



CAMPECHE
GOBIERNO DE TODOS



**ADMINISTRACIÓN
PORTUARIA
INTEGRAL DE
CAMPECHE**

PROGRAMA INSTITUCIONAL 2024-2027



CAMPECHE
GOBIERNO DE TODOS



ADMINISTRACIÓN
PORTUARIA
INTEGRAL DE
CAMPECHE



Programa Institucional
Administración Portuaria Integral de Campeche
2024-2027
Gobierno del Estado de Campeche
Secretaría de Desarrollo Económico



DICTAMEN FAVORABLE

El cual se rige por los siguientes términos:

PRIMERO. Por medio del presente Dictamen, se comunica que el Programa de Desarrollo Institucional de la Administración Portuaria Integral de Campeche S.A de C.V., cuya elaboración fue coordinada por la institución a su digno cargo, cumple con los criterios metodológicos de la citada Guía.

SEGUNDO. El presente Dictamen se emite con base en la información y documentación proporcionada por la dependencia.

TERCERO. Conforme a la Ley de Planeación del Estado y sus Municipios, los Programas Institucionales deberán ser sometidos para la validación y aprobación del Subcomité Sectorial, para la posterior aprobación de la Gobernadora en el seno del COPLADECAM.

CUARTO. Dichos programas, una vez aprobados, deberán ser publicados tal y como se establece en el artículo 11, fracción V, de los Lineamientos para la elaboración y publicación de los programas derivados del Plan Estatal de Desarrollo del Estado Campeche 2021-2027, y serán obligatorios para las dependencias y entidades de la Administración Pública Estatal, en el ámbito de sus respectivas competencias, al quedar alineados a los Programas Presupuestarios que integrarán el Presupuesto de Egresos para los siguientes ejercicios fiscales, con la finalidad de darle seguimiento y evaluar sus indicadores de resultados.

QUINTO. El presente dictamen será validado en una sola ocasión.

SEXTO. La modificación o actualización de la información deberá ser informada a la Dirección General de Planeación y Políticas Públicas, como lo establece el artículo 9, Fracción XIII, de los Lineamientos para la elaboración de los programas derivados del Plan Estatal de Desarrollo del Estado de Campeche 2021-2027.

Sin otro particular, le envío un cordial saludo.

Atentamente

Mtro. Iván Jacobo Melo Salas

Encargado del Despacho de la Secretaría de Modernización Administrativa e Innovación Gubernamental





Contenido

Presentación.....	4
Marco legal	6
Alineación con la planeación estatal y con los Objetivos de Desarrollo Sostenibles (ODS).....	8
Visión y misión de los puertos de Campeche.....	10
Introducción	11
Diagnóstico	12
Sistema Portuario Nacional	12
Sistema Portuario de Campeche.....	18
Conectividad	35
Análisis de datos.....	47
Análisis de la demanda	56
Retos para el desarrollo de los puertos	94
Resultados del diagnóstico.....	96
Planeación estratégica	98
Objetivos, Estrategias y Líneas de acción.....	98
Indicadores	100
Glosario.....	104

Presentación

El mar de Campeche constituye un activo estratégico para el desarrollo del estado, no solo por su relevancia ecológica y productiva, sino también por ser la principal vía de vinculación con los mercados nacionales e internacionales. A través de la operación portuaria, se generan condiciones para el fortalecimiento de la competitividad regional y la atracción de inversiones que contribuyen al bienestar social y económico de la población.

La vocación marítima de Campeche se encuentra respaldada por una historia que lo ha posicionado como un referente en distintas etapas de desarrollo. La evolución histórica de nuestros puertos confirma la capacidad de adaptación de los puertos de Campeche frente a los retos productivos de cada época.

Actualmente, la actividad petrolera continúa siendo el motor central de la economía estatal y de los puertos de Campeche; sin embargo, el contexto global y nacional demanda una planeación que diversifique la infraestructura y los servicios portuarios. En este sentido, el Programa Institucional de la Administración Portuaria Integral de Campeche constituye un instrumento de planeación estratégica que establece los ejes, objetivos y líneas de acción orientadas a fortalecer la infraestructura portuaria para garantizar servicios eficientes a la industria energética además de diversificar la actividad portuaria hacia sectores como el comercio exterior y el turismo.

Los puertos de Campeche representan nodos fundamentales para el desarrollo económico y social de la entidad. Por ello, este Programa, alineado con el Programa Sectorial de Desarrollo Económico con Visión al Futuro, establece metas de corto, mediano y largo plazo, con indicadores de desempeño que permitirán dar seguimiento puntual a los avances alcanzados y facilitar la rendición de cuentas.

La Administración Portuaria Integral de Campeche inicia un nuevo ciclo de operación institucional bajo la conducción del Gobierno del Estado, encabezado por la Gobernadora Layda Elena Sansores San Román, con el respaldo de la Secretaría de Marina, dirigida por el Almirante Raymundo Pedro Morales Ángeles, y con la coordinación de la Coordinación General de Puertos y Marina Mercante, a



cargo de Manuel Fernando Gutiérrez Gallardo. Todo ello en plena concordancia con los lineamientos de desarrollo portuario establecidos por la Presidencia de la República, liderada por Claudia Sheinbaum Pardo.

Con este marco estratégico, se proyecta consolidar al mar de Campeche como un eje fundamental de desarrollo logístico y económico, capaz de responder a las demandas del presente y de anticiparse a los desafíos futuros, garantizando así un crecimiento ordenado, sostenible y competitivo para el estado y la región.

Ing. Agapito Ceballos Fuentes

Director General

Administración Portuaria Integral de Campeche





Marco legal

Este documento se presenta con fundamento en lo establecido en el Numeral 47 de la Ley de Planeación del Estado de Campeche y sus Municipios, la cual señala lo siguiente:

ARTÍCULO 47.- Las entidades paraestatales y paramunicipales deberán elaborar Programas Institucionales, los cuales se sujetarán a las previsiones contenidas en el programa sectorial correspondiente y deberán estar ajustados en lo conducente a la ley o acuerdo que regule su organización y funcionamiento.

El presente Programa Institucional de la APICAM se sujeta a la siguiente normatividad legal:

- Constitución Política de los Estado Unidos Mexicanos.
- Constitución Política del Estado de Campeche.
- Ley Orgánica de la Administración Pública Federal.
- Ley General de Bienes Nacionales.
- Ley de Puertos.
- Ley de Navegación y Comercio Marítimo.
- Ley Federal de Derechos.
- Ley Aduanera.
- Ley de Inversión Extranjera.
- Ley Federal de Competencia Económica.
- Ley de Obras y Servicios Relacionados con las Mismas.
- Ley General del Equilibrio Ecológico y la Protección al Ambiente en Materia de Impacto Ambiental.
- Ley General del Equilibrio Ecológico y la Protección del Ambiente en Materia de Residuos Peligrosos.
- Ley de Adquisiciones, Arrendamiento y Prestación de Servicios del Sector Público.
- Ley Orgánica de la Administración Pública del Estado de Campeche.
- Ley de la Administración Pública Paraestatal del Estado de Campeche.
- Ley de Planeación del Estado de Campeche y sus Municipios.



- Ley de Obras Públicas del Estado de Campeche.
- Ley de Adquisiciones, Arrendamiento y Prestación de Servicios Relacionados con Bienes Muebles del Estado de Campeche.
- Ley de Transparencia y Acceso a la Información Pública del Estado de Campeche.
- Reglamento de la Ley de Puertos.
- Reglamento de la Ley de Navegación y Comercio Marítimo.
- Reglamento de la Ley Aduanera.
- Reglamento de la Ley General del Equilibrio Ecológico y la Protección al Ambiente. en Materia de Impacto Ambiental.
- Reglamento de la Ley General del Equilibrio Ecológico y la Protección del Ambiente. en Materia de Residuos Peligrosos.
- Reglamento de la Ley de Obras y Servicios Relacionados con las Mismas.
- Reglamento de la Ley de Obras Públicas del Estado de Campeche.
- Plan Nacional del Desarrollo 2025-2030.
- Plan Estatal de Desarrollo del Estado de Campeche 2024-2027.
- Programa Sectorial de Marina 2025-2030.
- Programa Sectorial de Desarrollo Económico 2024-2027.
- Programa Maestro de Desarrollo Portuario 2025-2029.
- Acta Constitutiva de la Administración Portuaria Integral de Campeche.
- Acuerdo del Ejecutivo del Estado por el que se crea la empresa estatal de participación mayoritaria denominada "Administración Portuaria Integral de Campeche" (APICAM).
- Título de Concesión para la Administración Portuaria Integral de Campeche.



Alineación con la planeación estatal y con los Objetivos de Desarrollo Sostenibles (ODS)

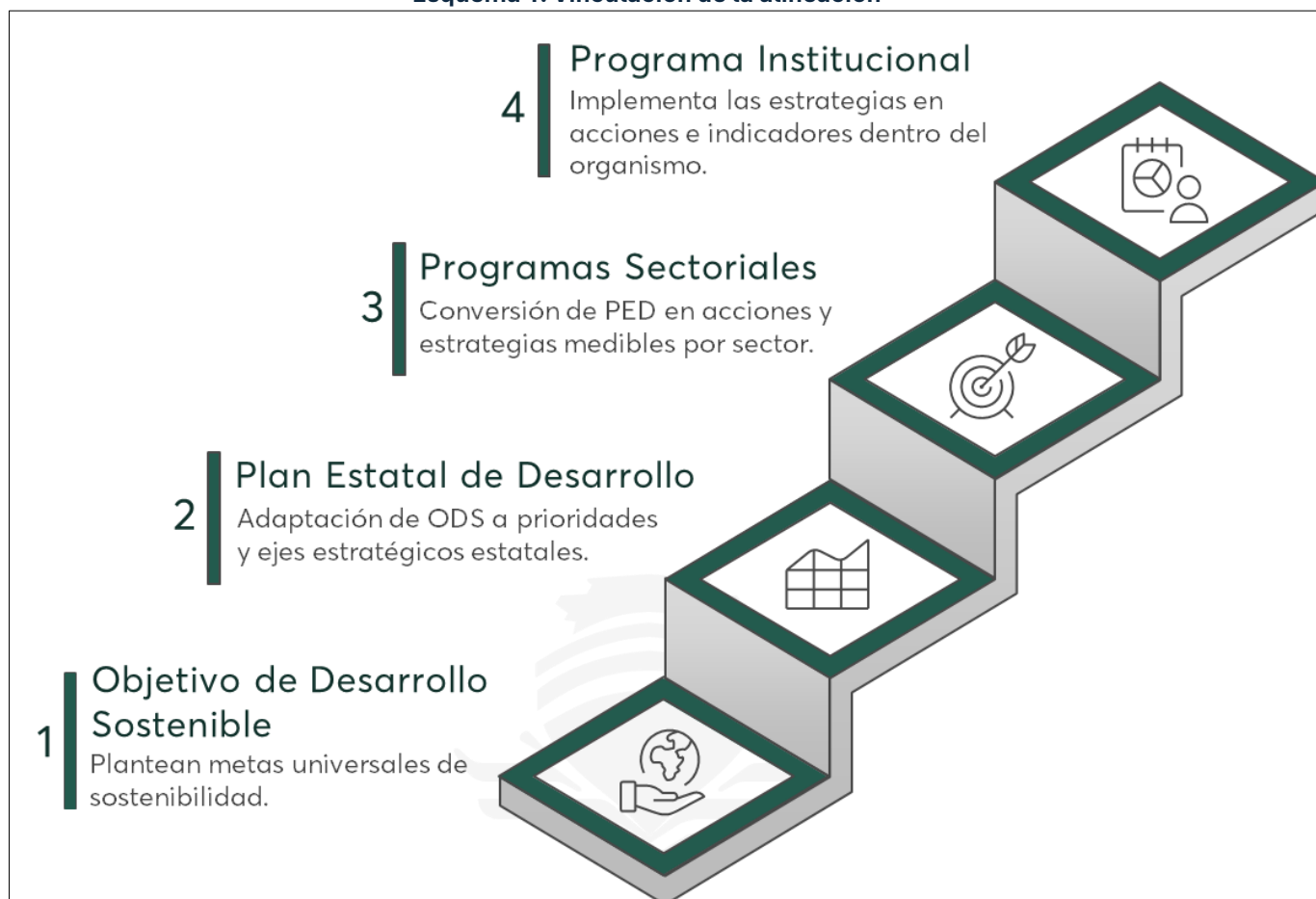
Aunque la Agenda 2030 no contempla un Objetivo de Desarrollo Sostenible (ODS) específico para el transporte marítimo, este sector resulta esencial para el cumplimiento de diversas metas vinculadas con el desarrollo económico y la sostenibilidad ambiental. Su importancia no solo se reconoce en el marco internacional de los ODS, sino también en instrumentos de planeación como el **Plan Estatal de Desarrollo 2024-2027** y el **Programa Sectorial de Economía 2024-2027**. En este contexto, el transporte marítimo se relaciona directamente con distintos objetivos, en particular con los siguientes:

Tabla 1. Alineación de los Objetivos de Desarrollo Sostenibles vinculados con el transporte marítimo

Objetivo de Desarrollo Sostenible		Plan Estatal de Desarrollo		Programa Sectorial		Programa Institucional
Objetivo	Meta	Objetivo	Estrategia	Objetivo	Estrategia	Objetivo
9 Construir infraestructuras resilientes, promover la industrialización sostenible y fomentar la innovación	9.1 Desarrollar infraestructuras fiables, sostenibles, resilientes y de calidad, incluidas infraestructuras regionales y transfronterizas, para apoyar el desarrollo económico y el bienestar humano, haciendo especial hincapié en el acceso asequible y equitativo para todos.	5 Impulsar una política que coadyuve a generar relaciones comerciales hacia las micro, pequeñas y medianas empresas que les permita integrarse a las cadenas productivas locales, regionales, nacionales e internacionales, así como fortalecer al sector servicios del estado a través de la creación de sinergias entre los actores económicos.	5.7 Gestión estratégica para la conectividad, que favorezca la movilidad de pasajeros y el intercambio comercial	9 Impulsar la transformación de la infraestructura portuaria para el crecimiento sostenible y el desarrollo de la conectividad en el mercado global.	9.1 Contar con infraestructura y servicios portuarios competitivos para el intercambio comercial y la movilidad de pasajeros.	1 Desarrollar y mantener infraestructura y equipamiento portuario competitivo, sustentable y sostenible
					9.2 Conservar en óptimas condiciones la infraestructura de las instalaciones portuarias.	
				10 Fomentar el aprovechamiento de las instalaciones portuarias, con servicios eficientes para la movilización de carga y pasajeros.	10.1 Incrementar la productividad y la eficiencia de los servicios portuarios	2 Impulsar el desarrollo sostenible de los puertos de Campeche para la operación y generar crecimiento económico y bienestar social del Estado.
					10.2 Optimizar el uso de las instalaciones portuarias en los puertos del Estado.	

Fuente: Elaboración propia.

Esquema 1. Vinculación de la alineación



Fuente: Elaboración propia.



Visión y misión de los puertos de Campeche

Visión

Ser un sistema portuario estatal de clase mundial que fortalezca las ventajas comparativas y competitivas de cada recinto de manera sustentable y sostenible, impulsando la consolidación del sector petrolero, la potencialización del comercio internacional y el crecimiento del sector turístico, con enfoque social hacia el bienestar de la población del Estado de Campeche.

Misión

Satisfacer con eficiencia, eficacia y calidad la demanda de infraestructura y servicios portuarios del sector petrolero y fomentar el desarrollo económico estatal a través del comercio marítimo y el turismo náutico.

Introducción

La **Administración Portuaria Integral de Campeche (APICAM)** se encuentra constituida conforme a las leyes mexicanas como una sociedad anónima de capital variable de carácter paraestatal. Cuenta con un título de concesión otorgado por el Gobierno Federal para el uso, aprovechamiento y explotación de áreas del dominio público federal, con el propósito de integrar acciones, planes y proyectos que impulsen el desarrollo sustentable de las áreas y recintos portuarios concesionados, en beneficio de la comunidad.

Un aspecto central de este esquema de administración es que las actividades dentro de las áreas concesionadas deben registrarse por un **Programa Maestro de Desarrollo Portuario (PMDP)**, aprobado previamente por las dependencias federales competentes. Dicho programa debe actualizarse cada cinco años con el fin de incorporar los cambios económicos y de transporte que impactan en el área de influencia del puerto o de los grupos de puertos comprendidos en el título de concesión de la APICAM.

La actualización del **Programa Institucional de Desarrollo Portuario 2024-2027** considera de manera integral la planeación estratégica del **Programa Maestro de Desarrollo Portuario 2025-2029**, así como su alineación con el **Plan Estatal de Desarrollo de Campeche 2024-2027** y el **Programa Sectorial de Desarrollo Económico con Visión al Futuro 2024-2027**.

El diagnóstico realizado analizó la competitividad del sistema portuario nacional, evaluando la oferta y la demanda en los ámbitos regional, nacional e internacional, y determinando la situación actual de los puertos del Estado. Este ejercicio permitió identificar fortalezas, debilidades, oportunidades y amenazas que inciden en su desempeño.

Dentro de la planeación estratégica se establecen objetivos, estrategias y líneas de acción orientadas a Impulsar el desarrollo del sistema portuario de Campeche; Aprovechar las oportunidades de crecimiento; Atraer inversiones productivas y Fortalecer la competitividad de la economía estatal.

Todo ello en congruencia con los **Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS)**, a fin de asegurar un desempeño empresarial responsable.

En este sentido, el programa se constituye como una herramienta de planeación estratégica que permitirá mejorar la eficiencia en la operación de los puertos del estado, garantizando un equilibrio entre sostenibilidad social, económica y ambiental en su desarrollo.

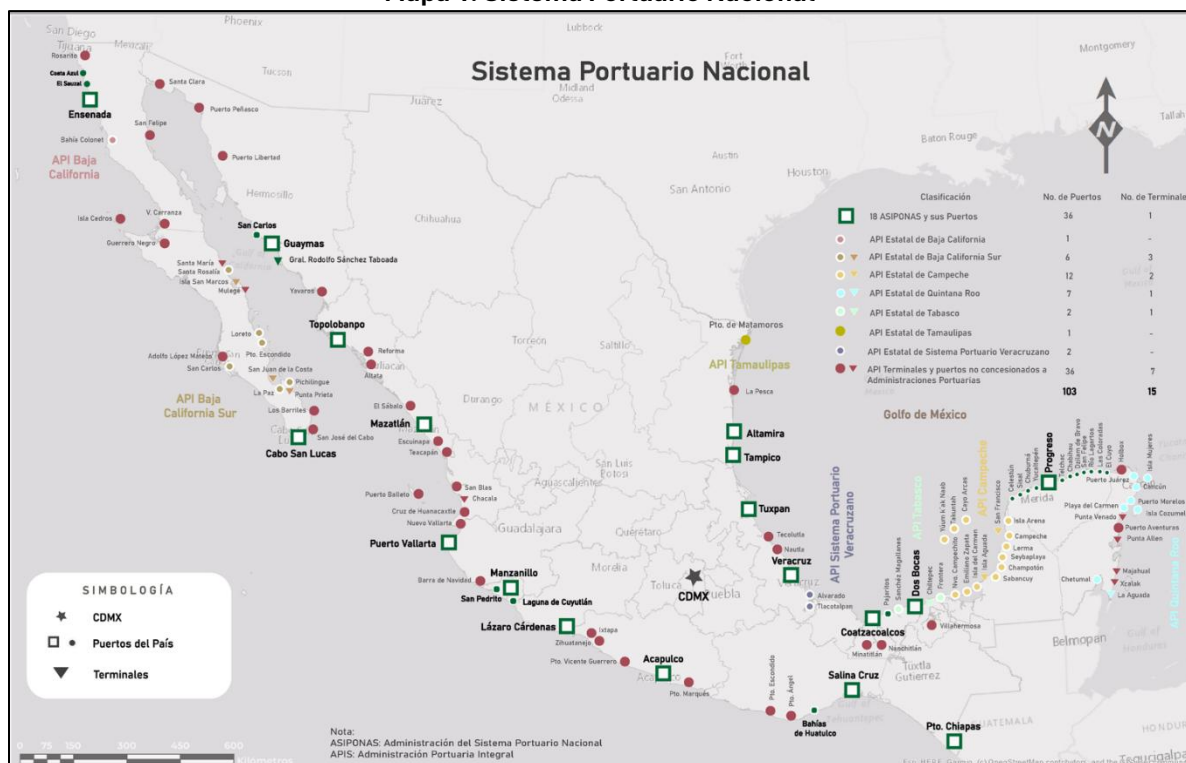


Diagnóstico

Sistema Portuario Nacional

El Sistema Portuario Nacional (SPN)¹ está conformado por 103 puertos y 15 terminales; de las cuales, 6 son terminales especializadas en contenedores y 9 terminales multipropósito con un total de 118 terminales (18 federales y 7 estatales), los cuales se encuentran distribuidos en 11,122 km de costas del Golfo de México y el Océano Pacífico.

Mapa 1. Sistema Portuario Nacional



Fuente: Elaboración propia con información de la Coordinación General de Puertos y Marina Mercante (CGPMM).

Por lo que se aprecia en el SPN y mapa 1 su distribución se realiza de la siguiente manera:

- 37 puertos y terminales son administrados por las 18 Administraciones del Sistema Portuario Nacional (ASIPONAS²) y sectorizadas a la Secretaría de Marina.

¹ Se consultó la página oficial de Proyectos del Gobierno de México: <https://www.proyectosmexico.gob.mx/como-invertir-en-infraestructura-en-mexico/ciclo-inversion/ciclos-puertos/>

² De acuerdo con la Coordinación General de Puertos y Marina Mercante, las ASIPONAS están constituidas como empresas públicas prioritarias, se encargan de la planeación, programación, desarrollo, uso, aprovechamiento y explotación del puerto en concesión. Son autosuficientes, productivas y competitivas.



- 37 puertos y terminales se encuentran bajo la gestión de Administraciones Portuarias Integrales (API³) estatales.
- 43 puertos y terminales corresponden a API Terminales y puertos no concesionados a Administraciones Portuarias.

México se ubica en el décimo lugar entre los principales exportadores a nivel mundial, de acuerdo con cifras de la Organización Mundial del Comercio (2024). En este contexto, el transporte marítimo desempeña un papel estratégico, ya que, a nivel global, más del 80% del volumen del comercio internacional de mercancías se moviliza por vía marítima. En el caso de México, las aduanas marítimas generaron cerca del 50% de los ingresos aduaneros en 2024, lo que confirma la relevancia de los puertos en la dinámica económica nacional.

Por ello, la economía mexicana depende en gran medida de la eficiencia y competitividad de su sistema portuario, el cual funge como un eje fundamental para sostener el comercio exterior y atraer inversiones productivas.

Dentro del sistema portuario nacional destacan cinco puertos que concentran la parte más significativa de las importaciones y exportaciones marítimas: Manzanillo (Colima), Veracruz (Veracruz), Lázaro Cárdenas (Michoacán), Coatzacoalcos (Veracruz) y Altamira (Tamaulipas). Estos puertos representaron en 2024 aproximadamente el 53.50 % del tráfico de altura del país.

El movimiento de carga a nivel nacional ha sido volátil durante la última década. Durante la pandemia se observó una caída significativa: en 2020 los volúmenes de carga (altura y cabotaje) retrocedieron a cifras similares a las de 2017. En 2021 se registró un repunte, pero la recuperación no ha sido uniforme, y para 2024 se proyecta un nuevo descenso.

En cuanto a la participación relativa de tipos de carga: la carga de altura ha mantenido históricamente una participación entre el 81 % y el 83 % del volumen total. Por su parte, la carga de cabotaje ha representado entre 17 % y 19 % del total (ver Tabla 2).

Tabla 2. Histórico de carga total por altura y cabotaje a nivel nacional

Carga Total	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Altura	81%	83%	83%	83%	82%	81%	81%	82%
	248,407,832	261,336,690	251,559,233	220,392,858	234,740,109	233,434,474	239,446,437	222,610,594
Cabotaje	19%	17%	17%	17%	18%	19%	19%	18%
	59,681,114	55,087,719	51,699,385	46,325,964	52,061,902	54,256,395	55,883,234	50,023,934
Total	308,088,946	316,424,409	303,258,618	266,718,822	286,802,011	287,690,869	295,329,671	272,634,528

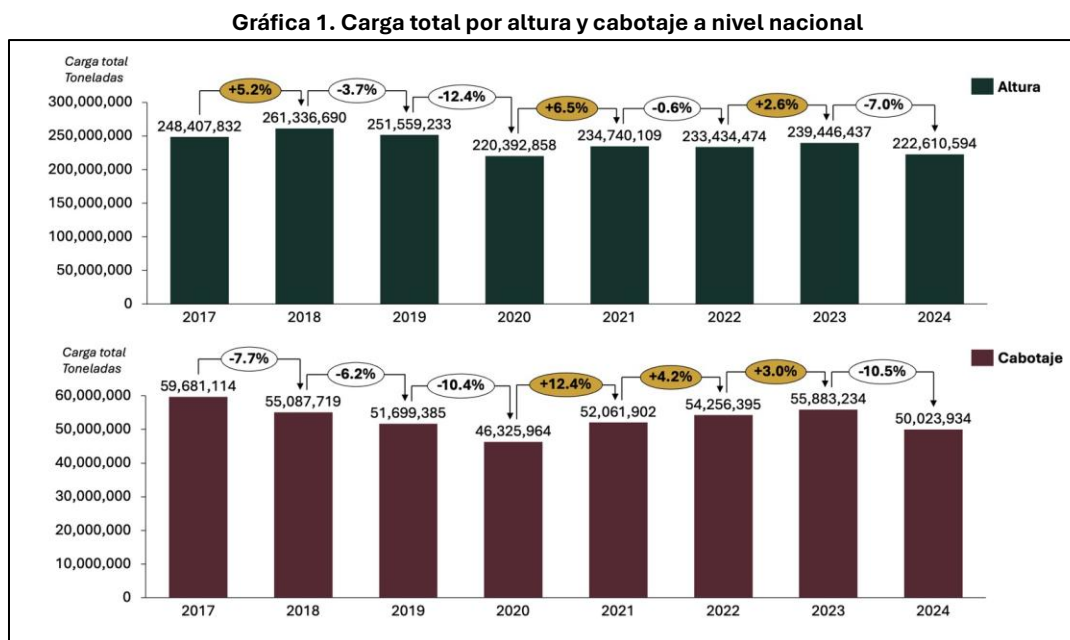
Fuente: Anuario estadístico de los puertos de México, SEMAR.

³ API se refiere a una Administración Portuaria Integral, administrada por los estados y es la entidad encargada de la planeación, desarrollo, uso y explotación de un puerto bajo concesión, gestionando la infraestructura, los servicios y las actividades comerciales dentro de él.



Entre 2014 y 2017, el promedio de carga total de altura fue de 238.9 millones de toneladas (mdt), mostrando antes de la pandemia una tasa de crecimiento del 5.2 %. No obstante, en el periodo 2020-2024, la movilidad de carga de altura a nivel nacional apenas creció en promedio 0.4 %.

En contraste, durante ese mismo periodo, la carga de cabotaje registró un promedio de 53.1 (mdt) y presentó un crecimiento promedio del 2 %, como se observa en la Gráfica 1.



Fuente: Anuario estadístico de los puertos de México, SEMAR.

Para su análisis y registro estadístico, los puertos mexicanos clasifican la carga comercial en 8 segmentos:

- Carga General Suelta, que incluye carga general unitizada y automóviles.
- Carga contenerizada.
- Granel Mineral, incluyendo fertilizantes.
- Granel Agrícola.
- Fluidos no petroleros que incluye aceites, químicos, entre otros productos.
- Petróleo y sus derivados.
- Otros fluidos incluido el gas natural.
- Cruceros turísticos.

Tabla 3. Histórico de carga por segmento a nivel nacional

Tipo de Carga	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
---------------	------	------	------	------	------	------	------	------

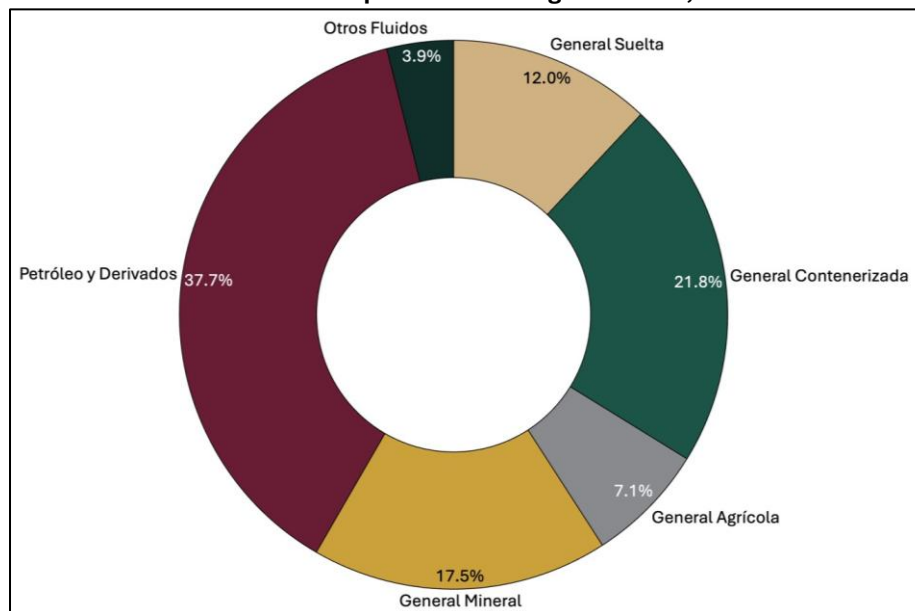


General Suelta	26,239,535	27,760,467	27,112,916	24,257,031	29,621,232	30,097,214	31,102,427	32,637,772
General Contenerizada	49,620,781	53,608,064	52,296,366	47,389,035	58,912,206	58,842,126	53,516,577	59,498,656
Granel Agrícola	17,401,708	17,792,453	17,874,885	16,848,030	16,268,961	16,853,285	18,737,068	19,272,934
Granel Mineral	71,692,289	75,158,998	72,963,231	60,052,591	65,083,005	62,785,732	59,999,363	47,684,318
Petróleo y Derivados	129,674,480	128,318,694	118,917,895	105,809,700	106,184,945	108,371,616	121,599,996	102,836,721
Otros Fluidos	13,460,153	13,785,733	14,093,325	12,362,435	10,731,662	10,740,896	10,374,240	10,704,127
Total de Carga	308,088,946	316,424,409	303,258,618	266,718,822	286,802,011	287,690,869	295,329,671	272,634,528

Fuente: Anuario estadístico de los puertos de México, SEMAR.

De la carga nacional, analizando la participación por tipo de carga, para el año 2024 como ejemplo, tenemos que el 37.7% corresponde a Petróleo y Derivados, 21.8% es Carga General Contenerizada y 17.5% es carga de Granel Mineral.

Gráfica 2. Composición de carga nacional, 2024



Fuente: Anuario estadístico de los puertos de México, SEMAR.

Tabla 4. Histórico de carga de altura a nivel nacional, desglosado por segmento

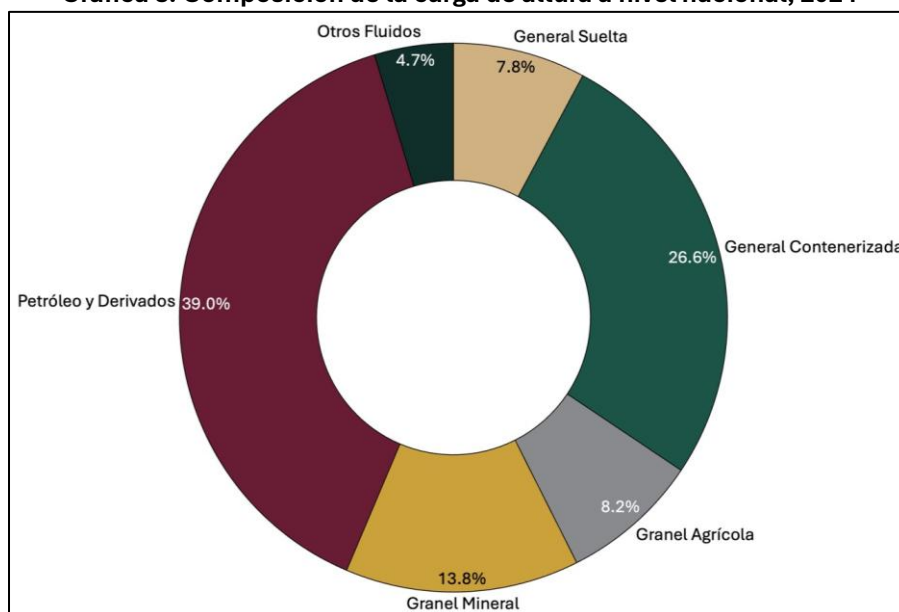
Altura	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
General Suelta	13,669,074	14,628,874	14,020,173	12,604,813	16,782,824	16,670,578	17,241,846	17,415,093
General Contenerizada	49,576,940	53,551,248	52,229,575	47,326,204	58,801,627	58,717,953	53,355,355	59,143,154
Granel Agrícola	16,997,338	17,469,240	17,244,408	16,394,461	15,984,514	16,645,216	17,987,422	18,207,647
Granel Mineral	45,498,101	50,566,509	49,641,300	38,626,448	42,309,623	36,338,493	33,977,665	30,743,654
Petróleo y Derivados	109,409,909	111,741,212	104,536,097	93,351,011	90,358,947	94,561,589	106,858,864	86,735,376
Otros Fluidos	13,256,470	13,379,607	13,887,680	12,089,921	10,502,574	10,500,645	10,025,285	10,365,670
Total del Altura	248,407,832	261,336,690	251,559,233	220,392,858	234,740,109	233,434,474	239,446,437	222,610,594

Fuente: Anuario estadístico de los puertos de México, SEMAR.



Analizando el total de carga de altura a nivel nacional en 2024, los porcentajes se parecen al de la carga total; tenemos que un 39.0% corresponde a Petróleo y Derivados, un 26.6% a carga Contenerizada, seguidos más lejos por Granel Mineral con 13.8%, Granel Agrícola con 8.2%, la carga general suelta y Otros Fluidos con 7.8% y 4.7% respectivamente.

Gráfica 3. Composición de la carga de altura a nivel nacional, 2024



Fuente: Anuario estadístico de los puertos de México, SEMAR.

Tabla 5. Porcentaje de carga de altura y cabotaje de importación y exportación

Tipo de Carga	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Importación	50.11%	50.42%	50.13%	45.77%	48.86%	52.20%	64.35%	67.73%
Exportación	49.89%	49.58%	49.87%	54.23%	51.14%	47.80%	35.65%	32.27%

Fuente: Anuario estadístico de los puertos de México, SEMAR.

La carga de altura se divide en carga de importación y carga de exportación. Si bien entre 2017 y 2019 la balanza se mantuvo equilibrada con una proporción cercana al 50% para cada rubro, esta tendencia ha cambiado notablemente en los años posteriores.

Se observa un claro y creciente predominio de la carga de **importación**, que para el año 2024 alcanzó el **67.73%** del total, mientras que la **exportación** representó el **32.27%**.

Tabla 6. Histórico de carga de cabotaje a nivel nacional por tipo de carga

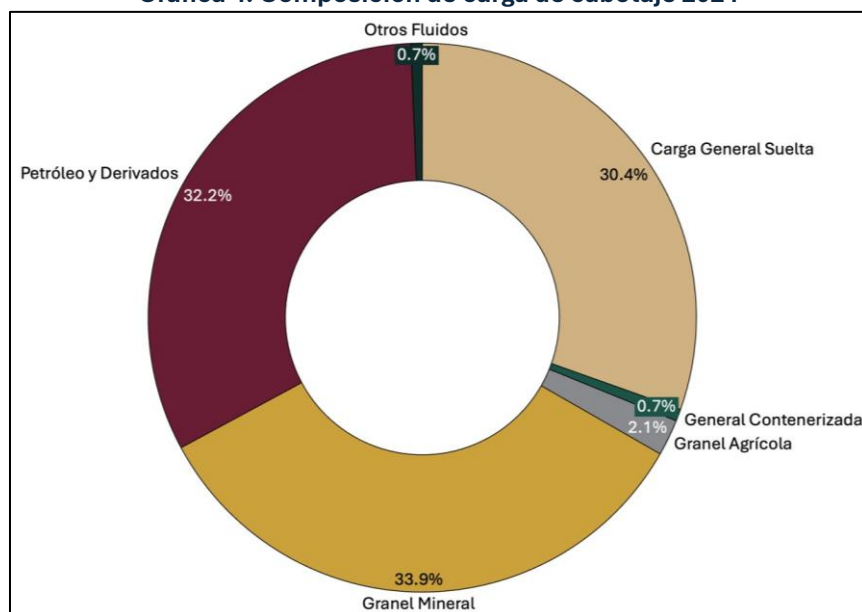
Cabotaje	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Carga General Suelta	12,570,461	13,131,593	13,092,743	11,652,218	12,838,408	13,426,636	13,860,581	15,222,679
General Contenerizada	43,841	56,816	66,791	62,831	110,579	124,173	161,222	355,502
Granel Agrícola	404,370	323,213	630,477	453,569	284,447	208,069	749,646	1,065,287
Granel Mineral	26,194,188	24,592,489	23,321,931	21,426,143	22,773,382	26,447,239	26,021,698	16,940,664
Petróleo y Derivados	20,264,571	16,577,482	14,381,798	12,458,689	15,825,998	13,810,027	14,741,132	16,101,345
Otros Fluidos	203,683	406,126	205,645	272,514	229,088	240,251	348,955	338,457
Total de Cabotaje	59,681,114	55,087,719	51,699,385	46,325,964	52,061,902	54,256,395	55,883,234	50,023,934

Fuente: Anuario estadístico de los puertos de México, SEMAR.



Respecto a la carga de cabotaje, el histórico reportado para el 2024 prevalece en primer lugar un 34% para granel mineral, seguido de un 32% para petróleo y derivados, y 30% para carga general suelta, quedando con una participación muy marginal contenerizada, granel agrícola y otros fluidos.

Gráfica 4. Composición de carga de cabotaje 2024



Fuente: Anuario estadístico de los puertos de México, SEMAR.

Movimiento de carga de Petróleo y Derivados

La carga petrolera representa el segmento con mayor participación nacional con un 37.7% del total de la carga nacional en 2024, del cual la carga de altura representa el 84% y la carga de cabotaje el 16%.

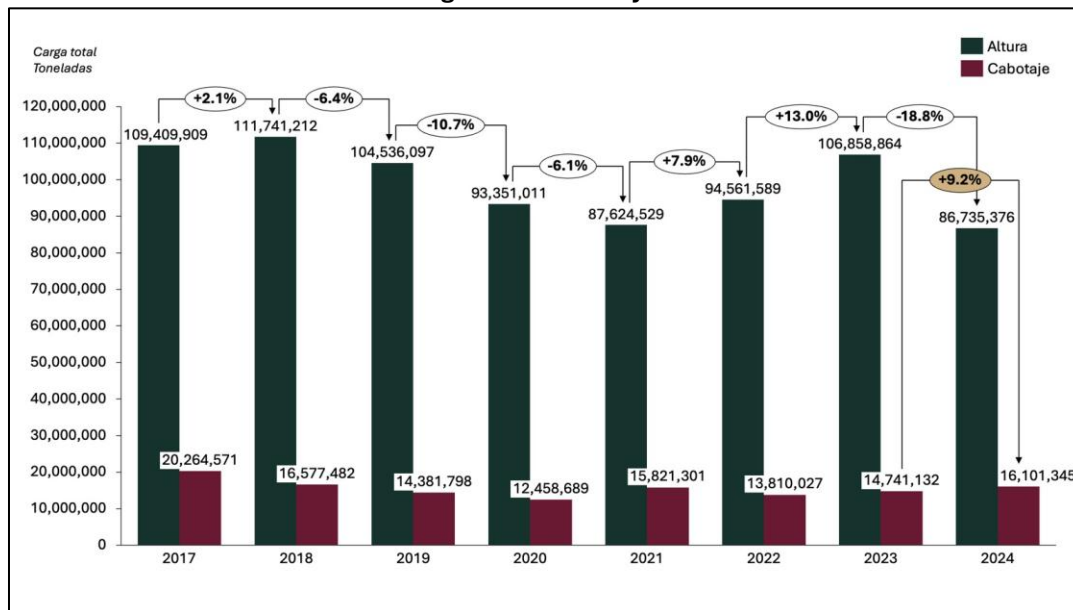
Tabla 7. Movimiento nacional por tipo de carga (petróleos y derivados)

Tipo de trafico	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Altura	109,409,909	111,741,212	104,536,097	93,351,011	87,624,529	94,561,589	106,858,864	86,735,376
Importación	37,085,581	39,071,774	37,086,782	25,403,884	25,219,099	33,626,039	33,170,487	31,353,659
Exportación	72,324,328	72,669,438	67,449,315	67,947,127	62,405,430	60,935,550	73,688,377	55,381,717
Cabotaje	20,264,571	16,577,482	14,381,798	12,458,689	15,821,301	13,810,027	14,741,132	16,101,345
Entrada	9,141,917	8,106,830	7,274,095	6,234,572	7,960,718	6,945,832	7,517,468	7,394,801
Salida	11,122,654	8,470,652	7,107,703	6,224,117	7,860,583	6,864,195	7,223,664	8,706,544
Total	129,674,480	128,318,694	118,917,895	105,809,700	103,445,830	108,371,616	121,599,996	102,836,721

Fuente: Anuario estadístico de los puertos de México, SEMAR.



Gráfica 5. Histórico de carga de Petróleos y Derivados a nivel nacional



Fuente: Anuario estadístico de los puertos de México, SEMAR.

Sistema Portuario de Campeche

El Sistema Portuario de Campeche (SPC) está administrado por la Administración Portuaria Integral de Campeche S.A de C.V. (APICAM), el cual está conformado por 12 puertos y 2 terminales, distribuidas a lo largo de 523 kilómetros de la costa del Estado.



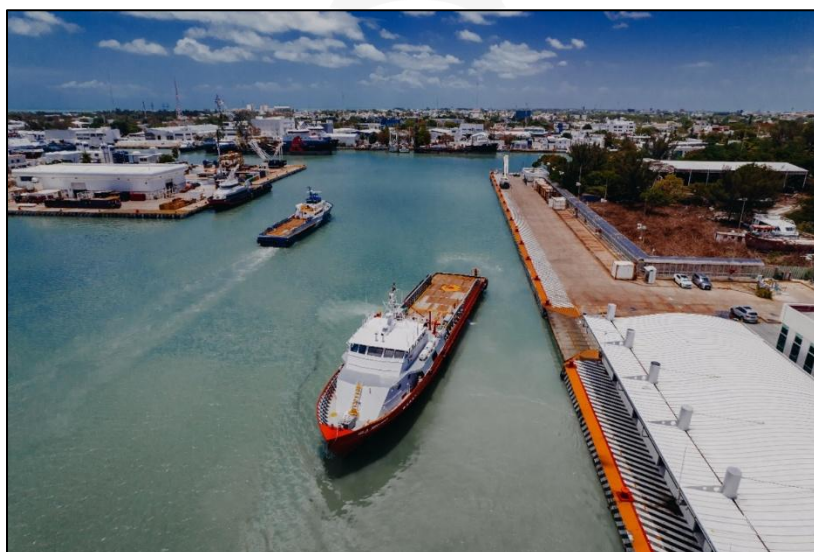


Los puertos de Isla del Carmen, Seybaplaya, Lerma, Cayo Arcas y Yúum K'ak Náab son los principales puertos del estado, los cuales concentran sus operaciones en el apoyo de actividades de exploración, producción y exportación de petróleo y de abastecimiento de combustibles en la región.

Los puertos costa afuera son: Cayo de Arcas, Ta'kuntah y Yúum K'ak Náab, instalaciones operadas por PEMEX ubicadas en la Sonda de Campeche. Desde estas instalaciones se exporta el petróleo crudo a tres continentes, tales como América, Europa y Asia.

Puerto de Isla del Carmen

Se localiza en Ciudad del Carmen, fue habilitado el 31 de mayo de 1974 como Puerto de Ciudad del Carmen, con coordenadas Lat. 18°38'30", Long. 91°50'30" para tráfico de altura, mixto de cabotaje y pesca. Con decreto publicado en el DOF del 21 de julio de 1997, se habilitan como Puerto de Laguna Azul y Terminal La Puntilla, con coordenadas Lat. 18°39'00" y Long. 91°51'00", bajo el régimen de navegación de cabotaje.



Ante la necesidad de reordenar el inventario de los puertos nacionales, mediante decreto publicado el 26 de mayo del 2003, se asignan el Puerto de Laguna Azul y la Terminal de La Puntilla como polígonos adicionales al recinto portuario del Puerto de Ciudad del Carmen, que, por circunstancias geográficas, cambia de denominación por el de Puerto de Isla del Carmen.

Mediante decreto publicado el 13 de septiembre de 2024 se modificó la delimitación y determinación del Recinto Portuario de Isla del Carmen incorporando las áreas de ampliación.



Este puerto es el de mayor importancia en el Sistema Portuario de Campeche por su contribución a la actividad económica de la entidad y por su número de operaciones; la actividad principal del puerto es el abastecimiento a las plataformas petroleras de Pemex que operan costa afuera en la Sonda de Campeche.

Asimismo, debido a su cercanía con los principales campos de exploración y de producción petrolera, el puerto de Isla del Carmen es considerado como la plataforma logística petrolera más importante de México.

El Puerto cuenta con 4 dársenas y un canal de navegación de acceso puerto con una profundidad de 4.5 m.

El canal de navegación de acceso al puerto tiene una longitud total de 14,727 m para comunicarse con la Zona de Fondeo, la cual tiene una profundidad de 7.0 m y dentro del recinto portuario el canal de acceso sur totaliza 1,874 m con una profundidad de 4.5 m.

La zona antigua comprende las dársenas 1, 2 y 3, con 4,252.4 m de muelle en 48 tramos de atraque con profundidad de 4.0 m. En todos los muelles se realizan operaciones relacionadas con la actividad costa afuera de la industria petrolera. La zona de la ampliación comprende la dársena 4, con 1,083 m de muelle, en 5 tramos de atraque y profundidad de 4.0 m, con lo cual permite ofrecer espacios para atender con mayor flexibilidad y mejores servicios las actividades de las líneas de negocio del puerto una vez que se concluya el proyecto.

Cuenta con 2 rompeolas, el rompeolas norte con una longitud de 820 m y el rompeolas sur con una longitud de 730 m, así como con señalamiento marítimo el cual consta de 1 faro, 6 balizas y 3 boyas.

Es pertinente precisar que el señalamiento marítimo del Sistema Portuario de Campeche cumple con las normas internacionales para una marcación clara y sistemática de los canales y dársenas por donde navegan las embarcaciones, el cual se basa en la norma internacional IALA (International Association of Lighthouse Authorities), que tiene por objeto estandarizar las características del boyado que delimita canales navegables y sus aguas adyacentes.

En la zona antigua, el tránsito vehicular se realiza a través de los muelles y áreas de patios; en la zona de la ampliación existe vialidades con ancho de 20 m en cuatro carriles.



El tránsito de personal operativo y administrativo se realiza a través de andadores que se encuentran paralelos a las vialidades del puerto, muelles y patio; en la zona de ampliación se realiza por las vialidades existentes.

Se cuenta con oficinas correspondientes a las autoridades de Capitanía de Puerto, Administración Portuaria Integral, Aduana Marítima, Terminal Marítima de pasajeros, oficinas administrativas y operativas de empresas, así como casetas para el control de accesos.

En el puerto se encuentran instaladas 35 empresas con contrato de cesión parcial de derechos, dedicadas principalmente para atender las necesidades del sector petrolero costa afuera, entre las más importantes tenemos a Pemex, Dowell Schlumberger, Halliburton, Weatherford, Cotemar, Diavaz, Protexa, Demar, Grupo México, Perforadora Central y Naviera Integral entre otras. Asimismo, dentro del recinto portuario operan más de 50 empresas con contratos de servicios portuarios y conexos que colaboran con esta industria ofreciendo servicios de calidad.

Puerto de Seybaplaya

Ubicado en la costa del municipio de Seybaplaya, con coordenadas latitud 19°38'02" y longitud 90°41'02" en la Sonda de Campeche. Con decreto del 21 de julio de 1997, se habilitó la Terminal de Seybaplaya con régimen de navegación de cabotaje; posteriormente con decreto del 26 de mayo del 2003 se modificó con el carácter de puerto con régimen de navegación de altura y cabotaje,



Seybaplaya es un puerto en desarrollo planeado para realizar actividades de apoyo y avituallamiento a las plataformas petroleras costa afuera, ante la saturación del puerto de Isla del Carmen; sin embargo, la distancia que tiene a las zonas de explotación comparado con Ciudad del Carmen ha inhibido el puerto para estas actividades. El puerto es una opción para propiciar el desarrollo industrial del estado mediante la conectividad marítima y la dotación de espacios para el desarrollo industrial en las zonas adjuntas al puerto.

Este puerto está comunicado con su zona de influencia compuesta por los estados de centro y sur sureste del país y se encuentra a un costado del poblado de Seybaplaya. Su principal acceso entronca con la carretera federal 180 que comunica por vía carretera con el municipio del Carmen y a la vez con el estado de Tabasco y Veracruz. Por el lado sureste se comunica con la capital del estado de Campeche y con los estados de Yucatán y Quintana Roo.

La principal vía de comunicación que existe para llegar al puerto conecta con la carretera federal 180 Campeche-Champotón a la entrada del puerto. Esta vialidad tiene una longitud de 1.8 kilómetros desde el entronque con la carretera hasta la entrada al puerto y continúa por dentro del recinto portuario hasta la terminal 1 y el viaducto.

El puerto tiene un canal de navegación de 114.5 ha con un calado de 9.5 m y un canal de navegación para pescadores de 3,361 m con un calado que varía entre 4.5 m y 6 m., así como dos dársenas de operación. La dársena 1 cuenta con una profundidad de -4.8 metros N.B.M y la dársena 2 con una profundidad de -6.15 metros de NBM.

Cuenta con un viaducto de comunicación, perpendicular a la playa, con una longitud de 3,597 m para acceder a la plataforma 2 y 3. La plataforma 2 tiene 806 m de protección marginal, a su vez la plataforma 1 tiene 1,577 m de protección marginal y un espigón de 128 m.

La Plataforma 1, ubicada en la zona de tierra, no cuenta con banda de atraque y actualmente se tiene a nivel de terracerías, con proyección de desarrollo de vialidades y patios para zonas industriales. Su extensión es de 17.77 hectáreas con 14 manzanas, 50 lotes y 6 calle internas, actualmente carece de servicios y calles pavimentadas, aunque se tiene en proyecto el dotar de esta infraestructura.

La plataforma 2 cuenta con 402 m de muelle con profundidad de 4.8 m y la plataforma 3 con 404 m de muelle con profundidad de 6.0 m; actualmente estos muelles están destinados para actividades de proveeduría de materiales e insumos, reparación, mantenimiento, construcción y rehabilitación de equipos de perforación y de plataformas petroleras y, últimamente para el movimiento de graneles minerales.

La plataforma 2 cuenta con una estación de combustible con una banda de atraque de 50 metros, formada por 4 duques de Alba de concreto y pasarelas de acero, para abastecer a embarcaciones de hasta 80 metros de eslora.

Su señalamiento marítimo lo comprenden 1 faro, 9 balizas y una boya para la seguridad de las embarcaciones en su navegación.

El tránsito vehicular se efectúa a lo largo del viaducto y a lo largo de las plataformas 1, 2 y 3, así como del parque industrial, lo que permite la entrada y salida de unidades de autotransporte de carga y la circulación de vehículos particulares de personal de la comunidad portuaria. Las vialidades vehiculares en conjunto cuentan con una longitud de 5.6 km.

Cuenta con edificios variados correspondientes a Estación de gasolina, casetas de vigilancia, planta eléctrica de emergencia, subestación eléctrica, estación de mareógrafo, y oficinas administrativas y de autoridades, las cuales se ubican en una superficie de 676.32 m².

Puerto de Lerma

El 31 de mayo de 1974, se habilita el Puerto de Campeche con coordenadas Lat. 19°48'00" y Long. 90°36'00", para tráfico de altura, mixto, de cabotaje y pesca. Con decreto publicado el 21 de julio del 1997, se modifica su habilitación para que el Puerto de Lerma tenga el carácter de puerto con régimen de navegación de altura y cabotaje con coordenadas Lat. 19°48'22" y Long. 90°36'14", para las embarcaciones que operen en el mismo.

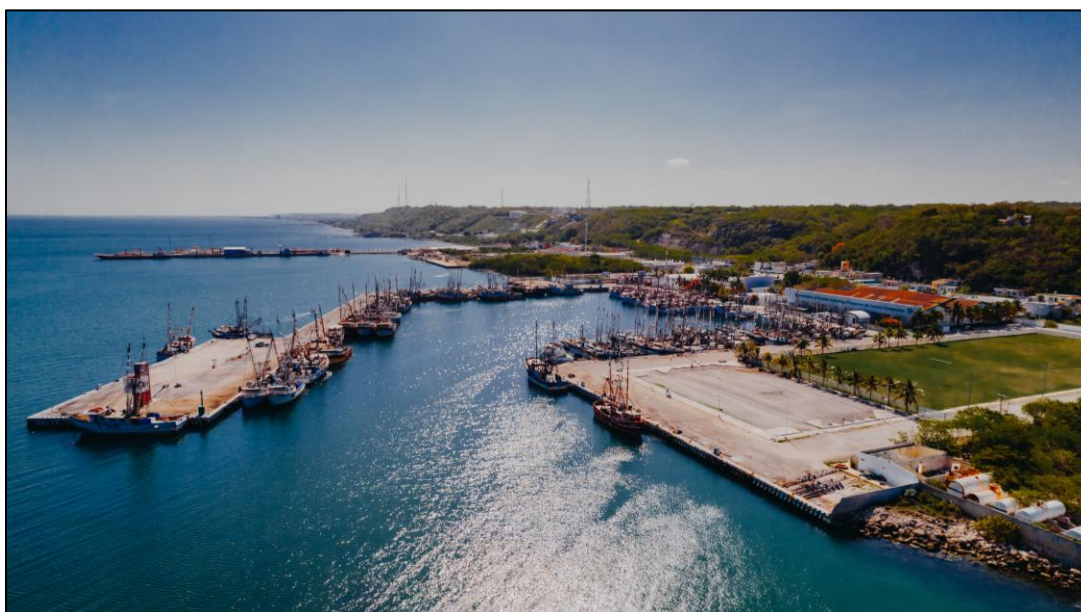
El puerto tiene dos vocaciones, la primera se refiere a la terminal de combustibles de PEMEX, por la cual se surte de productos petrolíferos a la región; la segunda es la actividad pesquera que se efectúa en la Terminal Pesquera.

La principal limitante de las instalaciones portuarias es su escasa profundidad, la cual es adecuada para la actividad pesquera, pero insuficiente para PEMEX, quien tiene que utilizar chalanes de poca profundidad y en ocasiones realizar maniobras de trasiego para lograr el arribo de sus embarcaciones.

El puerto cuenta con canal de navegación de acceso al puerto de 4,537 kilómetros de longitud con una profundidad de -4.0 metros NBM y dos dársenas de operación con una profundidad de -3.6 metros NBM.



La Terminal Pesquera, cuenta con 11 muelles en espigón y de tipo marginal que en total suman 1,359 metros de banda de atraque, en donde se realizan las actividades de abastecimiento a las embarcaciones dedicadas a la pesca de altura, en el cual operan de manera regular alrededor de 100 embarcaciones, que se dedican a la captura de diversas especies, principalmente el camarón, que es el producto principal de la pesca campechana.



La Terminal Castillo Bretón, situado geográficamente a 460 metros al noreste del Puerto de Altura y Cabotaje, es operado exclusivamente por PEMEX; consiste en un espigón de 600 metros de longitud, de los cuales 235 metros representan su acceso principal y un muelle de 365 metros con dos bandas de atraque.

Actualmente es el único centro de recepción de combustible por vía marítima para el estado de Campeche; el transporte del combustible al puerto de Lerma, se lleva a cabo por buque tanques desde la Terminal de Pajaritos en Coatzacoalcos, Veracruz, o Progreso, Yucatán.

La operación de combustibles se realiza en el puerto mediante la descarga de chalanes, los cuales son cargados en el exterior del puerto por buques tanques, los chalanes son remolcados al puerto para su descarga en las bandas de atraque de la Terminal Castillo Bretón, para su bombeo a la Terminal de Almacenamiento y Despacho (TAD), Campeche.

Cuenta con 2 tramos de protección en espigón con una longitud total de 503 m y 3 tramos de protección marginal con una longitud total de 565.95 m.

Su señalamiento marítimo lo comprenden 1 faro, 7 balizas y 2 boyas, de giro y recalada.

La dársena del muelle c Bretón tiene una profundidad de 3.6 m. y la dársena de la unidad pesquera de 3.6 m. El canal de navegación tiene una longitud aproximada de 4,538 m con una profundidad de 4.0 m, conectándose con la zona de fondeo que tiene una profundidad de 4.5 m.

El Puerto de Lerma posee un muelle con tres bandas de atraque, con una longitud de 572 m y profundidad de 3.6 m, el cual se utiliza para las actividades de descarga de productos petrolíferos. También cuenta con 1,387 m de muelle para el atraque de embarcaciones pesqueras, dos rampas de botado y un muelle de 90 m de la Secretaría de Marina.

La vialidad del muelle Castillo Bretón cuenta con una longitud de 213 m y dos carriles de circulación; el acceso al muelle de la Secretaría de Marina (SEMAR) es mediante una vialidad de aproximadamente 100 m de longitud, con un ancho de 20 m y para la zona de pesca el tránsito vehicular se efectúa a lo largo del viaducto y de las vialidades contiguas a los muelles marginales en una longitud aproximada de 1,377 m con carriles de ancho variable.

Cuenta con edificios de oficinas de Aduana Marítima, Capitanía de Puerto, oficinas y casetas de vigilancia de PEMEX, la caseta de bombeo y la caseta de control vehicular.

Cayo Arcas

El Puerto de Cayo Arcas se ubica en la plataforma continental aproximadamente a 168 kilómetros mar adentro en la Sonda de Campeche. Se sitúa en las coordenadas 20°08' latitud Norte y 91°57' longitud Oeste, a una distancia aproximada de 150 kilómetros del Puerto de Lerma y 174 kilómetros del Puerto Isla del Carmen; en la cual se efectúa parte de la exportación de petróleo crudo del país.

Cayo Arcas es un conjunto de tres pequeños cayos arenosos, denominados Cayo Centro, Cayo Este y Cayo Oeste; se encuentra en una zona arrecifal en el Golfo de México. El acceso a Cayo Arcas se efectúa por vía marítima y también en forma aérea utilizando el helipuerto de la plataforma estabilizadora de PEMEX.

Es un puerto compuesto por un área de agua de 2,342 hectáreas, donde se encuentran instaladas dos monoboyas fondeadas y una torre fija, siendo su capacidad para buques de 250,000, 150,000 y 140,000 Toneladas de Registro Bruto (TRB), respectivamente.



La comunidad portuaria que opera en este recinto está conformada por PEMEX y otras empresas que le prestan servicios a dicha paraestatal. A través de monoboyas se realiza el movimiento de exportación de petróleo crudo, convirtiéndolo en la una de las principales terminales marítimas del Golfo de México.



Yúum K'ak Náab

El puerto de Yúum K'ak Náab se localiza en la Sonda de Campeche, a 105 kilómetros de la costa de Ciudad del Carmen; geográficamente se sitúa entre en las coordenadas latitud Norte 19°36.05'00" y longitud Oeste 92°17.6'00".



Está conformado por un polígono de agua de 2,500 hectáreas, en donde encuentra situado un artefacto naval de tipo Floating Production Storage Offloading (FPSO) o Unidad Flotante de Producción, Almacenamiento y Descarga, denominado "Yúum K'ak Náab" (El Señor de los Mares en maya).

Este FPSO es operado por PEMEX, cuenta con 340 metros de eslora y 65 metros de manga, el cual permite procesar petróleo crudo con una capacidad de 200,000 barriles por día, almacenar hasta 2.5 millones de barriles, para posteriormente transferirlo a los buques tanque de exportación.

Este artefacto naval, cuenta con las luces de señalamiento correspondiente, colocadas en los vértices de los extremos de la base de éste y en la parte superior de sus estructuras de soporte.

Esta instalación de comercio exterior reconoce varios elementos característicos de la operación portuaria, tales como el acoderamiento o arrejaramiento, pilotaje, remolque y otras maniobras.

Ta'kuntah

El puerto de Ta'Kuntah se localiza, en la Sonda de Campeche; geográficamente se sitúa entre en las coordenadas latitud Norte 19°40'58.9" y longitud Oeste 92°05'15.9".

Es un área de agua de 2,500 hectáreas, donde se encontraba situado el artefacto naval, denominado "Ta'Kuntah" (Almacenador en maya), el cual al llegar a su término de vida útil fue retirado del área el 18 de enero de 2024.

Isla Arena

Se localiza al norte del estado de Campeche, en los límites con Yucatán, a poco más de 155 kilómetros de la capital del estado de Campeche; pertenece al municipio de Calkiní, y está situado en las coordenadas latitud norte 20°41'10.9" y longitud oeste 90°27'09.3".

El puerto cuenta con diversas instalaciones para carga y descarga de productos pesqueros, instalaciones para servicios turísticos y comerciales, área del faro y vialidades; el puerto se sitúa dentro de un Área Natural Protegida (ANP) de carácter federal, por lo que se establecen restricciones para el desarrollo o aprovechamiento de los recursos disponibles.

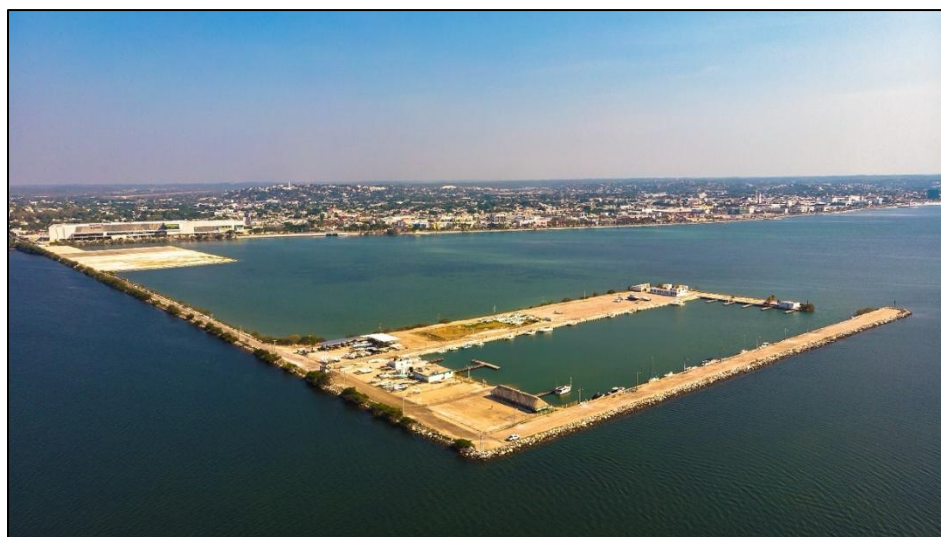


En sus instalaciones operan cerca de 500 embarcaciones ribereñas; con el apoyo de APICAM, la comunidad portuaria integrada por los pobladores desarrolla la pesca de subsistencia. Existe atractivo turístico por el arribo de flamencos y el museo dedicado a la diversidad marítima de la zona.



Terminal de San Francisco

La Terminal de San Francisco se localiza frente a la zona urbana de la Ciudad de San Francisco de Campeche; se ubica entre las coordenadas 19°50' de latitud norte y 90°32' de longitud oeste, teniendo su entrada en la avenida costera mediante un viaducto de 1 kilómetro de longitud.



Esta terminal comprende el refugio de embarcaciones de pesca recreativa y actividades turísticas, así como el refugio pesquero "7 de agosto", con actividades de pesca ribereña, el segundo, unidos por un canal de acceso de 973.04 metros y 2 metros de profundidad.

La Terminal turística tiene una profundidad de -2.00 metros NBM y 2 bandas de atraque con 323 metros cada uno.

Cuenta con una estructura de enrocamiento perpendicular a la costa en forma de "L" de una longitud de 1,531.07 metros, unida en una parte con otra estructura de enrocamiento de aproximadamente 511.2 metros para formar una plataforma para maniobras, una dársena interior y el viaducto que comunica la dársena con la vialidad de la zona urbana. Del lado suroeste del viaducto, en un área de 548.2 metros cuadrados, se construyó otra plataforma de forma rectangular para almacenaje a base de relleno pétreo.

Las instalaciones disponibles en Terminal turística tienen amplias posibilidades para el desarrollo de una marina de yates, así como aprovechar las áreas disponibles para atracciones turísticas complementarias, dirigidas a la población local y visitantes.

El refugio pesquero "7 de agosto" cuenta con 10 muelles de madera en espigón, con una longitud total de 621 metros aproximadamente. Además, cuenta con 2 muelles de concreto marginales.

En la terminal turística, el viaducto de doble circulación cuenta con una longitud de 1,090 metros aproximadamente. En el "7 de agosto" hacen uso de las vialidades urbanas colindantes y no cuentan con andadores peatonales.

Se cuenta con una palapa, almacenamiento de agua, un centro de acopio y casetas de vigilancia, inspección y control de acceso.

Puerto de Champotón

Este puerto se localiza a 60 kilómetros de San Francisco de Campeche, justo a la desembocadura del río Champotón; geográficamente se sitúa en las coordenadas 19°21'00" latitud norte y 90°43'30" longitud oeste. El poblado de Champotón tiene alrededor de 30 mil habitantes.



Consiste en dos muelles de concreto armado de tipo marginal de 204 m y 186 m de longitud, teniendo un total de 390 m de frente de atraque para embarcaciones pesqueras. Tiene una dársena de 20,000 m², con una profundidad que varía de -1.5 hasta los -3.5 metros en condiciones de pleamar; cuenta también con áreas de tierra aprovechables de 12,337 m² para recepción y procesamiento de la pesca.

Esta infraestructura portuaria incluye, además, una caseta de control de acceso, oficinas de la APICAM, servicio de alumbrado, energía eléctrica, defensas, bitas, vigilancia, recolección de basura, teléfono y una vialidad de 400 m de longitud, contigua a los muelles, la cual también la utilizan como andadores peatonales para las actividades que realizan. También cuenta con una caseta para el control de mareas.

La actividad preponderante o vocación principal de Champotón son las actividades pesqueras, sin embargo, el muelle es usado también para el atraque de embarcaciones deportivas que realizan actividades de pesca de escama para su propio consumo.

Sabancuy

Sabancuy es una comunidad pesquera perteneciente al municipio de Carmen, se distingue por contar con una protección natural que le da el estero del mismo nombre y cuyo acceso al Golfo de México se da a través de un canal de comunicación que cruza la carretera federal 180 mediante un canal inferior. Las coordenadas del puerto son 18.9753° latitud norte y 91.1792° longitud oeste. El poblado de Sabancuy tiene alrededor de 7,300 habitantes.



La importancia de Sabancuy para la actividad pesquera de Campeche, se complementa con un gran potencial en materia de ecoturismo, ya que posee características físicas inmejorables al contar con el estero que lo comunica con la zona de Isla Aguada y el Golfo de México, con playas vírgenes y áreas propias para las actividades ecoturísticas.

Sabancuy tiene una longitud de atraque de 538.96 metros, un ancho de muelle de 5 a 10 metros y una profundidad de -2 metros y cuenta con instalaciones para carga y descarga de productos de la pesca ribereña.

Isla Aguada

El refugio pesquero de Isla Aguada pertenece al municipio del Carmen, se localiza aproximadamente a 1 km del Puente de la Unidad, que une Isla del Carmen con el resto del Estado, en la Laguna de Términos. Geográficamente está localizado en las coordenadas 18°46'58" latitud norte y 91°51'00" longitud oeste; el poblado tiene una población de alrededor de 5,000 habitantes.



La actividad preponderante o vocación principal de la Terminal Isla Aguada es la actividad pesquera. Cuenta con 1,835 m² de superficie de tierra y 18,496 m² de agua; por infraestructura cuenta con una longitud de atraque de 168.55 metros por 4.5 metros de ancho.

Este refugio pesquero es usado para actividades relacionadas con la pesca de subsistencia, donde la producción es consumida sobre todo en los restaurantes de la localidad. En apoyo a las comunidades pesqueras se construyó un muelle de madera dura en forma de T, que sirve para el desarrollo de las actividades de pesca recreativa.

Aunado a estos muelles existe un muelle turístico donde lanchas turísticas son operadas por prestadores de servicios que realizan sus recorridos a diferentes sitios de la Laguna de Términos.

Atasta

El área de la Península de Atasta consiste en una superficie de 8.94 m² que se ubica dentro de un predio y lo único existente actualmente es el faro que sirve de señalamiento marítimo para las embarcaciones dedicadas a la pesca de subsistencia, con ubicación en las coordenadas geográficas de latitud norte 18°37'10.21" y longitud oeste 98°05'29.19".



La actividad pesquera de Atasta, que se realiza es muy básica, ya que no hay infraestructura portuaria; los pescadores locales cargan y descargan en la playa y directo a las camionetas para transportar el producto a empresas comercializadoras.

Emiliano Zapata

El puerto Emiliano Zapata, en el municipio de Carmen, se localiza a 62 kilómetros de Ciudad del Carmen, en las coordenadas geográficas latitud norte 18°40'19.8" y longitud oeste 92°18'40.4". Emiliano Zapata está asociado urbanamente a la localidad de Nuevo Progreso que forma parte del municipio de Carmen y tiene alrededor de 5,000 habitantes.



En este refugio no se cuenta con infraestructura portuaria, por lo que los pescadores utilizan la playa para desembarcar sus productos.

En este lugar está situada una baliza de señalización para atender la navegación de la zona.

Nuevo Campechito

El puerto de Nuevo Campechito está ubicado en las coordenadas Lat.18°38'39.9" y Long. 92°27'55.5", en la Península de Atasta, al suroeste del estado; políticamente forma parte del municipio del Carmen, se extiende exactamente en la frontera de los estados de Campeche y Tabasco, justo en la desembocadura del río San Pedro y San Pablo. Se encuentra a 73 km de la Ciudad del Carmen y 215 km al suroeste de la ciudad de San Francisco de Campeche; el poblado de Nuevo Campechito tiene alrededor de 500 habitantes.



Nuevo Campechito cuenta con un área pesquera para el desarrollo de actividades, sin embargo, en este sitio, no se registran actividades productivas intensivas, por lo que las instalaciones son mínimas. Su ubicación dentro del Área Natural Protegida Laguna de Términos condiciona el desarrollo de actividades productivas.

El puerto consiste en un polígono de agua de 1,367.4 hectáreas, por lo que constituye el área pesquera más extensa del sistema portuario del Estado de Campeche, aun cuando no se registran actividades de pesca intensivas.

La actividad que se realiza es la pesca de subsistencia, en donde los productos son descargados y cargados en vehículos ligeros en el muelle que a su vez sirve de malecón. Aunado a esto también se lleva a cabo, aunque en un nivel muy básico el turismo, debido a que el río San Pedro cuenta con atractivos naturales. Cuenta también con 3 balizas de señalización.

Conectividad

Dentro de este apartado se describe las principales vías de comunicaciones y transportes de tipo terrestre, ferroviaria, aeroportuaria y marítima, así como su clasificación más relevante mediante las cuales se enlazan los 12 puertos y 2 terminales del estado de Campeche vinculadas a sus zonas de influencia directa e indirecta, así como de las diferentes conexiones para la intermodalidad que beneficie a la distribución de mercancías y su intercambio.

Por lo cual es fundamental el análisis realizado y su importancia debido a que, con ello se podrá apoyar la eficiencia y la rentabilidad de cualquier tipo de operación que se proyecte dentro del estado y la Región.

Conectividad carretera

De acuerdo con la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes (SICT) en el 2024, el estado de Campeche cuenta con 5,127.7 km de red carretera; de los cuales, 79.5% son caminos pavimentados de 2 carriles, 12.4% son caminos de terracería, 3.4% caminos pavimentados de 4 o más carriles y 4.8% corresponde a caminos revestidos con gravilla. Destacando que los puertos de Campeche ubicados en la zona costera del Golfo de México se enlazan por medio una red de carreteras federales, estatales y caminos locales (municipales) articulados que a su vez se conectan con otros estados costeros hacia el Norte y Sureste de México, así como con el resto del país.

En tanto la red carretera del estado de Campeche se destaca por su relevancia y tipo de la siguiente manera:

Red Federal libre

De acuerdo con la Secretaría de Infraestructura, comunicaciones y Transporte (SICT), es la red que administra el gobierno federal ya que se encarga de atenderlas en su totalidad, por lo que se localiza entre ciudades y registra la mayor parte de los desplazamientos de pasajeros y carga. También, canaliza los recorridos de largo itinerario, es decir, los



relacionados con el comercio exterior, así como la producción de los sectores más dinámicos de la economía nacional.

Tabla 8. Tramos de Carretera Federal en el Estado

Tramos de Carretera 180		Tramo de Carretera 201
Campeche - Mérida MEX-180	Villahermosa - Cd. del Carmen MEX-180	Francisco Escárcega - Champotón MEX-201
Campeche - Tixmucuy MEX-180	Tramos de Carretera 186	
Cd. del Carmen - Campeche MEX-180	Francisco Escárcega - Chetumal MEX-186-307	Tramo de Carretera 202
Chencoyi - Tenabo MEX-180	Presidente Díaz Ordaz - Sabancuy MEX-186	Periférico Pablo García y Montilla (Libramiento de Campeche) MEX-202
Dzitbalché - Ent. San Bernardo MEX-180	Ramal a Nuevo Coahuila MEX-186	
Haltunchén - San Antonio Cayal MEX-180	San Marcos - Palizada MEX-186	Tramo de Carretera 261
Ramal a Ruíz Cortines MEX-180	Villahermosa - Francisco Escárcega MEX-186-307	Campeche - Umán MEX-261

Fuente: Elaboración propia con datos de SICT, 2023-2024.

Red Federal de Cuota

Tabla 9. Tramo de Carretera Federal de cuota en el Estado

Tramo de Carretera
<u>Champotón - Campeche (Cuota) MEX-180D</u>

Fuente: Elaboración propia con datos de SICT, 2023-2024.

El tramo de cuota MEX-180D constituye el eje carretero más eficiente para la conexión entre el municipio de Champotón y la capital del Estado, al integrarse al corredor costero del Golfo de México. Su trazo paralelo a la carretera libre MEX-180 permite una reducción promedio de entre 25 y 35 minutos en los tiempos de recorrido, ofreciendo mejores condiciones de seguridad vial y niveles de servicio. Este tramo forma parte del Corredor Carretero del Golfo (Veracruz–Campeche–Mérida–Cancún), clave en la red troncal de transporte de mercancías, insumos industriales y turismo del sur-sureste. Además, se vincula directamente con los entronques hacia Seybaplaya, Lerma e Isla del Carmen, facilitando la movilidad logística entre los puertos de Campeche y la Sonda de Campeche, así como la conexión con el Corredor Interoceánico del Istmo de Tehuantepec (CIIT) y los ejes transversales hacia Tabasco y Yucatán. Esta infraestructura contribuye a la consolidación



del sistema multimodal estatal, potenciando la competitividad portuaria, turística y productiva del territorio campechano.

Red Estatal libre

Su función es de gran importancia para la comunicación regional, ya que enlaza las zonas de producción agrícola y ganadera y al mismo tiempo, asegura la integración de extensas áreas en varias regiones del país.

Tabla 10. Tramo de Carreteras Estatales

Tramo de Carretera
Hopelchén - Dzibalchén CAM-261
Libramiento de Becal CAM
Libramiento de Pomuch CAM
T. C. (Francisco Escárcega - Champotón) - Yohaltún CAM

Fuente: Elaboración propia con datos de SICT, 2023-2024.

Por lo que dentro del estado de Campeche se clasifican en 4 categorías por nivel de servicio:

1. ET y A. Puede circular cualquier tipo de vehículo debido a sus prestaciones físicas y características geométricas que permiten un desplazamiento seguro de todos los vehículos con 4 y 2 carriles.
2. B. Red primaria, su servicio es de comunicación interestatal y ayuda a vincular el tránsito con 4 y 2 carriles.
3. C. Red secundaria que comprende las carreteras estatales con longitudes medias y que establecen conexiones con la red primaria con 2 carriles.
4. D. Red alimentadora, su servicio es municipal con longitudes relativamente cortas que conectan con la red secundaria con 2 carriles.

Nota: Tanto los caminos B, C y D cuentan con algunas restricciones o incluso prohibiciones en cuanto al largo del vehículo como los de doble remolque, principalmente para los vehículos articulados.

Por lo tanto, en el estado de Campeche de acuerdo con la SICT (2023-2024) y los puertos de análisis se encuentran comunicados de norte a sur y de oriente a poniente con un total de 1,334.61 km de carreteras libres y de cuota, la carretera principal es la federal 180 (Costera del Golfo) siendo esta una carretera de tipo "A" por nivel de servicio con una longitud total



de 462.48 km, con dos carriles en ambos sentidos y acotamientos laterales, la cual presenta un trazo tangencial a la costa del Golfo de México, entre Ciudad del Carmen y San Francisco de Campeche. En dirección noreste, comunica con la ciudad de Mérida, Yucatán y al sur con la ciudad de Frontera y Paraíso en Tabasco.

Esta carretera atraviesa por los principales asentamientos humanos del Estado de Campeche (Carmen, Champotón, Seybaplaya y Campeche), mismos donde se encuentran ubicados los principales puertos.

La carretera 180 comunica también en dirección hacia el norte del país, con los estados costeros de Tabasco, Veracruz y Tamaulipas. En el tramo que comprende de los municipios Coatzacoalcos a Veracruz, Veracruz, la comunicación se vuelve más eficiente por medio de la autopista de cuatro carriles 145D y 150D. Continuando hacia el norte, se debe atravesar la zona urbana de la ciudad de Veracruz, para enlazarse nuevamente con la carretera 180, de 4 carriles hasta la localidad de La Mancha, Veracruz y en adelante se vuelve una carretera de 2 carriles sin acotamientos laterales hasta la ciudad de Tampico, Tamaulipas y en todo este eje carretero, es posible la circulación de camiones de doble remolque.

La red de servicio tipo "B" brinda servicio principalmente al interior del estado de oriente a poniente hacia las localidades de Tenabo, Hopelchén, Escárcega y Candelaria con 673.44 km de carretera libre y 39.80 km de cuota. La red de tipo "C" tienen únicamente 135.95 km de igual forma hacia el interior del estado y por último las carreteras tipo "D" que cuentan con 22.94 km.

Por lo que una vez identificadas las carreteras del estado por jerarquía y nivel de servicio, se realizó de forma complementaria la distribución de distancias en kilómetros entre los 4 puertos principales (ver tabla 11), esto con relación a las principales ciudades del mercado regional por entidad.

Tabla 11. Distancias carreteras entre los puertos y las principales ciudades del mercado regional (km)

Entidad	Seybaplaya	Isla del Carmen	Dos Bocas	Progreso
Campeche, Campeche	30	206	379	215
Mérida, Yucatán	207	384	556	40
Coatzacoalcos, Veracruz	522	344	184	758
Veracruz, Veracruz	824	645	485	1,058
Poza Rica, Veracruz	1,055	892	732	1,305
Tampico, Tamaulipas	1,249	1,117	958	1,531

Fuente: Elaboración propia con Google Maps.



Conectividad ferroviaria

En cuanto al ferrocarril, el Estado de Campeche se encuentra en una región donde la infraestructura ferroviaria aún está en proceso de consolidación, lo que explica que hasta ahora no exista un enlace directo entre la red ferroviaria nacional y la mayoría de las instalaciones portuarias estatales. En efecto, únicamente el puerto de Lerma cuenta con conexión ferroviaria.

El Puerto de Lerma ha desempeñado un papel estratégico en la conectividad ferroviaria del Estado de Campeche, al ser el único con enlace a la red nacional. Su infraestructura permitió establecer una interconexión intermodal orientada a la distribución de combustibles, facilitando la transferencia eficiente entre el modo marítimo y el ferroviario. Esta condición le otorgó relevancia logística en el abastecimiento regional y lo posiciona como punto clave para el desarrollo de cadenas de suministro vinculadas al sector energético y de hidrocarburos.

Tabla 12. Distancias ferroviarias desde el Puerto de Lerma y su mercado regional (km)

Destino	Distancia (Km)	Tiempo (hr)
Mérida, Yucatán	179.65	04:30
Coatzacoalcos, Veracruz	834.61	20:51
Veracruz, Veracruz	1,234.77	30.52

Fuente: Elaboración propia con información de la Agencia Reguladora del Transporte Ferroviario, considerando una velocidad de 40 km/h.

La conexión más cercana del Puerto Isla del Carmen con la red del Tren Maya está a 161 km de distancia. El Tren Maya, proyecto emblemático de infraestructura que atraviesa los estados de Tabasco, Chiapas, Campeche, Yucatán y Quintana Roo, contempla aproximadamente 1,554 km de vías para transporte de pasajeros y carga. Dentro del estado de Campeche, dicho sistema incluye estaciones como Calkiní, Hecelchakán y Tenabo.

Por su parte, el Puerto de Seybaplaya tiene su punto ferroviario más cercano en Lerma, a 36 km, lo que representa una oportunidad potencial para aprovechar la infraestructura del Tren Maya y del CIIT en operaciones de carga.



Cabe subrayar que el Tren Maya, además de articular servicios de pasajeros, está diseñado también con capacidad de carga. En Campeche, su trazo suma 523 km y comprende siete estaciones, lo que permite una conectividad moderna que reduce tiempos de viaje y promueve el desarrollo regional. Al respecto, se ha planteado el diseño de un ramal que conecte el **Puerto de Seybaplaya** con dos estaciones cercanas que son Edzná y Escárcega del Tren Maya, puesto la distancia entre Seybaplaya y la ruta principal del Tren Maya es de unos 30 km, lo que justifican como una oportunidad logística para mover carga hacia la península.

El servicio ferroviario es prestado actualmente por el Ferrocarril del Istmo de Tehuantepec (FIT), que opera el Ferrocarril Chiapas-Mayab, ante el abandono de la concesión de su operador; el FIT opera la línea Chiapas y la línea Mayab; esta última enlaza a la península de Yucatán con el resto del sistema ferroviario de México.

El ferrocarril Chiapas-Mayab tiene una longitud total de 1,549.8 kilómetros, de los cuales corresponden 1,090.4 kilómetros a la línea Mayab. La línea Mayab corre de Valladolid pasando por la ciudad de Mérida, el puerto de Campeche hasta el puerto de Coatzacoalcos, donde entronca con la línea de Ferrosur; la línea cuenta con un ramal hacia Progreso, aunque la línea únicamente está operativa actualmente hasta la ciudad de Mérida, no están operativas las conexiones a Progreso, Valladolid y Tizimín.

Esta infraestructura tiene derechos de paso entre los puertos de Coatzacoalcos y Salina Cruz, pudiendo llegar a Ixtepec, Arriaga, Tonalá, Tapachula y Ciudad Hidalgo, estas dos últimas en la frontera con Guatemala y se considerará también la posible proyección e integración que tendrá la Región Sureste como parte de los proyectos

nacionales e internacionales dentro del Plan Maestro Regional de Movilidad y logística 2035⁴ hacia una conexión entre Belice, Guatemala y Centroamérica.

Por último, es importante destacar que la reducción de costos en traslado de mercancías se realiza a través de este modo de transporte, así como de la capacidad de carga y distribución entre puertos.

Conectividad Aérea

Al interior del estado se cuenta con dos aeropuertos clasificados como internacionales, el primero situado en la ciudad de Campeche y el segundo en Ciudad del Carmen; ambas instalaciones son operadas por Aeropuertos y Servicios Auxiliares (ASA).

El Aeropuerto Internacional Ingeniero Alberto Acuña Ongay o Aeropuerto Internacional de Campeche cuenta con una superficie de 413.73 hectáreas y una pista 2,500 metros por 45.5 metros para 3 posiciones de aviación comercial, 11 posiciones de aviación general y 2 posiciones de helirampas.



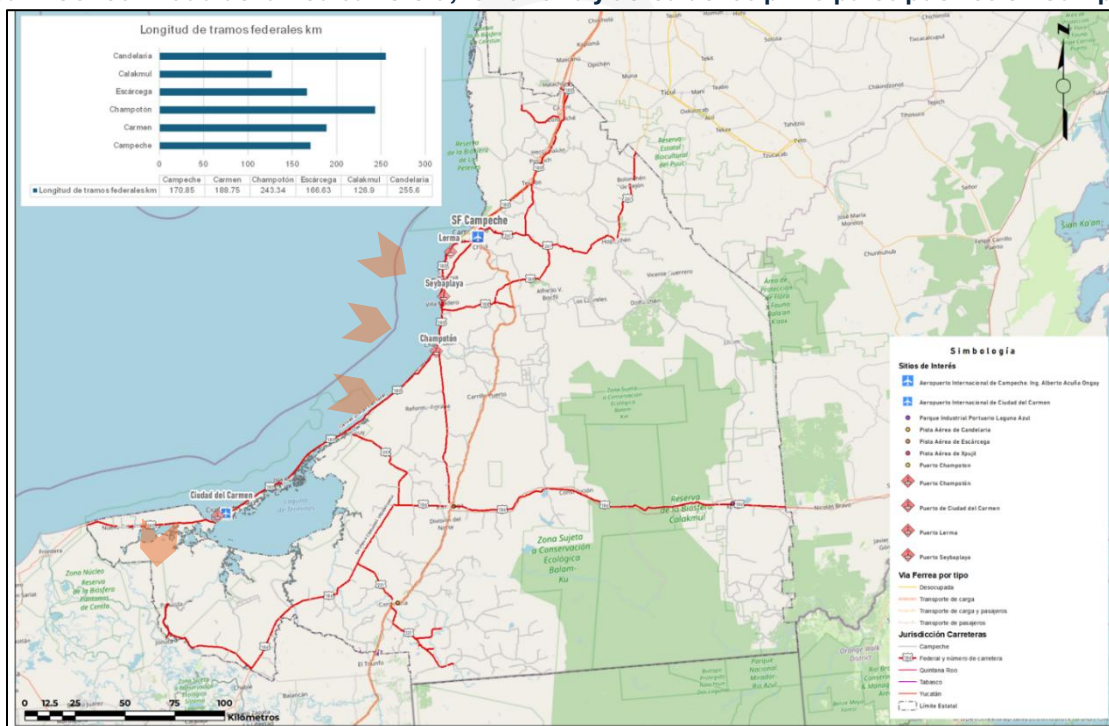
El Aeropuerto Internacional de Ciudad del Carmen, Campeche cuenta con una superficie de 189.73 hectáreas y una pista 2,200 metros por 45 metros para 3 posiciones de aviación comercial, 18 posiciones de aviación general y 30 posiciones de helirampas.

⁴ Revisado en notas de medios nacionales digitales como France 24, Milenio Noticias y otros medios públicos durante los meses de mayo y agosto, 2025.



Según datos oficiales (AFAC/ASA), en 2024 el Aeropuerto de Ciudad del Carmen registró 318,782 pasajeros, lo que concentró 70.5% del tráfico de pasajeros del estado, mientras que el Aeropuerto Internacional de Campeche, registró 133,377 pasajeros, significando 30% del total de pasajeros registrados en la entidad.

Mapa 2. Conectividad de la Red carretera, ferroviaria y aérea de los principales puertos en Campeche



Fuente: Elaboración propia con datos de INEGI y SICT, 2024.

Conectividad marítima

Los puertos de Campeche se ubican en la costa del Golfo de México, con conexiones marítimas directas hacia el resto del país, el sureste de Estados Unidos, incluida Florida, y Centroamérica. A través de las rutas del Atlántico (Caribe–Mediterráneo–Canal de Suez) mantienen, además, enlaces con Europa y Asia.

En su foreland, los puertos de Campeche se articulan con los principales socios comerciales de México —Estados Unidos, España, Corea del Sur e India—, que en conjunto concentran la totalidad de las exportaciones de petróleo crudo y derivados.

Los enlaces marítimos se orientan principalmente al movimiento de pasajeros y a la carga hacia las zonas de producción y exploración de hidrocarburos en la Sonda de Campeche.

Las rutas de abastecimiento conectan, sobre todo, la franja litoral con las áreas productivas de Cayo Arcas y Yúum K'ak Náab. Estas operaciones se realizan, en su mayoría, mediante embarcaciones de PEMEX y de contratistas de servicios costa afuera que apoyan las labores de exploración y extracción. Hacia el exterior, el petróleo mexicano se dirige principalmente a los mercados de Estados Unidos, España, India y Corea del Sur en embarcaciones contratadas por los importadores. En el ámbito interno, el Puerto de Lerma recibe combustibles provenientes de Coatzacoalcos y Progreso.

El foreland del Puerto Isla del Carmen comprende el ámbito marítimo con el que el puerto interactúa de forma directa: rutas de navegación y países socios que, a través del Golfo de México y otras cuencas conectadas, les dan acceso a mercados internacionales. Desde 2021 ha intensificado su tráfico de altura con, entre otros, el Puerto de Houston (Texas), Port Fourchon (Luisiana), Port of Morgan City (Luisiana), Puerto Bahía (Cartagena, Colombia), Puerto de Cartagena (Colombia), Puerto de Belice (Belice) y el Puerto de Abu Dabi (Emiratos Árabes Unidos).

Por su parte, el foreland del Puerto de Seybaplaya se ha consolidado como un punto estratégico en el Golfo de México, facilitando el comercio con puertos nacionales e internacionales. Entre sus conexiones nacionales más relevantes destacan Veracruz, Dos Bocas, Altamira y Progreso, nodos esenciales para el intercambio de mercancías a lo largo de la costa oriental de México.

Mapa 3. Tráfico de cabotaje del Puerto de Seybaplaya



Fuente: Elaboración propia.

En el tráfico de cabotaje, el Puerto de Seybaplaya tiene la ventaja comparativa de ubicarse a 70 millas náuticas (mn) del área de las plataformas marinas en la Sonda de Campeche; asimismo, considerando los puertos de influencia para el mercado regional, se sitúa a 160 mn del Puerto Dos Bocas, Tabasco; 435 mn del Puerto de Altamira, Tamaulipas; y 140 mn del Puerto Progreso, Yucatán; solamente por mencionar algunos ejemplos (ver Tabla 28).

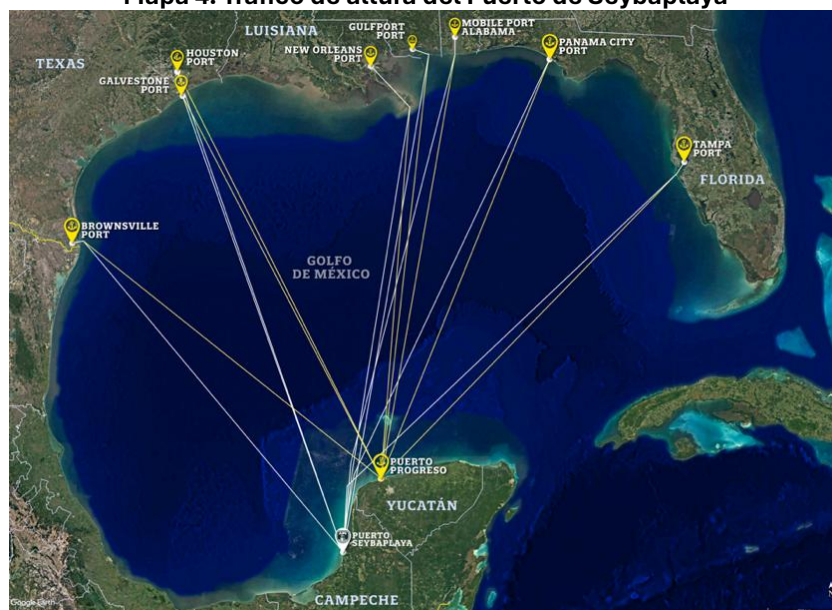
El Puerto de Seybaplaya se caracteriza por la movilidad de carga general para las actividades *offshore* (maquinaria, cajas de recorte, equipo industrial) y granel mineral (piedra caliza y balasto). Esta variedad de productos representa la versatilidad del puerto y su capacidad para adaptarse a diferentes necesidades del mercado.

Tabla 13. Principales destinos en el tráfico de cabotaje y altura del Puerto de Seybaplaya

Rutas Seybaplaya (Tráfico Cabotaje)	Millas náuticas	Rutas Seybaplaya (Tráfico Altura)	Millas náuticas
Área de plataformas	70	Brownsville, Texas	522
Carmen, Campeche	88	New Orleans, Louisiana	560
Coatzacoalcos, Veracruz	227	Galveston, Texas	618
Dos Bocas, Tabasco	160	Houston, Texas	640
Progreso, Yucatán	140	Mobile, Alabama	650
Altamira, Tamaulipas	435	Panama City, Florida	687
Tampico, Tamaulipas	428	Tampa, Florida	660
Veracruz, Veracruz	308		
Cozumel, Quintana Roo	390		

En el ámbito internacional, el Puerto de Seybaplaya tiene relaciones comerciales con los puertos de Estados Unidos como son: Port Fourchon, Louisiana; Port of Morgan City, Louisiana; Port of Brownsville, Texas; Panama City, Florida; entre otros. Su ubicación geográfica en la península de Yucatán permite una conexión rápida y directa con Estados Unidos, principal socio comercial de México, lo que facilita el acceso a mercados globales.

Mapa 4. Tráfico de altura del Puerto de Seybaplaya



Fuente: Elaboración propia.

Entre los principales retos se encuentran la competencia con otros puertos del Golfo de México y la necesidad de mejorar continuamente su infraestructura para mantenerse al día con las demandas del comercio internacional. La diversificación de sus servicios, la promoción de alianzas estratégicas con otros puertos y el fortalecimiento de su red logística pueden potenciar aún más su desarrollo económico.

Mapa 5. Conectividad de los puertos del Estado de Campeche



Fuente: Elaboración propia.

El hinterland de los puertos de Isla del Carmen, Seybaplaya, Lerma, Cayo Arcas y Yúm K'ak Náab se vincula principalmente con los siguientes mercados:

- **Mercado local.** Integra las zonas de exploración y explotación petrolera frente a las costas de Campeche. En este ámbito, los puertos de Cayo Arcas y Yúm K'ak Náab reciben la producción de los campos de la Sonda de Campeche para su exportación.
- **Mercado regional.** Atiende flujos de carga procedentes de Tamaulipas, Veracruz, Tabasco y Yucatán, principalmente combustibles que ingresan por el Puerto de Lerma para el abastecimiento del estado de Campeche. Incluye, además, carga general y graneles destinados a la industria de extracción de petróleo.



Análisis de datos

Dentro de ese punto, se está considerando los Puertos de Campeche cuya situación tienen mayor participación dentro del Sistema Portuario Nacional, de acuerdo con su vinculación con la economía regional y del país, así como las expectativas de crecimiento y desarrollo que presentan.

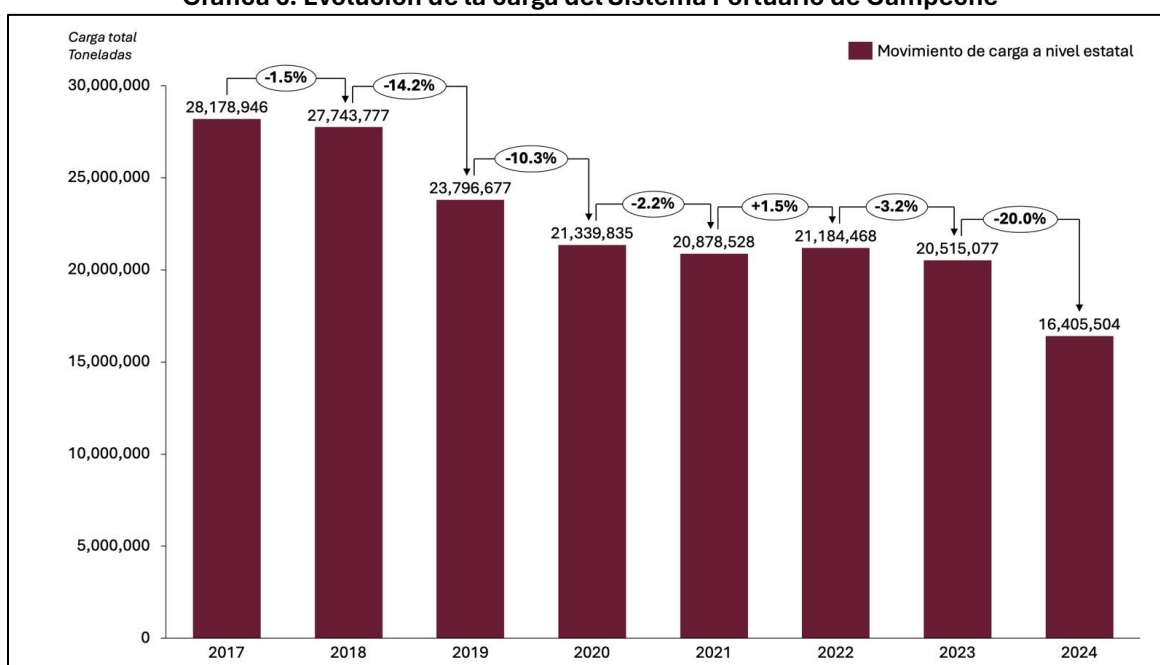
Los puertos de Campeche han registrado una disminución importante en el movimiento de carga operado en los últimos años, pasando de 28.17 millones de toneladas en el 2017 a 16.40 millones de toneladas en el 2024, lo que significa una disminución de toneladas con respecto a su año de máxima carga. Esta carga se refiere principalmente a la exportación de petróleo crudo, debido a la caída de la producción de petróleo en la Sonda de Campeche.

Tabla 14. Movimiento de carga a nivel estatal (Toneladas)

Puertos	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Isla del Carmen	126,146	353,146	407,641	366,404	343,958	347,936	364,710	315,819
Seybaplaya	12,303	2,937	6,973	31,730	70,324	425,612	857,593	41,807
Lerma (Castillo Bretón)	599,387	504,787	286,424	158,498	82,282	93,185	131,048	225,666
Cayo Arcas	4,170,386	3,348,903	2,160,272	3,142,185	1,317,859	2,236,028	703,373	388,452
Yúum Kak' Naab	23,270,724	23,534,004	20,935,367	17,641,018	19,064,105	18,081,707	18,458,353	15,433,760
Total	28,178,946	27,743,777	23,796,677	21,339,835	20,878,528	21,184,469	20,515,078	16,405,503

Fuente: APICAM.

Gráfica 6. Evolución de la carga del Sistema Portuario de Campeche



Fuente: APICAM.



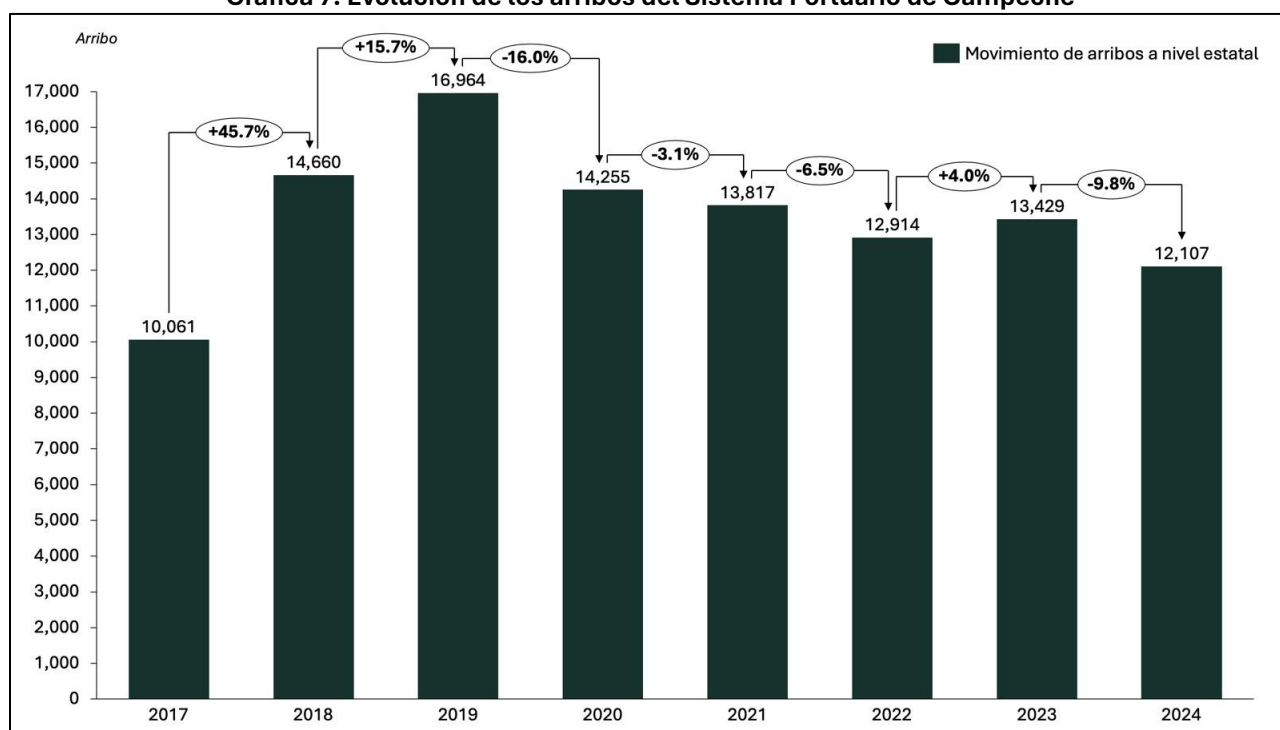
El número de arribos en los puertos de Campeche ha mostrado un comportamiento variable. El máximo se registró en 2019 con 16,964 arribos; desde entonces, la tendencia general es descendente, cerrando 2024 con 12,107 arribos, lo que implica una reducción de 4,857 arribos (-28.6%) respecto del pico.

Tabla 15. Movimiento de arribos a nivel estatal

Puerto	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Isla del Carmen	9,576	14,294	16,681	13,794	13,445	12,235	12,519	11,678
Seybaplaya	181	88	88	249	202	458	704	226
Lerma (Castillo Bretón)	75	66	40	37	30	30	32	50
Cayo Arcas	55	46	25	34	16	28	10	4
Yúm Kak'Naab	174	166	130	141	124	163	164	149
Total	10,061	14,660	16,964	14,255	13,817	12,914	13,429	12,107

Fuente: APICAM.

Gráfica 7. Evolución de los arribos del Sistema Portuario de Campeche



Fuente: APICAM.

Es conveniente mencionar que esta información deriva principalmente de los informes estadísticos mensuales de movimiento de carga y arribos de embarcaciones que esta Administración Portuaria envía mensualmente a la Secretaría de Marina, mismo que difieren de los que la misma Secretaría contempla en sus concentrados y esto es debido a que no consideran las embarcaciones menores a 500 Toneladas de Registro Bruto (TRB) que APICAM si registra.



Puerto de Isla del Carmen

En la actualidad, el puerto de Isla del Carmen realiza el mayor número de movimientos de barcos a nivel nacional, por ser el eje de las labores en apoyo, en cuanto al transporte de personal, suministro de alimentos y materiales en la zona de extracción petrolera de la Sonda de Campeche.

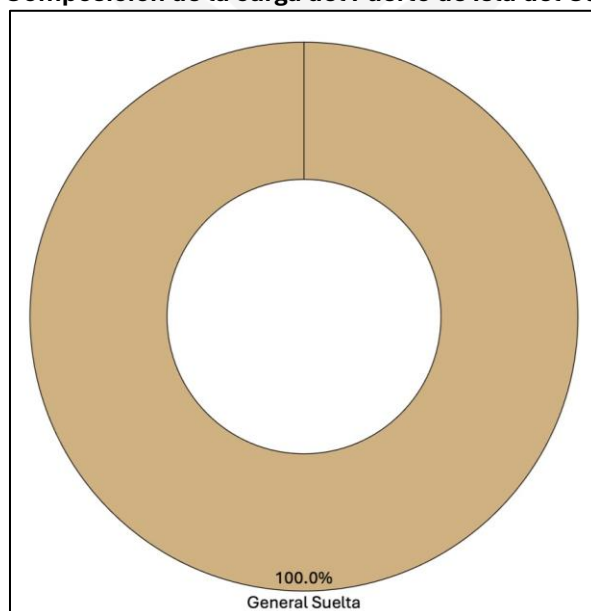
Tabla 16. Histórico de carga del Puerto de Isla del Carmen

Tipo de Negocio	Tipo de Carga	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Carga Petrolera Costa Afuera	General Suelta	111,528	299,329	387,659	329,853	330,840	347,936	354,939	315,819
	Granel Mineral	5,390	6,097	16,496	18,842	9,306	0	0	0
	Otros Fluidos	9,232	3,788	2,212	17,710	3,811	0	0	0
Total de Carga		126,149	309,214	406,366	366,405	343,958	347,936	354,939	315,819

Fuente: APICAM.

Sus principales actividades son: movimiento de Carga General Suelta (refacciones, herramientas, motores, etc.); Granel Mineral, (materias pétreas para el tendido de tuberías, cemento para los pozos, etc.); y Otros Fluidos (Lodos para la perforación de pozos petroleros); Asimismo, otra actividad importante es el movimiento de pasajeros que son trasladados a las plataformas y artefactos navales que operan en la Sonda de Campeche.

Gráfica 8. Composición de la carga del Puerto de Isla del Carmen 2024



Fuente: APICAM.

Las fortalezas del puerto de Isla del Carmen son: su cercanía a las zonas de extracción actuales en la Sonda de Campeche, su flexibilidad operativa y contar con una comunidad



portuaria especializada y consolidada para la prestación de servicios costa afuera de la industria petrolera.

En contraparte el puerto tiene profundidades restringidas a -4.0 metros NBM, lo que dificulta la atención de embarcaciones mayores; los espacios para almacenamiento y maniobras del puerto están limitados y en su mayoría concesionados, operando en ellos terminales privadas, lo que establece barreras de entrada para nuevos prestadores de servicios.

En los últimos años y para atender la demanda de servicios se construyó la ampliación del puerto, contando a la fecha con una nueva zona portuaria de 12 hectáreas de terrenos ganados al mar, con 800 metros de banda de atraque, protegida por dos escolleras para el asentamiento de nuevas empresas especializadas en la industria petrolera.

Aun cuando con estas obras se incrementó en más de un 20 por ciento la capacidad instalada de atraque, creando una nueva zona logística para el apoyo a la industria petrolera costa afuera, se sigue contando con calados de -4.0 metros en su nueva dársena y presenta graves problemas de azolvamiento.

Del 2017 al 2024 las Regiones Marinas Noreste y Suroeste, en la Sonda de Campeche, a unos 100 kilómetros del puerto de Isla del Carmen, produjeron alrededor del 80% del crudo del país. Las actividades de la industria petrolera que se desarrollan en este puerto, requiere de una alta especialización de servicios de apoyo que permita consolidar el puerto de Isla del Carmen como clúster de servicios a la industria petrolera costa afuera altamente competitivo, proporcionando servicios de transporte para trabajadores, equipos, insumos, avituallamiento y proveeduría en general.

Bajo de este panorama, se identifican las fortalezas y oportunidades competitivas de mejora, sin perder de vista las debilidades y amenazas que presenta el puerto.

Fortalezas	Oportunidades
<ul style="list-style-type: none">• Puerto especializado en la industria petrolera.• Experiencia probada con más de 29 años.• Ubicación estratégica privilegiada, cercana de los campos de mayor producción petrolera del país.• Principal puerto en la cadena de	<ul style="list-style-type: none">• Instalación de nuevas empresas en áreas disponibles.• Desarrollo de obras portuaria de protección para minimizar el azolvamiento de la nueva dársena de operaciones.• Mejora en los servicios de infraestructura básica.



<ul style="list-style-type: none">• proveeduría costa afuera.• Concentración de más de 100 empresas con actividades de la industria petrolera asentadas en el puerto.• Dinamismo de la operación y desarrollo del puerto por empresas especializadas que operan en el puerto.• Seguridad dentro y fuera del puerto.	<ul style="list-style-type: none">• Incremento del mantenimiento de las plataformas y equipos de perforación.• Incremento de servicios costa afuera y tipo spot hacia las plataformas petroleras.• Incremento de nuevos prestadores de servicios.• Incremento de nuevos espacios portuarios.
Debilidades	Amenazas
<ul style="list-style-type: none">• Profundidad limitada en sus dársenas de operación.• Azolvamiento del canal de acceso al puerto.• Azolvamiento de la nueva dársena de operaciones.• Obstrucción de muelles por barcos abandonados.• Mínimo valor agregado a la carga manejada.	<ul style="list-style-type: none">• Desplazamiento del centro de actividades exploratorias hacia el norte del Golfo.• Decisiones de Pemex que afecten operación del puerto.• Migración de empresas instaladas en el puerto.• Declinación de la producción petrolera de Cantarell y Ku-Maloob-Zaap• Cambios en la logística de abastecimiento de Pemex están favoreciendo a Dos Bocas.

En base a este análisis y siendo mayor las fortalezas y oportunidades que presenta el puerto, es indudable que el puerto presenta una ventaja competitiva en relación con otros puertos, por lo que debemos aprovechar su situación logística privilegiada a fin de lograr su eficiencia portuaria.

El puerto requiere la construcción de obras de protección en la nueva dársena, que se determinen técnicamente mediante estudios especializados y que permitan minimizar el azolvamiento actual. Asimismo, se requiere la introducción de los servicios básicos en la zona de ampliación del puerto, comprendiendo estos la instalación eléctrica, hidráulica y sanitaria; el señalamiento vial en las nuevas vialidades y la construcción de la avenida en la calle Central Poniente, con todos sus servicios, para el acceso a esta nueva zona.

De igual forma requiere del dragado del Canal de Navegación con una longitud de 11 kilómetros, una profundidad de -7.0 metros NBM y un ancho de plantilla de 125 metros, así como también el dragado de la dársena 4, en un área de 20 hectáreas, a una profundidad de -7.0 metros NBM.



Puerto de Seybaplaya

El Puerto de Seybaplaya cuenta con diferentes líneas regulares a través de barcos abastecedores que dan servicios a las plataformas petroleras que arriban en un promedio de 2 embarcaciones por día, de acuerdo con los proyectos de concurso que realiza Pemex.

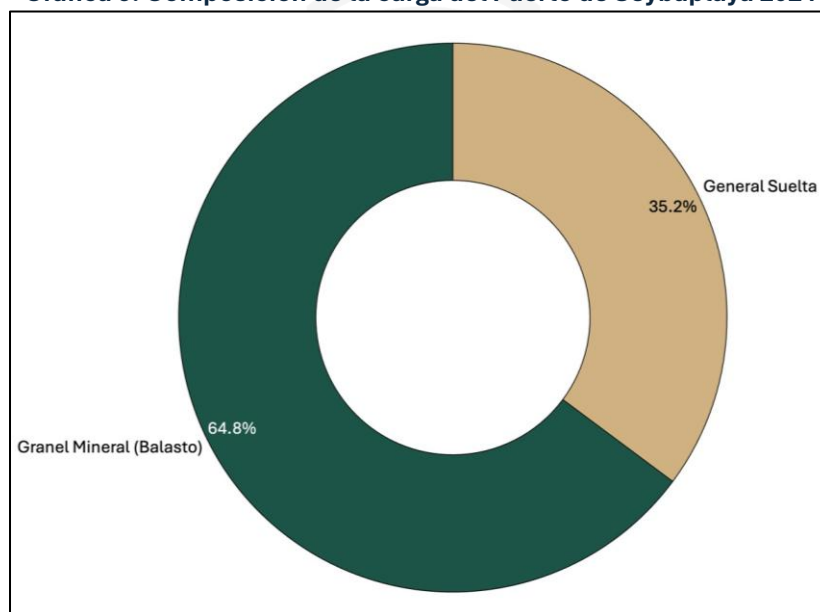
Tabla 17. Histórico del Carga del Puerto de Puerto de Seybaplaya

Tipo de Negocio	Tipo de Carga	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Carga Petrolera Costa Afuera	General Suelta	12,307	2,937	6,973	31,938	26,635	30,826	36,123	27,374
Carga Comercial	Granel Mineral	0	0	0	0	43,685	394,684	796,609	50,432
Total de Carga		12,307	2,937	6,973	31,938	70,320	425,510	832,732	77,806

Fuente: APICAM.

De la carga del Puerto de Seybaplaya, analizando la participación por tipo de carga, para el año 2024 tenemos que el 65% Granel Mineral, correspondiente al movimiento de cemento y piedra caliza; y el 35% la General Suelta, correspondiente a carga de la actividad costa afuera.

Gráfica 9. Composición de la carga del Puerto de Seybaplaya 2024



Fuente: APICAM.

Las perspectivas en el mediano plazo prevén el incremento de las actividades costa afuera en la zona, siendo considerado Pemex como parte fundamental para la recuperación de la actividad portuaria.



Bajo de este panorama, se identifican las fortalezas y oportunidades competitivas de mejora, sin perder de vista las debilidades y amenazas que presenta el puerto.

Fortalezas	Oportunidades
<ul style="list-style-type: none">• Ubicación estratégica en el Golfo de México.• Conectividad terrestre ampliada.• Disponibilidad de áreas dentro y fuera del puerto para el desarrollo de proyectos.• Puerto con mayor profundidad de los puertos de Campeche.• Seguridad dentro y fuera del puerto.	<ul style="list-style-type: none">• Áreas de crecimiento• Desarrollo de la ruta de cabotaje para cargas comerciales• Disponibilidad para construcción de Infraestructura portuaria• Instalación de nuevas empresas en áreas disponibles.• Saturación de puertos competidores
Debilidades	Amenazas
<ul style="list-style-type: none">• Limitada capacidad instalada de atraque.• Falta de servicios de básicos de infraestructura.• Profundidad limitada.• Fondo rocoso.• Poco conocimiento de la oferta existente en el puerto.	<ul style="list-style-type: none">• Continuación del declive de la actividad petrolera en la sonda de Campeche• Decisiones de Pemex que afecten operación del puerto.• Migración de empresas instaladas en el puerto.• Conclusión de los trabajos logísticos para la construcción del Tren Maya.

Con base al estudio de mercado de los Puertos, Recintos Portuarios, Zonas Marítimas, Áreas de Agua y/o Terminales fuera de puerto del Estado de Campeche, se cuenta con un importante potencial en el sector minero, que podría incentivar el manejo de carga comercial y el desarrollo de nuevas instalaciones para el manejo de este tipo de carga en el Puerto de Seybaplaya.

Asimismo, se cuenta con el proyecto de ampliación y urbanización del Puerto de Seybaplaya, el cual cuenta con dos importantes obras para el desarrollo del puerto. Una de ellas es la urbanización del parque industrial y la construcción de muelles en la plataforma 2; la otra es la ampliación de la plataforma 3 del puerto.



Puerto de Lerma

Históricamente el Puerto de Lerma estaba dedicado a las operaciones de recibo, distribución y entrega de Combustóleo Pesado, Diesel y Gasolinas para el abastecimiento estatal, proveniente de los puertos de Coatzacoalcos, Progreso, Tampico, Tuxpan y Veracruz. Sin embargo, actualmente presenta una reducida operación.

El movimiento de combustibles en el Puerto de Lerma, que en 2017 se ubicaba cerca de las 600 mil toneladas, experimentó un declive pronunciado a partir de 2019, llegando a un mínimo de 82,282 toneladas en 2021. Sin embargo, en los años posteriores se ha observado una tendencia de recuperación, alcanzando un total de 226,893 toneladas en 2024.

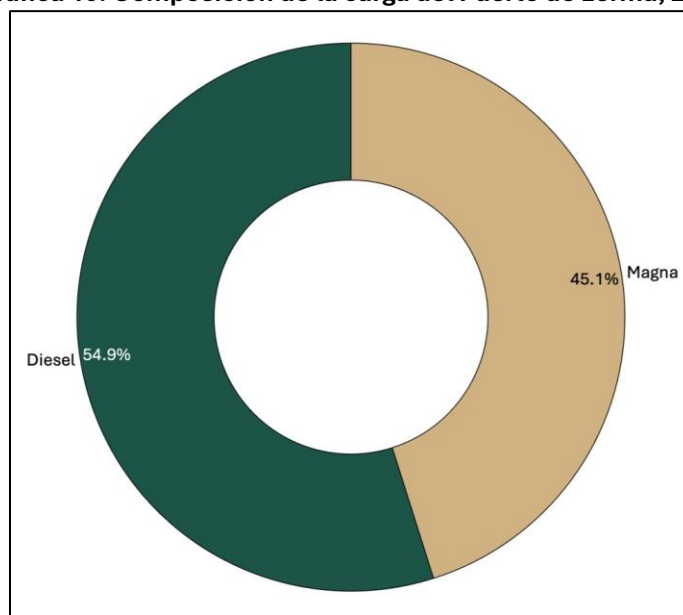
Tabla 18. Histórico del Carga del Puerto de Lerma (Castillo Bretón)

Tipo de Carga	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Magna	345,887	368,200	268,639	158,498	37,084	0	3,891	102,388
Diesel	47,089	3,621	0	0	45,198	93,185	128,494	124,505
Combustóleo Pesado	206,411	132,965	17,785	0	0	0	0	0
Diluyente	0	0	0	0	0	0	0	0
Total de Carga	599,387	504,786	286,424	158,498	82,282	93,185	132,385	226,893

Fuente: APICAM.

Analizando la participación por tipo de carga de la Terminal Castillo Bretón del Puerto del Lerma para el año 2024, tenemos que el 55% fue Diésel y el 45% fue Magna.

Gráfica 10. Composición de la carga del Puerto de Lerma, 2024



Fuente: APICAM.



Los movimientos del puerto dependen de la demanda de combustibles en la región y no se considera que mayor demanda constituya un impulso por sí mismo a la economía regional.

Fortalezas	Oportunidades
<ul style="list-style-type: none">• Ubicación estratégica en el Golfo de México para el abastecimiento de combustibles.• Especializado en la descarga de combustibles.• Posee la Terminal de Abastecimiento y Despacho de Pemex con gran capacidad de almacenaje.• Cercanía con la Planta Termoeléctrica de CFE.• Conexión férrea construida.	<ul style="list-style-type: none">• Recuperación de la soberanía del Estado.• Recuperación de la distribución de combustóleo Pesado.• Renovación de flota para eficientar la operación de trasiego de combustible.• Distribución de Diesel para el Tren Maya.• Disponibilidad de áreas dentro y fuera del puerto para el desarrollo de proyectos.• Construcción de infraestructura moderna y competitiva en la descarga de combustibles.
Debilidades	Amenazas
<ul style="list-style-type: none">• Profundidad limitada.• Azolvamiento del canal de acceso al puerto.• Instalaciones antiguas.• Embarcaciones obsoletas.	<ul style="list-style-type: none">• Decisiones de Pemex que afecten operación del puerto.• Incremento en la operación de la Terminal de Combustibles en Puerto Progreso.

Derivado del análisis anterior, se deberán hacer los estudios necesarios y realizar los planteamientos a las diferentes autoridades involucradas para generar políticas públicas y acciones que exhorten la reactivación la operación de la Terminal Castillo Bretón, con el objetivo de regresar la soberanía del Estado de Campeche y reforzar esta instalación como una unidad estratégica de la nación, ya que en caso de que se presente alguna contingencia por fenómenos climatológicos en la Península de Yucatán, la TAD Lerma podría tener 10 días de autonomía.

En este sentido, Pemex juega un papel muy importante, ya que deberá de invertir en la mejora de sus instalaciones y equipos para contar con embarcaciones modernas que puedan hacer el trasiego de petrolíferos con una mayor eficiencia.

Por otro lado, Pemex ha manifestado que tiene proyectado a mediano plazo, atender la demanda de combustible que requiera el Tren Maya, resultando en un incremento en la operación de este puerto.



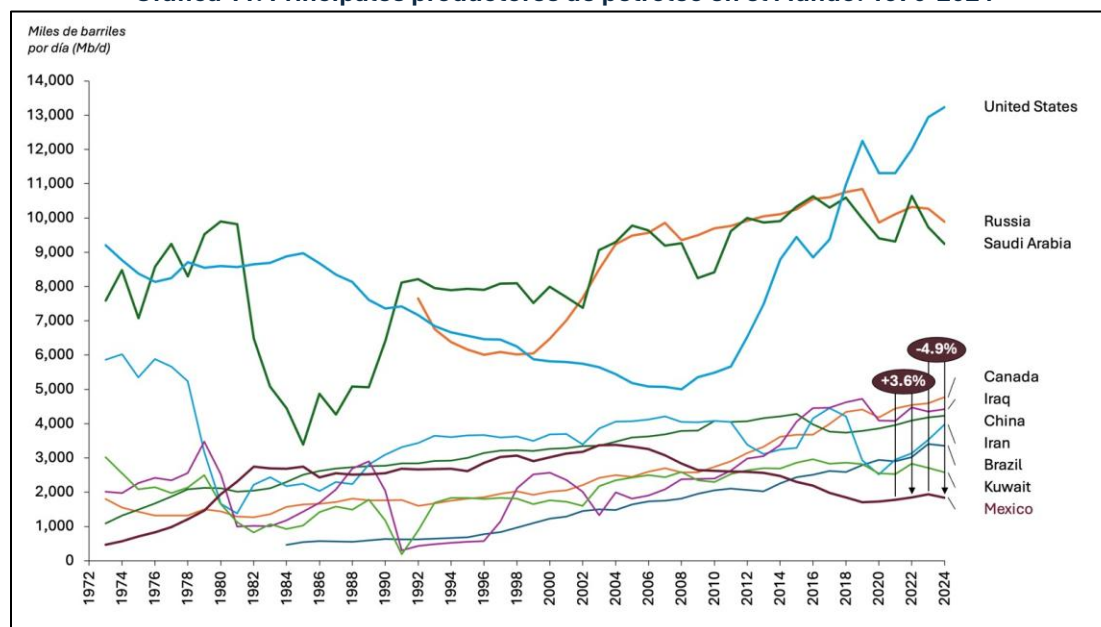
Análisis de la demanda

Perspectiva global de la industria petrolera

En el panorama global, la industria petrolera enfrenta un proceso de transición energética impulsado por los compromisos internacionales de reducción de emisiones y la creciente adopción de energías renovables. Sin embargo, el petróleo continúa siendo un pilar fundamental de la matriz energética mundial, representando más del 30% del consumo total de energía primaria. Las fluctuaciones en la demanda global, los cambios geopolíticos y la variabilidad de los precios internacionales influyen directamente en las decisiones de inversión y operación de los países productores. En este contexto, México mantiene una relevancia estratégica en la producción de petróleo y condensados.

De acuerdo con información de la U.S. Energy Information Administration (EIA), México se posiciona entre los diez principales productores mundiales de petróleo y condensados. Su producción promedio pasó de 889 mil barriles diarios (mbd) en la década de 1970 a 1,841.78 mbd en 2024, lo que representa aproximadamente el 2% de la producción global. El país alcanzó su máximo histórico en 2004, con una producción de 3,383 mbd, situándose actualmente ligeramente por debajo de la producción de países como Kuwait y Brasil. En el ámbito internacional, los tres mayores productores de crudo son: Estados Unidos (13,235 mbd), Rusia (9,892 mbd) y Arabia Saudita (9,243 mbd), los cuales en conjunto concentran cerca del 39% de la producción mundial, (ver gráfica 11).

Gráfica 11. Principales productores de petróleo en el Mundo: 1970-2024



Fuente: Elaboración propia con información de la EIA. Revisado en: <https://www.eia.gov/>



Por su parte la International Energy Agency (IEA) señala que, en los últimos quince años, Estados Unidos ha casi triplicado su producción de crudo y otros líquidos, alcanzando los 20 millones de barriles diarios (mbd) en 2024. Arabia Saudita, poseedora de las mayores reservas de petróleo convencional del mundo, registró una producción cercana a 11 mbd, de los cuales aproximadamente el 15% corresponde a líquidos de gas natural (NGLs). Por su parte, Rusia produjo alrededor de 11 mbd en 2024, cifra 10% menor a su nivel máximo de 2019, como consecuencia de la caída en la producción tras la invasión de Ucrania. En tanto, Canadá alcanzó una producción promedio de 6 mbd en el mismo año.

En lo que respecta a la Organización de Países Exportadores de Petróleo (OPEP), su participación en la producción global se ha reducido de aproximadamente 39% en 2000 a menos del 34% en 2024. Tras varios años de limitaciones voluntarias de producción, los países miembros han comenzado a revertir gradualmente los recortes, lo que ha provocado una disminución de su capacidad ociosa, que pasó de más de 5 mbd en abril de 2025 a cerca de 4 mbd en julio del mismo año.

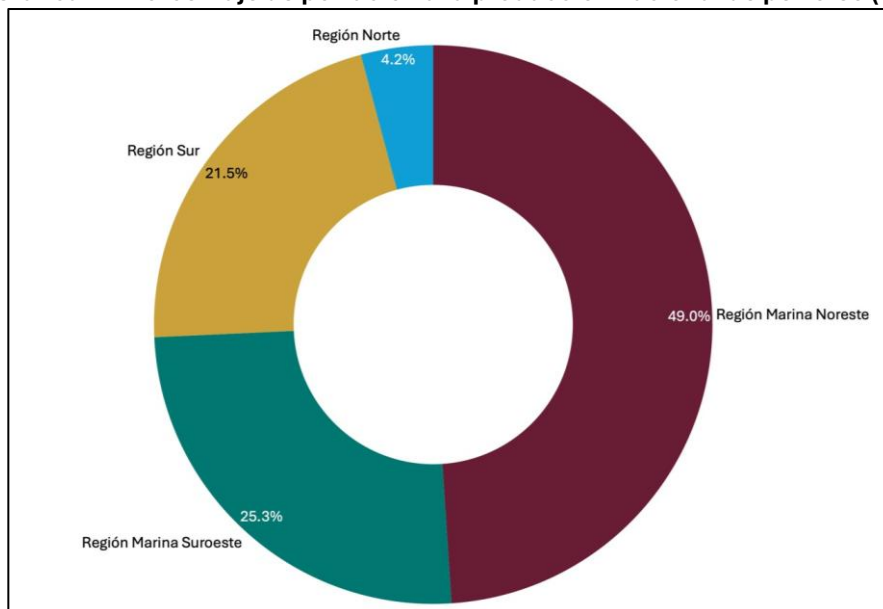
Al respecto, durante la crisis petrolera por COVID-19, la OPEP solicitó a México recortar 400 mbd barriles diarios; de los cuales, México redujo solo 100 mbd en 2020, mientras Estados Unidos asumió informalmente los 300 mbd restantes. Posteriormente, en 2021, cuando la OPEP renovó los acuerdos de recorte para estabilizar precios, México anunció oficialmente que no continuaría participando. Tanto la Secretaría de Energía (SENER) y Petróleos Mexicanos (PEMEX) argumentaron que México ya había cumplido sus compromisos y que su política energética buscaba recuperar producción nacional, no reducirla. Desde entonces, México solo participa como invitado u observador, sin obligaciones de ajuste.

Producción nacional

En México, la producción de hidrocarburos líquidos se concentra principalmente en la extracción de petróleo crudo proveniente de la Región Marina Noreste (RMN), la Región Marina Suroeste (RMS), la Región Sur (RS) y la Región Norte (RN), complementada con la producción de condensados en las tres últimas regiones.

De acuerdo con el Anuario Estadístico de Pemex 2024, la RMN aportó en ese año el 49% de la producción nacional de crudo, destacando la participación del Activo de Producción Ku-Maloob-Zaap con 585 mbd y el Activo Cantarell con 142 mbd. Por su parte, la RMS contribuyó con el 25% de la producción total, proveniente del Activo Abkatún-Pol-Chuc con 122 Mbd y del Activo Litoral de Tabasco con 254 mbd. Finalmente, la RS y la RN aportaron el 22% y 4%, respectivamente; en la primera se localizan los activos Macuspana-Muspac, Samaria-Luna, Bellota-Jujo y Cinco Presidentes, mientras que en la segunda destacan los activos Reynosa, Poza Rica-Altamira y Veracruz (ver gráfica 12).

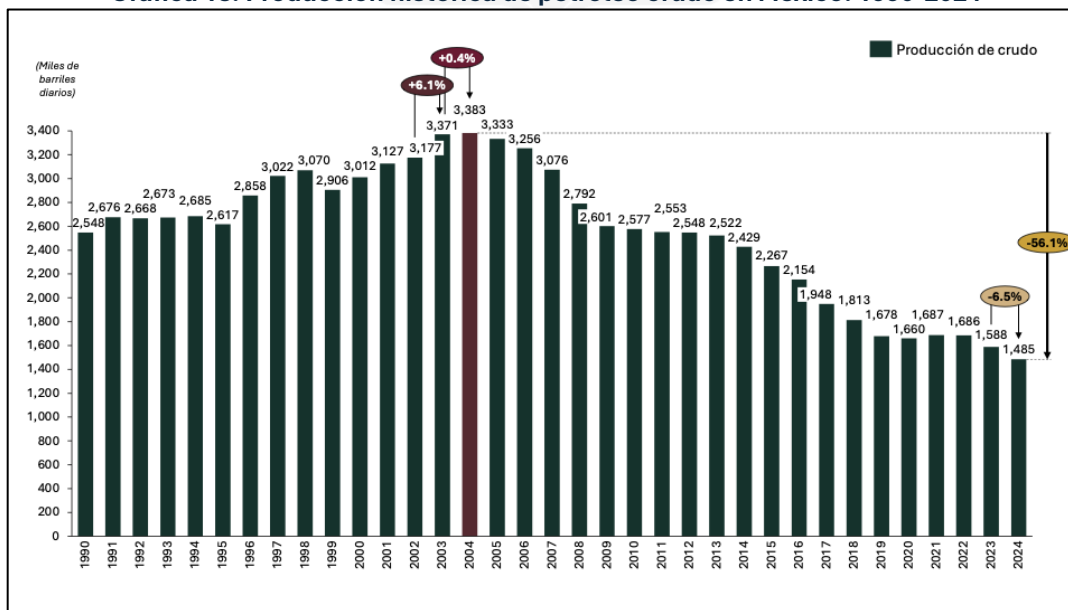
Gráfica 12. Porcentaje de portación a la producción nacional de petróleo (%)



Fuente: Elaboración propia con información del Anuario Estadístico de Pemex 2024.

No obstante, durante las últimas dos décadas (2004-2024), la producción de crudo en México ha registrado una disminución del 56.1%. En conjunto, las cuatro regiones productoras alcanzaron en 2024 una producción total de 1,485 mil barriles diarios (Mbd) (ver Gráfica 13).

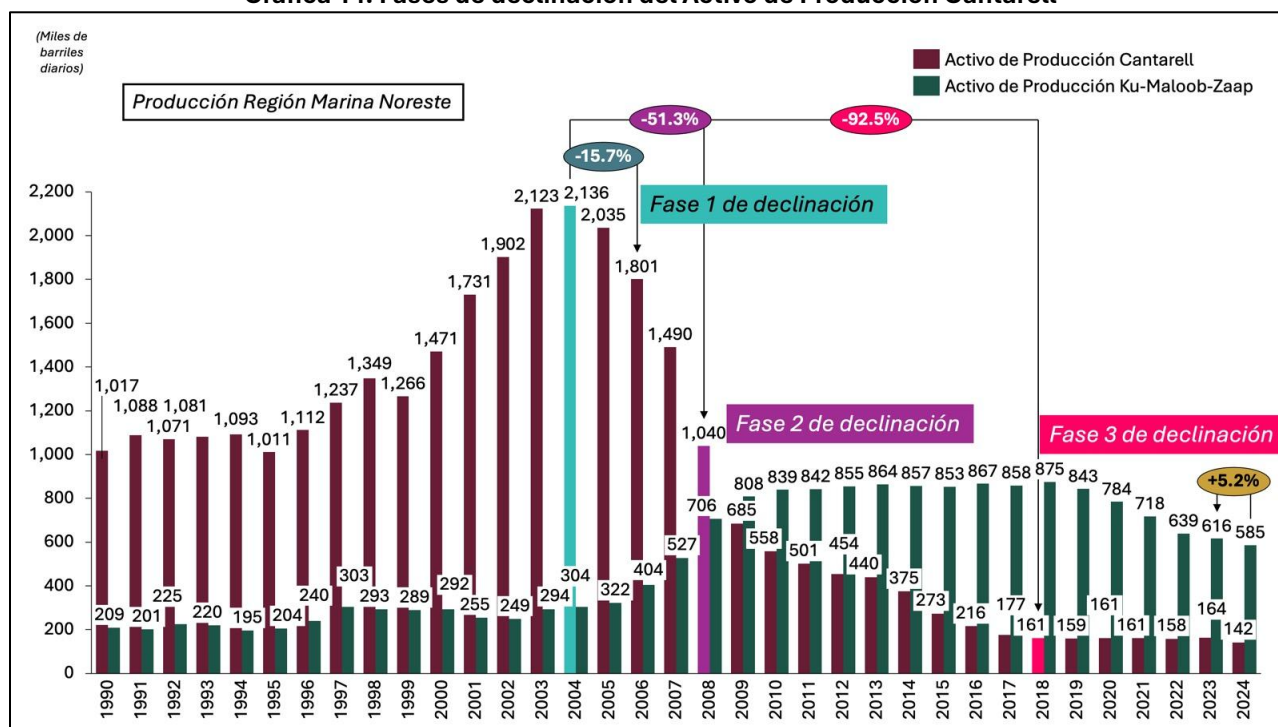
Gráfica 13. Producción histórica de petróleo crudo en México: 1990-2024



Fuente: Base de Datos Institucional de PEMEX. Disponible en el siguiente sitio web:
<https://ebdi.pemex.com/bdi/bdiController.do?action=cuadro&subAction=applyOptions>

Al respecto, el Activo de Producción Cantarell ha ingresado en la fase 3 de declinación, esto significa una reducción superior al 90% respecto a los niveles alcanzados en su pico máximo de producción en 2004 (ver gráfica 14). Cabe mencionar que Cantarell se encuentra entre los campos de petróleo en el rango de 50 años con declives de producción que comenzaron su desarrollo en la década de 1970.

Gráfica 14. Fases de declinación del Activo de Producción Cantarell



Fuente: Elaboración propia con información de Pemex y el Estudio de las implicaciones de las tasas de declive de los yacimientos de petróleo y gas de la Agencia Internacional de Energía.

De acuerdo con el Estudio sobre las implicaciones de las tasas de declinación de los yacimientos de petróleo y gas elaborado por la IEA, el análisis de aproximadamente 15,000 campos a nivel mundial revela que la tasa anual promedio de declinación post-pico es de 5.6% para el petróleo convencional y 6.8% para el gas natural convencional. Estas tasas varían según la escala y tipo de yacimiento: los campos supergigantes presentan una declinación promedio de 2.7% anual, mientras que los campos pequeños muestran tasas considerablemente mayores.

Según la IEA, este comportamiento es de gran relevancia, ya que comprender las tasas de declinación; es decir, la velocidad con la que disminuye la producción de los yacimientos

existentes resulta fundamental para evaluar las perspectivas de la oferta mundial de hidrocarburos y, por ende, para mantener el equilibrio energético global.⁵

La clasificación del declive observado a partir de la producción máxima de un campo considera tres fases:

- **Fase 1:** desde el pico de producción hasta que ésta cae por debajo del 85% del nivel máximo.
- **Fase 2:** desde el fin de la Fase 1 hasta que la producción se reduce al 50% del nivel pico.
- **Fase 3:** desde el término de la Fase 2 hasta el último año con producción material, o bien cuando la producción cae por debajo del 5% del nivel máximo.

Según la IEA, en 2024 más de la mitad de la producción mundial de petróleo provino de campos con menos de 20 años de antigüedad, mientras que una cuarta parte procedió de yacimientos con más de 50 años. Este fenómeno refleja, por un lado, el auge de la producción no convencional, principalmente petróleo de esquisto y líquidos de gas natural (NGLs), y por otro, la madurez y agotamiento natural de los campos convencionales de larga data.

La IEA señala que la vida útil de un yacimiento petrolero suele caracterizarse por tres etapas: una fase de incremento, en la que se perforan pozos secuencialmente y la producción aumenta gradualmente; una fase de meseta, donde la producción se estabiliza; y finalmente una fase de declinación, en la que la tasa de extracción disminuye conforme se agotan las reservas recuperables. Los mecanismos naturales de empuje del reservorio (gas, agua o gravedad) influyen decisivamente en esta dinámica, afectando la productividad y la presión interna del campo.

Según la IEA, aproximadamente el 90% de la inversión anual en petróleo y gas upstream desde 2019 se ha dedicado a compensar los declives de producción en lugar de satisfacer el crecimiento de la demanda.

Al respecto, el Activo de Producción Cantarell, ubicado en la RMN, constituye un caso emblemático de declinación avanzada dentro del contexto global descrito. Tras alcanzar su máximo histórico en 2004, con una producción superior a los 2.1 Mbd el campo ha experimentado una reducción superior al 90%, situándose actualmente en su tercera fase de declinación. Al respecto, la caída sostenida de Cantarell ha reconfigurado el mapa

⁵ op. cit.



energético nacional, desplazando el peso de la producción hacia el Activo Ku-Maloob-Zaap y otras zonas como Litoral de Tabasco.

En este panorama, el Estado de Campeche conserva una relevancia estratégica, puesto que los principales activos de la RMN se ubican a menos de 100 km de los Puertos Isla del Carmen y Seybaplaya, lo que tiene impactos en la dinámica operativa, logística y económica del sistema portuario estatal.

Asimismo, pese a la declinación del activo Cantarell aún se observa una demanda creciente de servicios portuarios para los próximos 20 años para los puertos con vocación de servicio a la industria petrolera o actividad *offshore* (costa afuera), como son Isla del Carmen; Seybaplaya; Yúum K'ak Náab; Cayo Arcas y Lerma, que se detona principalmente por:

- A. Los contratos de largo plazo de exploración y extracción de hidrocarburos en aguas someras con empresas privadas, así como las asignaciones de Pemex en la RMN.
- B. El ciclo de vida de los principales campos petroleros en la RMN.
- C. Aprovechamiento de las ventajas comparativas y competitivas de los Puertos de Isla del Carmen y Seybaplaya, para atender el despacho logístico, referentes al traslado de personal y proveeduría de insumos y materiales, propios de la actividad *offshore* (costa afuera).
- D. Externalidad positiva derivada del redireccionamiento del Puerto Dos Bocas, a partir de la entrada en operación de la Refinería Olmeca, en la que se desprende un mayor énfasis en el manejo de energéticos y actividad de exploración y producción de petróleo en el Litoral de Tabasco.
- E. Desarrollo de proyectos de modernización y ampliación de los puertos de Isla del Carmen y Seybaplaya, para ser más competitivos en la región, y cumplir con los requerimientos de calado de -7 m que demandan las embarcaciones en la industria *offshore*.

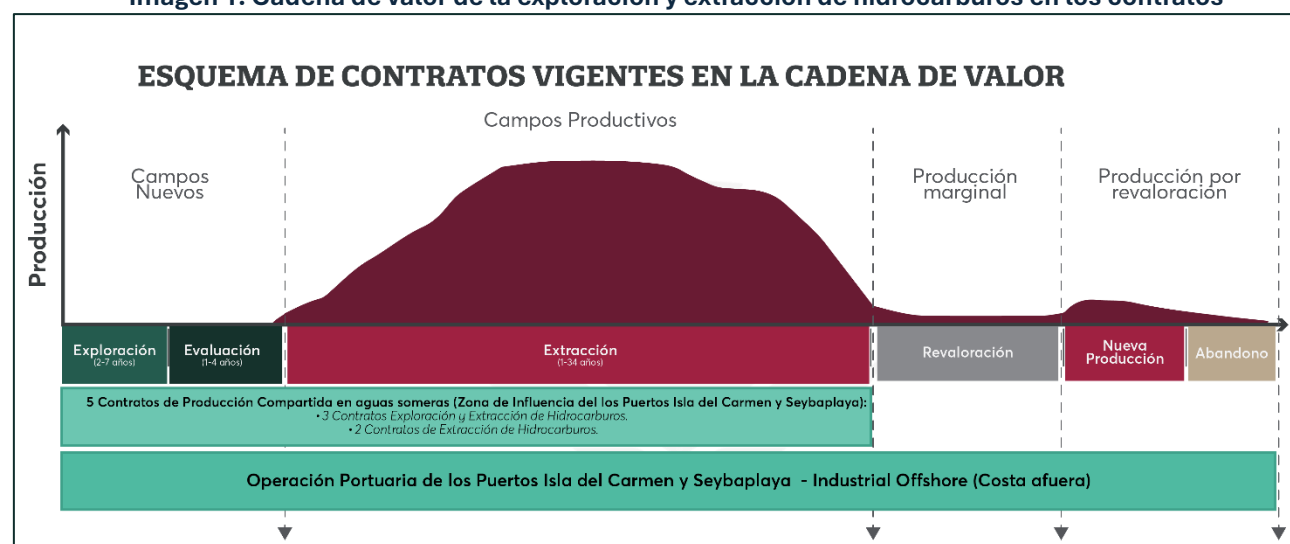
Como se ha señalado, la dinámica regional de los puertos de Campeche con vocación de servicio a la industria petrolera o actividad *offshore* (costa afuera), están alineados a la política energética nacional. En este sentido, las tres rondas de licitación para la adjudicación de contratos para la exploración y extracción de hidrocarburos generan externalidades positivas para los puertos de Isla del Carmen y Seybaplaya.

Según información de la Comisión Nacional de Hidrocarburos (CNH), se tienen 32 contratos de producción compartida en aguas someras (5 contratos de la ronda 1; 10 contratos de la ronda 2; 16 contratos de la ronda 3, y una migración en el contrato de producción compartida derivado de una migración sin socio: Ek-Balam en aguas someras); de los cuales, 5 contratos (3 de exploración y extracción de hidrocarburos y 2 de extracción de

hidrocarburos) están en el límite marino administrativo de Campeche (área de influencia 100 km desde el Puerto de Isla del Carmen). En tanto, Pemex tiene 46 asignaciones vigentes en aguas someras.

En el Programa Maestro de Desarrollo Portuario (PMDP) 2025-2029 se advierte del impacto que representan los contratos de producción compartida en aguas someras, en la zona de influencia de los puertos de Isla del Carmen y Seybaplaya, dada la temporalidad de largo plazo (27 años promedio) y los requerimientos en insumos y capital humano que conlleva la atención de dichos compromisos, según la cadena de valor de la exploración y extracción de hidrocarburos en los contratos (ver imagen 1).

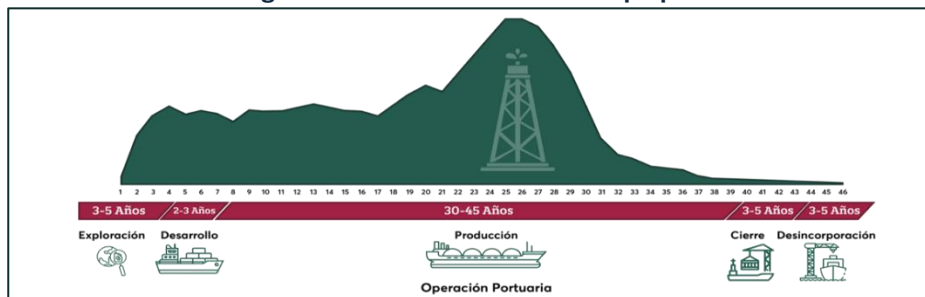
Imagen 1. Cadena de valor de la exploración y extracción de hidrocarburos en los contratos



Fuente: Adaptada del Informe Anual 2022 de la Comisión Nacional de Hidrocarburos.

La operación portuaria, especialmente la relacionada con los puertos de Isla del Carmen y Seybaplaya, dadas sus ventajas comparativas y competitivas, están estrechamente relacionadas con las diferentes facetas del ciclo de vida de un proyecto de exploración y producción de petróleo; es decir, desde la fase de exploración (3-5 años); desarrollo (2-3 años); producción (30-45 años); cierre (3-5 años); hasta la desincorporación (3-5 años), como se aprecia en el esquema conceptual 2.

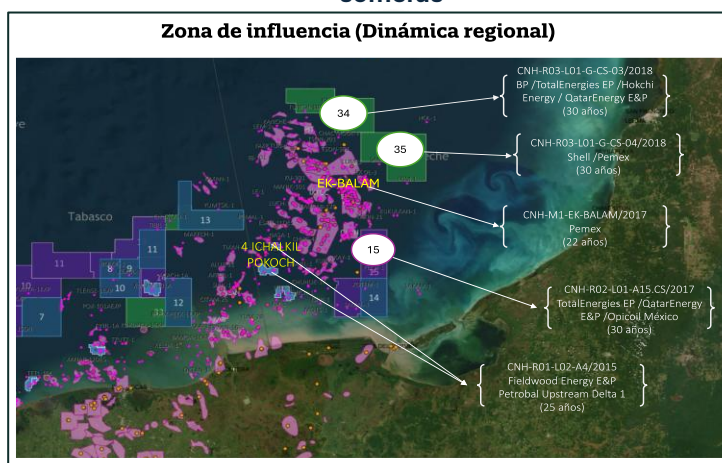
Imagen 2. Ciclo de vida de un campo petrolero



Fuente: Elaboración propia.

Para los puertos de Isla del Carmen y Seybaplaya se proyecta una dinámica regional "activa" en la operación portuaria para satisfacer la demanda de la industria *offshore* (costa afuera), para los próximos 20 años, de acuerdo con las fases del ciclo de vida de los proyectos de exploración y producción de petróleo.

Imagen 3. Contratos de exploración y extracción de hidrocarburos, campos, pozos e instalaciones en aguas someras

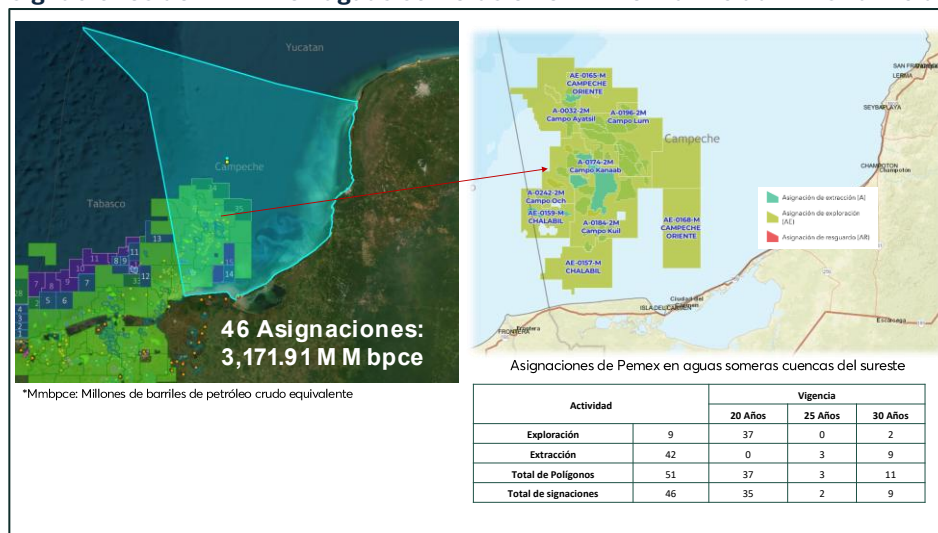


Fuente: Elaboración propia con información e imagen satelital de la Comisión Nacional de Hidrocarburos.

Cabe mencionar la demanda por servicios portuarios para los privados de empresas globales como BP Exploration Mexico, S.A. de C. V; Total Energies EP México, S.A. de C.V; Hokchi Energy, S.A. de C.V; Qatar Energy E&P México, S.A. de C.V.; Shell Exploración y Extracción de México, S.A. de C.V; Fieldwood Energy E&P México, S. de R.L. de C.V; Petrobal Upstream Delta 1, S.A. de C.V; Opicoil México, S.A. de C.V; además de Pemex Exploración y Producción.

Solamente, Pemex tiene a su cargo 46 asignaciones en aguas someras cuencas del sureste que recaen en el límite marino administrativo de Campeche, también con vigencia de largo plazo (20-30 años) destacando las asignaciones de exploración (AE) Campeche Oriente (ver esquema conceptual 4).

Imagen 4. Asignaciones de PEMEX en aguas someras en el límite marino administrativo de Campeche



Fuente: Elaboración propia con información e imagen satelital de la Comisión Nacional de Hidrocarburos.

Asimismo, en el Plan Estratégico para el fortalecimiento de Petróleos Mexicanos 2025-2035, se establece la meta nacional de producción de hidrocarburos líquidos se ha fijado en 1.8 MMbd para asegurar el suministro a la demanda del SNR en dicho periodo, pero también para limitar las emisiones de gases efecto invernadero. Por lo que *“uno de los objetivos estratégicos consiste en fortalecer los campos actualmente en producción, mediante la ejecución de actividades orientadas a garantizar la operación continua de los pozos, incluyendo reparaciones mayores, menores y estimulaciones.”*⁶ De acuerdo con PEMEX, se dará principal atención a los campos con la mayor aportación de producción tales como: Maloob, Ayatsil, Zaap, Balam, Xanab, Yaxché, Bakte, Cheek, Mulach, Quesqui, Tupilco Profundo e Ixachi, entre otros.

De acuerdo con Pemex, la Dirección de Exploración y Extracción, en coordinación con SENER, ha identificado 21 proyectos bajo el esquema de desarrollo mixto: 11 se encuentran documentados y en proceso de aprobación, y 10 en etapa de validación, en la Tabla 19 se identifican los proyectos mixtos previstos para aguas someras.

⁶ PEMEX. Plan Estratégico para el fortalecimiento de Petróleos Mexicanos 2025-2035. Disponible en: <https://www.pemex.com/acerca/planestrategico/Paginas/default.aspx>



Tabla 19. Listado de Esquemas para desarrollo mixtos en Aguas Someras

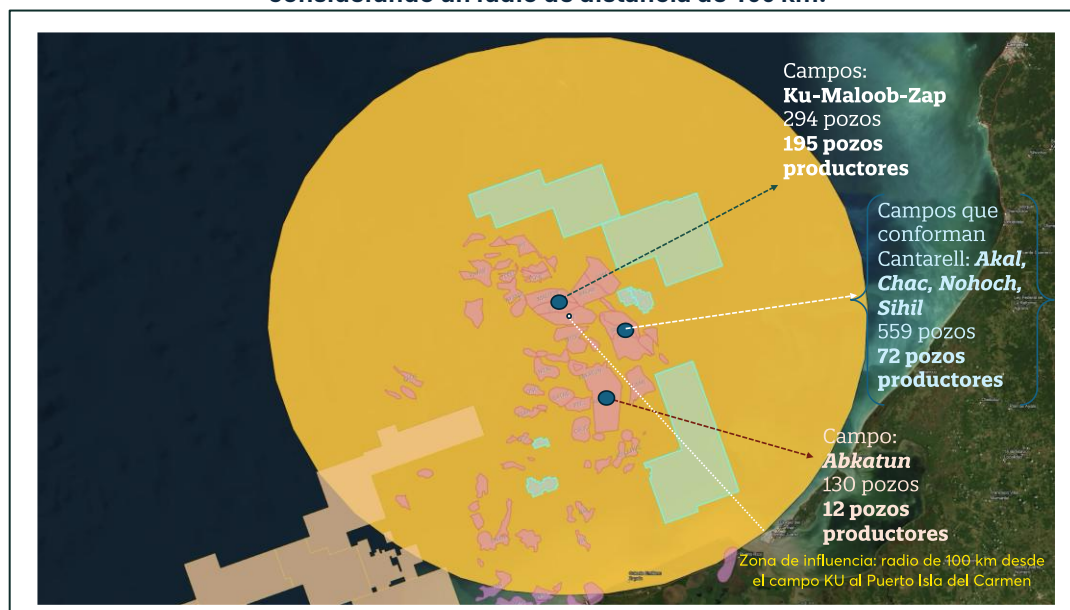
Proyecto Mixto	Región
Tlatitok-Sejkan	Aguas someras
Macuil-Paki	Aguas someras
Arenque	Aguas someras
Kayab-Pit-Utsil	Aguas someras
Xikin	Aguas someras
Tetl Rec Sec	Aguas someras
Tlacame Rec Sec	Aguas someras
Ayatsil Rec Sec	Aguas someras
Casquete de gas Akal	Aguas someras

Fuente: Tomado del Plan Estratégico para el fortalecimiento de Petróleos Mexicanos 2025-2035. Pp. 39.

Según ciclo operativo de Pemex en los cuatro sectores, se tiene que, el Puerto Isla del Carmen atiende las siguientes demandas:

- 20% de las operaciones en plataformas;
- 90% del personal de Pemex que se dirige a las plataformas marinas embarcan y desembarcan desde el Puerto Isla del Carmen
- 100% de la comida e insumos necesarios de avituallamiento se provee desde el Puerto Isla del Carmen.

Imagen 5. Principales campos y pozos productores en la zona de influencia del Puerto de Isla del Carmen, considerando un radio de distancia de 100 km.



Fuente: Elaboración propia con imagen satelital de la Comisión Nacional de Hidrocarburos.

Pemex en la RMN, atiende 102 plataformas de producción (complejos y satélites) y 54 plataformas de perforación. Para su atención tiene una flota de 32 embarcaciones de diversos tamaños (en su mayoría abastecedores), además proporciona los siguientes servicios:

- Transporte de personal.
- Transporte de comisaria.
- Transporte de equipos, materiales y servicios marítimos.
- Transporte de equipos, materiales y servicios terrestres.
- Operaciones portuarias (transporte, carga y descarga).

Participación en regulación naval y de seguridad (inspecciones de embarcaciones).

- Soporte a la operación:
- Centro integral de control de operaciones logísticas (CICOL)
- Agenciamiento portuario
- Apoyo al control de diésel de las embarcaciones.
- Servicios de soporte:
- Adquisición de equipos para izaje.
- Servicios de embalaje.

Por lo tanto, si las condiciones del mercado de hidrocarburos y política energética no cambian, *ceteris paribus*, las empresas globales, como PEMEX, seguirán demandando servicios portuarios, en el corto, mediano y largo plazo, como son:

1. Servicios costa afuera.
2. Carga y descarga general de avituallamiento.
3. Carga y descarga de fluidos de perforación.
4. Carga y descarga de graneles minerales.
5. Suministro de combustible.
6. Embarque y desembarque de pasajeros.
7. Reparación de embarcaciones.
8. Almacenamiento.
9. Reparación, mantenimiento y desguace de plataformas petroleras.

Los puertos de Isla del Carmen y Seybaplaya tienen ventajas para participar en la atención del despacho logístico, referentes al traslado de personal y proveeduría de insumos y materiales, propios de la actividad *offshore* (costa afuera), a lo largo de la cadena de valor de la exploración y extracción de hidrocarburos en los contratos y ciclo de vida de los campos petroleros.

Asimismo, cabe agregar que, el 55% de las embarcaciones que operan en el Puerto Isla del Carmen son abastecedores y 37% lanchas de pasaje (ver Esquema conceptual 6).

Imagen 6. Tipo de embarcaciones en la Región Marina Noreste



Fuente: Imagen satelital con información de *Marine Traffic* (julio de 2024).

Fluidos derivados del petróleo

Combustibles

En el Sistema Portuario de Campeche, la operación y distribución de combustibles ha tenido históricamente como punto central al Puerto de Lerma. Sin embargo, por decisiones políticas y de gestión tomadas en su momento, orientadas a fortalecer el desarrollo del Puerto de Progreso, Yucatán, se determinó trasladar el punto de proveeduría de combustibles hacia dicho puerto. Esta decisión generó un sobre costo logístico, derivado del mayor recorrido terrestre necesario para transportar los combustibles hasta su destino final en Campeche, lo que incrementó el precio final de las gasolinas y del diésel en la entidad.

Como consecuencia, el Estado de Campeche ha permanecido aislado en materia de suministro de petrolíferos (gasolina, diésel y turbosina), insumos esenciales para el funcionamiento y desarrollo de su economía. Actualmente, el combustóleo se transporta por vía terrestre, mediante pipas, desde Tula, Hidalgo, lo que evidencia la dependencia logística del Estado respecto a otras regiones del país.

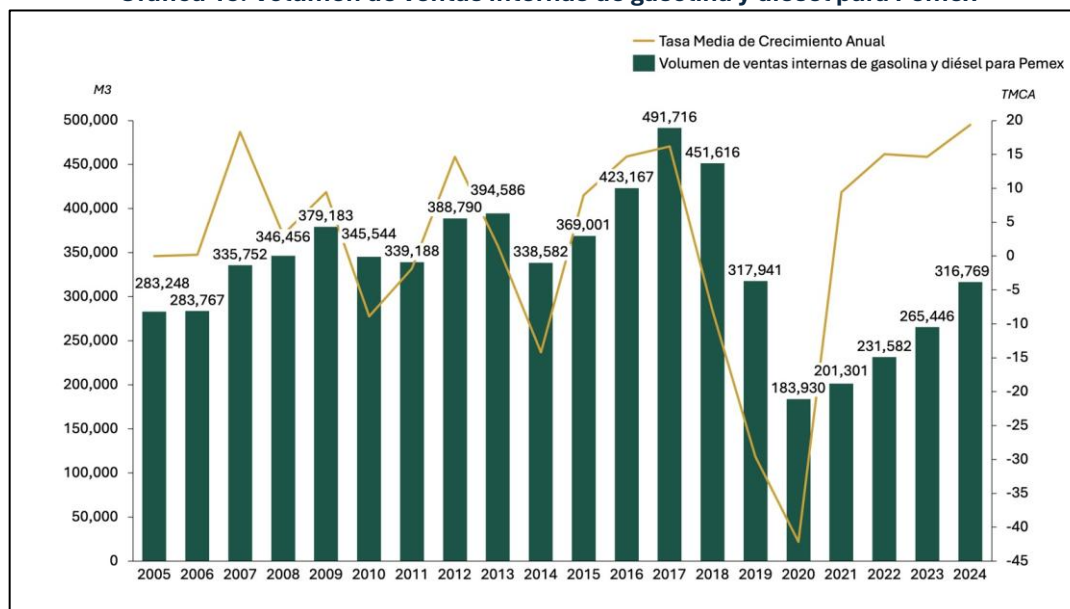
Ante este escenario, el Gobierno del Estado de Campeche ha manifestado su interés en impulsar el desarrollo integral de sus tres puertos principales, Lerma, Seybaplaya e Isla del Carmen, aprovechando sus vocaciones específicas y mercados estratégicos, con el fin de fortalecer la autosuficiencia y competitividad portuaria.

Al respecto, durante el periodo 2005–2024, la demanda de gasolina y diésel en Campeche ha mostrado un comportamiento altamente variable, influido por factores económicos, logísticos y coyunturales. Entre 2005 y 2017, el consumo presentó una tendencia de crecimiento sostenido, alcanzando su punto máximo en 2017 con 491,716 m³, impulsado por la expansión del parque vehicular, la reactivación de proyectos productivos y una mayor actividad económica regional. Sin embargo, a partir de 2018 la demanda comenzó a disminuir, registrando su nivel más bajo en 2020 con 183,930 m³ producto de la pandemia por COVID-19, la contracción económica y la reducción de la movilidad en los sectores industrial, turístico y de transporte.

A partir de 2021, la demanda de combustibles ha mostrado una recuperación constante, con una tasa media anual de crecimiento cercana al 15%, alcanzando 316,769 m³ en 2024. Este repunte refleja la reactivación económica postpandemia, el incremento de la movilidad urbana y portuaria, y la recuperación del sector servicios y turístico. No obstante, la volatilidad histórica del consumo evidencia una alta dependencia de factores externos, como las condiciones macroeconómicas, las políticas energéticas nacionales y los precios

internacionales del petróleo, lo que plantea la necesidad de diversificar las fuentes energéticas y fortalecer la infraestructura logística para garantizar un suministro más estable y competitivo en el estado.

Gráfica 15. Volumen de ventas internas de gasolina y diésel para Pemex



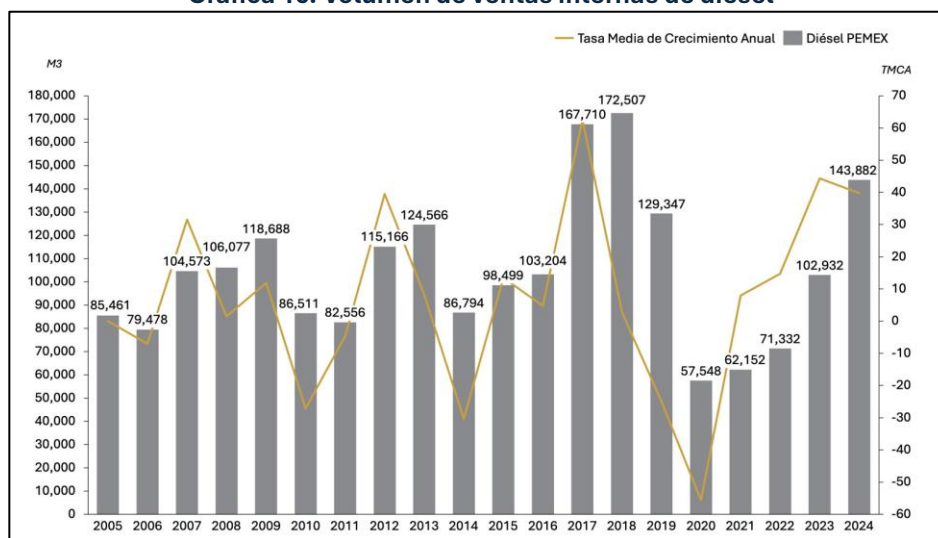
Fuente: Base de Datos Institucional de Pemex.

Relativo a la distribución de diésel de PEMEX en Campeche, entre 2005 y 2024, se observa una alta volatilidad, con fluctuaciones significativas que reflejan cambios en la actividad económica, el transporte y la logística regional. La demanda pasó de 85,461 m³ en 2005 a 143,882 m³ en 2024, lo que representa un incremento neto del 68% en casi dos décadas, aunque con fuertes caídas intermedias, destacando 2010 (-27%), 2014 (-30%) y 2020 (-55%), esta última vinculada a la crisis sanitaria por COVID-19. El año 2017 registró el mayor repunte (62.5%), asociado al auge de actividades productivas y portuarias, mientras que entre 2021 y 2024 se observó una recuperación sostenida, con tasas anuales positivas de dos dígitos. En conjunto, la serie evidencia una tendencia general de recuperación, aunque con ciclos marcados de expansión y contracción, que confirman la sensibilidad del consumo de diésel frente a factores macroeconómicos, de movilidad y de oferta energética.

En lo que respecta a la venta de gasolina PEMEX en Campeche se observa un comportamiento cíclico, caracterizado por etapas de crecimiento sostenido seguidas de caídas abruptas. El volumen pasó de 197,787 m³ en 2005 a 172,886 m³ en 2024, lo que refleja una contracción acumulada del 12.6%, aunque con periodos de expansión relevantes, como 2007–2009 y 2015–2017, impulsados por el aumento del parque vehicular y la actividad económica regional. Asimismo, las caídas más pronunciadas ocurrieron en 2019 (-32.4%) y

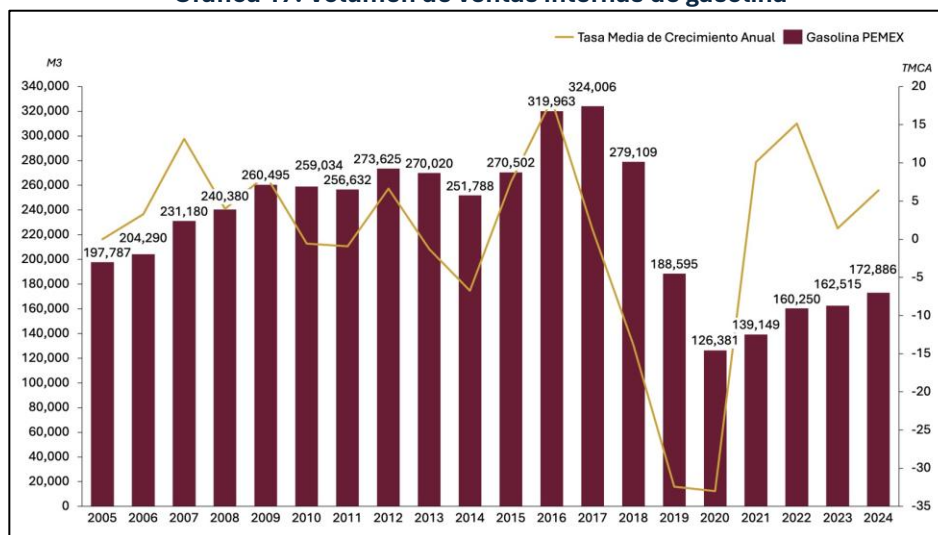
2020 (-33%), vinculadas a la desaceleración económica y la reducción de la movilidad durante la pandemia. Posteriormente, entre 2021 y 2024, se observa una recuperación gradual, con tasas medias anuales positivas cercanas al 8%, reflejo de la reactivación económica pospandemia y del incremento en la demanda de transporte terrestre y turístico. En conjunto, los datos evidencian una tendencia general de recuperación moderada, aunque aún por debajo de los niveles máximos alcanzados en 2017, mostrando la sensibilidad estructural del consumo de gasolina ante factores macroeconómicos, energéticos y de movilidad.

Gráfica 16. Volumen de ventas internas de diésel



Fuente: Base de Datos Institucional de Pemex.

Gráfica 17. Volumen de ventas internas de gasolina



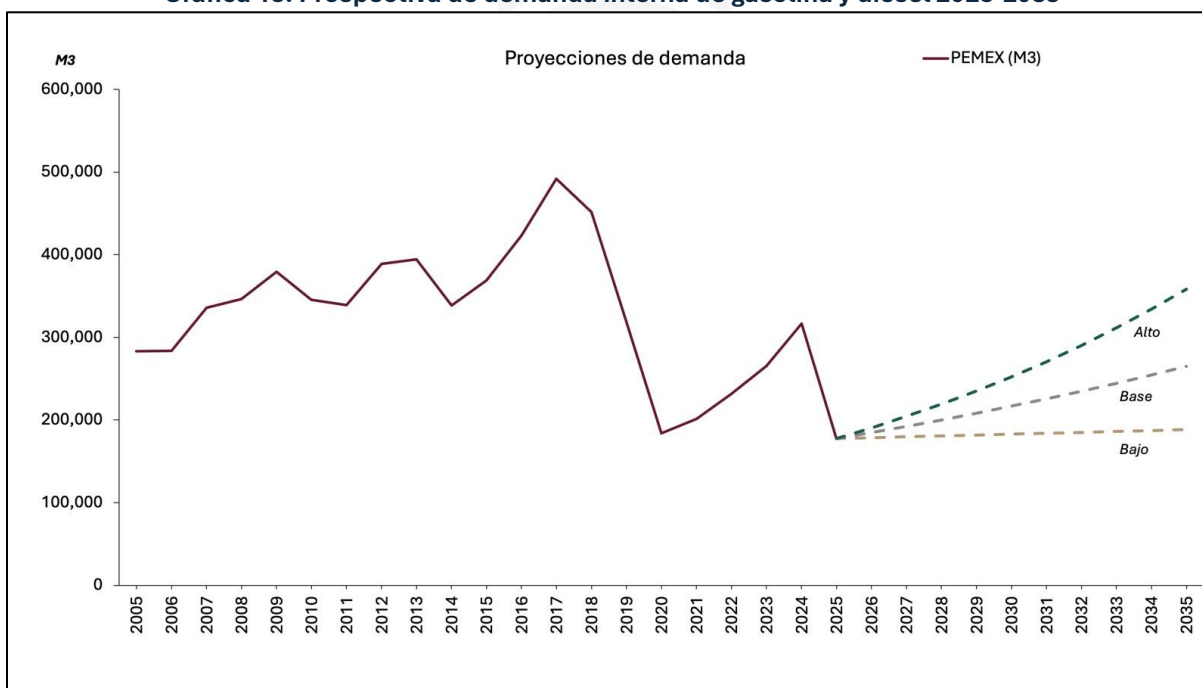
Fuente: Base de Datos Institucional de Pemex.



Demanda a mediano plazo

La proyección de la demanda de combustibles PEMEX (2025–2035) muestra tres escenarios diferenciados, Base, Alto y Bajo, que reflejan distintas trayectorias de crecimiento a partir del valor inicial de 177,522 m³ en 2025. En el escenario base, se prevé un crecimiento moderado con una Tasa Media de Crecimiento Anual (TMCA) de 4.1%, alcanzando alrededor de 264,729 m³ en 2035, lo que representaría una recuperación paulatina de los niveles previos a 2020. El escenario alto, con una TMCA de 7.3%, proyecta una expansión más acelerada hasta 358,414 m³ en 2035, impulsada por una mayor actividad económica, la consolidación del transporte terrestre y portuario, y un aumento sostenido del consumo energético. En contraste, el escenario bajo, con una TMCA de apenas 0.6%, anticipa un crecimiento casi nulo, llegando a 188,286 m³ en 2035, lo que podría asociarse a una desaceleración del sector industrial, avances en eficiencia energética o sustitución gradual por fuentes alternativas. En conjunto, las proyecciones reflejan una tendencia de recuperación estructural de la demanda posterior a la crisis de 2020, aunque condicionada por el comportamiento del mercado energético, la política de precios y la transición hacia matrices energéticas más sostenibles.

Gráfica 18. Prospectiva de demanda interna de gasolina y diésel 2025-2035



Fuente: Elaboración propia con datos de PEMEX.



Costos de traslado del combustible

Según datos de un estudio realizado por Gas Analytics, en México el costo del transporte de combustibles por tonelada-kilómetro en 2022 muestra una marcada diferencia entre los distintos medios de transporte, reflejando su eficiencia operativa y escala logística. El poliducto se posiciona como el medio más económico con un costo de \$0.09, seguido por el transporte marítimo en barco (\$0.17), ambos adecuados para el traslado masivo a largas distancias. En contraste, el tren (\$0.56) y la pipa (\$1.26) presentan costos significativamente más altos, debido a su menor capacidad de carga, mayor consumo energético y mayores requerimientos de operación terrestre. Esta diferencia evidencia que la ausencia de infraestructura de ductos o terminales marítimas locales encarece notablemente el precio final de los combustibles, subrayando la importancia de fortalecer la conectividad logística en el sistema portuario de Campeche para reducir los costos de suministro regional.

Tabla 20. Costo del transporte de combustibles: tonelada por kilómetro. Precios 2022

Poliducto	Barco	Tren	Pipa
\$0.09	\$0.17	\$0.56	\$1.26

Nota: Costos del Transporte de gasolina y diésel en México (2020) en pesos más 17.03% inflacionario⁷

Considerando los costos del traslado de combustibles vía terrestre a la Terminal de Almacenamiento y Despacho (TAD) de Petróleos Mexicanos en Lerma y tomando en cuenta el mercado potencial que está bajo el radio de oportunidad del puerto de Seybaplaya, podemos calcular con base en los datos de demanda arrojados por la SENER los cuales nos indican que la demanda de gasolinas automotrices y diésel en el radio de oportunidad del puerto tuvo un consumo total en 2018 de: 258,937,979 litros.

Trasladar esta cantidad de combustible por vía terrestre para suplir la demanda anual en la zona desde puerto Progreso equivale a un costo total anual de \$65,174,067 frente a los \$10,623,085.95 anuales que representaría por mover la misma cantidad de combustible desde el puerto de Seybaplaya, esto daría un ahorro anual de \$54,550,981.91, además de la reducción en emisión de gases de CO₂ y la reducción en costos de mantenimiento de carreteras asociados a dichos viajes.

Con el fin de solucionar este problema, actualmente el Gobierno de Campeche está realizando la gestión para que se regrese el suministro de combustibles por Lerma o Seybaplaya, según sea más conveniente de acuerdo con los estudios logísticos y

⁷ Revisado en: Fuente: <https://www.milenio.com/negocios/transportar-gasolina-en-mexico-es-mas-car>

económicos. En cualquiera de ambos casos, se lograría reducir el sobrecosto por transporte carretero y su repercusión en el importe que cubre el consumidor final.

Líneas de negocio en el Puerto Isla del Carmen

El Puerto Isla del Carmen es un centro neurálgico en la industria de hidrocarburos. La alta especialización de las empresas prestadoras de servicios portuarios y conexos han formado un clúster para las actividades offshore que responde con eficacia a la creciente demanda del sector de hidrocarburos en México. Su cercanía a los campos petroleros, le proporciona una ventaja comparativa única, traducida en ahorro de tiempo en las operaciones, lo que representa para los industriales una reducción en costos variables de logística, consumo de diésel, honorarios extras, entre otros. También cuenta con la comunidad portuaria más grande y diversificada de la industria petrolera en México, con un ecosistema de más de 400 empresas consolidadas, especialistas en operaciones y expertas en la dinámica del mercado.

Servicios Offshore

El puerto de Isla del Carmen se ha consolidado como un punto estratégico para la industria offshore en México, particularmente en relación con el sector energético. Este puerto ofrece una amplia gama de servicios especializados que son fundamentales para las operaciones en alta mar. Entre estos servicios se incluyen el abastecimiento y suministro de materiales, mantenimiento y reparación de equipos, logística de personal, almacenamiento de productos, y gestión de residuos, entre otros. La capacidad del puerto para atender a las diversas necesidades de las plataformas petroleras y de gas ha sido crucial para su desarrollo y relevancia en la región.

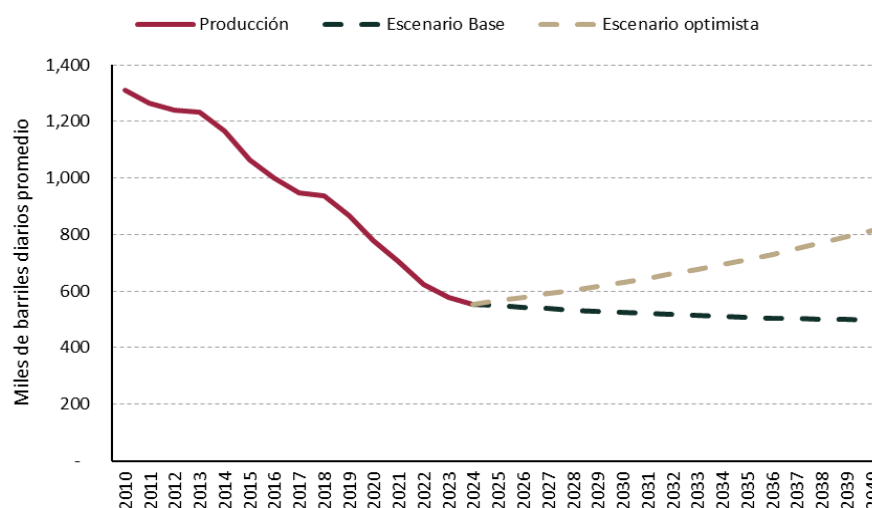
El riesgo asociado con la pérdida de relevancia de Carmen debido al declive en la producción petrolera y la transición hacia energías limpias es, en realidad, menor. A pesar de la tendencia decreciente en la producción petrolera, es importante considerar que el ciclo completo del sector incluye varias etapas: exploración, evaluación, desarrollo, producción, comercialización y abandono. Cada una de estas fases requiere una base de operaciones portuarias que proporcione servicios específicos. Incluso en la etapa de abandono y cierre de plataformas, se necesita una infraestructura robusta para gestionar estas operaciones. Esto asegura que la demanda por espacios y servicios en el puerto de Isla del Carmen se mantenga vigente.



Además, la saturación en el puerto de Dos Bocas destaca la necesidad de contar con alternativas eficientes y operativas. En este sentido, el puerto de Isla del Carmen tiene el potencial de continuar siendo un punto clave para la industria offshore, proporcionando servicios esenciales durante mucho más tiempo. Con inversiones adecuadas y mejoras en la gestión de sus instalaciones, el puerto puede revitalizarse y reafirmar su posición como un pilar fundamental para la economía y la industria energética de la región.

De acuerdo con la proyección que se construyó y que muestra en la siguiente gráfica 37, el escenario base de producción para los próximos años es positivo, manteniendo la producción estable en los próximos 22 años como resultado de los ajustes al régimen fiscal de Pemex para ciertos contratos y la diversificación del sector con otras empresas que participan en actividades de exploración y extracción de hidrocarburos. Esto confirma la seguridad de seguir invirtiendo en servicios offshore en el puerto.

Gráfica 19. Proyección de la producción de petróleo*
(Miles de barriles diarios)



Fuente: Elaboración propia con datos de CNH.

Industria de Varaderos

La industria de varaderos se centra en las instalaciones y servicios necesarios para la reparación, mantenimiento y almacenamiento temporal de embarcaciones. Estos servicios son esenciales para asegurar que las embarcaciones de todos tipos, desde pequeñas



embarcaciones de recreo hasta grandes buques comerciales, se mantengan en buen estado de operación.

A continuación, se describen los principales componentes y funciones de esta industria:

Mantenimiento y Reparación

- Limpieza del Casco: Remoción de incrustaciones y algas que se acumulan en el casco de la embarcación.
- Pintura y Revestimiento: Aplicación de pinturas especiales para proteger el casco de la corrosión y mejorar la eficiencia del combustible.
- Reparaciones Estructurales: Reparación de daños en el casco y otras estructuras de la embarcación.

Equipamiento y Actualizaciones

- Instalación de Nuevos Equipos: Integración de nuevos sistemas de navegación, propulsión y otros equipos tecnológicos.
- Modernización: Actualización de sistemas antiguos para cumplir con nuevas regulaciones o mejorar el rendimiento.

Servicios Especializados

- Ingeniería y Diseño: Servicios de ingeniería para modificar o mejorar diseños de embarcaciones existentes.
- Inspecciones y Certificaciones: Realización de inspecciones técnicas y certificaciones para cumplir con las normativas de seguridad y medioambientales.

Almacenamiento

- Varaderos Secos: Espacios donde las embarcaciones pueden ser almacenadas fuera del agua para inspecciones y reparaciones.
- Varaderos Flotantes: Plataformas flotantes donde se pueden realizar reparaciones mientras la embarcación está en el agua.

En áreas colindantes al puerto existe un par de empresas que ofrecen servicios de mantenimiento y reparaciones para embarcaciones pequeñas (menores a 1,500 toneladas) en sus varaderos privados.

Se analizó que, el 92% del total de arribos en el Puerto Isla del Carmen son: lanchas de pasajeros (37%) con eslora 50 m y calado máximo 4 m y buques abastecedores (55%) con eslora de 50-60 m, promedio y calado máximo 4 m., los cuales representan un mercado cautivo, con una demanda potencial de servicios por concepto de mantenimiento, ya que

cada 2.5 y 5 años todas las embarcaciones deben, por reglamentación, realizar inspecciones y mantenimiento de rutina para lograr la certificación de clase y operar formalmente.

Esta línea de negocio no solo beneficiará al puerto de Isla del Carmen, sino también a los puertos aledaños que carecen de esta infraestructura o cuya capacidad actual está saturada.

Líneas de negocio en el Puerto de Seybaplaya

El Puerto de Seybaplaya representa una oportunidad de crecimiento y desenvolvimiento económico para el Estado y toda la región sur-sureste, no sólo porque es una infraestructura de gran capacidad para el arribo de embarcaciones de mayor calado, sino porque se identifica que tiene potencial para atraer inversión productiva de largo plazo, fortalecer los encadenamientos productivos del estado y detonar y diversificar las líneas de negocio, alternas a la actividad offshore, como la industria de astilleros, el almacenamiento de petrolíferos, el transporte de carga granel (mineral y agrícola) y carga general (forestal y perecedera), así como también el turismo mediante cruceros.

Astillero

Un astillero es un lugar que se dedica a la construcción, reparación y mantenimiento de barcos y embarcaciones. En estos sitios se lleva a cabo todo el proceso de construcción, desde el diseño inicial hasta la entrega del barco terminado. En un astillero se encuentran diferentes instalaciones y equipos especializados que permiten la construcción de barcos de todos los tamaños.

Existen varios tipos de astilleros, tanto públicos como privados. Los astilleros públicos son propiedad del gobierno y generalmente se utilizan para la construcción de barcos militares o de defensa. Por otro lado, los astilleros privados son de propiedad de empresas o particulares y se encargan de la construcción de barcos comerciales y de recreo.

Además, los astilleros pueden ser especializados, es decir, se dedican exclusivamente a la construcción de un tipo específico de barco, como barcos de pesca o barcos para operaciones militares. Por otro lado, los astilleros multifuncionales pueden construir diversos tipos de embarcaciones, lo que les brinda mayor flexibilidad en sus operaciones. La construcción naval genera empleo, tanto directo como indirecto, en diversas áreas, como ingeniería, diseño, soldadura y fabricación, entre otros. Además, los astilleros suelen estar ubicados en áreas costeras, lo que contribuye al desarrollo económico de esas regiones.



Asimismo, la construcción y mantenimiento de barcos es esencial para el comercio internacional, ya que la mayoría de las mercancías son transportadas por mar. Los astilleros juegan un papel clave en la construcción de barcos de carga y contenedores, así como de buques tanque para el transporte de petróleo y gas.

México cuenta con 63 astilleros, varaderos y patios de construcción con variadas capacidades para atender la demanda de construcción y reparación de embarcaciones de tipo comercial y de recreo. Lo mismo dispone de embarcaciones para la industria pesquera (camaroneros de menor porte), que buque tanques de más de 200 metros de eslora, así como de patios de construcción y reparación de plataformas petroleras para atender a la industria del Offshore. Es posible agrupar los existentes en 3 grupos:

- **Litoral golfo-Caribe.** Mc Dermott Construction; Astilleros y Varaderos del Panuco, S.A. de C.V.; Construcciones Mecánicas Monclova, S.A. de C.V.; Eseasa Offshore, S.A. de C.V.; Astilleros Internacionales de Tampico, S.A. de C.V.; Dragados Offshore, S.A. de C.V.; Desguaces Metálicos Relaminables, S.A. de C.V.; Talleres Navales del Golfo, S.A. de C.V.; Astilleros Colorado, S.A. de C.V.; Chet Morrison, S. de R.L. de C.V.; Astillero Calzadas, S.A. de C.V.; Representaciones y Distribuciones EVYA, S.A. de C.V.; Reparaciones Navales Zavala, S.A. de C.V.; Astilleros Cuevas, S.A. de C.V.; Astillero Pescados Mexicanos; Maquinas Industriales y Marina, S.A. de C.V.; Varadero Don Francisco, S.A. de C.V.; Astilleros Tajoma, S.A. de C.V.; Varadero Hernández; Astilleros REYMAR; Bosnor S.A. de C.V.; Eseasa Offshore, S.A. de C.V.; Naviera Armamex, S.A. de C.V.; Operadora CICSA, S.A. de C.V.; Construcciones y Equipos Latinoamericanos S.A. de C.V.; Operadora CICSA, S.A. de C.V.; Astilleros Adolfo Ruiz Herrera, S.A. de C.V.; Varadero Isla de Campoacan; Astilleros Mexicanos JP, S.A. de C.V.; Astilleros Ofion; Fimotec, S.A. de C.V.
- **Litoral Pacífico.** Astilleros Progreso, S.A. de C.V.; Astillero Amado Navarro Mero; Astillero Marecsa, S. de R.L. de C.V.; Astilleros Pescadores Unidos de Mazatlán, S.A. de C.V.; Astilleros Propeguay, S.A. de C.V.; Astilleros Cabrales, S.A. de C.V.; Baja Naval, S.A. de C.V.; Constructora y Reparadora de Buques, S.A. de C.V.; Gran Península, S.A. de C.V.; Grupo Peredia e Hijos, S.A. de C.V.; Motores Marinas y Servicios Limón, S.A. de C.V.; Navindustrias de Guaymas, S.A. de C.V.; Pesquera Cozar, Div. Astilleros, S.A. de C.V.; Productos Procesados del Puerto, S.A. de C.V.; Servicios Navales de Mazatlán, S.A. de C.V.; Servicios Navales e Industriales, S.A. de C.V.; Servicios Portuarios, S.A. de C.V.; Infraestructura y Servicios Portuarios, S.A. de C.V.; Mana Marine, S.A. de C.V.; Astilleros Bellot Puerto Peñasco, S.A. de C.V.; Astillero Voloa, S.A. de C.V.; Astilleros Bellot de Guaymas, S.A. de C.V.; Astillero Cordero Zaragoza, S.A. de C.V.; Astillero La Barcaza, S.A. de C.V.; Astilleros Rambellsa, S.A. de C.V.; Astilleros Selecta de Guaymas, S.A. de C.V.; Industria Naval del Pacífico, S.A. de C.V.; Astilleros Servicios Navales S.A.



de C.V.; Trabajos y Rescates Marítimos, S.A. de C.V., y Centro de Estudios Tecnológicos del Mar No. 3.

Entre ambos litorales, resalta la presencia de astilleros en tres ubicaciones: Tampico, Ensenada y Veracruz. En Tampico, el astillero se encuentra ubicado en la costa del Golfo de México, en el estado de Tamaulipas. Se trata de uno de los astilleros más importantes de México, con una amplia experiencia en la construcción y reparación de barcos y embarcaciones de diferentes tamaños.

En Ensenada su astillero se encuentra ubicado en la costa del Pacífico, en el estado de Baja California. Es conocido por ser uno de los astilleros más modernos y tecnológicos de México, y cuenta con una amplia oferta de servicios para la construcción y reparación de barcos y embarcaciones. Con respecto a Veracruz, el astillero se encuentra ubicado en la costa del Golfo de México, en la ciudad de Veracruz. Es uno de los astilleros más antiguos de México, con una amplia experiencia en la construcción y reparación de barcos y embarcaciones. Además, cuenta con una amplia oferta de servicios y una excelente infraestructura para atender a sus clientes.

Adicionalmente, cabe destacar el caso de Progreso, en Yucatán, donde se construye el que será el astillero más grande de Latinoamérica. En 2021, la empresa italiana Fincantieri anunció un convenio con el Gobierno de Yucatán para instalar el centro de construcción y mantenimiento de embarcaciones más grande de México y América Latina. El proyecto contempla la construcción de dos diques secos dentro de un terreno de 40 hectáreas en Puerto Progreso, que albergará un complejo útil para reparar o construir embarcaciones de hasta 400 metros de eslora, posiblemente a partir de 2024.

Esta línea de negocio se vincula a la visión de la Política Nacional Marítima, publicada en el Diario Oficial de la Federación el 30 de septiembre de 2024, en la que se expone la necesidad de impulsar el desarrollo económico basado en el uso racional de los recursos, ubicación geográfica y aprovechamiento del mar como elemento y medio fundamental para consolidar y expandir los Intereses Marítimos Nacionales. Se presenta como parte de los objetivos estratégicos *"Establecer los medios necesarios para la modernización de los astilleros, impulsar la renovación de la flota mercante mexicana, así como la Industria Naval a través de la construcción, reparación, mantenimiento, conversión y desguace de embarcaciones nacionales e internacionales con criterios de economía circular y doble materialidad"*.

En este contexto, se infiere que, para el Puerto de Seybaplaya, existe una demanda potencial de embarcaciones que requieren del servicio de inspección y mantenimiento, periódicamente cada dos años y medio y cinco años, de forma obligatoria, con el propósito de obtener su certificación de clase solicitada por la SEMAR para su operación formal. Al

respecto, se tiene que la demanda cautiva de 282 embarcaciones que operan en la Sonda de Campeche y que han sido parte de los usuarios de los puertos del Estado.

Por otro lado, se identifica en el área de influencia del Puerto de Seybaplaya que, en un radio de 150 km de distancia, se ubican más de 250 plataformas petroleras en aguas someras de la Sonda de Campeche, situadas entre los principales campos petroleros en los sectores Cantarell, Ku-Maloob-Zap, Abkatún-Pol-Chuc en la RMN las cuales tienen una vida útil de 50 años aproximadamente. Por tanto, considerando que el boom petrolero en México inició en la década de los 80, se estima que una proporción de las plataformas marinas que sirvieron para perforación y producción, necesitarán reparaciones o adaptaciones, e incluso, concluirán con su vida útil y entrarán en una fase de desguace.

Asimismo, se identifica que el Puerto de Seybaplaya cuenta con ventajas comparativas y competitivas para considerar el establecimiento de esta línea de negocio, que además servirá para revitalizar la dinamizar los arribos de embarcaciones y representar una oferta de servicios para los puertos colindantes con capacidad insuficiente.

Almacenamiento de Petrolíferos

El almacenamiento de petrolíferos desempeña un papel crucial en la cadena de valor de estos productos, para fines comerciales se busca equilibrar el flujo del combustible ayudando a compensar los desequilibrios entre la oferta y demanda. Por el lado estratégico el almacenamiento de petrolíferos está específicamente diseñado para cumplir con la política energética del país. Esta política energética establece que se deben mantener volúmenes mínimos de almacenamiento para hacer frente a las emergencias y hacerlo continuo.

Actualmente gran parte de las terminales de almacenamiento de México son propiedad de PEMEX. Sin embargo, debido a la alta demanda de los combustibles, existe un panorama en donde hay oportunidades, incluyendo la posibilidad de abordar los desbalances de combustibles que puedan surgir a nivel nacional y desarrollar planes de infraestructura de almacenamiento necesarios para cumplir con las metas establecidas por la política pública estipulada hacia el año 2030.

En la región sureste de México que comprende los estados de Campeche, Yucatán y Quintana Roo, la capacidad de almacenamiento instalada en esta región brinda de infraestructura a la península de Yucatán, siendo abastecidas actualmente por la empresa Petróleos Mexicanos quien suministra sus productos petrolíferos nacionales provenientes de las refinerías de Ciudad Madero, Tamaulipas y Minatitlán, Veracruz, así como de petrolíferos importados mediante buque tanques.

La infraestructura de almacenamiento existente en la Región Sureste se encuentra ubicada principalmente en cuatro instalaciones operativas, de las cuales tres de ellas (TAR de Progreso, TAR Campeche, y TAR Mérida) son propiedad de la empresa paraestatal Petróleos Mexicanos (PEMEX), misma que opera su funcionamiento y la disposición de sus propios productos petrolíferos al mercado de consumo de esta región. Esta infraestructura representa una capacidad de operación en almacenamiento de hasta 594 mil barriles de productos, tales como: Gasolinas, Diésel y Turbosina.

La terminal privada de almacenamiento denominada "Terminal de Fluidos HIDROSUR", ubicada en el Puerto Progreso en el estado de Yucatán cuenta con una capacidad de almacenamiento de hasta 460 mil barriles de petrolíferos, representa el principal punto de recepción portuaria, almacenamiento y posterior distribución de estos productos hacia las TAR de Pemex, siendo esta terminal propiedad de la empresa Hidrocarburos del Sureste, S.A. de C.V., quien renta dicha capacidad operativa a la empresa Petróleos Mexicanos.

Ahora bien, tal y como podemos observar, por lo que refiere al sector privado:

Si bien la infraestructura de Almacenamiento en la zona Sureste del país se vio beneficiada con el desarrollo de la Terminal privada de HIDROSUR en Progreso, también lo es que, según informes estadísticos asociados a los permisionarios de Expendio al Público de los Estados de Campeche, Yucatán y Quintana Roo, así como a la capacidad operativa de las Terminales de Almacenamiento, y del comportamiento estadístico de sectores asociados al consumo de combustibles (parque vehicular), es viable determinar que la capacidad actual de almacenamiento para el Sureste Mexicano, se encuentra superada por la demanda de dichos sectores, y si se considera además el crecimiento demográfico esperado de la región, así como el dinamismo económico proyectado con las obras del Tren Maya, la Refinería Dos Bocas y el Corredor Interoceánico.

La instalación de las terminales de almacenamiento de PEMEX en la región del sur del país proporciona a los estados de Campeche, Yucatán y Quintana Roo un reparto de productos petrolíferos por medio de sus terminales de almacenamiento TAR mismas que surten a las gasolineras, estaciones de servicio, manejando una capacidad operativa para brindar estos productos a la región del sur del país.

La proyección de la demanda de consumo de petrolíferos para la Región Sureste ofrece una visión detallada de las necesidades energéticas futuras en esta zona del país. Este



análisis anticipa las tendencias de consumo de combustible como gasolina y diésel considerando factores económicos demográficos y tecnológicos que influirán en el mercado de los próximos años. A continuación, se presentan las estimaciones y previsiones específicas para esta región, destacando su importancia estratégica en el suministro y distribución de petrolíferos de 2023 a 2037.

Tabla. Demanda de Consumo de Petrolíferos proyectada 2025-2037 Región Sur-Sureste

Ano	Gasolina	Diesel	Turbosina	Barriles
2025	40.8	26.7	21.2	88,700
2026	39.3	26.3	21.7	87,300
2027	37.3	25.9	22.1	85,300
2028	36.3	25.9	22.6	84,800
2029	36.1	26.2	23.2	85,500
2030	36.1	26.3	23.8	86,200
2031	35.7	26.6	24.4	86,700
2032	35.4	26.8	25	87,200
2033	35.35	27.1	25.6	88,050
2034	35.6	27.4	26.4	89,400
2035	35.8	27.8	27	90,600
2036	35.8	27.5	27.8	91,100
2037	35.7	27.9	28.5	92,100

Fuente: Secretaría de Energía

Por lo anterior, el contar con una capacidad adicional que pueda suplir la demanda de productos petrolíferos inexistentes el día de hoy y que proyecte las necesidades futuras a corto, mediano y largo plazo, otorga la viabilidad absoluta para justificar el desarrollo de una nueva terminal de Almacenamiento de combustibles, proponiendo una seguridad energética palpable e inventarios físicos que garanticen la misma por más de quince días.

Granel mineral

Como se ha señalado, el Puerto de Seybaplaya probó su eficacia al responder en tiempo y forma al compromiso de descarga de balasto y cemento para abastecer el megaproyecto Tren Maya, que comprendió 1,554 km a lo largo de Campeche, Yucatán, Quintana Roo, Tabasco y Chiapas.

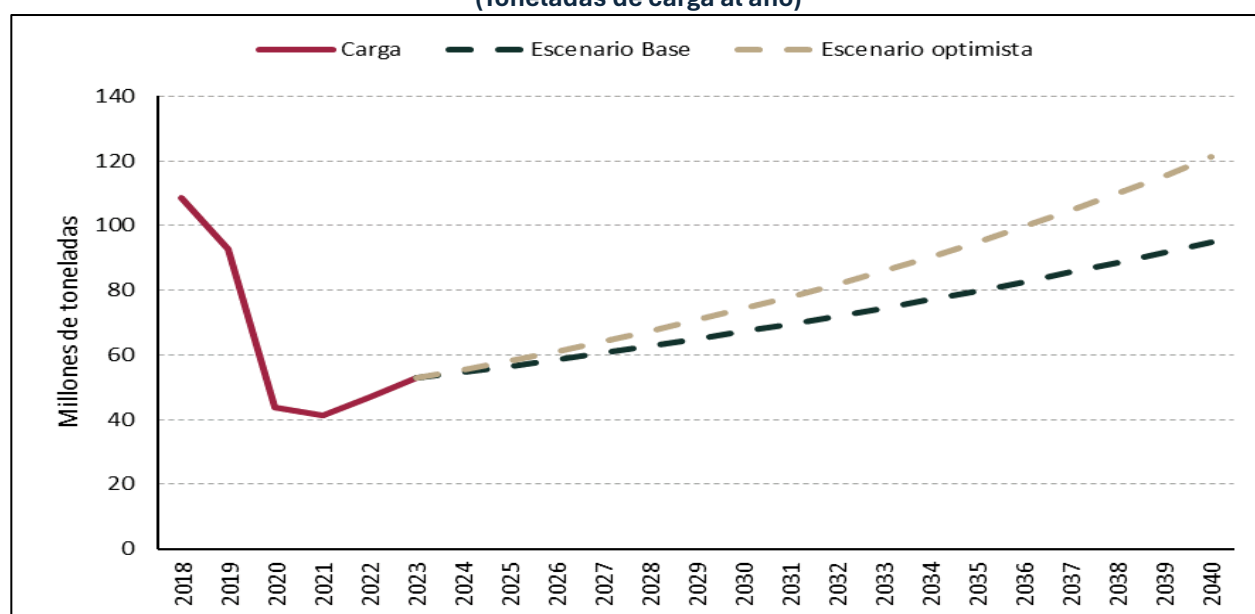


Solamente a través del Puerto de Seybaplaya se movilizó más de 1 millón de toneladas de balasto para el Tren Maya, entre los años 2021 y 2023, los cuales se transportaron desde el Puerto de Veracruz.

Asimismo, entre 2023 y 2024 se transportaron 35 mil toneladas de piedra caliza desde el Puerto de Seybaplaya a Texas en Estados Unidos, y se tiene previsto que continúen los embarques en el corto y mediano plazo hacia el país vecino.

Se considera al Puerto de Seybaplaya como epicentro logístico, ya que su ubicación geográfica es precisa a los bancos de materiales, la empresa proyecta para el corto plazo, movilizar 1 millón de toneladas de piedra caliza de forma mensual desde Campeche a Texas.

**Gráfica 20. Proyección de carga de piedra caliza
(Toneladas de carga al año)**



Fuente: Elaboración propia con datos de la Minería Mexicana.

La Gráfica 20 muestra el potencial que tiene esta línea de negocio para los próximos 15 años, horizonte de tiempo en el que se espera observar un crecimiento de la comercialización vía el puerto de este material, en buena medida para recuperar los niveles observados en la producción del estado hace algunos años y ligado a la dinámica que se observar en el sector de la construcción y otros materiales como el balasto. Además, el repunte del sector se observa a nivel nacional para varios estados.

Carga Comercial: Granel Agrícola

México es uno de los países más abiertos del mundo y tiene un modelo económico orientado a la promoción de las exportaciones y atracción de inversión extranjera directa, incluso 80% de las exportaciones se dirigen a Estados Unidos, principal socio comercial; sin embargo, el Estado de Campeche no ha explotado su ubicación estratégica y 523 kilómetros de costa en el Golfo de México, para establecer una ruta comercial propia para el transporte marítimo de carga comercial.

Al respecto, uno de los principales objetivos del presente estudio de mercado es identificar si efectivamente existe la demanda de los empresarios para transportar sus mercancías desde el Sistema Portuario de Campeche, específicamente desde el Puerto de Seybaplaya, que por su vocación granelera, infraestructura portuaria, calado (-6 m), área de plataformas con disponibilidad para carga y descarga de grandes volúmenes de mercancías y almacenamiento, tiene las condiciones y experiencia para cumplir con la encomienda.

En entrevista con exportadores de materias primas agrícolas y forestales, se identificó que existe: 1) interés por exportar desde Campeche; 2) necesidad de exportar carga general forestal (madera teca), carga granel agrícola (sandía, miel, azúcar cruda, otros), carga contenerizada perecederos (camarón), carga contenerizada (insumos intermedios para la industria textil); 3) existe la necesidad de exportar desde el Puerto de Seybaplaya por su ubicación Geográfica, ya que varias actividades primarias están ubicadas en el municipio de Champotón o bien las plantas industriales están en Campeche y por cercanía al puerto sería más redituable en tiempos. Incluso, la sensibilidad de los industriales campechanos es que existe cien por ciento el interés de sumar esfuerzos para potencializar una ruta comercial desde "casa".

Madera teca

Al menos ha pasado una década desde que Empresas Forestales en Campeche han manifestado su interés por exportar desde el Puerto de Seybaplaya, como es el caso de la madera preciosa Teca es considerada de gran valor en el exterior, en principales mercados como la India, Estados Unidos y Europa.

Se identifican limitantes para la movilización de su carga comercial en los puertos nacionales en el sureste de México que tienen que ver con disponibilidad, capacidad de carga, distancias y costos.

Las empresas forestales muestran gran interés por exportar la madera Teca mediante el Puerto de Seybaplaya no sólo por su cercanía al lugar de la plantación forestal sostenible, sino por lo que representa para la economía campechana la utilización de un puerto local con una ruta comercial que garantice a los empresarios locales la movilidad de sus



productos al exterior. Se considera que sí Campeche tuviera un puerto de carga internacional haría más competitivas a las industrias locales.

La competitividad de un puerto también radica en las tarifas, ya que cuando se trata de un puerto de altura, la competencia no está entre los puertos locales, sino entre los puertos internacionales. En el caso de la exportación de madera, puede ser menos costoso la movilización de carga a través de los puertos en Brasil, Ecuador, Panamá o Costa Rica.

Entre las recomendaciones para el Puerto de Seybaplaya son: 1) Contar con infraestructura básica; 2) servicios portuario y fitosanitario; y 3) ofertar precios competitivos. En tanto, la clave para la atracción de inversiones en el Estado tiene que ver con la ventaja competitiva que representa la operación del nuevo puerto y su capacidad de respuesta para ofrecer a los empresarios la infraestructura y servicios portuarios indispensables.

Tabla 21. Proyección de exportación de madera Teca en el corto plazo

CONTENEDORES ANUAL (MÍNIMO)	CONTENEDORES ANUAL (MÁXIMO)	PUERTOS DE CARGA UTILIZADOS EMPRESA FORESTAL	PROSPECTIVA CORTO PLAZO EN EL PUERTO DE SEYBAPLAYA
1000-1500	2,400	<ul style="list-style-type: none">ProgresoVeracruz	<ul style="list-style-type: none">2,400 contenedores de carga con madera teca movilizados al año a través del puerto de Seybaplaya

A partir de los comentarios que se recibieron en las sesiones con grupos interesados, además de la información disponible para ciertos años, se construyó un escenario de crecimiento con base en la dinámica que han mostrados los sectores de explotación forestal en las actividades primarias y de la industria de la madera en el estado de Campeche, ajustado con una tendencia más moderada de mediano plazo, las proyecciones se pueden observar en la gráfica 6.10.

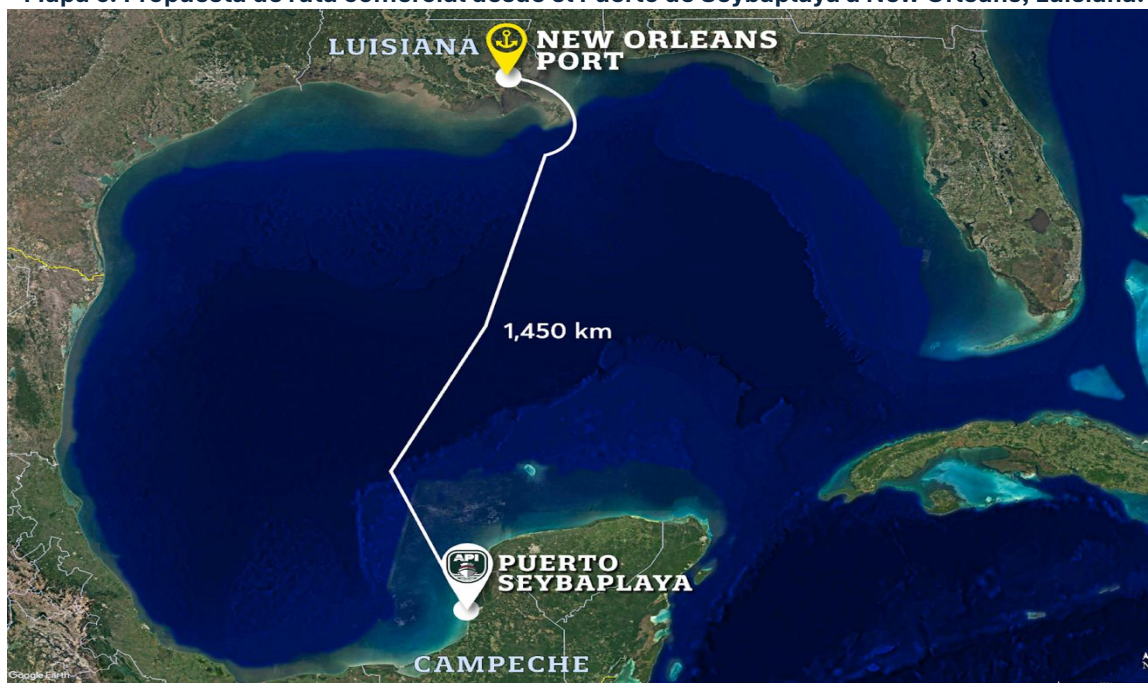
Azúcar cruda

Ingenios de azúcar ubicados en la región han mostrado interés por exportar desde el Puerto de Seybaplaya, por su cercanía y ubicación estratégica. Cada año la cuota anual de exportación de producción de azúcar de México a Estados Unidos ronda entre 800,000.00 y 1,000,000.00 toneladas, en promedio. En el ciclo azucarero 2023-2024, la cuota de exportación de azúcar a EE.UU., cerrará en 500,000.00 toneladas, considerado un año atípico, derivado de externalidades como la sequía que afectó la zafra de años anteriores.

Principales Ingenios azucareros tienen el compromiso de exportar 40,000.00 toneladas anuales de azúcar a granel a Estados Unidos. De conformidad con los acuerdos de exportación, la azúcar cruda debe ser transportada a granel y en barco, para asegurar que llegue a las refinerías estadounidenses.

Cabe mencionar que un barco con carga general a granel de azúcar con 5,000.00 toneladas tendría que salir del puerto entre 1 y 2 días como máximo. Un barco con mayor capacidad de carga es un mejor flete ya que se reducen sus costos de logística.

Mapa 6. Propuesta de ruta comercial desde el Puerto de Seybaplaya a New Orleans, Luisiana.



Fuente: Elaboración propia con ortofotos de Google Earth. (2024).

Perspectiva de crecimiento para el mediano y largo plazo:

- Comenzar operaciones logísticas desde el Puerto de Seybaplaya.
- Establecer una ruta logística desde el Puerto de Seybaplaya y ayudar a exportar a otros grupos (por ejemplo, Jalisco, Huasteca potosina) que no tengan acceso a un puerto natural también tienen compromisos de exportación a EE.UU.
- Proyecto de cabotaje (por ejemplo, Seybaplaya-Veracruz), para abastecer el mercado interno, ya que actualmente el flete en carretera es bastante competitivo en cuanto a costos; sin embargo, por tiempo sería más eficiente vía cabotaje.
- Exportación de otros productos en el largo plazo.



Camarón

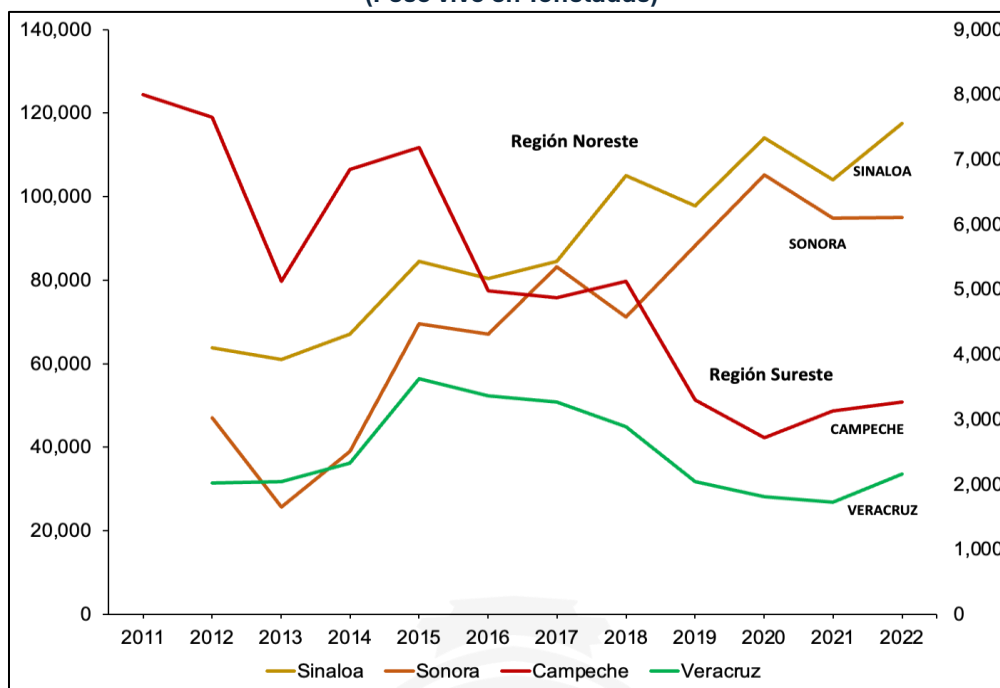
El Estado de Campeche ha vivido épocas doradas en la producción de camarón, tanto en Ciudad del Carmen como en Lerma y Champotón, su historia se remonta a la década de los cuarenta, y desde entonces es una actividad preponderante para la economía estatal y nacional, con gran arraigo entre los campechanos.

De acuerdo con la Secretaría de Agricultura y Desarrollo Rural (SADER), en el litoral del Golfo de México hay tres zonas principales de aprovechamiento de camarón:

- En la **Sonda de Campeche** (Campeche y Tabasco) se captura el camarón rosado (*Penaeus duorarum*), café (*Penaeus aztecus*), blanco (*Litopenaeus setiferus*) y siete barbas (*Xiphopenaeus kroyeri*).
- **Norte del Golfo de México** (Tamaulipas y Veracruz) se captura el camarón café (*Penaeus aztecus*).
- En el **Caribe Mexicano** (caladeros de Contoy en Quintana Roo), las especies más importantes son el camarón rojo (*Penaeus brasiliensis*) y de roca (*Sicyonia brevirostris*), (SADER, 2024).

Sin embargo, en la última década en el Estado de Campeche se observa una tendencia a la baja en la producción de camarón de (-) 59%, la entidad pasó de una producción de 7,995 toneladas en peso vivo en 2011 a 3,269 en 2022 (ver Gráfica 6.9), según datos del Anuario Estadístico de Acuacultura y Pesca 2021 y Panorama Agroalimentario 2023.

Gráfica 21. Serie Histórica de la producción de camarón: 2011-2022
(Peso vivo en Toneladas)



Fuente: Anuario Estadístico de Acuacultura y Pesca 2021 y Panorama Agroalimentario 2023. Agricultura regenerativa, la vía para un futuro sustentable.

En el Ranking Mundial, México se ubica en el séptimo lugar en la producción de camarón con 256 mil toneladas anuales; de las cuales, Sinaloa aporta el 45.7% y Sonora 36.9%, en tanto Campeche aporta 1.3% y Veracruz (0.8%). En el comercio internacional, el camarón es un producto altamente valorado y redituable, el principal cliente de México es Estados Unidos, aunque también se exporta a China, Japón, España, República Dominicana, Tailandia, Emiratos Árabes, Sri Lanka y Cuba.

Así en la cadena de valor global, Campeche se sitúa entre las diez entidades federativas con mayor participación en la producción de camarón a nivel nacional, lo cual es posible gracias a empresas campechanas dedicadas a la explotación de este importante producto.

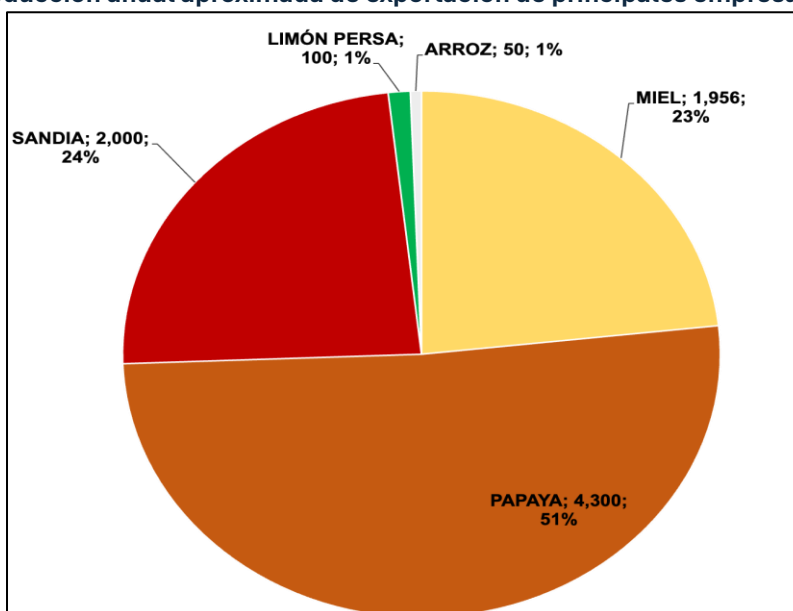
Sandía, papaya y miel

La Secretaría de Desarrollo Económico (SEDECO) del Gobierno del Estado de Campeche ha identificado áreas de oportunidad para establecer lazos de interacción entre los actores económicos privados, institucionales de gobierno y las autoridades portuarias como APICAM.

Para el presente estudio de mercado resalta que entre las líneas de negocio potenciales, existen importantes nichos de oportunidad para el desarrollo económico, donde uno de los elementos son los puertos.

La SEDECO identifica principales empresas exportadoras del Estado, entre las que destacan la importancia de la exportación de sandía sin semilla, papaya, miel, limón persa y arroz:

Gráfica 22. Producción anual aproximada de exportación de principales empresas en Campeche



Fuente: Información de la SEDECO.

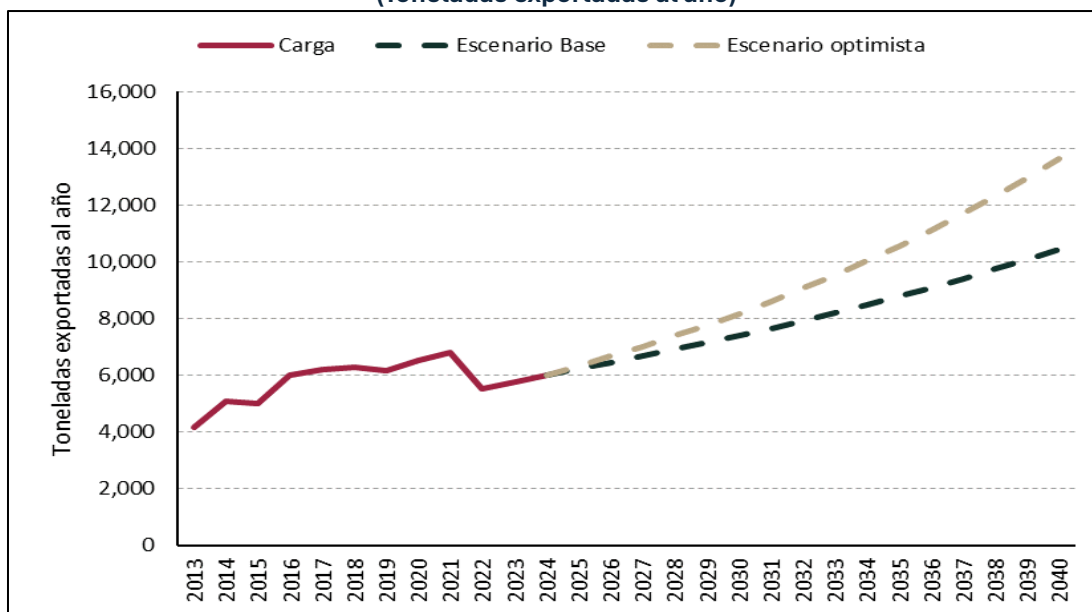
Como se observa en la Gráfica anterior, de las empresas exportadoras en Campeche, el producto que más participación tiene en el mercado estadounidense y canadiense es la papaya con más de 4,500 toneladas anuales, seguido de la sandía sin semilla, con 200 toneladas anuales, solamente en Estados Unidos.

De acuerdo con el Panorama Agroalimentario 2023, en el top 10 en volumen de producción de sandía, el Estado de Campeche se ubica en el noveno lugar con 36,985 toneladas. Cabe mencionar que Sonora es líder productor de sandía y en 2022 obtuvo una derrama económica de 1,347 millones de pesos por la venta de 318,593 toneladas, lo cual representa 27.1% de la producción de la fruta en México y 25.1% del valor de la producción nacional.

Cabe mencionar que la sandía está disponible en todo el año, aunque su mayor producción es en temporada de calor (marzo a junio) y su mayor porcentaje de exportaciones (51%) es de abril a junio.

Lo anterior, nos da una señal de la importancia que se tiene en potencializar los productos primarios, por lo que en el Estado de Campeche se tienen que redoblar esfuerzos para colaborar con empresarios campechanos con potencial en la cadena de suministro.

Gráfica 23. Proyección de carga comercial agrícola*
(Toneladas exportadas al año)



* Considera sandía y papaya.

Fuente: Elaboración propia con datos de API Campeche.

La Gráfica 23 presenta un escenario de crecimiento posible para la exportación de papaya y sandía, dos de los productos más importantes de producción agrícola en el estado, que reflejan la importancia del sector dentro de las actividades primarias. Este escenario se construyó a partir de la dinámica que ha mostrado el sector en los últimos años, por lo cual el potencial de exportación deriva de la capacidad productiva que ya existe en el estado y requiere de la gestión de líneas comerciales que se identificaron con actores clave en los procesos de entrevista asociados a este estudio.

Cruceros

Dentro de la línea de negocio de turismo, por su cercanía con la capital del estado y la oferta turística que la ciudad de San Francisco de Campeche y los recintos arqueológicos ofrecen, Seybaplaya tiene la opción de fomentar la llegada de cruceros.

Un factor por considerar es el interés que estos tienen en abarcar la ruta maya y que se puede aprovechar el auge turístico que han presentado el resto de los Estados de la península de Yucatán para sumarse a su oferta turística.



El nicho de mercado específico que visita Campeche es aquél que gusta de destinos familiares, culturales e históricos como los que ofrece el Estado de Campeche. Hay algunas líneas de cruceros que les ha agradado este destino y por lo tanto mantienen una oferta incipiente de llegadas al puerto de Seybaplaya.

Usualmente los turistas que optan por este viaje llegan vía aérea a algunos de los aeropuertos de Quintana Roo como Cancún, Chetumal o Cozumel que tienen una amplia oferta de conexiones nacionales e internacionales, desde donde inician el recorrido.

Factores adversos

Algunos factores adversos que se han detectado a la llegada de cruceros a Campeche son:

- a) El bajo calado del puerto de Seybaplaya que no permite el arribo de grandes cruceros como los que arriban en otros puertos de Quintana Roo o Yucatán (con capacidad de hasta 9,000 personas); y aunque se podrían fondear a un máximo de 5 millas náuticas, es complicado considerar que puedan ampliar su oferta ya que se vuelven más costosos los pagos de seguros para las líneas navieras.
- b) El reciente cambio en las políticas de viaje de cruceros presenta una amenaza para los negocios turísticos de los puertos y destinos que anteriormente aprovechaban estas visitas debido a que, para aumentar sus ingresos, las líneas navieras han decidido desembarcar a sus pasajeros el menor tiempo posible, y hacer que gastan más dentro del Crucero, esto aunado a que cada vez añaden más instalaciones y servicios que aumentan el entretenimiento, reduciendo el interés de desembarcar en los destinos que visitan.
- c) Debido a que es un mercado de reciente apertura en el Estado, el puerto no tiene una terminal con instalaciones para turismo de cruceros; aunque no es estrictamente necesaria, ya que la frecuencia de cruceros es estacional (temporadas de otoño e invierno), y las terminales se pueden adaptar a las necesidades de las embarcaciones, esto implica un costo derivado de las preparaciones por la renta de un toldo, mesas, vehículos para transportar a los turistas, entre otras amenidades, y ello reduce la poca rentabilidad que a la fecha ofrece este negocio.

Registros históricos de arribos

Se tienen registros del arribo de cruceros al puerto de Seybaplaya, por parte de los buques Le Champlain y Ocean Voyager, 5 arribos al 2019, situación pre pandemia, ya que en años posteriores, solo se tuvieron dos arribos en el año 2020, uno en el 2021, repuntando en la época post pandemia con cuatro arribos en el 2022.



Tabla 22. Registro de visita de Cruceros al puerto de Seybaplaya

Nombre del crucero	Trb	Eslora	Calado	Puerto anterior	Fecha/hora entrada	Siguiente puerto	Muelle	Terminal	Horas buque en puerto	Horas buque en muelle
LE CHAMPLAINE	9,976	119.48	4.70	COZUMEL	04/11/19 07:04	DOS BOCAS TABASCO	2	8	12	12
LE CHAMPLAINE	9,976	119.48	4.70	COZUMEL	18/11/19 07:10	DOS BOCAS TABASCO	2	8	11	11
LE CHAMPLAINE	9,976	119.48	4.70	COZUMEL	02/12/2019 07:48	DOS BOCAS TABASCO	2	8	10	10
LE CHAMPLAINE	9,976	119.48	4.70	COZUMEL	16/12/2019 07:20	DOS BOCAS TABASCO	2	8	7	7
LE CHAMPLAINE	9,976	119.48	4.70	COZUMEL	30/12/2019 07:22	DOS BOCAS TABASCO	2	8	7	7
LE CHAMPLAINE	9,976	119.48	4.70	COZUMEL	13/01/20 07:16	DOS BOCAS TABASCO	1	8	8	8
LE CHAMPLAINE	9,976	119.48	4.70	COZUMEL	27/01/20 07:20	DOS BOCAS TABASCO	1	8	7	7
LE CHAMPLAINE	9976	119.48	4.70	COZUMEL	23/11/2021 07:18	DOS BOCAS TABASCO	1	8	8.35	8.35
OCEAN VOYAGER	4954	87.26	4.50	COZUMEL	08/01/2022 07:04	PROGRESO	8	2	10	10
OCEAN VOYAGER	4954	87.26	4.50	COZUMEL	14/01/2022 08:00	PROGRESO	8	2	30	30
OCEAN VOYAGER	4954	87.26	4.50	COZUMEL	21/01/2022 07:38	PROGRESO	8	2	30	30
OCEAN VOYAGER	4954	87.26	4.50	COZUMEL	28/01/2022 07:20	PROGRESO	8	2	57	57
LE BELLOT	9988	119.48	4.70	COZUMEL	08/12/2022 07:55	PROGRESO	8	1	8.6	8.6
LE BELLOT	9,988	119.48	18.00	COZUMEL	18/12/2022 07:00	PROGRESO	8	1	9.48	9.48

Fuente: APICAM.



Programación de visitas post pandemia



La compañía Ponant programó para diciembre del 2022, la visita al puerto de Seybaplaya de la embarcación Le Bellot, con arribo y zarpe el mismo día.

La empresa estadounidense American Queen Voyages programó una estadía de la embarcación Ocean Navigator por una noche para principios de enero del 2023.



Estas mismas líneas cuentan con otros cruceros que también han arribado al puerto que son Le Champlain y Ocean Voyager respectivamente por lo que podrían ampliar su oferta de visitas incluyendo a Seybaplaya.

Si revisamos las rutas que no incluyen a Seybaplaya dentro de sus recorridos, el origen y/o destino de los cruceros han sido Dos Bocas en Tabasco, Puerto Progreso en Yucatán y la Isla de Cozumel en Quintana Roo. Seybaplaya podría entrar dentro de estas rutas considerando como otro enlace turístico las playas de Cancún y Belice.

Explorando otras líneas de cruceros que cuentan con naves aptas para atracar en el puerto de Seybaplaya, se encuentran el Ritz Carlton, SeaDream, Storylines, SilverSea y Windstar siendo la primera de estas la más interesada y se puede observar en su página web a Seybaplaya como destino.

Demanda de cruceros analizando por dimensiones de calado y eslora

El puerto de Progreso, Yucatán, ha demostrado un crecimiento explosivo en el arribo de cruceros, consolidándose como un destino turístico de primer nivel en la península. Durante 2024, la terminal recibió 110 llegadas programadas de importantes navieras. El Carnival Valor y el Carnival Breeze lideraron la frecuencia con 30 y 28 arribos respectivamente, seguidos por el Disney Magic con 22.



Este auge no solo evidencia un mercado en plena expansión, sino que también subraya un factor técnico crucial: la infraestructura portuaria. Para recibir a gigantes del mar como el Radiance of the Seas o el Brilliance of the Seas, se requieren una profundidad de entre 9 y 8.6 metros respectivamente, es indispensable contar con la infraestructura de servicios, para poder competir en el mercado.

Tabla 23. Arribo de cruceros 2024

Terminal de cruceros de progreso, SSA						FRECUENCIA
Estadística de cruceros del año 2024 - puerto progreso						
Barco	Frecuencia	Eslora	Manga	Calado	Arqueo bruto	
CARNIVAL VALOR	30	290.20	35.54	8.3	110,438	27%
CARNIVAL BREEZE	28	305.47	37.19	8.5	128,052	25%
DISNEY MAGIC	22	300.10	32.29	8.2	83,338	20%
MARGARITAVILLE AT SEA ISLANDER	10	262.70	32.20	8.2	102,000	9%
VIDANTAWORLD S ELEGANT	6	149.45	20.60	5.8	4,968	5%
BRILLIANCE OF THE SEAS	4	293.20	39.80	8.6	90,090	4%
GRANDEUR OF THE SEAS	3	279.60	36.00	7.7	73.817	3%
JEWEL OF THE SEAS	2	293.20	39.8	8.5	90,090	2%
CARNIVAL MIRACLE	1	292.50	38.8	8.1	85,942	1%
ENCHANTMENT OF THE SEAS	1	301.00	32.2	7.6	81,000	1%
MSC EXPLORA I	1	248.90	32	7.1	63,900	1%
RADIANCE OF THE SEAS	1	293.20	39.8	9	90,090	1%
SEA CLOUD SPIRIT	1	138.00	17.59	5.8	4,230	1%

Fuente: Administración del Sistema Portuario de Progreso.

Aquí es donde reside la oportunidad estratégica para Campeche. Mientras Progreso capitaliza este mercado, el puerto de Seybaplaya emerge como un competidor potencial gracias a sus principales proyectos de modernización.

Con la ampliación, modernización y el dragado de su canal de navegación para alcanzar una profundidad operativa de 10 metros, Seybaplaya con estas inversiones podrá cumplir con las necesidades técnica fundamentales para recibir a una gran parte de los cruceros que actualmente operan en la región.

Las proyecciones para Progreso en 2025, que estiman la llegada de 158 cruceros con más de 430,000 pasajeros, confirman que existe una demanda creciente. Contar con la profundidad suficiente en Seybaplaya es el primer paso indispensable para que Campeche pueda atraer una porción de esta lucrativa línea de negocio, diversificar su oferta turística y desarrollar un nuevo polo de desarrollo económico alrededor de la industria de cruceros.

Además, se espera que con conclusión de las obras del Tren Maya y el desarrollo regional y turístico, detone aún más el mercado de cruceros en el estado de Campeche.

Retos para el desarrollo de los puertos

La perspectiva de nuestro Programa rector se alinea con las metas nacionales definidas en el Plan Nacional de Desarrollo 2025-2030, del cual se deriva el Programa Sectorial de Marina 2025-2030, el cual contempla la estrategia prioritaria "Fortalecer la red portuaria, aeroportuaria, ferroviaria y logística multimodal para mejorar la conectividad del país y contribuir al desarrollo nacional".

El Plan Estatal de Desarrollo, actualizado para el periodo 2024-2027 del estado de Campeche (PED) establece proyectos de infraestructura propuestos, particularmente en materia de ampliación de carreteras e interconexión con los puertos y aeropuertos existentes, como pilares fundamentales para mejorar la conectividad regional y nacional. Con la modernización de las vías de comunicación terrestre se facilitará el transporte de mercancías y personas. Además, la mejora en la interconexión con los puertos y aeropuertos impulsará el comercio exterior y la movilidad, promoviendo la competitividad de Campeche en el contexto nacional e internacional. Estos proyectos estratégicos no solo mejoraran la calidad de vida de los habitantes, sino que también sentarán las bases para un crecimiento económico sostenible y diversificado

En base a lo anterior, en el Puerto de Seybaplaya se requiere de habilitar nuevos muelles y espacios de tierra aprovechables para el desarrollo de negocios potenciales para el puerto, como la Instalación de almacenamiento de petrolíferos y una Terminal para petrolíferos, para lo cual también es indispensable que el puerto cuente con servicios complementarios como agua potable, electricidad, alcantarillado, pavimentación y urbanización de su parque industrial.

En el Puerto de Isla del Carmen, la capacidad instalada se encuentra actualmente en condiciones críticas, y aun con la nueva zona portuaria, las condiciones en que se encuentran no permiten la salida de embarcaciones a plena carga, por lo cual es indispensable la construcción de mayor calado tanto en su canal de acceso como en sus dársenas, así como de obras auxiliares para proteger de acarreamientos de material a las mismas.

Al respecto, con el propósito de contar con mejores instalaciones y servicios portuarios, en el Puerto de Seybaplaya, se considera el siguiente proyecto estratégico:

1. Construcción de plataforma operacional de 30 hectáreas,
2. Viaducto de 2 kilómetros;
3. Dragado de 11 kilómetros de Canal de Navegación a 10 metros de profundidad;



4. Dragado de dársenas a 10 metros de profundidad;
5. Construcción de escollera con muelle.

Por su parte, en el Puerto de Isla del Carmen se pretende realizar el Proyecto de terminación de obras de protección en la dársena 4 y nuevo canal de navegación en el Puerto de Isla del Carmen, el cual consiste en:

1. Construcción de Escollera norte: 257.51 m
2. Construcción de Espigón auxiliar norte: 218.38 m
3. Dragado de 11 kilómetros de Canal de Navegación a 7 metros de profundidad;
4. Dragado de la Dársena 4 a 7 metros de profundidad.

El dragado del canal de navegación del Puerto Isla del Carmen, así como la ampliación del Puerto de Altura y Cabotaje de Seybaplaya buscan incrementar la infraestructura existente para aprovechar las oportunidades de nuevas líneas de negocio para el recinto, así como potenciar las existentes y contribuir al desarrollo económico del Estado de Campeche.

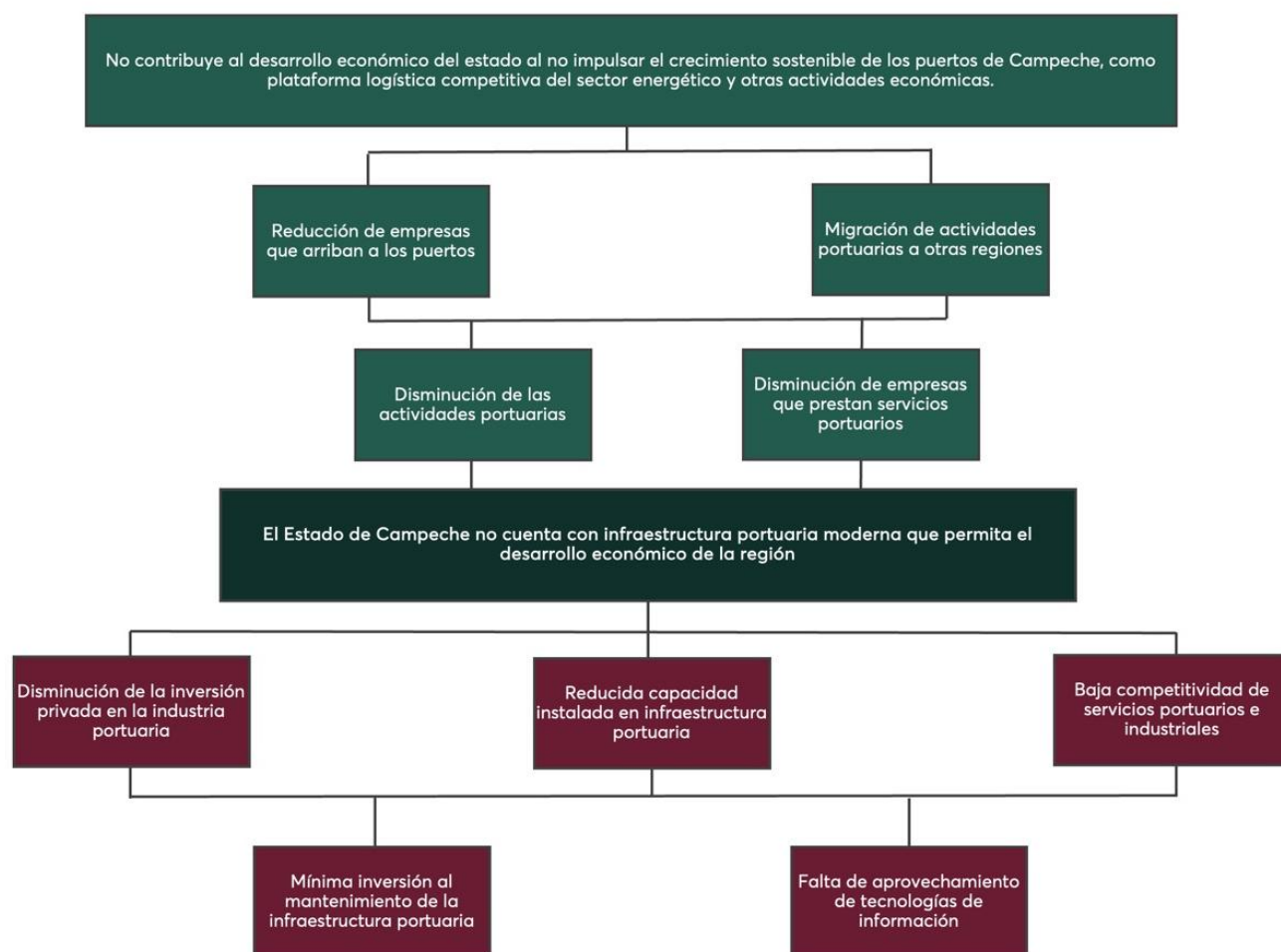
De estos proyectos se espera la retribución de beneficios sociales, tales como:

1. **Mayores ingresos por el uso de la infraestructura de atraque en el puerto.** El aumento de la capacidad portuaria permitirá atender una mayor proporción de la demanda.
2. **Mayores ingresos por el uso de predios del puerto.** Al volverse más competitivo el puerto, se incrementará la ocupación de predios por parte de concesionarios, por lo que se incrementarán los ingresos por concepto de cobro de contraprestaciones.
3. **Ahorros (sociales) por reducción de arribos a zona de fondeo.** Las nuevas capacidades del puerto permitirán el atraque de buques que actualmente deben anclar en la zona de fondeo del puerto, e incurrir en costos por mantenerse semanas completas en ese punto.
4. **Ahorros (sociales) en costos de traslado a otros puertos para la reparación de embarcaciones.** El Proyecto permitirá atender la demanda de reparación y mantenimiento de embarcaciones de dimensiones medias, sin necesidad de trasladarlas a ubicaciones más lejanas (como Veracruz y Tampico).

Resultados del diagnóstico

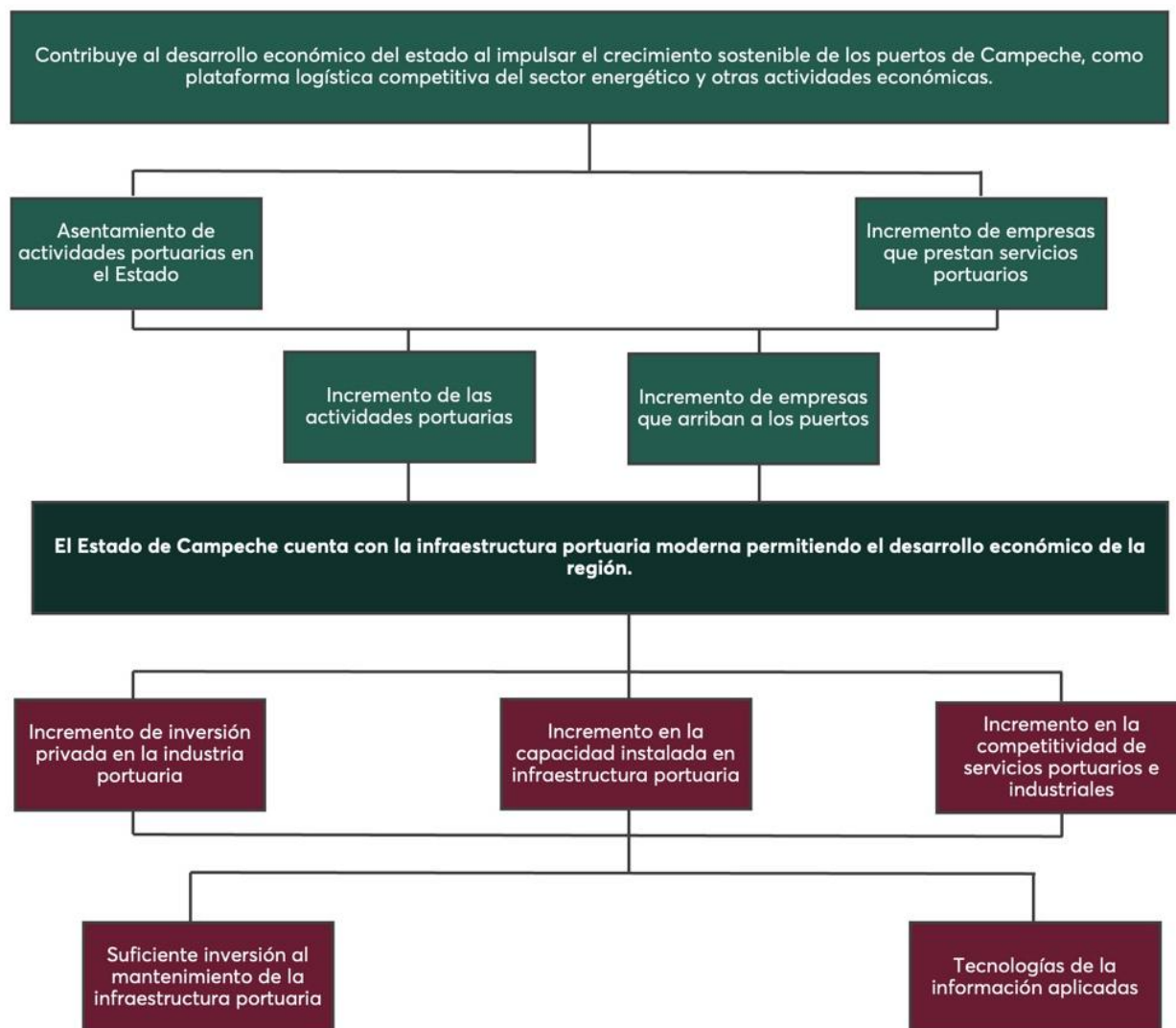
Con el fin de hacer una valoración se realizó el análisis del árbol de problemas y de objetivos, mismo que aunado al diagnóstico presentado proporciona los elementos necesarios para la definición de los objetivos estratégicos, líneas de acción e indicadores elaborados.

Árbol de problemas (Causas y Efectos)





Árbol de objetivos (Medios y Fin)





Planeación estratégica

Objetivos, Estrategias y Líneas de acción

La Planeación Estratégica de la APICAM ha sido formulada como un proceso a través del cual se establecen objetivos que aluden aspectos específicos definidos de la visión y misión y, junto con las estrategias y líneas de acción expresan las políticas que contribuyen al cumplimiento de las metas establecidas para su logro, alineados a los objetivos del Plan Estatal de Desarrollo, sin dejar de lado el Programa Sectorial, así como los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS).

Objetivo 1: Desarrollar y mantener infraestructura y equipamiento portuario competitivo, sustentable y sostenible.

Estrategia 1.1: Conservar y modernizar la infraestructura y equipamiento portuario.

Línea de acción 1.1.1: Diseñar y ejecutar un programa de mantenimiento para las instalaciones y el señalamiento de los puertos.

Línea de acción 1.1.2: Realizar obras de modernización en la infraestructura y equipamiento portuario.

Estrategia 1.2: Incrementar la infraestructura y equipamiento portuario, impulsando el desarrollo de actividades con responsabilidad sostenible.

Línea de acción 1.2.1: Impulsar la construcción de infraestructura y equipamiento portuario sostenible, con criterios de eficiencia y cuidado al medio ambiente.

Línea de acción 1.2.2: Fomentar la atracción de inversiones de la iniciativa privada que contribuyan al desarrollo de la infraestructura portuaria.



Objetivo 2: Impulsar el desarrollo sostenible de los puertos para la operación y generar crecimiento económico y bienestar social del Estado.

Estrategia 2.1: Fomentar el uso de infraestructura portuaria.

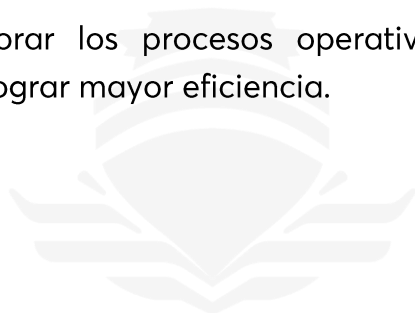
Línea de acción 2.1.1: Promover la ocupación de la infraestructura portuaria, áreas del recinto y su zona de desarrollo.

Línea de acción 2.1.2: Impulsar el establecimiento de terminales de carga especializada.

Estrategia 2.2: Incrementar la productividad de los servicios portuarios, sistematizando la operación portuaria.

Línea de acción 2.2.1: Impulsar medidas de mejora en los servicios portuarios.

Línea de acción 2.2.2: Mejorar los procesos operativos, administrativos, prácticas financieras y de gestión para lograr mayor eficiencia.





Indicadores

Indicador 1

Indicador	Porcentaje de acciones de infraestructura y equipamiento en los puertos de Campeche
Dependencia a la que pertenece	Secretaría de Desarrollo Económico
Dependencia que reporta el indicador	Administración Portuaria Integral de Campeche, S.A. de C.V.
Nombre del programa	Programa Institucional. Administración Portuaria Integral de Campeche. 2024-2027
Alineación Objetivos de Desarrollo Sostenible	
Alineación ODS	9. Construir infraestructuras resilientes, promover la industrialización sostenible y fomentar la innovación.
Alineación meta ODS	9.1 Desarrollar infraestructuras fiables, sostenibles, resilientes y de calidad, incluidas infraestructuras regionales y transfronterizas, para apoyar el desarrollo económico y el bienestar humano, haciendo especial hincapié en el acceso asequible y equitativo para todo.
Alineación Plan Estatal de Desarrollo	
Misión PED	4. Desarrollo Económico con Visión al Futuro
Objetivo PED	5. Impulsar una política que coadyuve a generar relaciones comerciales hacia las micro, pequeñas y medianas empresas que les permita integrarse a las cadenas productivas locales, regionales, nacionales e internacionales, así como fortalecer al sector servicios del estado a través de la creación de sinergias entre los actores económicos.
Programa presupuestario (Estatel)	No aplica
Programa presupuestario (Federal)	No aplica
Alineación Programa Sectorial	
Objetivo	9. Impulsar la transformación de la infraestructura portuaria para el crecimiento sostenible y el desarrollo de la conectividad en el mercado global.
Alineación Programa Institucional	
Objetivo	1. Desarrollar y mantener infraestructura y equipamiento portuario competitivo, sustentable y sostenible.
Estrategia	1.1 Conservar y modernizar la infraestructura y equipamiento portuario. 1.2 Incrementar la infraestructura y equipamiento portuario, impulsando el desarrollo de actividades con responsabilidad sostenible.
Línea de acción	1.1.1 Diseñar y ejecutar un programa de mantenimiento para las instalaciones y el señalamiento de los puertos. 1.1.2 Realizar obras de modernización en la infraestructura y equipamiento portuario. 1.2.1 Impulsar la construcción de infraestructura y equipamiento portuario sostenible, con criterios de eficiencia y cuidado al medio ambiente. 1.2.2 Fomentar la atracción de inversiones de la iniciativa privada que contribuyan al desarrollo de la infraestructura portuaria.



Detalles indicador	
Nombre	Porcentaje de acciones de infraestructura y equipamiento en los puertos de Campeche
Descripción	Conservar, mejorar y modernizar la infraestructura en los puertos de Campeche
Justificación	Este indicador permite medir el desarrollo y la transformación de los puertos de Campeche para ser más competitivos, sustentables y sostenibles.
Tipo del indicador	Gestión
Método de cálculo	Representa la división de dos valores de un mismo concepto, obtenidos de un periodo actual y un periodo anterior, cuyo resultado se le restará uno y se multiplicará por cien, obteniendo un porcentaje que refleje un cambio a través del tiempo.
Fórmula	$PAcDlyEPC = \left(\frac{AclyEPC_r}{AclyEPC_p} \right) \times 100$
Variables	PAcDlyEPC: Porcentaje de acciones de infraestructura y equipamiento en los puertos de Campeche. AcDlyEPCr: Acciones de infraestructura y equipamiento realizadas en los puertos de Campeche. AcDlyEPCp: Acciones de infraestructura y equipamiento programadas en los puertos de Campeche.
Unidad de medida	Porcentaje
Periodicidad	Anual
Sentido del indicador	Ascendente
Año de referencia de la línea base	2023
Línea base	96%
Meta establecida 2027	100%
Determinación de la meta	De acuerdo a los valores observados de los trabajos de mantenimiento y construcción que se realicen en los puertos de forma histórica.
Fuente de información	Registros administrativos de la Administración Portuaria Integral de Campeche
Observaciones	



Indicador 2

Indicador	Variación porcentual de carga manejada en los puertos de Campeche
Dependencia a la que pertenece	Secretaría de Desarrollo Económico
Dependencia que reporta el indicador	Administración Portuaria Integral de Campeche, S.A. de C.V.
Nombre del programa	Programa Institucional. Administración Portuaria Integral de Campeche. 2024-2027
Alineación Objetivos de Desarrollo Sostenible	
Alineación ODS	9. Construir infraestructuras resilientes, promover la industrialización sostenible y fomentar la innovación.
Alineación meta ODS	9.1 Desarrollar infraestructuras fiables, sostenibles, resilientes y de calidad , incluidas infraestructuras regionales y transfronterizas, para apoyar el desarrollo económico y el bienestar humano, haciendo especial hincapié en el acceso asequible y equitativo para todo.
Alineación Plan Estatal de Desarrollo	
Misión PED	4. Desarrollo Económico con Visión al Futuro
Objetivo PED	5. Impulsar una política que coadyuve a generar relaciones comerciales hacia las micro, pequeñas y medianas empresas que les permita integrarse a las cadenas productivas locales, regionales, nacionales e internacionales, así como fortalecer al sector servicios del estado a través de la creación de sinergias entre los actores económicos.
Programa presupuestario (Estatel)	No aplica
Programa presupuestario (Federal)	No aplica
Alineación Programa Sectorial	
Objetivo	10. Fomentar el aprovechamiento de las instalaciones portuarias con servicios eficientes para la movilización de carga y pasajeros.
Alineación Programa Institucional	
Objetivo	2. Impulsar el desarrollo sostenible de los puertos de Campeche para la operación y generar crecimiento económico y bienestar social del Estado.
Estrategia	2.1 Fomentar el uso de infraestructura portuaria. 2.2 Incrementar la productividad de los servicios portuarios, sistematizando la operación portuaria.
Línea de acción	2.1.1 Promover la ocupación de la infraestructura portuaria, áreas del recinto y su zona de desarrollo. 2.1.2 Impulsar el establecimiento de terminales de carga especializada. 2.2.1 Impulsar medidas de mejora en los servicios portuarios. 2.2.2 Mejorar los procesos operativos, administrativos, prácticas financieras y de gestión para lograr mayor eficiencia.



Detalles indicador	
Nombre	Variación porcentual en la carga manejada en los puertos de Campeche.
Descripción	Mide el resultado obtenido de la carga manejada en los puertos de Campeche en el año, con respecto a las registradas en el año anterior como resultado de las estrategias implementadas.
Justificación	Este indicador permite medir el incremento de la carga manejada en los puertos de Campeche.
Tipo del indicador	Estratégico
Método de cálculo	Representa la división de dos valores de un mismo concepto, obtenidos de un periodo actual y un periodo anterior, cuyo resultado se le restará uno y se multiplicará por cien, obteniendo un porcentaje que refleje un cambio a través del tiempo.
Fórmula	$TVCPort = \left[\left(\frac{TCPort_t}{TCPort_{t-1}} \right) - 1 \right] \times 100$
Variables	TVCPort : Variación porcentual en la carga manejada en los puertos de Campeche. TCPort _t : Total de carga portuaria en el año t. TCPort _{t-1} : Total de carga portuaria en el año t-1.
Unidad de medida	Porcentaje
Periodicidad	Anual
Sentido del indicador	Ascendente
Año de referencia de la línea base	2023
Línea base	0%
Meta establecida 2027	100%
Determinación de la meta	De acuerdo con las tendencias de crecimiento y optimización de los servicios portuarios en las actividades portuarias del Estado.
Fuente de información	Registros estadísticos de la Administración Portuaria Integral de Campeche
Observaciones	

Glosario

Altura	Término relativo a alta mar. Cuando se atienden embarcaciones, personas y bienes en navegación entre puertos, terminales o marinas nacionales con puertos del extranjero. Tráfico marítimo de carga y de personas entre puertos de distinto país.
API	Administración Portuaria Integral.
APICAM	Administración Portuaria Integral de Campeche, S.A. de C.V., empresa del gobierno del estado de Campeche que recibió la concesión de distintos puertos, áreas portuarias habilitadas y refugios pesqueros en la entidad, por parte del gobierno federal.
ASIPONA	Administración del Sistema Portuario Nacional. Sociedad mercantil quien, mediante concesión para el uso, aprovechamiento y explotación de un conjunto de puertos, terminales e instalaciones, se encarga de la planeación, programación, operación y administración de los bienes y la prestación de los servicios respectivos.
Astillero	Lugar de un puerto destinado para la construcción y reparación de embarcaciones. Sitio donde estas son equipadas, preparadas o se les proporciona un servicio de mantenimiento.
Atraque	Cobro al usuario por cada metro de eslora total por hora o fracción, a las embarcaciones que permanezcan atracadas, de manera directa o indirecta, en el muelle.
Buque	Embarcación o plataforma que puede sustentar diversas operaciones en el medio marino y está dotada de capacidad para desplazarse.
Cabotaje	Navegación costera, viaje próximo a la costa. Cuando solo se atienden embarcaciones, personas y bienes en navegación entre puertos, terminales y marinas nacionales. Tráfico marítimo de carga y de personas entre puertos del mismo país.
Capacidad de carga	Toneladas de peso muerto (TPM) que puede transportar un buque.
Calado	Distancia vertical medida desde la parte sumergida más baja de un barco hasta la superficie del agua (línea de flotación). En un puerto es la altura que alcanza la superficie del agua sobre el fondo.

Canal de navegación	Es la zona navegable más importante del puerto, en la que un buque aún en movimiento pasa de mar abierto a la zona protegida y debe realizar además la maniobra de parada.
Carga	Bienes, productos, mercancías y artículos de cualquier clase, transportados en buques.
Cesionario	Persona natural o jurídica a quien se le autoriza la explotación de una facilidad portuaria mediante un contrato de cesión, por un tiempo determinado. El cesionario podrá operar los servicios portuarios directamente o, en su defecto, contratar personas naturales o jurídicas que ejecuten los servicios portuarios en calidad de operadores.
Contenedor	Recipiente de carga estandarizada en forma de prisma rectangular, destinado a transportar y almacenar cantidades máximas de todo tipo de productos y embalajes, que facilita su manejo y preservación; regulados por las normas ISO 6346 y 6343.
Dársena	Área marítima del puerto, en una zona interior y resguardada, donde los buques efectúan maniobras para atracar o fondear.
Dragado	Trabajos de excavación del fondo marino, que se efectúan para facilitar la navegación segura de los buques que ingresan a un puerto y que se ejecutan con equipos especializados denominados dragas.
Embarcación	Denominación general con que se designa a una nave de tonelaje reducido.
Embarque	Ingreso de personas, tripulación y pasajeros, o de mercancías, a un buque.
Enrocamiento	Capa de fragmentos grandes de roca durable, que tienen como objetivo preservar la forma del talud o de la estructura que cubre, evitando la erosión debida al oleaje o a las corrientes.
Escollera	Conjunto de obras y piedras o bloques echados al fondo del mar, para proteger en forma de dique, la entrada de un puerto, embarcadero, río, etc. contra el embate del oleaje.
Eslora	Longitud más larga de un buque, entre las caras externas de la proa y la popa.
Fondeo	Posicionamiento de un buque en aguas establecidas para el anclaje.

Foreland	Conjunto de áreas desde donde se atraen las importaciones a un puerto, y desde donde se distribuyen las exportaciones.
General suelta	Tipo de carga que se maneja en piezas, desempaçada o que ha sido des-unitizada como sacos, placas, rollos, tubos, maquinaria y vehículos; así como los artículos que han sido agrupados para formar una unidad de mayor tamaño para su embarque y facilitar su manejo, por ejemplo, pallets, atados, sacos, cajas, etc.
General unitizada	Tipo de carga en la que se ha agrupado un determinado número de artículos para formar una unidad de embarque para facilitar su manejo. Por ejemplo, contenedores y vehículos.
Granel	Tipo de carga que se maneja sin envase, empaque o embalaje; incluye polvos finos partículas granulares sólidos grandes, grumosos y secos, adecuados para la manipulación mecánica continua.
Hinterland	Es la zona terrestre en la cual se consumen, producen o transforman productos que se mueven por el puerto.
Lanchaje	Servicio que se presta con una lancha para conducir a los pasajeros, tripulantes, pilotos y autoridades hasta el costado de las embarcaciones para abordarlas, o regresarlos a tierra.
Longitud de atraque	Tramo que en un atracadero o muelle ocupa una embarcación para sus maniobras de carga y descarga; embarque y desembarque de pasajeros.
Manga	Ancho de un buque.
Marea	Movimiento periódico y alternativo de ascenso y descenso de las aguas del mar debido a las fuerzas de atracción lunar y solar, combinadas con las fuerzas provocadas por la rotación de la Tierra.
Muellaje	Cuota al usuario por tonelada o fracción de bienes o mercancías que se cargue o descargue en los muelles del recinto portuario.
Muelle	Parte de la infraestructura de un puerto, destinada para la estadía de un buque y para facilitar sus operaciones de carga y/o descarga.
Obras de atraque	Conjunto de elementos estructurales que forman un paramento vertical, con suficiente calado para el atraque de los buques y una superficie horizontal para el depósito de mercancías y el movimiento de medios mecánicos terrestres.

Offshore	Anglicismo que significa 'en el mar' o 'lejos de la costa'.
Otros fluidos	Tipo de carga que incluye líquidos, gases licuados, sólidos fundidos o en suspensión, excepto petróleo crudo y derivados; adecuados para el manejo mecánico continuo para el embarque por tubería.
Patio	Área en tierra dentro del puerto, donde se depositan mercancías que pueden permanecer a la intemperie bajo cuidado.
Peso muerto	Es el que se integra con el peso de la carga, combustible, agua, víveres, lubricantes, efectos de consumo y tripulación.
Petróleo y derivados	Tipo de carga que se refiere al movimiento de productos líquidos transportados a granel, que son cargados o descargados en instalaciones operadas por Petróleos Mexicanos, como el petróleo crudo y sus derivados, destinados a ser utilizados como combustibles.
PMDP	Programa Maestro de Desarrollo Portuario de los Puertos del Estado de Campeche 2025– 2029.
Puerto fijo	Cobro al usuario por cada embarcación comercial de 500 o más unidades de arqueo bruto o de 45 o más metros de eslora total, que ingresen o hagan uso del recinto portuario.
Puerto variable	Cobro al usuario por unidad de arqueo bruto o fracción, que tenga registrada la embarcación comercial de 500 o más unidades de arqueo bruto o de 45 metros o más de eslora que ingrese o haga uso del recinto portuario.
Recinto portuario	Zona federal delimitada por las autoridades facultadas, en los puertos, que comprende las áreas de agua y terrenos de dominio público destinados al establecimiento de instalaciones y a la prestación de servicios portuarios.
Remolque	Servicio portuario que se presta con remolcadores para auxiliar a las embarcaciones en maniobras de fondeo, entrada, salida, atraque y desatraque, dentro de los límites del puerto, para garantizar la seguridad de la navegación interior del puerto.
SHCP	Secretaría de Hacienda y Crédito Público.
SEMAR	Secretaría de Marina.

SENER	Secretaría de Energía.
TEU	Acrónimo del término en inglés 'twenty-foot equivalent unit', que significa una unidad equivalente a 20 pies de longitud. Medida estándar para referirse a la capacidad de un portacontenedores o buque de carga.
Tipo de carga	Clasificación de la carga transportada, basada en su apariencia general, tipo de embalaje y modo de operación.
Zona de atraque	Zona destinada a embarcar o desembarcar personas o artículos.
Zona de fondeo	Zona del puerto que sirve para el anclaje, cuando los buques tienen que esperar un lugar de atraque, el abordaje de tripulación y/o abastecimiento, inspección de cuarentena, y algunas veces aligeramiento de carga. Su localización debe ser estratégica, según la función que tenga que cumplir, aunque generalmente se ubican junto a los canales de navegación, sin que entorpezcan los movimientos de otros buques.





CAMPECHE
GOBIERNO DE TODOS



ADMINISTRACIÓN
PORTUARIA
INTEGRAL DE
CAMPECHE

**PROGRAMA INSTITUCIONAL
ADMINISTRACIÓN PORTUARIA INTEGRAL DE CAMPECHE
2024-2027**

