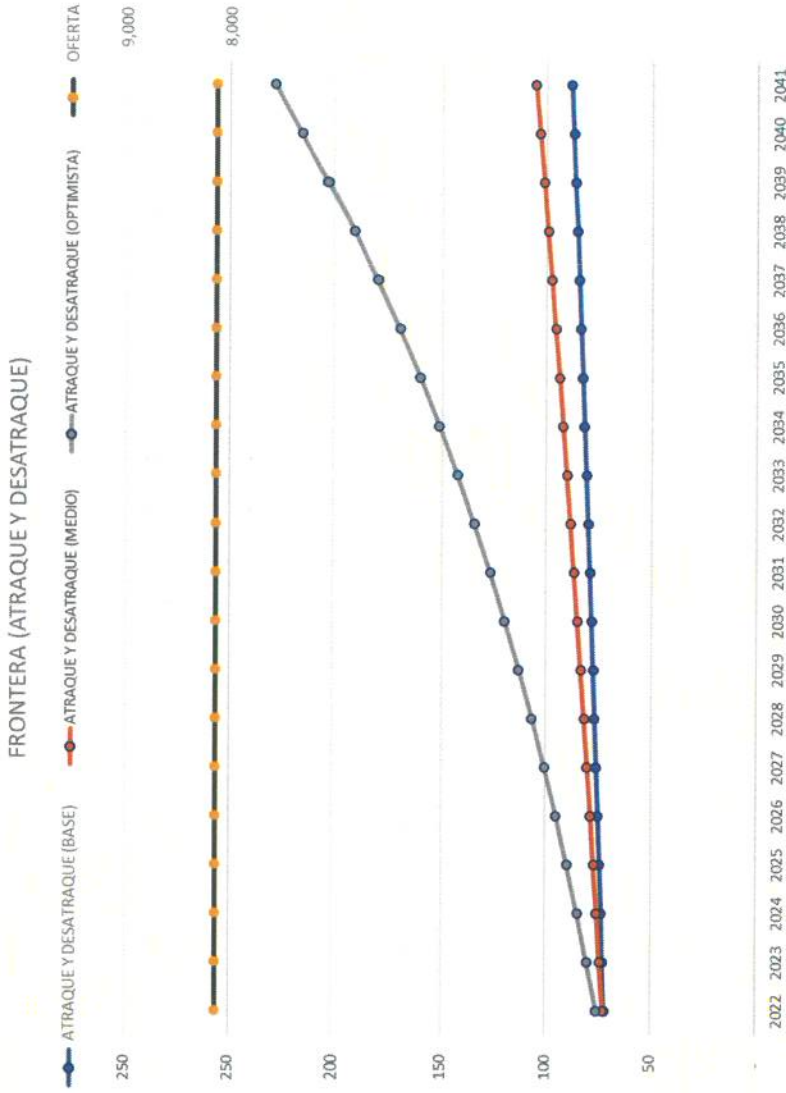


Gráfica elaborada por la APITAB

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



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



Gráfica elaborada por la APITAB.

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.

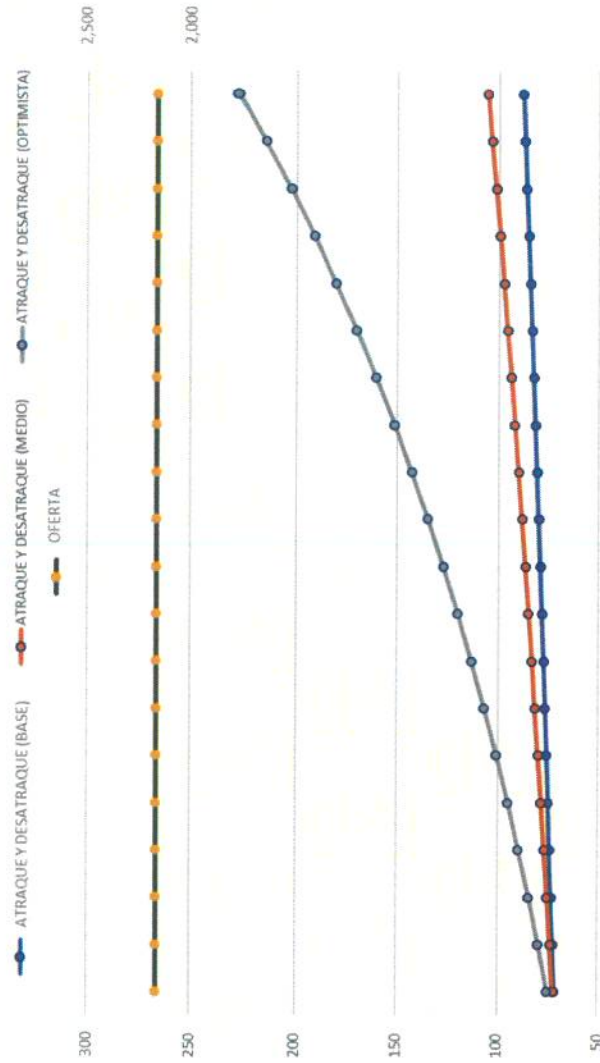


Comparativo de oferta y demanda de atraque y desatraque en el área portuaria de Chiltepec

2022-2041

(Tonelada)

CHILTEPEC (ATRAQUE Y DESATRAQUE)



Gráfica elaborada por la APITAB



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 *offshore* 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.

2.1.6 Análisis financiero para la inversión en infraestructura y equipamiento portuario

Dando cumplimiento al Título de Concesión otorgado al gobierno del Estado de Tabasco y los objetivos del Programa Maestro de Desarrollo Portuario, la APITAB, llevo a cabo un análisis financiero para la inversión en infraestructura y equipamiento portuarios. Para ello se identificó las estrategias y líneas de acción que asociadas a nuevos proyectos, permitirá elevar la competitividad de la APITAB.

Al considerarse la ubicación idónea en la que se localiza la infraestructura portuaria concesionada a la APITAB y tomando en cuenta los proyectos estratégicos que impulsa el gobierno de la República, destacando la construcción de la refinería Olmeca en el puerto de Dos Bocas, Paraíso, Tabasco, obra que traerá beneficios económicos para la región y en el ámbito portuario en específico, los servicios de *Offshore* incrementarán su demanda, por lo cual se tendrá una mayor derrama de ingresos a la APITAB, permitiendo tomar mayor viabilidad de las inversiones a la infraestructura y equipamiento portuarios proyectada en el PMDP como factible.



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



La política sectorial promueve una importante inversión en infraestructura relacionada con el sector energético, con la realización de proyectos bajo esquemas de asociación público-privada, que serán aplicables a los proyectos del puerto de Frontera y áreas portuarias de Chiltepec y Sánchez Magallanes. En este sentido, la Ley de Puertos representa un marco jurídico sólido, que ofrece certidumbre y reglas claras para la participación del sector privado en el desarrollo y operación de infraestructura portuaria.

En materia financiera, se realizó un análisis histórico del comportamiento de los ingresos de la APITAB, a partir del cual se observó una generación de flujo de efectivo de \$27'319,151.96 pesos por operaciones portuarias en el periodo 2014–2021. Adicionalmente, recibió de recursos estatales en ese periodo un monto de \$35'631,713.00 pesos.

La APITAB estima que los recursos mostrarán una tendencia favorable durante el horizonte de planeación del PMDP, ya que los recursos generados por la aplicación de las tarifas por uso de infraestructura portuaria en los últimos años han incrementado, gracias al aumento sustancial de arribos a las instalaciones portuarias de embarcaciones del ámbito de servicios *offshore* a plataformas que se encuentran en las costas de los estados de Tabasco y Campeche.

En el presente PMDP, se tienen programadas inversiones en proyectos estratégicos por un monto de \$42'700,000.00 (Cuarenta y dos millones, setecientos mil pesos 00/100 M.N.). Asimismo, se tienen previstas inversiones en mantenimiento y construcción de infraestructura por un monto de \$84,729,020.00 pesos (Ochenta y cuatro millones, setecientos veinte y nueve mil, veinte pesos 00/100M.N.).

Al realizar las proyecciones de resultados de la APITAB se espera obtener recursos propios de operación en el periodo 2022-2027 por el orden de \$ 85,905,039.27 los cuales serán destinados principalmente, para financiar la infraestructura, mantenimiento y equipamiento portuario, definida en las metas de inversión de este PMDP. Por otra parte, en su calidad de entidad paraestatal, se prevé que gestionará la canalización de recursos federales para complementar dicha inversión.

Con base en lo anterior, se considera que la APITAB dispondrá de los recursos necesarios para soportar el cumplimiento de las metas establecidas en el presente PMDP.



2.2 Retos para el desarrollo del sistema portuario de Frontera

La Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo, señala en su Informe sobre el transporte marítimo 2021 que a pesar de las consecuencias del Covid-19, el transporte marítimo logró sostenerse, lográndose que en el año 2020, los volúmenes cayeran en un promedio menor al esperado y que a finales del mismo incluso se reflejara un repunte. La pandemia y la resiliencia del sector marítimo frente a ella provocó una transformación en las cadenas de suministro mundiales y estableciendo nuevos paradigmas del comercio marítimo internacional.

El panorama anterior refleja un sector marítimo competitivo y con oportunidad de crecimiento a nivel mundial. Esto permite una oportunidad de crecimiento para el Sistema Portuario Nacional, en el cual se registra que en enero del presente año hubo un incremento del 3.6% en las toneladas de carga y un alza de 0.7% en operación de barcos, lo anterior tomando como referencia las cifras de enero del año 2021.

En relación a lo anterior, el desarrollo y crecimiento de los puertos está vinculado al transporte marítimo y estos a su vez se ven condicionados por factores tales como: las condiciones de los mercados internacionales, la política monetaria nacional, la fluctuación de los precios del petróleo, el marco normativo internacional aplicable, las condiciones y exigencias ambientales, el incremento de la carga transportada y el desarrollo de los mercados regionales y locales. En este caso, las zonas portuarias administradas por la APITAB, no son ajenas a estas circunstancias y se enfrentan a retos que pueden incidir de manera directa en el alcance de sus objetivos estratégicos.

En ese tenor las previsiones, prioridades o desafíos del puerto están alineados, al igual que el presente PMDP, a lo mandado por la Agenda 2030 para las Naciones Unidas y a lo establecido en el Plan Nacional de Desarrollo 2019-2024, en el eje III de Economía y con la meta de detonar el desarrollo. En el citado eje se establece que México ha crecido en forma dispar para por regiones y por sectores sociales, donde las entidades del Norte han tenido tasas de crecimiento aceptables, pero el Sur ha padecido un crecimiento real. Ante ello, la APITAB tiene toda la disposición de contribuir al desarrollo de la economía estatal y del sur a través de la movilidad de mercancías y servicios que puede ofertar, trazando una visión de crecimiento a mediano y largo plazo.



ESTADOS UNIDOS MEXICANOS
SECRETARÍA DE MARINA
COORDINACIÓN GENERAL DE PUERTOS
Y MARINA MERCANTE
DIRECCIÓN GENERAL DE PUERTOS



Asimismo, Dentro del eje rector III, se tiene en cuenta la meta del rescate del sector energético, a través del cual se ha implementado el rescate de Petróleos Mexicanos como palanca del desarrollo nacional. Para ello fue necesario planear la rehabilitación de las refinerías existentes y la construcción de la refinería Olmeca en el municipio de Paraíso, Tabasco de la cual se espera que impacte de manera positiva y directa las actividades, servicios e intercambios de mercancías de la APITAB, así como de los servicios ofertados a través de sus líneas de negocios, entre las que destaca la *offshore*.

No es ajeno, al presente PMDP, la meta de impulsar la reactivación económica, el mercado interno y el empleo, para lo cual el Plan Nacional de Desarrollo señala que es necesario la puesta en marcha de proyectos regionales y obras de infraestructura, sin perder de vista las modalidades de comercio justo y economía social y solidaria.

Para alcanzar los objetivos anteriores, el gobierno federal ha planteado estrategias específicas, dentro de las cuales aquellas que se vinculan con el desarrollo del puerto de Frontera y las áreas portuarias Chiltepec y Sánchez Magallanes son:

- 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 el proyecto de infraestructura, 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 teniendo una visión de comercio este también constituye la propuesta principal de transporte férreo del actual gobierno y, por ende, una posibilidad para 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 refinería 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 refinería 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:

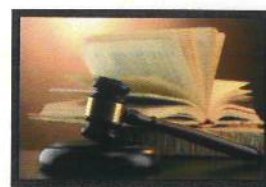
1. Contar con infraestructura de transporte multimodal óptima y accesible que permita ampliar los movimientos de cargas y así ofrecer un mejor servicio a precios competitivos y con mejor distancia que otros puertos de la zona del sureste mexicano;
2. Lograr la intervención de la federación para el desazolve 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 crecimiento y no ha podido ser explotado. Dentro de los productos que podrían comercializarse a otros estados y países se encuentran 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;



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



5. Mejorar y ampliar la infraestructura portuaria para poder ofertar instalaciones, servicios y condiciones apropiadas que permitan ser zonas portuarias competitivas y autosuficiente, generando de esta manera la atracción de inversión privada, con la cual no se cuenta actualmente;
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, tanto público como privado, que permitan realizar las obras de infraestructura que requiere el puerto de Frontera y las áreas 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, e
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



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

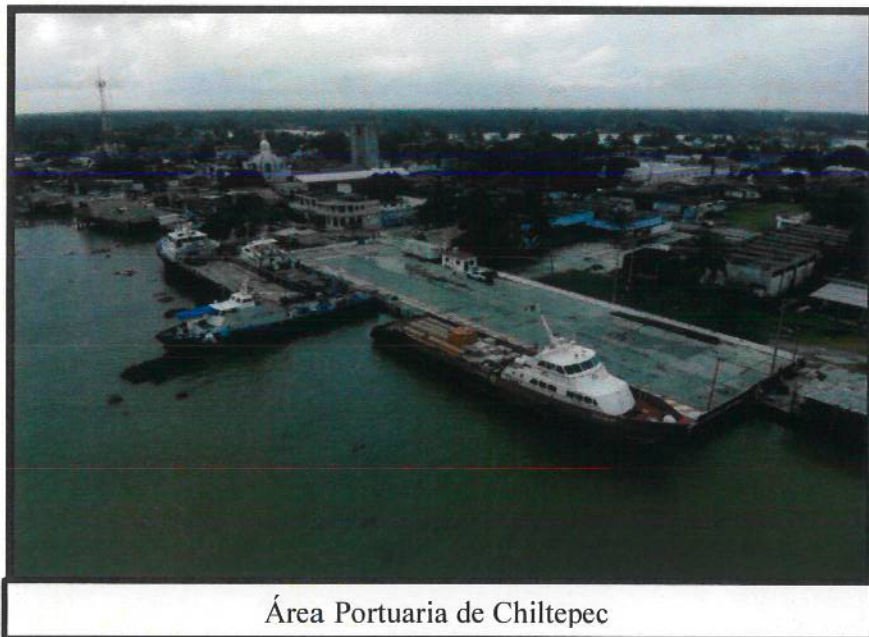


relación puerto-ciudad que a partir de trabajo colaborativo coadyuve al desarrollo regional, urbano y sostenible.

Finalmente, para optimizar la explotación de los espacios portuarios, y con ello incrementar los ingresos de la APITAB, se ingresará la solicitud y proyecto de incremento de los límites portuarios del área portuaria de Sánchez Magallanes, tal como fue mencionado anteriormente. Esta medida viene aparejada de la instalación de una antena de radiocomunicaciones y servicio de internet dentro de las instalaciones de la capitanía de puerto del área de Sánchez Magallanes, esto debido al déficit de velocidad de internet en la zona, así como también a la intermitente comunicación de su antena de comunicaciones, con la finalidad de que la capitanía de puerto de esa demarcación reporte las embarcaciones que están trabajando *offshore* en esta área portuaria, generando así un beneficio en las instalaciones de esa capitanía sin costo alguno para la comunidad portuaria y generar una mejor sinergia de ambas partes.



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



Área Portuaria de Chiltepec

Fuente: Acervo de la APITAB





Frontera Fiscal



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

Fuente: Acervo de la APITAB



3. Estrategia para el desarrollo portuario de la APITAB

La planeación estratégica que se presenta en este último capítulo del PMDP, establece y coordina las actividades que realizará y estrategias que implementará la APITAB en el puerto de Frontera y las áreas portuarias de Chiltepec y Sánchez Magallanes para el logro del objetivo y metas de desarrollo proyectados. Esta planeación persigue el trabajo en equipo, el esfuerzo conjunto y la toma de decisiones coordinadas por parte de los miembros, actuales y futuros, de la comunidad portuaria de la APITAB, para actuar en la misma dirección y coadyuvar a que los resultados esperados se logren.

El capítulo contiene la visión que regirá a la APITAB con un horizonte de largo plazo de 20 años y la misión para alcanzarla, ambas acordes con el diagnóstico de las áreas portuarias y de los mercados que se han contemplado como relevantes; el objetivo estratégico, estrategias y líneas de acción de las áreas portuarias, que de forma holística representan las políticas de desarrollo del puerto; las metas a las que se enfocaran las líneas de acción así como los indicadores para el desarrollo portuario, a través de los cuales se podrá medir y monitorear el cumplimiento de los objetivos estratégicos y la zonificación del desarrollo del puerto, en la cual se establecen los usos, destinos y modo de operación de cada zona portuaria de la APITAB.

En el último apartado destinado a la zonificación se han considerado la infraestructura e instalaciones actuales, así como las que se prevén a futuro y los servicios y áreas en las que se admitirán a los prestadores que cumplan con los requisitos establecidos en los reglamentos y en las Reglas de operación de las zonas portuarias administradas por la APITAB.

3.1 Misión y visión del Sistema Portuario Estatal



Misión

Incrementar la productividad y sustentabilidad de las zonas portuarias administradas por la APITAB a partir de la satisfacción de la demanda de instalaciones, infraestructura y servicios portuarios suficientes y de calidad de la industria petrolera para actividades costa fuera, en la región sur-sureste del país, contribuyendo con ello al desarrollo económico de la región.





Visión

Ser el Sistema Portuario con mayor reconocimiento en el servicio costa fuera por parte de la industria petrolera, consolidándonos como un elemento estratégico importante de la región sur-sureste y mejorando nuestra posición en el Sistema Portuario Nacional.

3.2 Objetivo estratégico, estrategias y líneas de acción

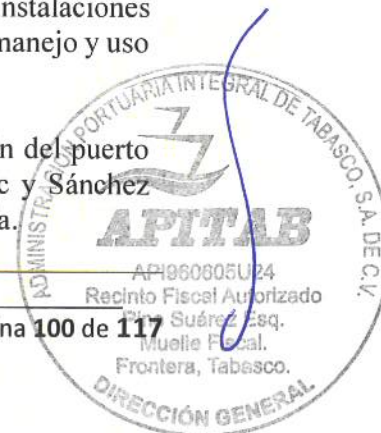
El objetivo estratégico que rige el presente PMDP, está formulado bajo los principios de competencia, calidad y eficiencia en la prestación de los servicios portuarios, lo mismo que sus metas de desarrollo correspondientes y las estrategias y líneas de acción establecidas para su logro, por lo que cualquier disposición o medida que incluya este PMDP contraría a los principios de competencia, calidad y eficiencia que restrinja el desarrollo del puerto y/o que contravenga el interés público, se entenderá no válida y no surtirá efectos.

El objetivo estratégico planteado responde a los retos que enfrentan el puerto de Frontera y las áreas portuarias de Chiltepec y Sánchez Magallanes y guarda estrecha relación con la misión y visión establecidas al destacar los resultados y beneficios esperados y expresar, junto con las estrategias y líneas de acción, las políticas de desarrollo de la APITAB. Dicho objetivo se presenta a continuación



ESTADOS UNIDOS MEXICANOS
SECRETARÍA DE MARINA
ADMINISTRACIÓN GENERAL DE PUERTOS
Y MARINA MERCANTE
DIRECCIÓN GENERAL DE PUERTOS

Objetivo estratégico 1	Contar con instalaciones, infraestructura y servicios portuarios suficientes y de calidad para posicionar al Sistema Portuario de Tabasco como una plataforma logística competitiva para la industria petrolera, principalmente con una capacidad integral que permita mantener la oferta de los servicios <i>offshore</i> por encima de la demanda, contribuyendo con la soberanía energética del país y el desarrollo de la región sur-sureste.
Estrategia 1.1	Desarrollar infraestructura portuaria, modernizar las instalaciones existentes, mejorar los servicios portuarios y optimizar el manejo y uso de los espacios portuarios.
Líneas de acción	<ul style="list-style-type: none"> - Elaborar e implementar un proyecto de ampliación del puerto de Frontera y de las áreas portuarias de Chiltepec y Sánchez Magallanes para incrementar la capacidad portuaria.



	<ul style="list-style-type: none"> - Aprovechar y maximizar los recursos humanos, técnicos, tecnológicos, financieros y organizacionales para así consolidar un servicio portuario de excelencia. - Gestionar recursos económicos para el mantenimiento de la infraestructura básica y la construcción de las escolleras y demás obras de protección. - Tramitar ante las autoridades competentes la ejecución de un proyecto de dragado en las bocanas del puerto de Frontera y áreas portuarias de Chiltepec y Sánchez Magallanes con la finalidad de poder ofertar servicios a embarcaciones de gran calado. - Adquirir maquinaria que sea de utilidad a las empresas de la industria petrolera y que pueda ser rentada por las mismas, generando una nueva área de negocios. - Planificar los proyectos de desarrollo portuario a partir de la preservación del medio ambiente, impulsando la sustentabilidad y considerando lo establecido en los Objetivos de Desarrollo Sostenible 9, 13, 14 y 17 de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible.
--	--

Estrategia 1.2

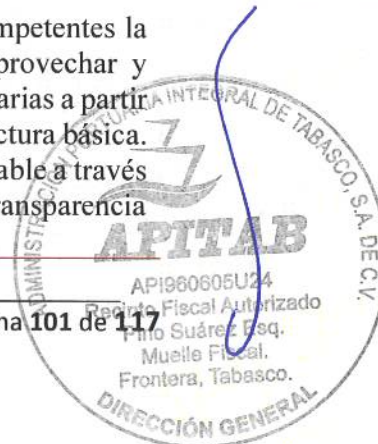
Atraer inversión privada para mejorar la eficiencia y productividad y generar nuevas líneas de negocios, así como gestionar recursos públicos que permitan un mejor desarrollo del puerto de Frontera y las áreas portuarias de Chiltepec y Sánchez Magallanes.

Líneas de acción

- Fomentar la inversión privada a través de la figura de cesionarios, transparentando la asignación de servicios a través de concursos o licitaciones públicas.
- Realizar proyectos de inversión que involucren y mejoren la relación puerto-ciudad.
- Diseñar un esquema de captación de ingresos de las empresas que realizan actividades en las zonas portuarias para el mantenimiento de las instalaciones e infraestructura portuaria.
- Gestionar la actualización de la delimitación territorial de las zonas portuarias para ampliar las actividades portuarias.
- Promocionar los servicios portuarios ofertados por el puerto de Frontera y las áreas portuarias de Chiltepec y Sánchez Magallanes a las empresas privadas del sector petrolero que demanden servicios *offshore* y, en un largo plazo, a empresas de otros giros.
- Tramitar ante las autoridades gubernamentales competentes la asignación de recursos públicos que permitan aprovechar y maximizar la posición estratégica de las áreas portuarias a partir de la construcción y mantenimiento de la infraestructura básica.
- Convertir a la APITAB en una empresa autosustentable a través del fortalecimiento de sus finanzas y de la transparencia económica y fiscal.

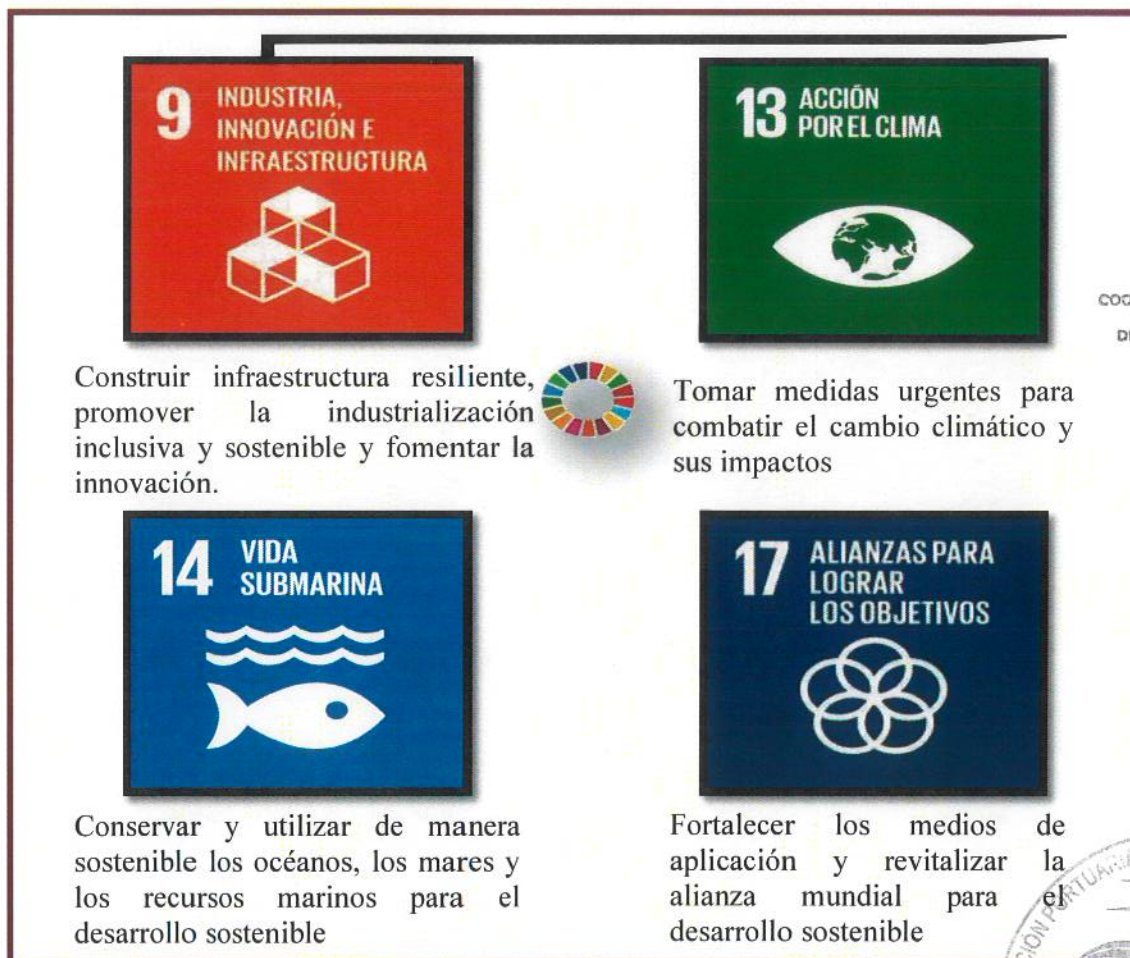


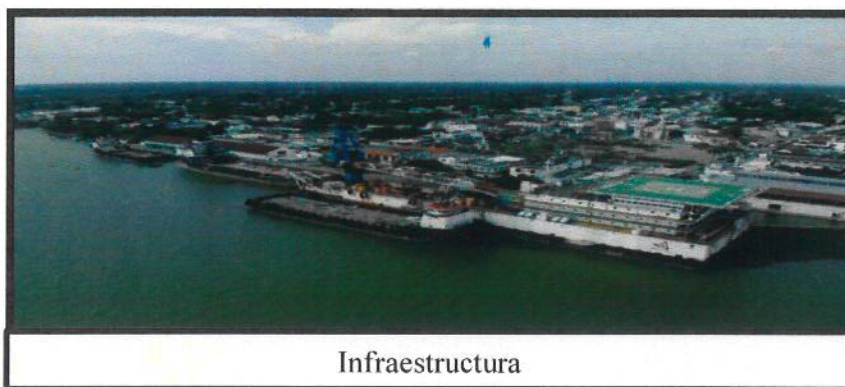
SECRETARÍA DE MARINA
DIRECCIÓN GENERAL DE PUERTOS
Y MARINA MERCANTE
DIRECCIÓN GENERAL DE PUERTOS



Estrategia 1.3	Incrementar la participación logística de la APITAB y con ello la competitividad de sus zonas portuarias en el Sistema Portuario Nacional.
Líneas de acción	<ul style="list-style-type: none"> - Convenir con los clientes y cesionarios la incorporación a sus cadenas logísticas. - Utilizar y maximizar los proyectos de desarrollo del transporte intermodal. - Promover el mantenimiento y/o mejoramiento de la conectividad marítima, carretera y ferroviaria. - Destinar infraestructura y servicios portuarios a proyectos de costa fuera, cabotaje y de transporte marítimo de corta distancia.

Objetivos de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible vinculados al PMDP





Fuente: Acervo fotográfico APITAB

3.3 Metas e indicadores

Como elemento indispensable del proceso de planeación estratégica y en apego a lo establecido en el artículo 40 del Reglamento de la Ley de Puertos, en este apartado se enuncian las metas que la APITAB pretende alcanzar durante la vigencia del presente PMDP, mismas que pueden ser entendidas como los resultados esperados y están directamente ligadas al objetivo estratégico de la APITAB, las estrategias y las líneas de acción.


Es preciso mencionar que dichas metas están dimensionadas en monto y tiempo de inversión, o definidas en unidades de medida. Las metas que se describen pueden ser clasificadas en:

1. Metas de mantenimiento de infraestructura;
2. Metas de construcción y modernización de infraestructura y equipamiento, y
3. Metas de desarrollo de la operación portuaria y logística.

En las siguientes tablas se definen las metas perseguidas por la APITAB, a través del puerto de Frontera y las áreas portuarias de Chiltepec y Sánchez Magallanes.




METAS DE MANTENIMIENTO DE INFRAESTRUCTURA

Objetivo estratégico	Meta	Inversión total estimada (pesos)	Año de ejecución de la meta						Ubicación	Responsable
			2022	2023	2024	2025	2026	2027		
			0	0	0	0	0	0		
			2	2	2	2	2	2		
			2	3	4	5	6	7		
Contar con instalaciones, infraestructura y servicios portuarios suficientes y de calidad para posicionar al Sistema Portuario de Tabasco como una plataforma logística competitiva para la industria petrolera, principalmente con una capacidad integral que permita mantener la oferta de los servicios offshore por encima de la demanda, contribuyendo con la	Compra e instalación de un transformador eléctrico de corriente A.C.	\$1,750,000.00							Recinto Fiscal, Frontera	 SECRETARÍA DE MARINA COORDINACIÓN GENERAL DE PUERTOS Y MARINA MERCANTE DIRECCIÓN GENERAL DE PUERTOS La Administración Portuaria Integral de Tabasco, S.A. de C.V.
	Determinación del estado de corrosión y capacidad de carga de muelle fiscal.	\$ 803,020.00							Recinto Fiscal, Frontera	
	Mantenimiento a la bodega de tránsito (impermeabilización, cambio de luminarias, reparación de rieles, portones y ventanas de las bodegas).	\$ 962,000.00							Recinto Fiscal, Frontera	
	Mantenimiento preventivo a 25 bitas en muelle del Recinto Fiscal	\$ 2,250,000.00							Recinto Fiscal, Frontera	
	Determinación del estado de corrosión y capacidad de carga del muelle De Pescadores.	\$ 589,000.00							Muelle De Pescadores, Frontera	

soberanía energética del país y el desarrollo de la región sureste.	Determinación del estado de corrosión y capacidad de carga del muelle pesquero.	\$ 375,000.00							Muelle Pesquero, Chiltepec, Paraíso
	Mantenimiento al señalamiento marítimo-fluvial existente.	\$ 1,500,000.00							Frontera, Chiltepec y Sánchez Magallanes

METAS DE CONSTRUCCIÓN Y MODERNIZACIÓN DE INFRAESTRUCTURA Y EQUIPAMIENTO

Objetivo estratégico	Meta	Inversión total estimada (pesos)	Año de ejecución de la meta							Ubicación	Responsable
			2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028		
			0	0	0	0	0	0	0		
			2	2	2	2	2	2	2		
Contar con instalaciones, infraestructura y servicios portuarios suficientes y de calidad para posicionar al Sistema Portuario de Tabasco como una plataforma logística competitiva para la industria petrolera, principalmente con una capacidad	Construcción de muelle de pilotes de 100 metros de largo y 20 metros de ancho, ubicado adjunto al espigón existente en la Villa y Puerto Sánchez Magallanes, Cárdenas, Tabasco.	\$ 75,000,000.00								Sánchez Magallanes, Cárdenas	 SECRETARÍA DE MARINA COORDINACIÓN GENERAL DE PUERTOS Y MARINA MERCANTE DIRECCIÓN GENERAL DE PUERTOS La Administración Portuaria Integral de Tabasco, S.A. de C.V.
	Adquisición de 1 grúa con capacidad de 90 toneladas.	\$ 12,000,000.00								Frontera, Centla	
	Adquisición de 2 montacargas con capacidad de 5 y 10 toneladas.	\$ 13,000,000.00								Frontera, Centla	


integral que permita mantener la oferta de los servicios offshore por encima de la demanda, contribuyendo con la soberanía energética del país y el desarrollo de la región sureste.	Adquisición de 1 tracto camión tipo pipa.	\$ 5,000.000.00						Frontera, Centla
	Adquisición de 2 montacargas con capacidad de 5 y 10 toneladas.	\$ 13,000,000.00						Frontera, Centla
	Adquisición de 1 camioneta con capacidad de 3 toneladas para recolección de basura.	\$3,500,000.00						Frontera, Centla
	Adquisición de 1 lancha de servicio.	\$ 1,000,000.00						Frontera, Centla
	Construcción de sistema hidráulico para suministro de agua a embarcaciones y suministro de agua a hidrantes contraincendios.	\$ 1,500,000.00						Frontera, Centla
	Adquisición de 3 boyas de recalada, balizas y señalamiento lateral.	\$ 7'500,000.00						Frontera, Centla, Chiltepec Paraíso y Sánchez Magallanes, Cárdenas
	Adquisición de barrera de Contención Marítima de 250 metros tipo L,18"	\$ 700,000.00						Frontera, Centla



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



METAS DE DESARROLLO DE LA OPERACIÓN PORTUARIA Y LOGÍSTICA

Objetivo estratégico	Meta	Unidad de medida	Año de ejecución de la meta							Ubicación	Responsable
			2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026		
			0	0	0	0	0	0	0		
			2	2	2	2	2	2	2		
			2	3	4	5	6	7			
Contar con instalaciones, infraestructura y servicios portuarios suficientes y de calidad para posicionar al Sistema Portuario de Tabasco como una plataforma logística competitiva para la industria petrolera, principalmente con una capacidad integral que permita mantener la oferta de los servicios	Instrumentación del proceso de otorgamiento de cesión parcial de derechos para el uso, aprovechamiento y explotación de	Elaboración de contratos para su registro								Instalaciones portuarias concesionadas.	 SECRETARÍA DE COORDINACIÓN GENERAL Y MARINA MERCANTE DIRECCIÓN GENERAL DE PUERTOS La Administración Portuaria Integral de Tabasco, S.A. de C.V.
	Diseño e instrumentación del programa para promoción y comercialización del puerto de Frontera y áreas portuarias concesionadas para la atracción de inversión y carga.	Modificación de las Reglas de Operación (en proceso).								Instalaciones portuarias concesionadas	
	Actualización de las reglas de operaciones del puerto de Frontera y los muelles de Chiltepec y Sánchez Magallanes.	Modificación de las Reglas de Operación (en proceso).								Instalaciones portuarias concesionadas	

<i>offshore</i> por encima de la demanda, contribuyendo con la soberanía energética del país y el desarrollo de la región sur-sureste.	Ampliar e incorporar nuevas áreas a los muelles Fiscal y Pescadores en Frontera, al igual que en Chiltepec y Sánchez Magallanes.	Realizar las gestiones ante el Gobierno estatal y las instancias federales.						Instalaciones portuarias concesionadas	
	Certificación de puerto sustentable, así como de la norma ISO.	Proceso de certificación pendiente						Instalaciones portuarias concesionadas	

El indicador del desarrollo portuario que se presenta en la siguiente ficha técnica, incluye las variables para medir el logro del objetivo estratégico de este PMDP. Por medio de esto será posible medir los avances y comparar los resultados reales con los programados para así disponer de la información necesaria y suficiente para la toma de decisiones.

INDICADOR DEL DESARROLLO PORTUARIO

Objetivo estratégico	Contar con instalaciones, infraestructura y servicios portuarios suficientes y de calidad para posicionar al Sistema Portuario de Tabasco como una plataforma logística competitiva para la industria petrolera, principalmente con una capacidad integral que permita mantener la oferta de los servicios <i>offshore</i> por encima de la demanda, contribuyendo con la soberanía energética del país y el desarrollo de la región sur-sureste.	
Indicador	Tasa de Variación de Servicios Portuarios.	
Descripción del indicador	Proporcionar mejores servicios del Sistema Portuario del Estado de Tabasco para impulsar la activación económica mediante la competitividad.	
Método de cálculo	Mide la tasa de variación porcentual de los servicios portuarios proporcionados a las embarcaciones en año actual, en comparación al proporcionado en año anterior.	
Unidad de medida	Servicios portuarios	
Frecuencia de mediación	Trimestral	
Sentido del indicador	Positivo	
	Línea base (2022)	Meta (2027)
	1,741 servicios	4,333



3.4 Zonificación maestra para el desarrollo portuario

La APITAB a la fecha no ha realizado ninguna cesión parcial de derecho a los usuarios y prestadores de servicios de las instalaciones portuarias concesionadas, debido a que la mayor parte de la zona concesionada se encuentra en orilla de río, en el caso de las instalaciones portuarias ubicadas en Frontera, Centla con el río Grijalva y en el muelle pesquero de Chiltepec, con el río González. Para el caso de las instalaciones portuarias de muelle pesquero de Sánchez Magallanes, colinda con la laguna del Carmen. Por lo que solo se cuenta con lo permitido en zona federal, que son los 20 metros de ancho.

Clave de Zonificación			Destino	Superficie asignada (M ²)		Titular de la asignación
Número consecutivo	Uso	Modo de operación		Agua	Tierra	
1	Pu	E	Oficinas de la Administración Portuaria Integral de Tabasco, S.A. de C.V.	0.00	238.70	Administración Portuaria Integral de Tabasco, S.A. de C.V.
2	Pu	E	Bodega de Tránsito	0.00	772.50	Administración Portuaria Integral de Tabasco, S.A. de C.V.
3	Pu	E	Aduana y Migración de Frontera	0.00	27.03	Administración Portuaria Integral de Tabasco, S.A. de C.V.
4	Pu	E	Capitanía de Puerto de Frontera (Fuera de la zona concesionada)	0.00	736.93	Administración Portuaria Integral de Tabasco, S.A. de C.V.

Uso: PU – Público

modo de Operación. E - Especializado





En la siguiente tabla descriptiva se define las zonas portuarias que se proyectan en este PMDP como desarrollo, detallando la justificación, destino, uso y modo de operación.

Zonas portuarias proyectadas para desarrollo

Clave de Zonificación			Destino	Superficie asignada (M ²)	
Número consecutivo	Uso	Modo de operación		Agua	Tierra
5	Pu	E	Construcción de muelle de pilotes de 100 metros de largo y 20 de ancho, ubicado adjunto al espigón existente en la Villa y Puerto Sánchez Magallanes, Cárdenas, Tabasco.	1,000.00	2,000.00

Justificación técnica

Debido a la situación en la que se encuentran las instalaciones portuarias de Sánchez Magallanes concesionadas a la APITAB, las cuales, desde su creación en el año de 1996 se encuentran invadidas por pobladores de la región, y tomando en consideración que la vía de acceso de navegación a las instalaciones mencionadas se encuentra bloqueadas por el puente que da acceso a la comunidad de Sánchez Magallanes, impidiendo el acceso a las embarcaciones tipo escameros y lanchas de pasaje. Situación que ha impedido el uso, explotación de las instalaciones portuarias concesionadas.

Ahora bien, tomando en consideración el auge petrolero que existe actualmente frente a las costas de Sánchez Magallanes, existe una oportunidad de desarrollo, la cual consiste en la construcción de un muelle de pilotes con 100 metros de largo por 20 metros de ancho, con capacidad de 4.5 toneladas por metro cuadrado. Considerando su mejor ubicación a un costado del espigón que protege la bocana de la laguna, dado que dicha área se encuentra protegida y considerando la profundidad de la ensenada de 5 metros de profundidad.

Al lograr la consolidación y desarrollo del proyecto de la construcción del muelle, la APITAB podrá ofrecer a las compañías navieras, servicios portuarios de calidad en esta región a embarcaciones de porte mediano y chicas, así como también la autorización de la ampliación del límite del puerto, considerando el trazo imaginario de un semicírculo, teniendo como punto de origen el centro de las escolleras y trazando una circunferencia a 15 millas náuticas. Permitiendo que el muelle de Sánchez Magallanes sea un punto estratégico para el desarrollo del sistema portuario estatal y nacional, incluido el proyecto de Cabotaje y Tráfico Marítimo de Corta Distancia desarrollado actualmente por la Coordinadora General de Puertos y Marina Mercante.





Áreas de agua

Clave de Zonificación			Destino	Superficie asignada (M ²)
Número consecutivo	Uso	Modo de operación		
6	Pu	E	Canal de navegación (Frontera, Centla, Tabasco)	700,000.00
7	Pu	E	Canal de navegación (Chiltepec Paraíso, Tabasco)	52,000.00
8	Pu	E	Canal de navegación (Sánchez Magallanes, Cárdenas, Tabasco)	31,500.00

Vialidades y muelles de uso común

Clave de Zonificación			Destino	Superficie asignada (M ²)	
Número consecutivo	Uso	Modo de operación		Agua	Tierra
9	Pu	E	Muelle de usos múltiples (Muelle Fiscal, Frontera)	3,302.17	4,500.00
10	Pu	E	Vialidades de uso común (Muelle Fiscal, Frontera)	0.00	2,707.60
11	Pu	E	Muelle de usos múltiples (Muelle Pescadores, Frontera)	2,228.36	1,940.00
12	Pu	E	Patio de maniobra de uso común (Muelle Pescadores, Frontera)	0.00	4,160.00
13	Pu	E	Muelle de usos múltiples (Muelle Pesquero, Chiltepec)	850.00	935.00
14	Pu	E	Muelle de usos múltiples (Muelle Pesquero, Sánchez Magallanes)	1,1190.40	17,376.28

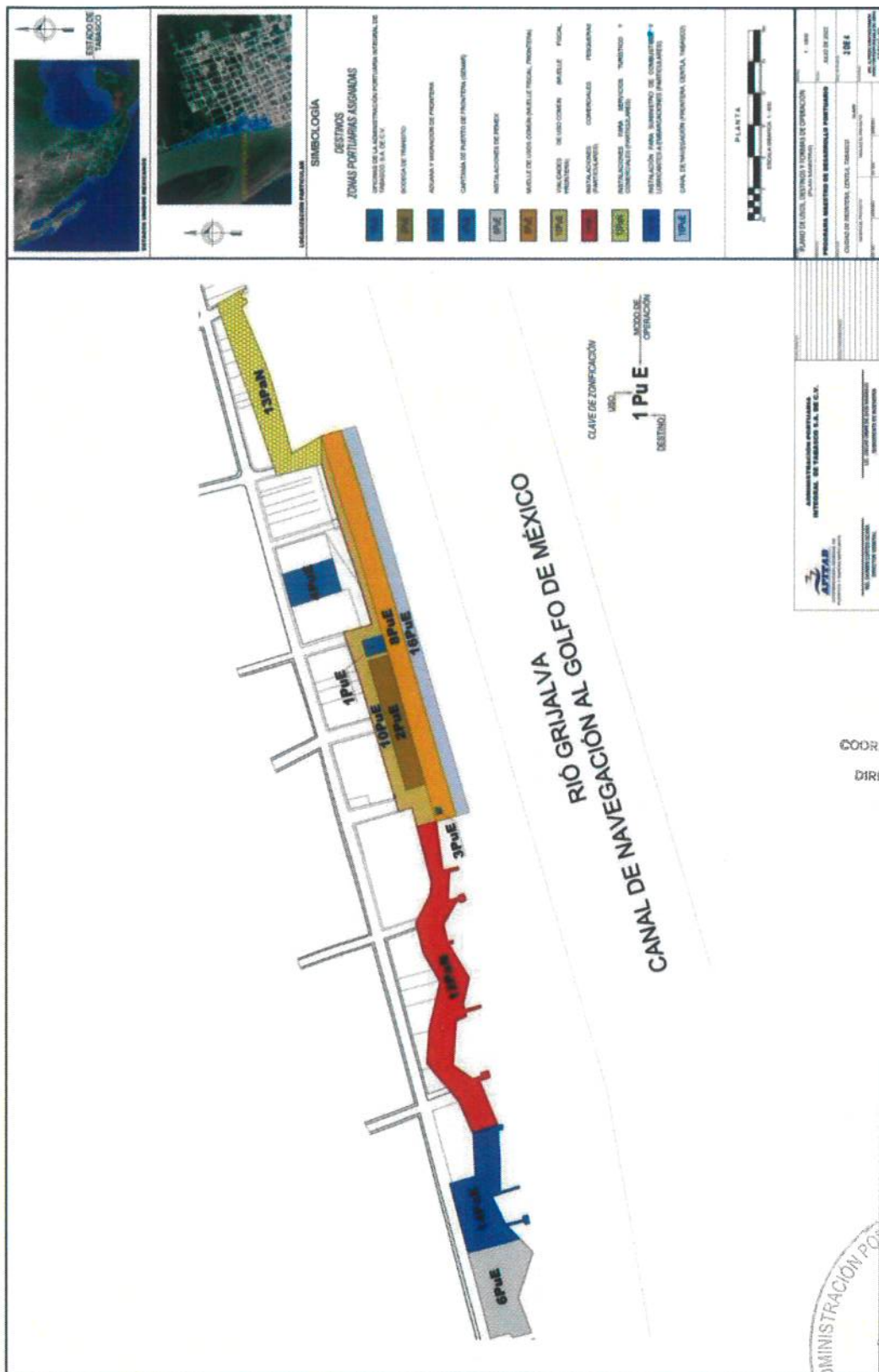




ESTADOS UNIDOS MEXICANOS
SECRETARÍA DE MARINA
COORDINACIÓN GENERAL DE PUERTOS
Y MARINA MERCANTIL
DIRECCIÓN GENERAL DE PUERTOS



Programa Maestro de Desarrollo Portuario de la APITAB





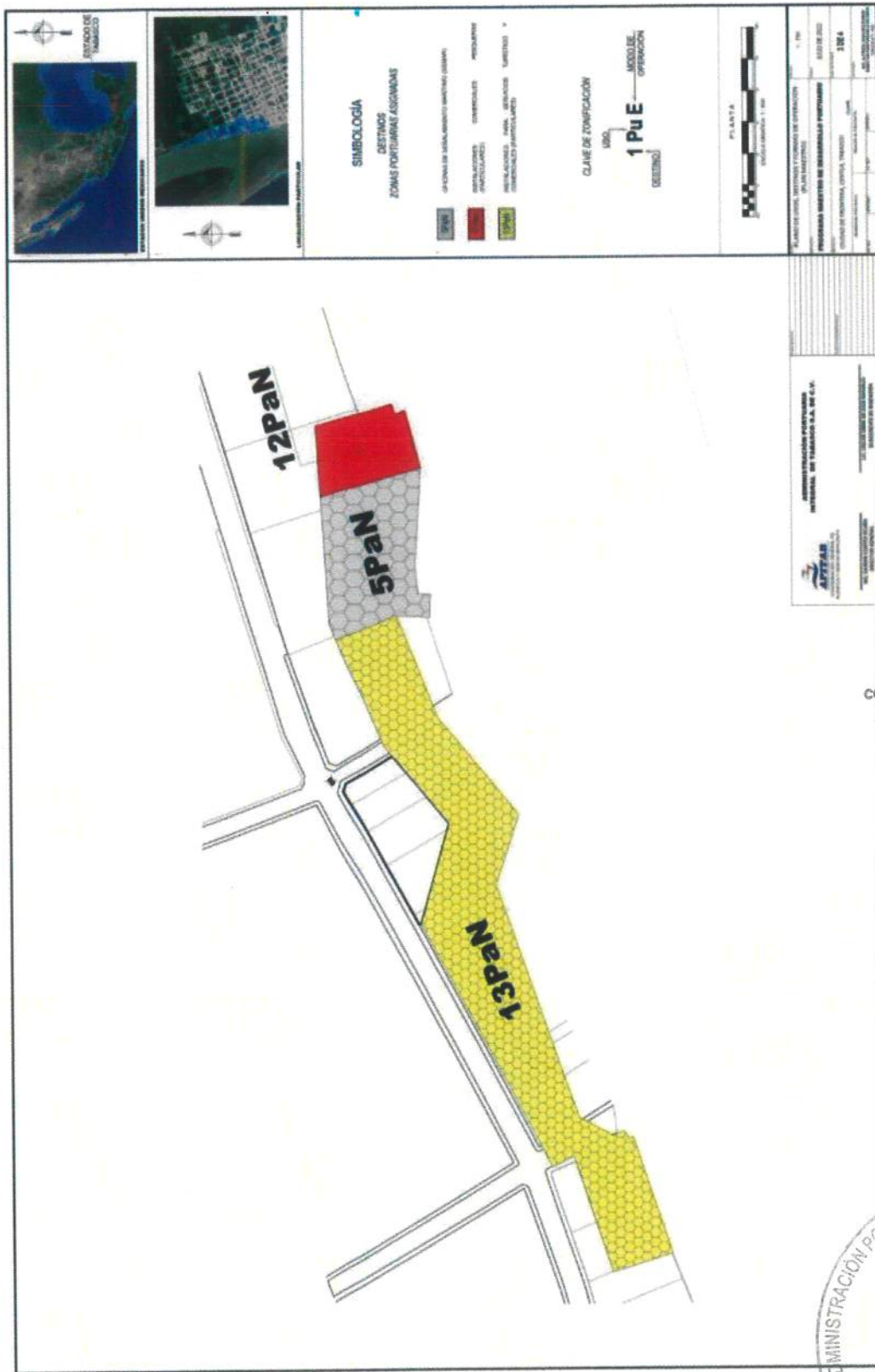
Página 114 de 117

Programa Maestro de Desarrollo Portuario de la APITAB



SECRETARIA DE MARINA
COORDINACIÓN GENERAL DE PUERTOS
Y MARTINA MERCANTE
DIRECCION GENERAL DE PUERTOS

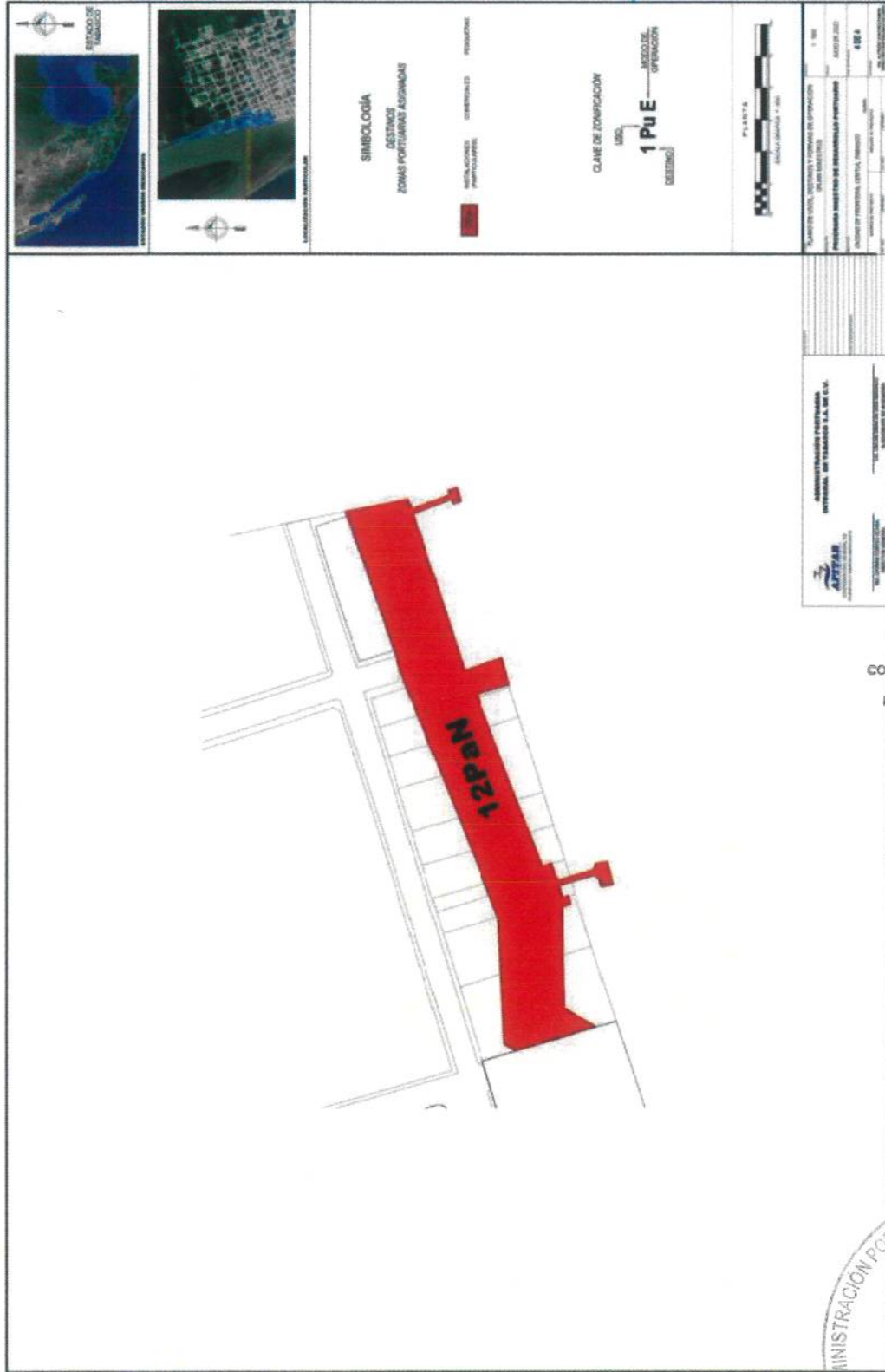




ESTADOS UNIDOS MEXICANOS
SECRETARÍA DE MARINA
COORDINACIÓN GENERAL DE PUERTOS
Y MARINA MERCANTE
DIRECCIÓN GENERAL DE PUERTOS



Programa Maestro de Desarrollo Portuario de la APITAB



ESTADOS UNIDOS MEXICANOS
SECRETARÍA DE MARINA
COORDINACIÓN GENERAL DE PUERTOS
Y MARINA MERCANTE
DIRECCIÓN GENERAL DE PUERTOS

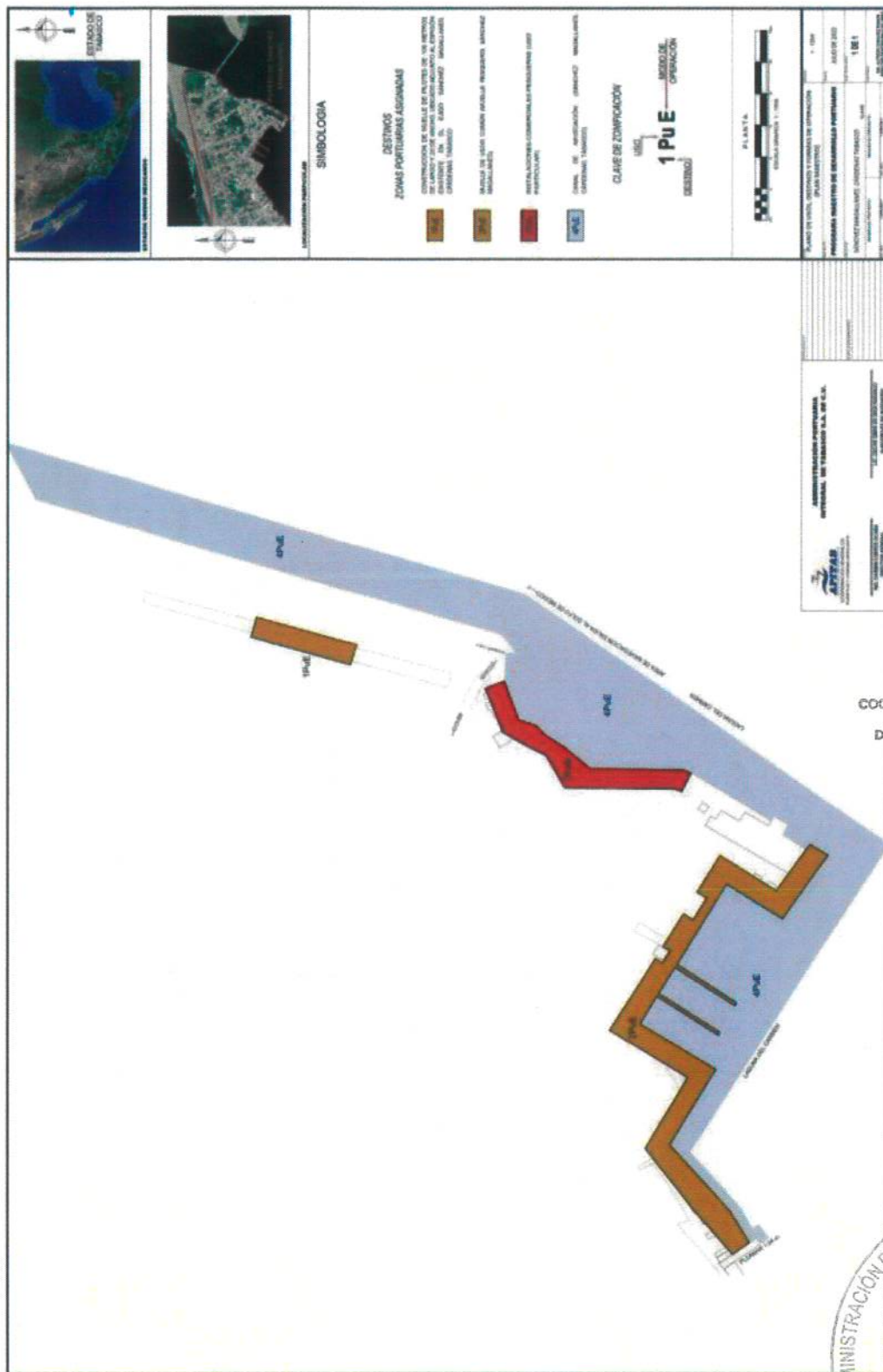




TABASCO

MOVILIDAD

SECRETARÍA DE MOVILIDAD



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

