



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



ADMINISTRACIÓN DEL SISTEMA
PORTUARIO NACIONAL
MARINA

[Handwritten signature]

PROGRAMA MAESTRO DE DESARROLLO PORTUARIO DE PUERTO CHIAPAS 2019-2024



MARINA
SECRETARÍA DE MARINA





PROGRAMA MAESTRO DE DESARROLLO PORTUARIO DE PUERTO CHIAPAS 2019-2024

Contenido

1.	Recursos y competitividad de Puerto Chiapas	3
1.1.	Alcance legal del PMDP	4
1.2.	Instalaciones portuarias	7
1.3.	Comunidad portuaria	13
1.4.	Vocación del puerto, área de influencia y conectividad	21
2.	Diagnóstico y retos de desarrollo de Puerto Chiapas	27
2.1.	Diagnóstico de la competitividad del puerto	27
2.2.	Retos para el desarrollo del puerto	47
3.	Estrategia para el desarrollo portuario de Puerto Chiapas	51
3.1.	Visión y misión de Puerto Chiapas	52
3.2.	Objetivo estratégico, estrategias y líneas de acción del puerto	55
3.3.	Metas e indicadores	54
3.4.	Zonificación maestra para el desarrollo portuario	60



1. Recursos y competitividad de Puerto Chiapas.

En cumplimiento de la Ley de Puertos y su Reglamento, el Programa Maestro de Desarrollo Portuario de Puerto Chiapas 2019-2024 (PMDP), tiene como principal objetivo definir la planeación estratégica del puerto, identificando las acciones a realizar, que garanticen un adecuado, eficiente y oportuno desarrollo de su infraestructura y de los servicios portuarios, así como el crecimiento económico de su zona de influencia de manera eficaz y eficiente, y sustentada en la participación coordinada de su comunidad portuaria.

En este primer capítulo, se describen los recursos con los que cuenta Puerto Chiapas a la fecha de autorización del presente PMDP, tales como las áreas e instalaciones que dispone actualmente para sus operaciones portuarias y logísticas.

Puerto Chiapas, Municipio de Tapachula, Estado de Chiapas, México.





1.1. Alcance legal del PMDP.

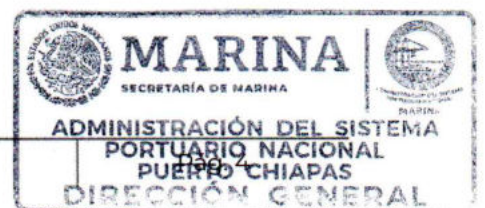
Los contratos celebrados, de cesión parcial de derechos y de prestación de servicios portuarios en el puerto, previstos en este PMDP, así como los cesionarios o prestadores de servicios potenciales, no confieren derechos de exclusividad, ni privilegios o condiciones especiales de explotación. Conforme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

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

El presente PMDP, entra en vigencia a partir de la autorización emitida por la autoridad portuaria. Atendiendo a la naturaleza de la actividad y de las inversiones en infraestructura portuaria, el PMDP adopta una visión a 20 años, como horizonte de planeación, con periodos de revisión de cada cinco años.

Como lo establece el Título de Concesión otorgado en el año de 1994, por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT), el concesionario integral de Puerto Chiapas, es la sociedad mercantil, de índole paraestatal, de la Administración Pública Federal, denominada Administración del Sistema Portuario Nacional Puerto Chiapas, S.A. de C.V. (ASIPONA Puerto Chiapas), antes denominado Administración Portuaria Integral de Puerto Madero, S.A. de C.V. (API Puerto Chiapas), con fundamento en el DOF: 07/12/2020 DECRETO en el cual se establece el cambio de Secretaría de las APIS de la SCT a la SEMAR, y el ACUERDO Secretarial Núm. 380/2021 DOF: 16/11/2021 el cambio de denominación de APIS a ASIPONAS. La cual, en su carácter de concesionario integral, tiene la responsabilidad de planear, programar y ejecutar las acciones necesarias para la promoción, operación y desarrollo del puerto, a fin de lograr su mayor eficiencia, competitividad y crecimiento, así como elaborar el PMDP y someterlo a la autorización de la Secretaría de Marina.

A fin de lograr los objetivos de competitividad y desarrollo de Puerto Chiapas, corresponde a cada integrante de la comunidad portuaria: orientar sus esfuerzos y aportar sus inversiones para la prestación eficiente de los servicios, e incrementar la productividad; alcanzar una mayor integración y competitividad del tramo portuario de la cadena logística origen-destino de los productos; impulsar actividades que agreguen mayor valor a las mercancías; contribuir al logro del objetivo, estrategias, líneas de acción y metas establecidos en este PMDP; y cumplir, en su caso, con sus respectivos contratos de cesión parcial de derechos o de prestación de servicios, contribuyendo al fortalecimiento del conglomerado portuario de actividades y negocios.



Este PMDP da cumplimiento a las disposiciones de los artículos 41 de la Ley de Puertos, 40 de su Reglamento y a lo previsto en el Título de Concesión otorgado a ASIPONA Puerto Chiapas, por lo que identifica y justifica los usos, destinos y formas de operación de las diferentes zonas del puerto y contiene: diagnóstico de la situación del puerto; vinculación con la economía regional y nacional; descripción de las áreas para operaciones portuarias; metas de construcción, expansión y modernización de infraestructura y equipamiento; servicios portuarios y áreas en las que se prestan; las medidas y previsiones necesarias para garantizar la eficiente explotación de los espacios portuarios, su desarrollo, la conexión de los diferentes modos de transporte y para atender la demanda prevista; así como compromisos de mantenimiento, metas de productividad e indicadores para el aprovechamiento de los bienes concesionados.

Puerto Chiapas se localiza sobre el litoral mexicano del Océano Pacífico, en la zona sur del Soconusco, en el municipio de Tapachula, perteneciente al estado de Chiapas. La demarcación territorial de este PMDP se sustenta en el referido Título de Concesión del 1 de febrero de 1994, publicado en el Diario Oficial de la Federación el 15 de junio de 1994, así como la actualización del Acuerdo mediante el cual se delimita y determina el Recinto Portuario de Puerto Chiapas, Municipio de Tapachula, Chiapas, de fecha 12 de septiembre de 2023. Documentos que dotan al puerto de las siguientes áreas:

Recinto Portuario de Puerto Chiapas

Área	Superficie (ha)
Tierra	357.01
Agua	878.29
Total	1,235.30

En los siguientes Planos del Recinto Portuario de Puerto Chiapas se detalla el polígono del Recinto Portuario autorizado.

GOBIERNO DE MÉXICO | MARINA
DIRECCIÓN GENERAL DE PUERTOS
OF 1710/2024
21 FEB. 2024

AUTORIZADO
DIRECCIÓN DE DESARROLLO PORTUARIO



1.2. Instalaciones portuarias.

En este apartado se describen las principales instalaciones para las operaciones portuarias y los recursos de infraestructura para uso común, que dispone Puerto Chiapas, a la fecha de elaboración del PMDP. Esta información se complementa con el *Plano de Instalaciones Portuarias de Puerto Chiapas*.

Obras de protección.

Para garantizar la navegación segura de las embarcaciones, la seguridad de la carga y de las terminales e instalaciones, Puerto Chiapas cuenta a la fecha de elaboración de este PMDP, con la siguiente infraestructura de protección:

- Rompeolas oriente, de 1,418 metros lineales.
- Rompeolas poniente, de 514 metros lineales.
- Protección marginal rompeolas poniente, de 2,025 metros lineales.

Señalamiento marítimo.

El señalamiento marítimo de Puerto Chiapas, está integrado por las siguientes ayudas a la navegación:

- Faro Puerto Madero (San Benito).
- Boya de recalada.
- Baliza escollera oriente.
- Baliza escollera poniente.
- 4 balizas de enfilación del canal principal de acceso.
- 10 boyas en el canal principal de acceso y dársena de ciaboga.
- 2 balizas de enfilación de la dársena fiscal.
- 2 balizas de enfilación de los muelles de pesca.
- 1 baliza en muelle de pesca No. 1.
- 1 baliza en muelle de pesca No. 3.
- 1 baliza en muelle de SUMICOL.
- 2 balizas de posición en muelle de Capitanía.
- Racón.

Cabe destacar que este señalamiento está basado en las normas y recomendaciones de la Organización Marítima Internacional (OMI), así como de la *International Association of Lighthouse Authorities* (IALA).

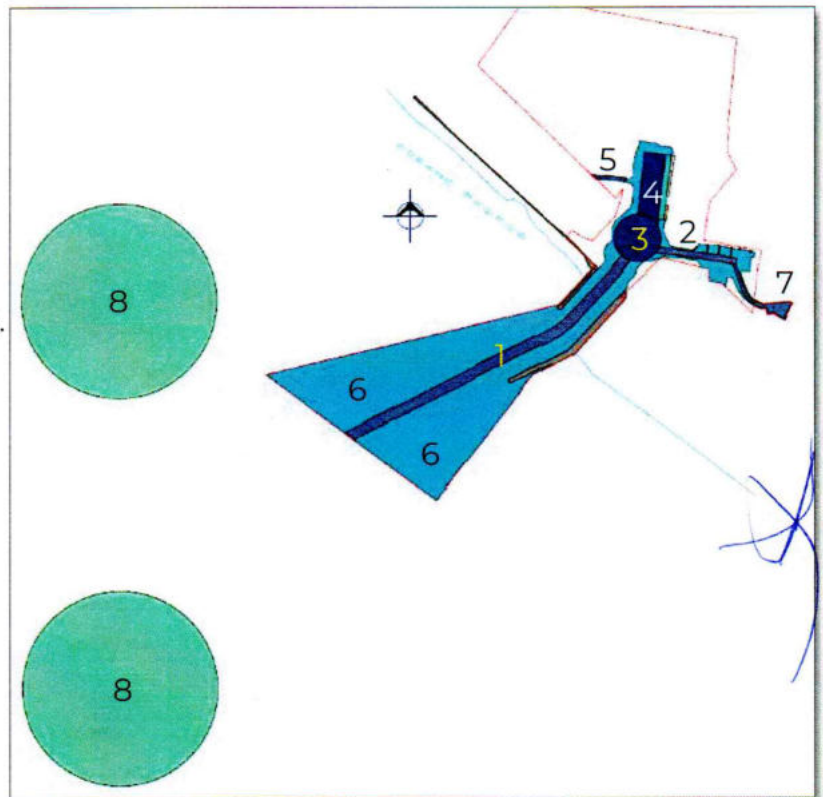
Áreas de agua.

Puerto Chiapas dispone de un total de 1,618,395.25 m² de infraestructura para la navegación de embarcaciones, cuenta con un canal de navegación principal con longitud de 1,899 m y 112 m de ancho de plantilla, dársena de ciaboga de 450 m de diámetro y profundidad máxima de -11 m. El calado oficial a la fecha de elaboración de este PMDP, es de -10.05 m.

Áreas de navegación y estructuras de protección de Puerto Chiapas.

Áreas de agua de uso común.

- 1.- Canal principal de navegación.
- 2.- Canal secundario de navegación.
- 3.- Dársena de ciaboga.
- 4.- Dársena de operaciones.
- 5.- Canal intracostero.
- 6.- Área de agua (navegación).
- 7.- Marina turística.
- 8.- Áreas de fondeo.



Obras de atraque.

En la actualidad, Puerto Chiapas cuenta con 2 muelles destinados para el manejo de carga, con una longitud total de 400 m; además tiene un muelle de 150 m de longitud complementado con 2 duques de alba destinados para cruceros, resultando un frente de atraque total de 325 m. Adicionalmente, tiene 3 atraques tipo, para embarcaciones pesqueras.

Vías férreas.

Puerto Chiapas dispone de 1.75 km de vías férreas de uso común, en el interior de su Recinto Portuario, que conectan con la línea troncal, la cual lo enlaza con sus mercados principales. Ferrocarriles del Istmo de Tehuantepec, SA de CV (FIT), es la empresa paraestatal concesionaria que presta actualmente el servicio de transporte ferroviario.

Vialidades vehiculares.

En el Recinto Portuario de Puerto Chiapas existen 9.15 km de vialidades vehiculares, las cuales permiten la entrada y salida de unidades de autotransporte de carga, así como la circulación de vehículos particulares de personal operativo y administrativo de las empresas con actividades en el puerto.

Andadores peatonales.

Para el tránsito de personas entre las diversas áreas comunes del interior del Recinto Portuario, Puerto Chiapas cuenta con 1,267.07 m de andadores peatonales, incluyendo los espacios destinados para los turistas de cruceros.

Edificios.

Para sus actividades, objeto de la concesión portuaria, Puerto Chiapas tiene actualmente como principales edificaciones, las siguientes:

- Administración del Sistema Portuario Nacional.
- Capitanía de Puerto.
- Palapa de la terminal de cruceros.
- Edificio del guardafaro y destacamento.
- Casetas de control de accesos, vehicular y de actividades pesqueras.
- Caseta y báscula camionera.

Áreas de almacenamiento.

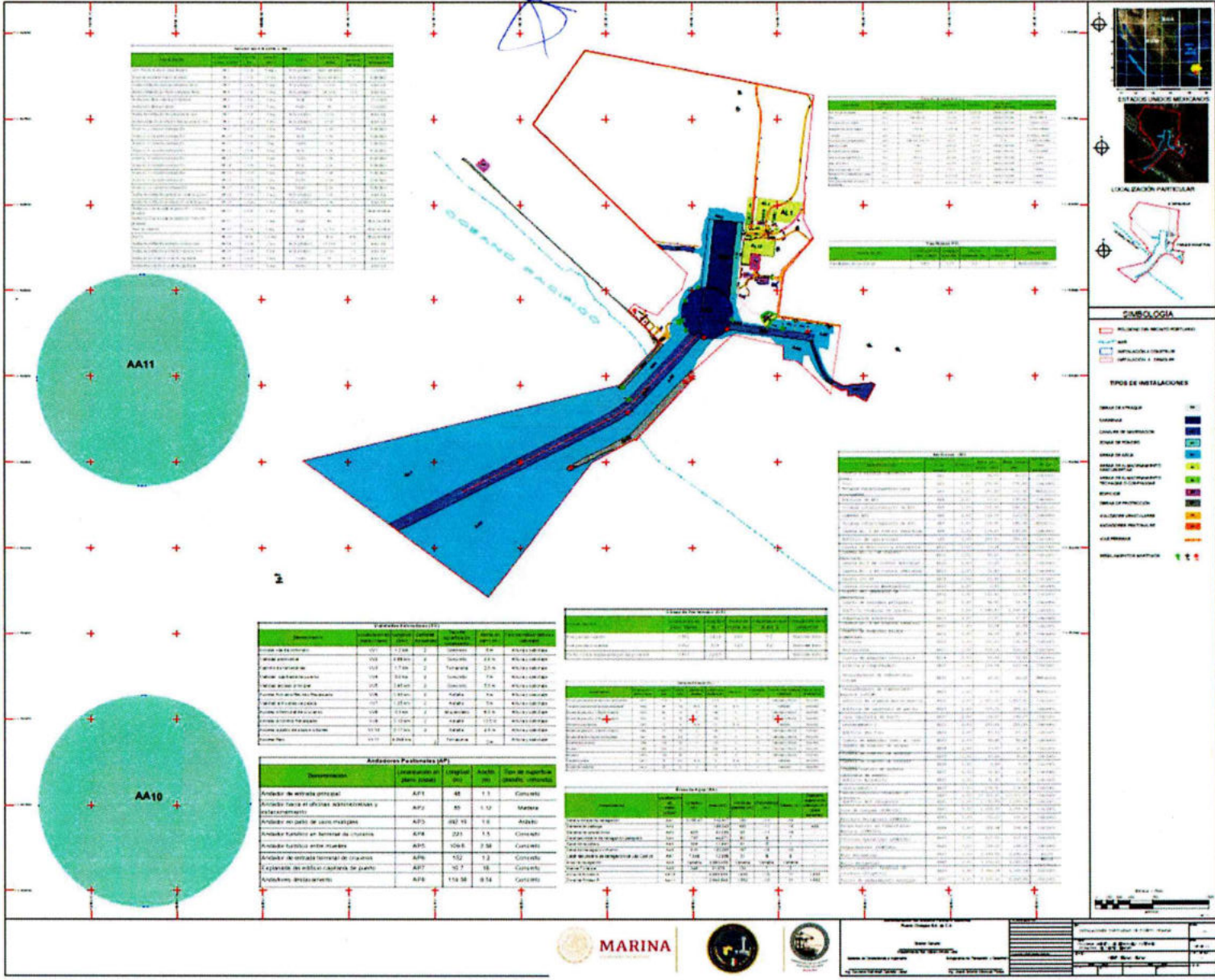
Puerto Chiapas cuenta con las siguientes áreas de almacenamiento, para el adecuado manejo y disposición de las cargas:

Áreas de almacenamiento de Puerto Chiapas.

Denominación	Cantidad	Superficie (m ²)
Patio	7	163,849.89
Bodega	2	5,499.00
Cobertizo	1	455.39
Total		169,804.28

		Capacidad (ton)
Silos	4	26,000.00
Total		26,000.00



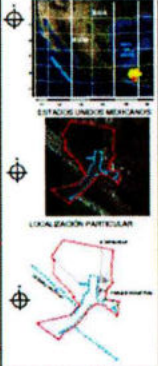


Descripción	Superficie (m²)	Costo (M\$)	Observaciones
...

Descripción	Superficie (m²)	Costo (M\$)	Observaciones
...

Descripción	Superficie (m²)	Costo (M\$)	Observaciones
...

Descripción	Superficie (m²)	Costo (M\$)	Observaciones
...



SIMBOLOGIA

TIPOS DE INSTALACIONES

- ...



El presente **Plano de Instalaciones Portuarias de Puerto Chiapas**, Presenta la delimitación actual de cada una de las áreas que ocupa la infraestructura portuaria y sus correspondientes tablas descriptivas.



1.3. Comunidad portuaria.

La comunidad portuaria de Puerto Chiapas está integrada por cesionarios, autoridades, instituciones, prestadores de servicios portuarios y prestadores de servicios conexos. A la fecha de elaboración del PMDP, los integrantes de la comunidad portuaria son los que se enlistan en las siguientes tablas:

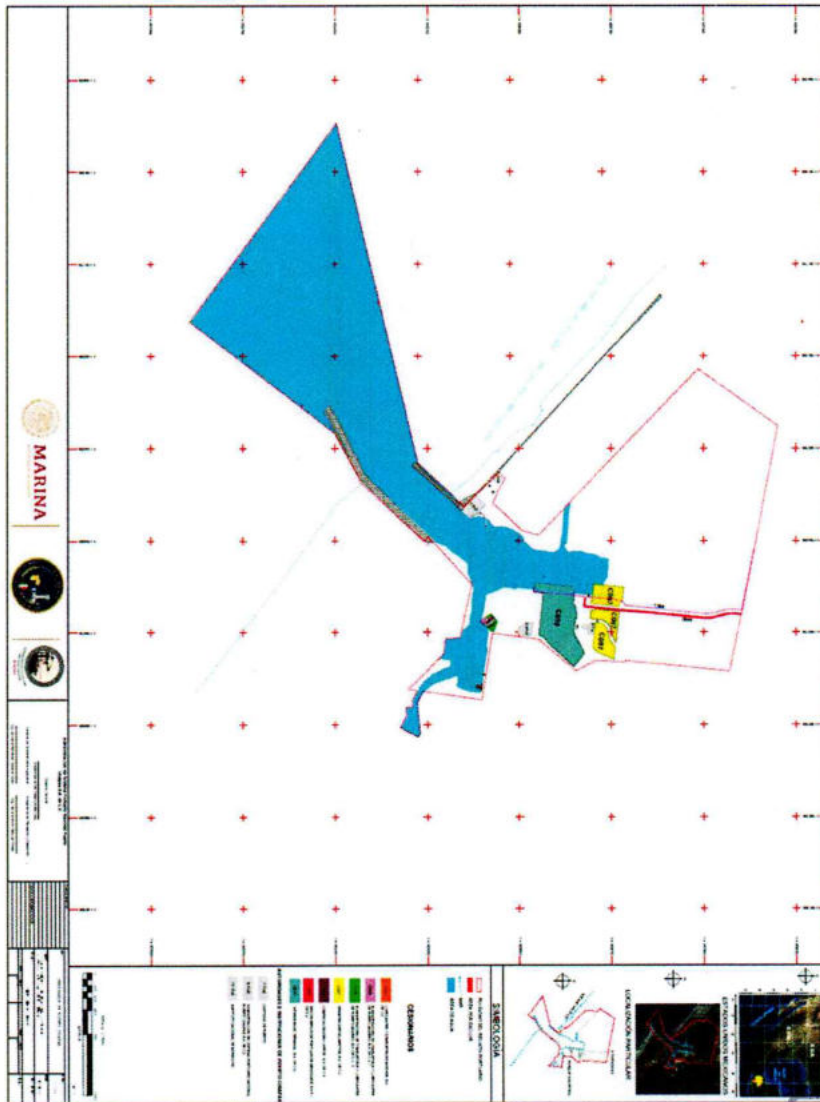
Cesionarios de Puerto Chiapas.

Cesionario	Clave de cesionario	Clave de zonificación	Nº de registro	Vigencia del contrato	Objeto	Superficie cedida m ²	
						Agua	Tierra
Lubricante s y Combustibles Marinos, S.A. de C.V.	C002	1PaE	APIMAD 01-002/00. M3.P1	02/03/2015 02/03/2030	Instalación de combustibles, avituallamiento y reparación de embarcaciones.	720.00	688.00
Suministradora de Combustibles y Lubricantes de Puerto Madero, S.A. de C.V. (I)	C003	2PuE	APIMAD 01-003/01/ M2.P1	01/04/2018 02/04/2038	Instalación para productos del mar, combustibles, avituallamiento, recolección de desechos.		5,839.20
Suministradora de Combustibles y Lubricantes de Puerto Madero, S.A. de C.V. (II)	C006	3PaE	APIMAD 01-006/10	01/09/2010 01/09/2030	Instalación para productos del mar, combustibles, avituallamiento, recolección de basura.	60.30	4,348.00
Gramosa Agroalimentos, S.A. de C.V.	C007	4PuS	APIMAD 01-007/11. M1	13/09/2011 13/09/2036	Instalación para recepción, manejo y almacenaje mecanizado de carga/descarga, de granel agrícola y carga general, excepto contenedores, automóviles y petróleos y sus derivados.	22,500.00	80,000.00
Comercializadora LARPOD, S.A. de C.V.	C008	5PuE	APIMAD 01-008/12. M1	18/04/2012 18/04/2022	Tubería para combustibles.	--	2,000.00
Bricos de Servicios Portuarios Mexicanos S.A. de C.V.	C009	13PuE	ASIPON ACHI01-009/22	30/12/2022 30/12/2042	Usar, aprovechar y explotar un área de 20,064 m2, con una longitud de 1,532 metros lineales y 15.50 metros de ancho dentro del Recinto	-	20,064.00



					Portuario en donde se ubicará de manera subterránea un ducto para el transporte de derivados del petróleo		
Interoceánico Terminal, S.A. De C.V.	C010	14PuE	ASIPON ACHI01-010/23	30/01/2023 30/01/2043	Usar, aprovechar y explotar el ÁREA que incluye un muelle con un frente de agua de 250 metros lineales, para la construcción, equipamiento y operación de una Terminal de Usos Múltiples (TUM) de uso público	16,250.00	147,318.80

Plano de Cesionarios de Puerto Chiapas: Delimitan cada una de las zonas portuarias adjudicadas a las empresas privadas, que cuentan con un contrato de cesión parcial de derechos y obligaciones.



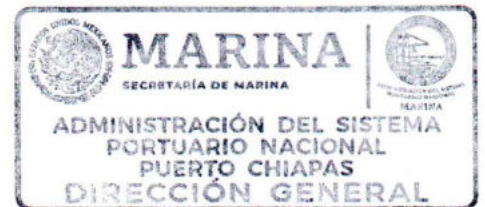
Autoridades e instituciones de Puerto Chiapas.

Autoridad	Clave de zonificación	Actividades y servicios
Administración del Sistema Portuario Nacional Puerto Chiapas, SA de CV.	9PuE	Planear, programar y ejecutar las acciones necesarias para la promoción, operación y desarrollo del puerto, a fin de lograr la mayor eficiencia y competitividad portuaria.
Capitanía de Puerto.	7PuE	Ejercer la Autoridad Marítima Nacional en su jurisdicción, para garantizar la seguridad de la vida humana en el mar, la seguridad en la navegación y la prevención de la contaminación marina, en cumplimiento de las leyes marítimas nacionales e internacionales y otras en materia de su competencia.
Aduana Marítima de Puerto Chiapas.	*	Vigilancia y custodia de las mercancías de comercio exterior dentro del recinto fiscal; así como autorizar la internación de dichas mercancías al territorio nacional a través del despacho aduanal. Lo anterior con facultades para vigilar e inspeccionar las mercancías, su debida clasificación arancelaria en los pedimentos y el cumplimiento de las obligaciones fiscales.
Servicio Nacional de Sanidad, Inocuidad y Calidad Alimentaria.	*	Inspección física de productos y expedición de certificados sanitarios para asegurar la calidad e inocuidad de animales, vegetales y sus productos.
Sanidad Internacional.	*	Otorgar la plática libre a bordo, operar los servicios de sanidad internacional y revisar las condiciones de la tripulación y pasajeros para garantizar que no se producirá la introducción o propagación de una enfermedad o daño a la salud.
Instituto Nacional de Migración.	11PuE	Inspección y/o control de todo aquel individuo que ingrese a México por el puerto, independientemente de su condición migratoria.
Secretaría de Marina.	*	Armada de México, institución militar nacional, de carácter permanente, cuya misión es emplear el poder naval de la Federación para la defensa exterior y coadyuvar en la seguridad interior del país, en los términos que establece la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, las leyes que de ella derivan y los tratados internacionales.
Oficina de Servicios a la Marina Mercante.	*	La Dirección General de Marina Mercante es la unidad administrativa encargada de regular e instrumentar las políticas que promueven la suficiencia y seguridad del transporte marítimo y de fomentar la marina mercante nacional, para apoyar la competitividad del comercio interior y exterior del país, de conformidad con el marco regulatorio nacional e internacional aplicables.

Fuera del Recinto Portuario.



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



Prestadores de servicios portuarios de Puerto Chiapas.

Prestador	Servicio portuario	No. de registro	Vigencia del contrato	Área en la que presta el servicio
Aeromarítima, S.A. de C.V.	Transferencia de bienes y mercancías.	APIMAD02-083/16.M1	01/11/2016 02/11/2036	Recinto Portuario
Servicios Marítimos PACNAV, S.A. de C.V.	Transferencia de bienes y mercancías.	APIMAD02-047/13	24/05/2013 24/05/2023	
Servicios Marítimos de Puerto Chiapas, S.A. de C.V.	Lanchaje.	APIMAD02-073/15.M2	02/11/2020 01/11/2025	
Operativa en Maniobras Logísticas del Sur, S.A. de C.V.	Servicio Portuario de maniobras.	APIMAD02-079/16.M1	29/04/2016 29/04/2026	
High Level Energy, S.A.P.I. de C.V.	Suministro de combustibles a embarcaciones y realizar operaciones de trasvase desde unidades marítimas (barcazas) a autotanques, mediante uso de unidades móviles de descarga en Puerto Chiapas.	APIMAD02-087/18	10/09/2018 10/09/2023	
Bricor Servicios Portuarios Mexicanos, S.A. de C.V.	Servicio portuario de remolque en el Puerto.	APIMAD02-089/18.M1	10/09/2018 10/09/2028	
Luacin de México S.A de C.V	Servicio de maniobras para la transferencia de bienes o mercancías.	APIMAD02-092/19	04/09/2019 04/09/2029	
Grupo Reysin, S.A. de C.V.	Servicio Portuario de reparación a flote que consiste en maquinaria y equipo industrial, aplicación de sand blast, pintura, pailería y soldadura.	APIMAD02-071/15.M1.P2	18/11/2019 18/11/2022	



Prestadores de servicios portuarios de Puerto Chiapas (continúa).

Prestador	Servicio portuario	No. de registro	Vigencia del contrato	Área en la que presta el servicio
Gabriela Huerta Rivera.	Servicio portuario de reparación a flote, que consiste en mantenimiento de maquinaria y equipo industrial.	APIMAD02-074/15.M1.P2	18/11/2019 18/11/2022	Recinto Portuario
Comercializadora Puerto Chiapas, S.A. de C.V.	Avituallamiento a embarcaciones.	APIMAD02-085/17.M2.P2.	03/07/2022 02/07/2025	
Métodos de Innovación Logística S.A. de C.V.	Servicio portuario de maniobras para la transferencia de bienes o mercancías, tales como la carga, descarga, alijo, almacenaje, estiba y acarreo dentro del puerto.	APIMAD02-093/21	19/03/2021 19/03/2031	
Multiservicios Abastap, S.A. de C.V.	Avituallamiento a embarcaciones.	APIMAD02-066/15.M3.P2	14/05/2021 13/05/2024	
Servicios Marítimos y Logísticos del Itsmo, S. de R.L. de C.V.	Amarre y desamarre de cabos.	APIMAD02-086/18.M1.P1	26/06/2021 25/06/2024	
San Benito del Pacifico Sur, S.A. de C.V.	Amarre y desamarre de cabos a todo tipo de embarcaciones.	AÓMAD02-093/21	12/05/2022 12/05/2023	
Marelub, S.A. de C.V.	Suministro de Lubrucantes y Fluidos a Embarcaciones AtuneraS	APIMAD02-094/21	03/04/2021 02/04/2024	
Lubricantes y Combustibles Marinos, S.A. de C.V.	Distribución, suministro, trasiego, maniobras y flete de combustibles por medio de autotanques, lubricantes, por medio de tambores y/o cubetas y filtros, por medio de cajas a embarcaciones que arriben a a Puerto Chiapas y a equipos industriales instalados dentro del Recinto Portuario de la ASIPONA Chiapas.	ASIPONAMAD02-095/22	17/12/2021 17/12/2026	
Francisco Enrique Aguilar Trinidad.	Amarre y desamarre de cabos.	ASIPONACHIO2-096/22	21/07/2022 21/07/2025	
Víctor Hugo Sosa Hernández	Reparaciones menores a flote	ASIPONACHIO2-097/22	30/09/2022 30/09/2027	
Manolo Sánchez Pulido	Reparaciones a flote	ASIPONACHIO2-098/22	30/09/2022 30/09/2025	
Sonora Bunkers, S. A de C.V.	Distribución, suministro, trasiego, maniobras y flete de combustibles por medio de auto-tanques, lubricantes, por medio de tambores y/o cubetas y filtros, por medio de cajas a embarcaciones dentro del Recinto Portuario de la ASIPONA Chiapas.	ASIPONACHIO2-099/22	03/11/2022 03/11/2027	



Prestadores de servicios conexos de Puerto Chiapas.

Prestador	Servicio conexo	No. de contrato	Vigencia del contrato	Área en la que presta el servicio
Yolanda Dehesa Espinoza.	Manejo del pescado atún y provisión de sal.	API-PMA-CPSC-21-17	02/01/2020 02/01/2023	Recinto Portuario
Operadora Turística Explorando Chiapas, S.A. de C.V.	Tour Operador.	API-PMA-CPSC-29-18	01/10/2018 01/10/2023	
Ana Laura Juan Huerta.	Venta de artesanías y joyería JADE.	API-PMA-CPSC-17-17	01/01/2019 31/12/2022	
María Juana Jacinta Huerta Luna.	Venta de artesanías.	API-PMA-CPSC-17-19	01/01/2019 31/12/2022	
Gilberto Rojas Cruz.	Venta de joyería, plata y sombreros artesanales.	API-PMA-CPSC-21-19	01/01/2019 31/12/2022	
Mercedes García Núñez.	Venta de artesanías y cuadros bordados.	API-PMA-CPSC-13-19	01/01/2019 31/12/2022	
Román López Hernández.	Venta de pinturas sobre plumas de aves, joyería, ámbar y plata.	API-PMA-CPSC-15-19	01/01/2019 31/12/2022	
San Benito del Pacífico Sur, S.A de C.V.	Servicio conexo de carga y descarga de atún y otros productos pesqueros, en los muelles de pesca del Recinto Portuario de la ASIPONA Puerto Chiapas.	API-PMA-CPSC-10-20	12/05/2020 12/05/2024	
Grupo Suvemo, S.A. de C.V.	Servicio conexo de limpieza ecológica, certificada de contenedores, etiquetados y certificación a contenedores dentro del Recinto Portuario de la Administración del Sistema Portuario Nacional Puerto Chiapas, S.A. de C.V.	API-PMA-CPSC-11-20	20/11/2020 20/11/2023	
Grupo Suvemo, S.A. de C.V.	Servicio conexo para la colocación de barreras anti derrames a embarcaciones en el Recinto Portuario de la Administración del Sistema Portuario Nacional Puerto Chiapas, S.A. de C.V.	API-PMA-CPSC-16-20	12/06/2020 12/06/2023	
Aeromarítima de C.V.	Uso de un área compuesta por 55.64 m ² de construcción, para ocupar como oficinas administrativas.	API-PMA-CPSC-06-19	02/12/2018 02/12/2021	
Aeromarítima S.A.	Manejo de mercancía de comercio exterior, dentro del recinto fiscalizado 237 a cargo de esta Administración del Sistema Portuario.	API-PMA-CPSC-25-19	23/04/2019 02/11/2036	



Prestadores de servicios conexos de Puerto Chiapas (continúa).

Prestador	Servicio conexo	No. de contrato	Vigencia del contrato	Área en la que presta el servicio
Suylien Wong Ramírez.	Servicio conexo turístico para la venta de artesanías mexicanas hechas a mano.	API-PMA-CPSC-10-19	01/01/2019 31/12/2022	Recinto Portuario
Adelaida Ramírez Barbosa.	Comercialización de arte pictórico, artesanías y productos de la región.	API-PMA-CPSC-09-19	01/01/2019 31/12/2022	
Daniela Nolasco Aceves.	Venta de artesanías y ropa típica de la región.	API-PMA-CPSC-20-19	01/01/2019 31/12/2022	
Elizabeth Morales Hernández.	Venta de artesanías regionales y textiles.	API-PMA-CPSC-01-19	01/01/2019 31/12/2022	
María de Lourdes Sumuano García.	Venta de artesanías regionales.	API-PMA-CPSC-19-19	01/01/2019 31/12/2022	
Gabriela Velasco Sumuano.	Venta de joyería, bisutería, ámbar y artesanías.	API-PMA-CPSC-14-19	01/01/2019 31/12/2022	
Cecilia Spanopoulos Cueto.	Venta de helados y bebidas alcohólicas.	API-PMA-CPSC-07-19	01/01/2019 31/12/2022	
Zaire Shipping México, S.A. de C.V.	Oficinas administrativas.	API-PMA-CPSC-04-19	01/01/2019 01/01/2022	
Centro Interamericano de Negocios S.C.	Oficinas administrativas.	API-PMA-CPSC-03-19	01/01/2019 01/01/2022	
Grupo Aduanero Intertrade, S.A. de C.V.	Oficinas administrativas.	API-PMA-CPSC-08-19	02/02/2019 02/02/2022	
SIS Agencia Aduanal, S.A. de C.V.	Oficinas administrativas.	API-PMA-CPSC-01-20	20/01/2020 20/01/2022	
Miguel Ángel Álvarez Dávila.	Servicio conexo turístico de tour operador.	API-PMA-CPSC-28-18	03/06/2021 02/06/2024	
Asociación Única de Guías de Puerto Chiapas S.C.	Venta de servicios turísticos con transportación y guía bilingüe.	API-PMA-CPSC-32-19	01/01/2019 31/12/2022	



Esta Entidad está facultada para la celebración de contratos de maniobras, de acuerdo a la demanda de los servicios portuarios y líneas de negocio contemplados en Puerto Chiapas, tal como se describen en la siguiente tabla.

Maniobristas autorizadas por línea de negocios		
Línea de negocios	No. de maniobristas autorizados	No. de contratos autorizados
Contenedores	5	4
Granel agrícola	5	4
Carga general	5	5
Granel mineral	5	4
Fluidos petroleros	2	0
Fluidos no petroleros	2	0

Por lo que se autorizaran contratos para maniobristas, siempre y cuando la carga corresponda a un nuevo cliente, traído por este mismo maniobrista.





1.4. Vocación del puerto, área de influencia y conectividad.

La vocación de Puerto Chiapas es comercial y tiene un importante potencial turístico. Desde sus orígenes mantiene el propósito de fomentar las exportaciones de productos agrícolas de la fértil región del Soconusco de Chiapas, principalmente a través de carga contenerizada, así como apoyar la industrialización regional. La actividad portuaria se ha visto ampliada en años recientes con el arribo de cruceros, atraídos por los atractivos naturales y turísticos del estado mexicano de Chiapas.

El movimiento portuario de Puerto Chiapas, atiende seis líneas de negocio:

- **Contenedores:** Línea de negocio con mayor movimiento en el puerto que inicio a principios del año 2017, convirtiéndose en el octavo lugar a nivel nacional en el año 2018, operando 28,800 TEUS en promedio anualmente. Las principales mercancías manejadas son exportación de plátano, que se cultiva en la región del Soconusco del estado de Chiapas, así como otros productos agropecuarios como el café, principalmente con destino a Estados Unidos.
- **Cruceros:** Puerto Chiapas es escala en la ruta de reposicionamiento de buques entre Alaska y el Caribe.
- **Granel agrícola:** Particularmente maíz de importación y de cabotaje, proveniente de las zonas productoras de Brasil y Argentina, asimismo del noroeste de México, para su internación y consumo en el estado de Chiapas, principalmente. Destaca también la exportación de azúcar, que proviene de ingenios azucareros del estado de Chiapas, México, con destino a Estados Unidos.
- **Carga general:** Principalmente se descarga atún, proveniente del mar territorial mexicano localizado frente a las costas del estado de Chiapas; el producto se entrega en la zona industrial pesquera adyacente al puerto, donde se procesa para su posterior distribución en territorio mexicano.
- **Granel mineral:** Recepción esporádica de fertilizantes de importación proveniente de Colombia y Guatemala, para sustento de las actividades agrícolas del estado de Chiapas. Asimismo, de manera incipiente, se han realizado exportaciones de mineral de titanio, proveniente de minas localizadas en el estado de Chiapas y del Estado de México, con destino a China.
- **Petróleo y sus derivados:** Cabotaje que proviene principalmente del puerto mexicano de Salina Cruz, localizado en Oaxaca, con gasolina y diésel que se distribuye para el consumo local de los municipios cercanos a Puerto Chiapas.

El movimiento de carga del puerto ha mantenido variaciones, por lo que, de acuerdo a la operación portuaria de los últimos seis años, en el *hinterland* del puerto se identifican 3 mercados relevantes:

Mercado local: principalmente la región del Soconusco del estado de Chiapas y el mar territorial mexicano localizado frente a las costas del estado de Chiapas.





- **Mercado de cabotaje:** que comprende los puertos del litoral mexicano del Océano Pacífico de Topolobampo, Sinaloa; Lázaro Cárdenas, Michoacán; y Salina Cruz, Oaxaca.
- **Mercado del Valle de México:** comprende principalmente el Estado de México.

Los principales orígenes y destinos de los productos manejados por Puerto Chiapas son: su mercado local, con el 48.67% de la carga; el mercado de cabotaje, con el 36.39%; y el del Valle de México, con el 16.81%.

Principales estados mexicanos con movimiento de carga en Puerto Chiapas, por línea de negocio, acumulado 2016 - 2022 (miles de toneladas).

Estado	Carga total	General	Contenerizada	Granel agrícola	Granel mineral	Petróleo y derivados
Chiapas	462.72	191.3	30.41	193.98	47.03	-
Sinaloa	441.34	-	-	418.98	22.36	-
Colima	179.57	-	144.14	28.25	7.18	-
Oaxaca	69.17	-	-	69.17	-	21.22
Michoacán	45.75	-	45.76	-	-	-
Total	1198.56	191.3	220.31	710.37	76.57	21.21

Hinterland de Puerto Chiapas.

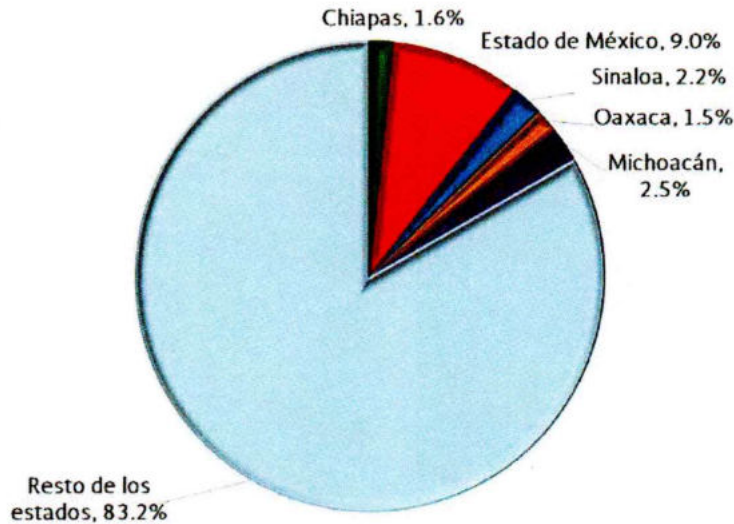


SECRETARÍA DE MARINA
COORDINACIÓN GENERAL DE PUERTOS
Y MARINA MERCANTE
DIRECCIÓN GENERAL DE PUERTOS

Los estados mexicanos que componen la zona de influencia de Puerto Chiapas, se identifican por mantener una dinámica económica favorable, con altas perspectivas de crecimiento económico en el mediano y largo plazo. Estas entidades representan el 17% del PIB de México, de acuerdo al INEGI.

1. Recursos y competitividad de Puerto Chiapas.

Participación estatal en el PIB en la zona de influencia de Puerto Chiapas, 2018
(porcentaje).



El mercado local de Puerto Chiapas comprende: recepción de maíz de importación de Brasil y Argentina, para consumo en el estado de Chiapas; exportación de azúcar cultivada y procesada en el estado de Chiapas, con destino a Estados Unidos; importación de fertilizantes de Colombia y Guatemala, destinada a las zonas agrícolas chiapanecas; exportaciones a China de mineral de titanio, proveniente de las minas del estado de Chiapas; exportación a Estados Unidos de plátano, que se cultiva en la región del Soconusco, en el estado de Chiapas; recepción de atún proveniente del mar territorial mexicano frente a las costas del estado de Chiapas, para su procesamiento en la zona industrial pesquera, que se encuentra adyacente al mismo puerto.

El mercado de cabotaje lo constituye los movimientos de granel agrícola, principalmente maíz, proveniente de los estados de Sinaloa y Michoacán, saliendo de los puertos de Topolobampo y Lázaro Cárdenas respectivamente, para su posterior distribución y consumo en el estado de Chiapas. De manera eventual, se tiene la recepción de productos petrolíferos, provenientes del Puerto de Salina Cruz, Oaxaca, principalmente para el abastecimiento de la ciudad y municipio de Tapachula. Otro movimiento que se ha presentado de manera eventual, es de mineral de titanio entre Puerto Chiapas y el Puerto de Lázaro Cárdenas.

El mercado del Valle de México está integrado por la recepción de granel agrícola de importación, así como la exportación de mineral de titanio.

Por lo que respecta a las comunicaciones terrestres existentes, Puerto Chiapas se encuentra conectado por la carretera federal 225; el puerto se ubica a 27 km de la ciudad de Tapachula -segunda ciudad más importante del estado de Chiapas-, a 10 km del aeropuerto internacional y a 43 km de Ciudad Hidalgo, donde está la aduana mexicana en su colindancia fronteriza con Guatemala.



Puerto Chiapas ofrece a los transportistas una ruta fiscal desde el Recinto Portuario hasta la aduana de Ciudad Hidalgo, sustentada en el artículo 132 de la Ley Aduanera mexicana, haciendo posible, mediante el pedimento correspondiente, el tránsito de la mercancía a través de una ruta planeada y preestablecida para llegar a la aduana de salida, para el libre tránsito de las mercancías que no están destinadas a permanecer en México.

Puerto Chiapas puede comunicarse adecuadamente vía terrestre con la región sureste de México y con la zona centro del Valle de México, por medio de la carretera del Istmo de Tehuantepec.

Los principales atractivos ofertados en Puerto Chiapas para los pasajeros de cruceros, están conectados con el sistema carretero, teniendo acceso a: el centro de Tapachula, la zona arqueológica Izapa, el tour del chocolate, la ruta del café, el tour del banano y los manglares.

Distancias carreteras a las principales ciudades del mercado local y del Valle de México de Puerto Chiapas (kilómetros).

	Puerto Chiapas	Salina Cruz	Coatzacoalcos
Arriaga, Chiapas	268	225	328
Tuxtla Gutiérrez, Chiapas	391	329	247
Coatzacoalcos, Veracruz	585	321	-
Toluca, Estado de México	1,177	862	668

Enlaces carreteros de Puerto Chiapas con sus mercados relevantes local y del Valle de México.



Con relación al ferrocarril, Puerto Chiapas se encuentra conectado al sistema ferroviario de México, a través de la línea ferroviaria Chiapas-Mayab y el Ferrocarril del Istmo de Tehuantepec. Su conexión con su mercado relevante del Valle de México se da en la localidad de Medias Aguas, por medio del Ferrocarril del Sureste.

1. Recursos y competitividad de Puerto Chiapas.

Distancias ferroviarias de Puerto Chiapas.
(kilómetros).

Destino	Distancia (km)
Salina Cruz, Oaxaca.	699
Medias Aguas, Veracruz.	552
Coatzacoalcos, Veracruz.	745
Pantaco, Ciudad de México.	1,439

Se buscará la integración ferroviaria con los proyectos del Ferrocarril Transísmico y Tren Maya.



El transporte de carga por carretera tiene un papel dominante en el manejo de mercancías que pasan por el puerto, debido a daños graves que sufrió la infraestructura ferroviaria en el año 2005 por el paso del huracán Stan y al abandono por la empresa concesionaria; a la fecha la infraestructura se encuentra rehabilitada y el ferrocarril empieza a recuperar una porción del movimiento de carga que pasa por Puerto Chiapas.

Respecto al *foreland* de Puerto Chiapas, en los últimos cinco años se han registrado movimientos de carga con países ubicados en el continente americano, particularmente Estados Unidos, Guatemala y Argentina.

En los destinos y orígenes de la carga comercial con el exterior movilizados en el año 2018, se presentaron los siguientes movimientos:

1. Recursos y competitividad de Puerto Chiapas.

Destinos de la carga de comercio exterior de Puerto Chiapas, 2018.

País	Toneladas	Participación %
Guatemala	250,033.49	72
Estados Unidos	87,880.19	25
El Salvador	8,763.20	3
Total	342,071.00	100

Orígenes de la carga de comercio exterior de Puerto Chiapas, 2018.

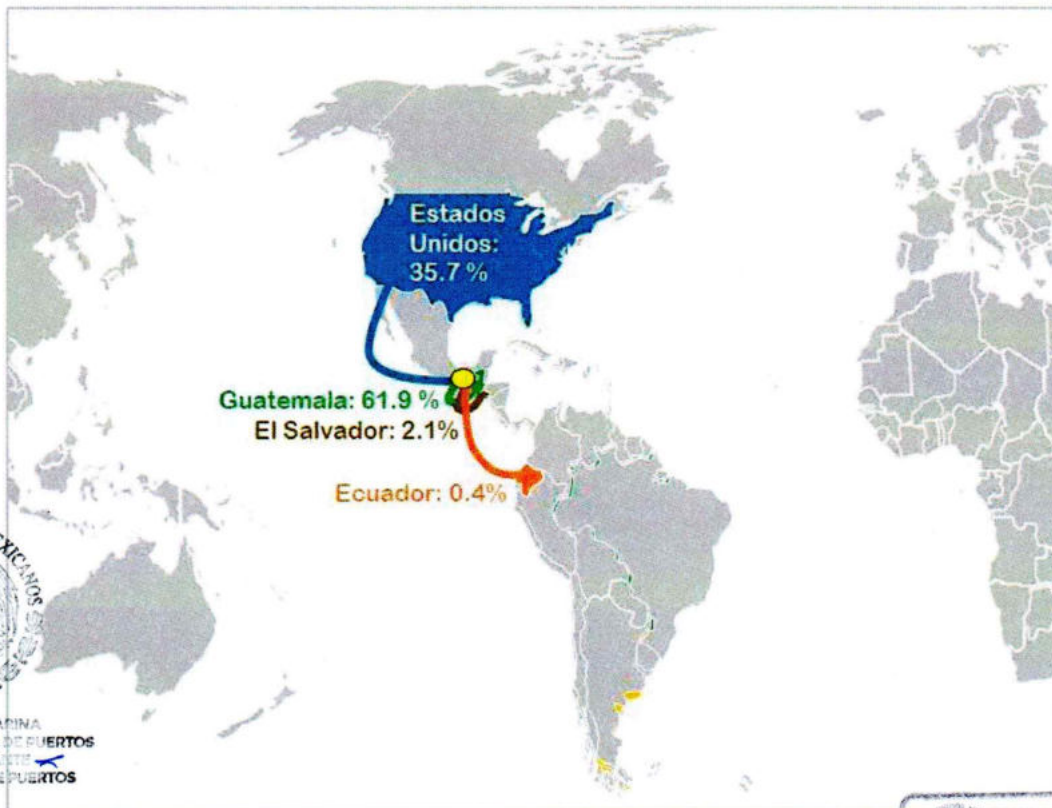
País	Toneladas	Participación %
Estados Unidos	63,385.45	82
Guatemala	12,696.95	16
Ecuador	1,542.00	2
Total	118,289.00	100

El intercambio comercial con los países que conforman el *foreland* de Puerto Chiapas, consisten en el envío y recepción de los siguientes productos:

Principales orígenes/destinos y productos por línea de negocio de Puerto Chiapas, 2019.

Línea de negocio	Origen/destino del flujo comercial	Principales productos
Carga general	Ecuador.	Atún.
Granel agrícola	Guatemala, Estados Unidos, Salvador.	Maíz, azúcar.
Contenerizada	Estados Unidos, Guatemala.	Plátanos y materiales de empaque/embalaje.

Foreland de carga comercial de Puerto Chiapas.



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

1. Recursos y competitividad de Puerto Chiapas.

Principales orígenes/destinos de la línea de negocio de cruceros de Puerto Chiapas, 2019.

Línea de negocio	Origen/destino
Cruceros	Golfo de México: Miami o Fort Lauderdale, Florida, Estados Unidos.
	Océano Pacífico: San Francisco y San Diego, California, Estados Unidos; Vancouver y Columbia Británica, Canadá.

Rutas de cruceros que arriban a Puerto Chiapas.



La conectividad marítima de Puerto Chiapas se caracteriza de acuerdo a las distintas líneas de negocios que opera el puerto; respecto a la carga contenerizada, en el año 2017 se inició el arribo de buques portacontenedores, fletados por la empresa que realiza exportaciones de plátano a Estados Unidos.

El tráfico de carga contenerizada ocurre de manera regular una vez por semana, para atender los envíos de exportación de bananos; los contenedores se almacenan previamente en los patios del recinto portuario de Puerto Chiapas, para salir vía marítima al puerto de Hueneme, California y Estados Unidos.

La carga de granel agrícola que se recibe en Puerto Chiapas, se transporta mediante cabotaje con buques trampa desde el puerto de Topolobampo, en Sinaloa, o bien proviene de otros mercados internacionales como Guatemala, Salvador, Brasil y Argentina. Los embarques de granel mineral y fluidos derivados del petróleo que se operan en Puerto Chiapas, son transportados también en buques trampa.

Las actividades pesqueras son realizadas con una flota de 9 barcos atuneros que operan por periodos establecidos, de acuerdo a la temporada de captura, la captura proviene de aguas internacionales y de Ecuador.

Puerto Chiapas participa en las rutas de reposicionamiento de buques entre Alaska y el Caribe, o viceversa, las embarcaciones de cruceros que recibe, proceden principalmente de los home ports de Miami o Fort Lauderdale, Florida, Estados Unidos, en el Golfo de México, así como de San Francisco y San Diego, California, Estados Unidos, además de Vancouver, Columbia Británica, Canadá, en el Océano Pacífico.

La ruta de reposicionamiento de buques entre Alaska y el Caribe tiene escalas, además de Puerto Chiapas, en otros puertos de la costa mexicana del Océano Pacífico, como: Huatulco, en Oaxaca, Puerto Vallarta, en Jalisco, y Cabo San Lucas, en Baja California Sur.

Principales líneas navieras por línea de negocio de carga general, contenerizada y cruceros en Puerto Chiapas, 2018.

Carga general	Contenerizada	Cruceros
- Flota de pesca de Herdez. - Flota Pesca Chiapas.	- Bomar Eight LLC c/o Borealis Maritime Limited.	Holland America Line, Serenissima, Azamara Club Cruises, Seabourn, Norwegian Cruise Line y Princes Cruises Line.

Puerto Chiapas es un puerto estratégico para el Sistema Portuario Nacional, ya que representa la conectividad marítima en la zona sur de México, en su litoral del Océano Pacífico, en donde cumple además con un rol destacado en materia de protección civil y seguridad nacional, para el abastecimiento de la región sureña mexicana en caso de desastres naturales.

Participación de Puerto Chiapas en el Sistema Portuario del Océano Pacífico, 2019 (porcentaje)

Puerto	Carga total	General	Contenerizada	Granel agrícola	Granel mineral	Petróleo y derivados	Otros fluidos
Ensenada, Baja California.	14.97	2.37	5.86	0.94	1.07	0.09	4.63
Guaymas, Sonora.	40.97	0.98	0.61	19.47	7.96	9.11	2.84
Topolobampo, Sinaloa.	58.28	19.70	-	29.56	1.70	7.31	-
Mazatlán, Sinaloa.	23.61	13.12	1.46	-	-	9.03	-
Manzanillo, Colima.	141.40	13.38	65.08	40.85	10.04	12.05	-
Lázaro Cárdenas, Michoacán.	114.37	20.78	26.03	3.59	32.47	13.04	18.46
Salina Cruz, Oaxaca.	29.23	0.04	0.10	2.44	-	26.64	-
Puerto Chiapas, Chiapas.	4.14	0.15	0.86	3.14	-	-	-
Otros.	426.96	29.48	-	-	46.75	22.73	74.07



2. Diagnóstico y retos de desarrollo de Puerto Chiapas.

En este capítulo se aborda el diagnóstico de la situación actual de Puerto Chiapas, tomando en consideración su desarrollo comercial y su papel dentro del Sistema Portuario Nacional, su participación en el comercio internacional de mercancías, así como el rol que tiene en la economía regional y nacional.

Así mismo se analizó su conectividad, la demanda tanto de infraestructura como de servicios, la oferta actual y un balance entre ambas. Finalmente, también se realizó un análisis financiero que contempla la viabilidad de las acciones para el mejoramiento de su infraestructura y equipamiento.

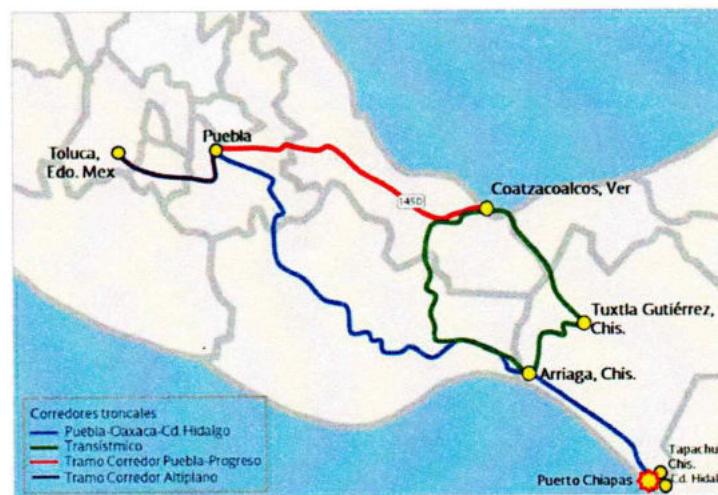
El diagnóstico realizado presenta la situación de la problemática y los retos que tendrá que afrontar Puerto Chiapas en los próximos años, para participar competitivamente en el comercio marítimo internacional; el resultado de este diagnóstico sustenta la planeación estratégica del puerto, reconociendo los retos y las acciones determinantes que deberá emprender para su desarrollo y crecimiento.

2.1. Diagnóstico de la competitividad del puerto.

Análisis de la conectividad del puerto.

Puerto Chiapas es de importancia estratégica para la región sur de México, pues permite la vinculación vía marítima con los mercados internacionales y con el resto del país. Tanto la conectividad por mar, como la carretera y ferroviaria con las que cuenta el puerto, presentando oportunidades de desarrollo.

En la red carretera nacional de México destacan 14 corredores carreteros, entre los dos océanos y las fronteras norte y sur del país; Puerto Chiapas se encuentra ligado al Valle de México por el corredor troncal Puebla-Oaxaca-Ciudad Hidalgo, sin embargo, por la orografía montañosa del tramo Arriaga-Puebla, se vincula de manera más eficiente a través de tramos de los corredores Transísmico, Puebla-Progresso y Altiplano.





Puerto Chiapas se encuentra conectado por la carretera federal Méx 225, que lo enlaza con la Ciudad de Tapachula, Chiapas; se trata de una carretera de dos carriles con acotamiento; la misma carretera permite enlazar al puerto con la frontera terrestre mexicana de Ciudad Hidalgo, Chiapas, que se localiza a 43 km del puerto.

La conexión del puerto con su zona de influencia está conformada por carreteras tipo A, así como un tramo de 247 km sobre la carretera Méx 200 de tipo ET4 de cuatro carriles, que une la Ciudad de Tapachula con Arriaga, Chiapas.

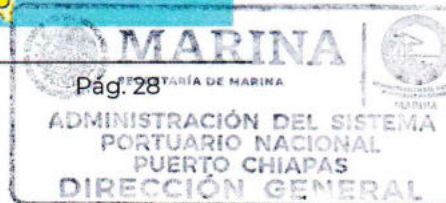
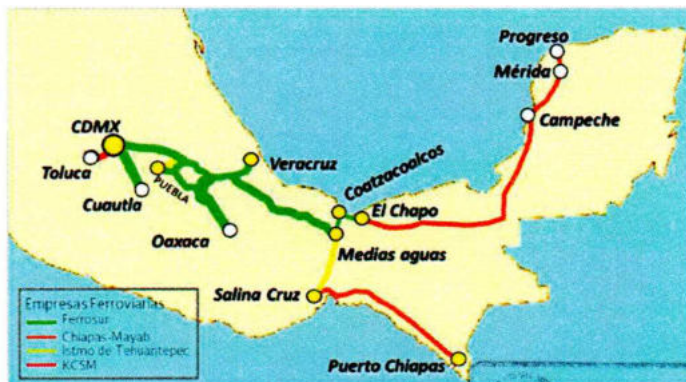
El estado de Chiapas tiene un total de 23,450 kilómetros de carreteras, incluidas troncales federales, alimentadoras estatales, caminos rurales y brechas mejoradas. Es el cuarto estado con la mayor longitud de red carretera de México. Lo anterior, representa una densidad de 31 km de carretera por cada 100 kilómetros cuadrados del territorio chiapaneco, 57 % mayor que el promedio nacional (20 km/100 km²).

A pesar de que la densidad carretera en Chiapas es superior a la media nacional, es importante considerar las características de la vía, ya que la densidad de carreteras de 4 carriles en Chiapas es 46% menor que la media nacional, por lo que, de ampliarse la infraestructura carretera de altas especificaciones, podría mejorar la posición competitiva de Puerto Chiapas y su conectividad con los mercados locales.

En lo que respecta a su conectividad ferroviaria, Puerto Chiapas se encuentra conectado a través de la línea Chiapas-Mayab; la empresa paraestatal federal denominada Ferrocarril del Istmo de Tehuantepec (FIT) tiene la concesión de la línea que accede a Puerto Chiapas y a Ciudad Hidalgo, Chiapas; además de la línea hacia el norte hasta la estación de Medias Aguas, Veracruz y del tramo de El Chapo, Veracruz, hacia Valladolid, pasando por la Ciudad de Mérida, ambas en el estado de Yucatán.

La operación de arrastre ferroviario de estas rutas está a cargo de la empresa concesionaria Ferrosur, S.A. de C.V. (filial de Ferromex), quien además tiene la concesión de la línea que va de Medias Aguas al Puerto de Coatzacoalcos, en Veracruz. Así mismo, Ferrosur tiene la concesión para operar diversas rutas que conectan a los principales destinos de los estados mexicanos de Veracruz, Puebla, Tlaxcala, Hidalgo, además del Valle de México.

Entornos ferroviarios que comunican con Puerto Chiapas.





La conexión ferroviaria en el tramo que comunica a Puerto Chiapas con la ciudad mexicana fronteriza de Ciudad Hidalgo, se encuentra en condiciones de invasión de vías; además, el sistema ferroviario de Guatemala resulta incompatible con el de México por la diferencia de dimensiones de ancho de las vías, lo cual imposibilita tránsitos internacionales por ferrocarril hacia Centroamérica.

Análisis del mercado relevante.

En el mercado local de Puerto Chiapas, en la línea de negocios de granel agrícola, el maíz es el principal producto que se opera con tres tipos de uso: para consumo humano, industrial y forrajero. En el año 2018, el estado de Chiapas fue el octavo productor de maíz en México, sin embargo, su total de producción es insuficiente para satisfacer la demanda local. De igual forma, los estados vecinos del sureste de México son deficitarios en la producción de maíz, por lo que, derivado de la superioridad productiva del estado mexicano de Sinaloa, ocurre en Puerto Chiapas un importante movimiento de maíz mediante cabotaje desde el Puerto de Topolobampo, Sinaloa, para satisfacer la demanda local y además se producen con movimientos de altura por la importación de este producto.

México ocupa el sexto lugar en el mundo en la producción de caña de azúcar y es el séptimo en su consumo. Chiapas se ubica en el cuarto lugar en volumen de producción; en el año 2018, aportó 5% del total nacional, es decir, 319,759 toneladas de azúcar. Esta es producida por los ingenios azucareros chiapanecos de Huixtla y Pujilic, los cuales son importantes en el desarrollo económico de la región. Una parte de esta producción se exporta por Puerto Chiapas a Estados Unidos, con expectativas favorables de crecimiento para los próximos años.

El estado de Chiapas cuenta con un potencial minero importante, debido a la existencia de una gran veta de titanio a lo largo de la Sierra Madre de Chiapas. Se estima próxima la reactivación del sector minero, principalmente vinculado con la extracción de titanio para fines de exportación.

En el mercado local destaca también la producción de plátano, que se exporta en contenedores a Estados Unidos. El estado de Chiapas produce el 29.3% del total del país, con 700 mil toneladas anuales; en el año 2018, ocupó el primer lugar de producción nacional, seguido del estado de Tabasco.

Las perspectivas de crecimiento del movimiento de banano son favorables, ya que Puerto Chiapas cuenta con una instalación de contenedores y carga general. También se prevé un incremento del mercado de exportación de plátano que saldrá por Puerto Chiapas, con origen del estado de Tabasco y de países de Centroamérica.

La carga general que participa en el mercado local de Puerto Chiapas, consiste principalmente en la descarga de atún de las embarcaciones pesqueras que efectúan la captura en aguas territoriales mexicanas; las actividades son realizadas por las compañías instaladas en la zona industrial adyacente al puerto, con un volumen cercano a las 20,000 toneladas anuales, cuyo movimiento se estima que mantendrá una continua tendencia de crecimiento.

En el mercado de cabotaje, el principal movimiento lo representa el granel agrícola que se opera entre el Puerto de Topolobampo y Puerto Chiapas, cuya tendencia es de crecimiento, debido a la consistente demanda de maíz del estado de Chiapas.

En este mercado se encuentra también el petróleo y sus derivados; los volúmenes que se manejan por Puerto Chiapas son esporádicos y provienen del Puerto de Salina Cruz, Oaxaca. Debido a las oportunidades que se derivan de la Reforma Energética de México, las perspectivas de crecimiento de este movimiento se estiman favorables.

En el mercado del Valle de México, que comprende la recepción de granel agrícola de importación, así como la exportación de mineral de titanio, no se esperan incrementos sustanciales, ya que los movimientos de ambas mercancías son reducidos.

En cuanto al *foreland*, en el año 2018 el intercambio de carga se realizó principalmente con: Estados Unidos (82%), con la exportación de plátano y azúcar; Ecuador (2%), con la importación de atún; y Guatemala (16%), con la importación de materiales para el embalaje de carga en contenedores y maíz. Se prevé que se mantendrá una tendencia creciente, debido a la demanda existente y la consolidación de los proyectos estratégicos del estado de Chiapas en materia agroindustrial.

El arribo de cruceros se ha venido consolidando en el mercado local de Puerto Chiapas, gracias a los atractivos turísticos de la región, entre los que se encuentran: recorrido turístico en el centro de la Ciudad de Tapachula; Ruta del Café, en donde se visitan las fincas cafetaleras más importantes de la región; Zona Arqueológica Izapa de la cultura maya en la región; el *tour* del chocolate, que muestra el proceso de elaboración e identificación de materias primas del chocolate; el *tour* del banano, que comprende un recorrido por las fincas, para conocer el proceso de siembra del plátano; y el *tour* de manglares, en el que los turistas hacen un recorrido para conocer la flora y fauna de la región.

CABOTAJE

El mercado de cabotaje de Puerto Chiapas actualmente consiste en la recepción de mercancía de Granel Agrícola de Topolobampo, Sinaloa, siendo una de las líneas de negocios ancla para este tipo de tráfico.

Cabe señalar que actualmente el movimiento de cabotaje no se realiza con una Ruta Fija, recibiendo únicamente fletes tipo spot que realizan la descarga de granel agrícola en Puerto Chiapas.





Se trabaja con el objetivo de contar con una Ruta de cabotaje que permita conectar los estados del Norte con los del Sur del país con la facilidad de movilizar mercancías de cabotaje y tráfico mixto.

Dentro de las mercancías potenciales para el movimiento de cabotaje a través de Puerto Chiapas se han identificado las siguientes:

- Plátano.
- Productos Agrícolas.
- Pescado congelado y enlatado.
- Estructuras y materiales de acero.
- Zapatos.
- Bienes alimenticios procesados y de consumo tanto de supermercado como tiendas departamentales.
- Herramientas y artículos de construcción.
- Cemento.
- Bebidas no alcohólicas.
- Papel y cartón.

La activación de operaciones intermodales en los puertos, hoy sub utilizados, permitirá potenciar su ocupación, el desarrollo alrededor de los Puertos y oportunidad para atraer inversión.

Infraestructura.

Actualmente, Puerto Chiapas, cuenta con un muelle de usos múltiples de uso público de 150 m de longitud en el cual se carga y descarga mercancías de cabotaje y tráfico mixto.

Áreas de almacenamiento.

Dentro del recinto de Puerto Chiapas se cuenta con áreas destinadas para el almacenamiento de mercancías de cabotaje, las cuales se describe a continuación:

Denominación	Cantidad	Superficie (m ²)
Silos	4	26,000.00
	Total	26,000.00

Denominación	Cantidad	Superficie (m ²)
Patio	1	64,441
Bodega	2	4,085
	Total	68,526

Vialidades vehiculares

En el recinto portuario de Puerto Chiapas existen 9.15 km de vialidades vehiculares, las cuales permiten la entrada y salida de unidades de autotransporte de carga, así como la circulación de vehículos particulares, de personal operativo y administrativo, de las empresas con actividades en el puerto.



TRANSPORTE MARÍTIMO DE CORTA DISTANCIA TMCD

Puerto Chiapas realiza gestiones para la Implementación de una Ruta de Tráfico Marítimo de Corta Distancia con la finalidad de incrementar el comercio intrarregional, siendo una de las rutas con mayor potencial para llevar a cabo el proyecto que se encuentra en la costa del Pacífico.

Países que podrán generar un balance en la carga del TMCD se encuentra México, Guatemala, El Salvador, y Costa Rica. La implementación del TMCD permitiría mover carga de manera más eficiente, si no también ayudaría a reducir el tiempo de traslado de las mercancías y conectar los puertos mexicanos a través del servicio de cabotaje.

México es un país que manifiesta una economía estable en dónde sus exportaciones son levemente menores que sus importaciones, dando como resultado un saldo comercial negativo representado con una tasa de variación promedio anual de 61 % del 2013 al 2018; las exportaciones presentan un crecimiento de 3 % en promedio anualmente y las importaciones presentan una variación en promedio anualmente de 4 %, durante el período del 2013 a 2018.

Escalafón comercial año 2018	Puesto
México como socio comercial para Guatemala (Exportaciones)	5
México como socio comercial para Guatemala (Importaciones)	3
Guatemala como socio comercial para México. (Exportaciones)	14
Guatemala como socio comercial para México (Importaciones)	39

Exportaciones que realiza Guatemala hacia México versus las Importaciones que realiza México del Mundo.

Descripción del producto	Guatemala exporta hacia México			México importa desde el mundo			% Participación		
	2016	2017	2018	2016	2017	2018	2016	2017	2018
Grasas y aceites animales o vegetales	139,717	160,751	110,549	1,287,458	1,379,651	1,262,225	10.9	11.7	8.8
Caucho y sus manufacturas	51,817	68,277	59,314	6,108,618	6,861,800	7,020,230	0.8	1.0	0.8
Azúcares y artículos de confitería	19,219	24,975	30,469	785,448	873,080	889,890	2.4	2.9	3.4
Papel y cartón	24,544	27,054	30,061	5,247,252	5,570,410	5,981,733	0.5	0.5	0.5
Prendas y complementos (accesorios), de vestir, de punto	20,743	25,890	28,208	1,825,974	1,766,548	2,019,908	1.1	1.5	1.4
Pescados y crustáceos	17,435	19,912	27,414	609,860	705,756	697,005	2.9	2.8	3.9
Combustibles minerales	1,843	1,285	22,385	25,087,011	35,531,073	46,331,740	0.0	0.0	0.0
Productos diversos de las industrias químicas	19,307	13,316	20,119	4,418,975	4,655,159	5,295,423	0.4	0.3	0.4
Bebidas, líquidos alcohólicos y vinagre	17,838	22,329	18,675	1,074,784	1,081,527	1,122,541	1.7	2.1	1.7
Plásticos y sus manufacturas	16,098	17,107	17,306	22,144,290	21,163,624	25,295,291	0.1	0.1	0.1
Preparaciones alimenticias diversas	14,884	14,171	14,340	1,387,968	1,346,850	1,430,944	1.1	1.1	1.0
Manufacturas de fundición, hierro o acero	9,110	10,167	11,151	8,733,910	9,375,711	9,758,224	0.1	0.1	0.1
Preparaciones a base de cereales	8,404	10,125	12,204	630,377	593,274	679,732	1.3	1.7	1.8
Algodón	12,747	12,631	10,942	955,108	1,016,093	1,039,887	1.3	1.2	1.1
lábón, agentes de superficie orgánicos	14,702	10,544	10,364	978,054	988,044	1,037,310	1.5	1.1	1.0
Reactores nucleares, calderas, máquinas, aparatos y artefactos mecánicos	8,532	8,475	8,890	67,082,218	71,052,423	77,461,397	0.0	0.0	0.0
Aceites esenciales y resinoides	1,387	3,334	7,312	2,779,923	3,039,450	3,192,351	0.0	0.1	0.2
Fundición, hierro y acero	1,850	6,034	6,512	8,613,250	10,207,304	11,641,145	0.0	0.1	0.1
Manufacturas diversas	6,869	6,020	6,122	962,935	981,807	1,009,122	0.7	0.6	0.6
Hortalizas, plantas, raíces y tubérculos alimenticios	2,475	2,919	5,119	414,909	481,879	506,848	0.6	0.6	1.0
Preparaciones de hortalizas, frutas u otros frutos	4,908	4,746	3,734	701,501	698,830	748,695	0.7	0.7	0.5
Vidrio y sus manufacturas	40	990	3,399	1,427,983	1,514,420	1,596,958	0.0	0.1	0.2
Los demás artículos textiles confeccionados	2,024	2,699	2,985	623,506	644,100	698,502	0.3	0.4	0.4
Fibras sintéticas o artificiales discontinuas	2,127	3,038	2,766	749,418	757,152	777,297	0.3	0.4	0.4
Pieles (excepto la peletería) y cueros	2,238	2,898	2,548	1,165,427	1,063,223	1,028,863	0.2	0.3	0.2
Los demás productos	37,752	30,912	31,414	221,268,194	235,019,925	255,745,209	0.0	0.0	0.0
Total productos exportados	458,610	510,619	506,302	387,064,351	420,369,113	464,268,470	0.1	0.1	0.1

Fuente: Dirección de Análisis Económico (DACE) de Tlalaxcala





Importaciones que realiza Guatemala hacia México versus las Importaciones que realiza México del Mundo.

Table with 10 columns: Descripción del producto, Guatemala importa desde México (2016, 2017, 2018), México exporta hacia el mundo (2016, 2017, 2018), and % Participación (2016, 2017, 2018). Total products imported: 1,942,962, 1,964,426, 2,133,540, 373,900,013, 409,451,378, 450,531,651, 0.5, 0.5, 0.5.

Fuente: Dirección de Análisis Económico con datos de Trademap

Puerto Chiapas, puso en marcha de la ruta de Transporte Marítimo de Corta Distancia (TMCD) en los meses de octubre y diciembre del 2020, entre Puerto Chiapas-Puerto Quetzal, en cumplimiento a los acuerdos establecidos en diversas reuniones y como parte de un trabajo interinstitucional.

Se realizó un análisis de tarifas de costo beneficio, así como acuerdos comerciales de tarifas preferenciales por uso de infraestructura, que permitieran un costo factible a la naviera en el arribo de la embarcación.

Por otra parte, se realizó promoción con clientes ancla potenciales, exponiendo los beneficios logísticos que brindaría la ruta de Transporte Marítimo de Corta Distancia (TMCD) en tiempos de tránsito, estadía de la carga, así como los rendimientos de descarga.

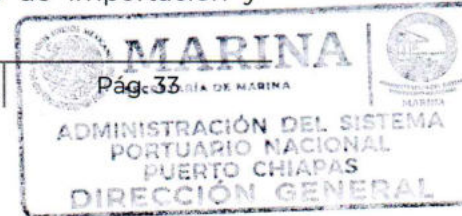
Áreas de almacenamiento.

Table with 3 columns: Denominación, Cantidad, Superficie (m²). Installation of containers and general cargo: 1, 44,978.55. Total: 1, 44,978.55.

Infraestructura.

Actualmente, Puerto Chiapas, cuenta con un muelle de contenedores de uso público de 250 m de longitud en el cual se carga y descarga mercancías de importación y exportación.

2. Diagnóstico y retos de desarrollo de Puerto Chiapas.

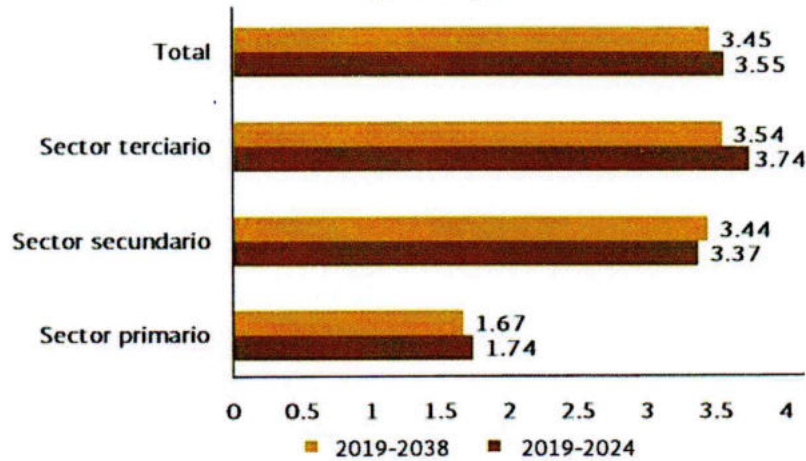




Análisis de la demanda.

Las perspectivas de crecimiento de la economía mexicana a mediano y largo plazo son favorables y, por consiguiente, se prevé que conllevarán a un incremento en los volúmenes de cargas movilizadas por los puertos mexicanos. Según los analistas de las distintas fuentes de la OCDE, FMI y el Banco de México, la economía mexicana experimentará un crecimiento del PIB entre el 2.75% y el 3.2% en los próximos 10 años; dentro de este contexto, Puerto Chiapas podría registrar un mayor crecimiento en su movimiento de carga.

Perspectivas de crecimiento de la economía mexicana, 2019-2038
(porcentaje)



El dinamismo del movimiento portuario alcanzado por Puerto Chiapas, se muestra en la siguiente tabla, que reporta el movimiento histórico por línea de negocio, la cual presenta crecimientos moderados durante el periodo 2008-2013; durante los últimos 4 años el puerto ha presentado un crecimiento exponencial, principalmente en granel agrícola, así como la operación de carga contenerizada.

Histórico del movimiento portuario por línea de negocio de Puerto Chiapas, 2016-2022
(toneladas).

Año	Carga total	General	Contenerizada	Granel agrícola	Granel mineral	Petróleo y derivados
2016	273,295	20,388	7,830	223,862	0	21,215
2017	438,739	20,155	258,487	160,097	0	0
2018	464,953	23,667	297,071	144,215	0	0
2019	488,661	18,898	352,927	116,836	0	0
2020	408,704	8,756	252,531	147,417	0	0
2021	426,375	18,719	233,069	151,087	23,500	0
2022	359,337	19,724	205,265.78	0	134,348	0





La dinámica del movimiento de cruceros en Puerto Chiapas, se muestra en la siguiente tabla:

Movimiento histórico de pasajeros y buques de cruceros en Puerto Chiapas.

Año	Cruceros	Pasajeros
2008	14	16,763
2009	19	22,684
2010	24	25,720
2011	20	21,419
2012	20	26,148
2013	28	44,659
2014	28	47,569
2015	24	37,937
2016	20	31,583
2017	23	30,367
2018	16	20,524

El estudio de mercado que se elaboró para el presente PMDP, proyecta que Puerto Chiapas continuará con una tendencia de crecimiento, considerando tres posibles escenarios, los cuales se describen a continuación.

La tasa media de crecimiento anual (TMCA) estimada para la línea de negocios de petróleo y derivados en sus tres escenarios, fue calculada proyectando la posibilidad de atracción de este tipo de carga por la vía marítima, para atender la demanda de gasolina y diésel existente en Tapachula, Chiapas, que actualmente es abastecida por la vía terrestre.

En el caso de la línea de negocio de granel mineral, se consideró la reactivación del sector minero en el estado de Chiapas a partir del año 2021, por lo que para los años 2018, 2019 y 2020 no se asigna ningún valor.

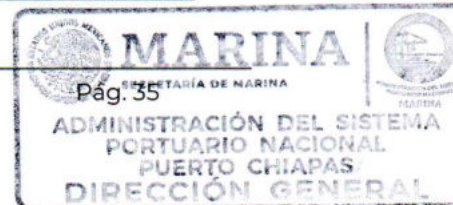
En el escenario base o tendencial, las tasas de crecimiento fueron calculadas tomando en cuenta la tendencia del movimiento histórico de carga; el análisis de información cualitativa por línea de negocio; y entrevistas a los actores relevantes del movimiento de carga del puerto.

El escenario base estima que Puerto Chiapas tendrá un crecimiento con una TMCA de 4.3% en un plazo de 20 años, lo que representa que el movimiento crecerá de 531 mil toneladas en el año 2019, hasta alcanzar 1 millón 181 mil toneladas en 2038.

Tasas de crecimiento del manejo de carga en Puerto Chiapas, escenario base (tendencial) (porcentaje promedio anual).



Años	Carga total	General	Contenerizada	Granel agrícola	Granel mineral	Petróleo y derivados
2019 - 2038	4.3	4.0	3.7	2.5	2.5	13.1
2008 - 2018	46.8	8.5	44.1	44.6	-4.2	-





En el escenario medio, las tasas de crecimiento fueron calculadas, considerando que se impulsará el comercio exterior de la región para un mayor crecimiento en el movimiento portuario.

El escenario medio estima que Puerto Chiapas tendrá un crecimiento con una TMCA de 5.4% en un plazo de 20 años, lo que representa que el movimiento crecerá de 540 mil toneladas en el año 2019, hasta alcanzar 1 millón 473 mil toneladas en 2038.

Tasas de crecimiento del manejo de carga en Puerto Chiapas, escenario medio.
(porcentaje promedio anual).

Años	Carga total	General	Contenerizada	Granel agrícola	Granel mineral	Petróleo y derivados
2019 - 2038	5.4	5.5	5.0	3.5	3.0	13.3
2008 - 2018	46.8	8.5	44.1	44.6	-4.2	-

El escenario optimista, estima que Puerto Chiapas tendrá un crecimiento con una TMCA de 6.8% en un plazo de 20 años, lo que representa que el movimiento crecerá de 549 mil toneladas en el año 2018, hasta alcanzar 1 millones 916 mil toneladas en 2037.

Tasas de crecimiento del manejo de carga en Puerto Chiapas, escenario optimista.
(porcentaje promedio anual).

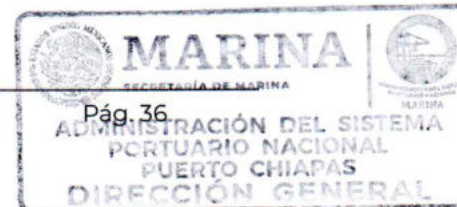
Años	Carga total	General	Contenerizada	Granel agrícola	Granel mineral	Petróleo y derivados
2019 - 2038	6.8	7.5	6.5	5.0	3.5	13.7
2008 - 2018	46.8	8.5	44.1	44.6	-4.2	-

En la línea de negocio de cruceros, el escenario base estima que Puerto Chiapas tendrá un crecimiento con una TMCA de 10% en un plazo de 5 años, lo que representa que el movimiento crecerá de 17,057 mil pasajeros en el año 2019, hasta alcanzar 27,538 mil pasajeros en 2024.

Tasas de crecimiento del movimiento de pasajeros de cruceros en Puerto Chiapas, escenario base.
(porcentaje promedio anual).

Años	Pasajeros
2019-2024	10.00
2008-2018	6.8

El escenario medio estima que Puerto Chiapas tendrá un crecimiento con una TMCA de 11% en un plazo de 5 años, lo que representa que el movimiento crecerá de 18,457 mil pasajeros en el año 2019, hasta alcanzar 30,654 mil pasajeros en 2024.





Tasas de crecimiento del movimiento de pasajeros de cruceros en Puerto Chiapas,
escenario medio.
(porcentaje promedio anual).

Escenario	Pasajeros
2019-2024	11.00
2008-2018	6.8

El escenario optimista, estima que Puerto Chiapas tendrá un crecimiento con una TMCA de 12% en un plazo de 5 años, lo que representa que el movimiento crecerá de 19,500 mil pasajeros en el año 2019, hasta alcanzar 34,381 mil pasajeros en 2024.

Tasas de crecimiento del movimiento de pasajeros de cruceros en Puerto Chiapas,
escenario optimista.
(porcentaje promedio anual).

Escenario	Pasajeros
2019-2024	12.00
2008-2019	6.8

Los pronósticos del movimiento portuario de Puerto Chiapas para los próximos 20 años, se detallan en las siguientes tablas, considerando los tres escenarios analizados.

Pronósticos del movimiento portuario, por línea de negocio, en Puerto Chiapas, escenario base.
(toneladas).

Año	Carga total	General	Contenerizada	Granel agrícola	Granel mineral	Petróleo y derivados
2019	531,444	26,000	298,691	187,253	0	0
2020	548,607	27,040	309,743	191,934	0	0
2021	566,346	28,122	321,203	196,733	0	19,500
2022	639,630	29,246	333,088	201,651	18,838	20,288
2023	721,123	30,416	345,412	206,692	19,309	56,806
2024	745,541	31,633	358,192	211,860	19,792	124,064
2025	770,529	32,898	371,445	217,156	20,287	128,742
2026	797,538	34,214	385,189	222,585	20,794	134,756
2027	824,790	35,583	399,441	228,150	21,314	140,302
2028	858,322	37,006	414,220	233,854	21,847	151,395
2029	887,067	38,486	429,546	239,700	22,393	156,942
2030	916,599	40,026	445,440	245,692	22,953	162,488
2031	946,944	41,627	461,921	251,835	23,527	168,035
2032	978,131	43,292	479,012	258,131	24,115	173,581
2033	1,010,188	45,024	496,735	264,584	24,718	179,128
2034	1,043,147	46,825	515,115	271,198	25,336	184,674
2035	1,077,039	48,698	534,174	277,978	25,969	190,221
2036	1,111,897	50,645	553,938	284,928	26,618	195,767
2037	1,146,122	52,671	574,434	292,051	27,284	199,682
2038	1,181,460	54,778	595,688	299,352	27,966	203,676





Pronósticos del movimiento portuario, por línea de negocio, en Puerto Chiapas, escenario medio. (toneladas).

Año	Carga total	General	Contenerizada	Granel agrícola	Granel mineral	Petróleo y derivados
2019	540,316	26,375	302,436	189,080	0	0
2020	563,999	27,826	317,557	195,698	0	0
2021	588,761	29,356	333,435	202,547	0	22,425
2022	675,274	30,971	350,107	209,636	18,930	23,423
2023	774,713	32,674	367,612	216,974	19,498	65,630
2024	808,863	34,471	385,993	224,568	20,083	143,748
2025	844,229	36,367	405,293	232,428	20,686	149,456
2026	882,530	38,367	425,557	240,563	21,306	156,737
2027	921,742	40,477	446,835	248,982	21,945	163,501
2028	968,937	42,704	469,177	257,697	22,604	176,755
2029	1,011,271	45,052	492,636	266,716	23,282	183,584
2030	1,055,269	47,530	517,268	276,051	23,980	190,440
2031	1,101,009	50,144	543,131	285,713	24,700	197,321
2032	1,148,573	52,902	570,288	295,713	25,441	204,229
2033	1,198,044	55,812	598,802	306,063	26,204	211,163
2034	1,249,513	58,882	628,742	316,775	26,990	218,124
2035	1,303,073	62,120	660,179	327,862	27,800	225,111
2036	1,358,821	65,537	693,188	339,337	28,634	232,125
2037	1,414,928	69,141	727,848	351,214	29,493	237,232
2038	1,473,519	72,944	764,240	363,507	30,378	242,451

Pronósticos del movimiento portuario, por línea de negocio, en Puerto Chiapas, escenario optimista. (toneladas).

Año	Carga total	General	Contenerizada	Granel agrícola	Granel mineral	Petróleo y derivados
2019	549,827	26,875	306,756	191,820	0	0
2020	581,982	28,891	326,695	201,411	0	0
2021	616,079	31,057	347,931	211,482	0	24,375
2022	716,844	33,387	370,546	222,056	19,022	25,609
2023	834,578	35,891	394,632	233,159	19,688	71,833
2024	882,072	38,583	420,283	244,817	20,377	158,013
2025	931,986	41,476	447,601	257,058	21,090	164,761
2026	986,303	44,587	476,695	269,910	21,828	173,282
2027	1,042,890	47,931	507,680	283,406	22,592	181,280
2028	1,109,684	51,526	540,679	297,576	23,383	196,520
2029	1,172,572	55,390	575,824	312,455	24,202	204,702
2030	1,238,883	59,544	613,252	328,078	25,049	212,960
2031	1,308,825	64,010	653,113	344,482	25,925	221,294
2032	1,382,620	68,811	695,566	361,706	26,833	229,705
2033	1,460,506	73,972	740,778	379,791	27,772	238,193
2034	1,542,732	79,520	788,928	398,781	28,744	246,759
2035	1,629,566	85,484	840,209	418,720	29,750	255,404
2036	1,721,293	91,895	894,822	439,656	30,791	264,129
2037	1,816,012	98,787	952,986	461,638	31,869	270,732
2038	1,916,330	106,196	1,014,930	484,720	32,984	277,500



A continuación, se presenta el pronóstico de movimiento portuario que corresponde a los arribos de cruceros y movimiento de pasajeros de los años 2019 al 2024. La tasa de crecimiento no es calculada, esta corresponde a lo programado en los arribos de cruceros.



Año	Arribo Cruceros	Pasajeros		
		Base	Medio	Optimista
2019	13	17,057	18,457	19,500
2020	16	18,809	20,509	21,850
2021	20	20,690	22,677	24,472
2022	24	22,759	25,074	27,409
2023	30	25,035	27,724	30,698
2024	37	27,538	30,654	34,381

Análisis de la oferta.

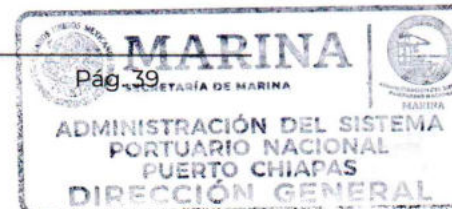
En la oferta de servicios de Puerto Chiapas, se considera su infraestructura e instalaciones, así como los sistemas operativos utilizados para el manejo de la carga. El puerto dispone de un calado oficial de 10.0 m en su canal de acceso principal y en los muelles destinados para el manejo de carga comercial, que corresponden con el perfil de un puerto de tipo convencional multipropósito. En los muelles destinados para la pesca, dispone de un calado de 7.0 m.

Puerto Chiapas cuenta con los muelles 1 y 2 de uso común para la operación de los distintos tipos de carga comercial, un muelle especializado para la recepción de cruceros y tres muelles de tipo espigón para embarcaciones pesqueras. El muelle 1, tiene una longitud de atraque de 250 m y es destinado principalmente para la operación de contenedores y carga general; el muelle 2, cuenta con una longitud de atraque de 150 m, tiene un destino de usos múltiples en el cual lleva a cabo principalmente las operaciones de granel agrícola, minerales y carga general. El muelle de cruceros tiene una longitud de 150 m, con una longitud operativa de 325 m para recibir buques tipos cruceros de hasta 300 metros de eslora, apoyado en tres bitas de amarre.

Para la operación de granel agrícola, Puerto Chiapas cuenta con una instalación semi-especializada con una capacidad estática de almacenamiento de 8,000 ton en bodega y 26,000 ton en silos, resultando, una capacidad estática total de 34,000 toneladas. El rendimiento que se tiene en este tipo de carga, es de 300 THBO (toneladas-hora-buque-en operación). El calado del puerto, permite recibir embarcaciones de hasta 30 mil TRB (toneladas de registro bruto).

La capacidad de servicios para el manejo de carga general, que consiste principalmente en productos derivados de la pesca, depende de diversos factores: periodos de veda y captura; recepción de las embarcaciones en puerto en periodos establecidos; maniobras de descarga y el transporte del producto hacia la planta procesadora colindante al puerto. El rendimiento que se alcanza durante las maniobras de descarga es de 12 THBM (toneladas-hora-buque-muelle).

Los muelles destinados para las embarcaciones pesqueras también son utilizados para avituallamiento, reparaciones o para el atraque de las mismas, durante los periodos de veda. Por la simultaneidad en el arribo de los buques o





por la insuficiencia de calado en las instalaciones pesqueras, eventualmente resulta necesario utilizar los muelles 1 y 2 para satisfacer la demanda.

Para la operación de carga contenerizada, Puerto Chiapas cuenta con un muelle y una instalación de contenedores, que incluye un patio de almacenamiento de 44,978.55 m²; para contenedores de refrigeración; el sistema operativo es por medio de grúas Reach Stacker, con lo que se tiene una capacidad de almacenamiento estática de 480 cajas de 40 pies, con un máximo de 4 estibas, equivalente a 960 TEUs. El rendimiento en este tipo de carga en la primera maniobra, que se refiere a la carga y descarga de buques, es de 29 CHBO (cajas-hora-buque-en operación); del análisis de la capacidad de operación de carga contenerizada, se observa que la principal restricción es la falta de espacios de almacenamiento.

El granel mineral es una carga que en los últimos años se ha operado en volúmenes reducidos en Puerto Chiapas; sin embargo, dado el potencial minero que existe en la entidad, se tomó en cuenta para fines de analizar la capacidad de servicios del puerto en esta línea de negocio. En las instalaciones actuales del puerto no se cuenta con patios de almacenamiento para minerales, por lo que las maniobras de carga y descarga de buques, deben realizarse en forma directa de transporte terrestre a buque y viceversa.

Los productos derivados del petróleo se han operado de forma esporádica por Puerto Chiapas. Debido a las reformas en materia energética, se estima que existe mercado potencial para la transportación de petrolíferos, por lo que se realizó un análisis de la capacidad de servicios del puerto en esta línea de negocios. Puerto Chiapas, no cuenta con tanques de almacenamiento, por lo que las maniobras de descarga de buques, deben realizarse en forma directa de buque a camión.

A continuación, se presentan los rendimientos de las líneas de negocio operadas en Puerto Chiapas durante el año 2018.

Rendimientos promedio en Puerto Chiapas, en 2018.

Terminal / instalación	Tipo de carga	Modo de operación	Total de carga manejada en el año		Rendimientos en toneladas o cajas			
			Toneladas	Cajas	THBM	THBO	CHBM	CHBO
Muelle 1	Contenerizada	Semiespecializada	339,367.78	23,851	288	303	34	36
Muelle 2	General	Semiespecializada	4,073.48	-	17	16	-	-
	Granel agrícola	Semiespecializada	145,022.02	-	275	288	-	-
Muelle pesquero de uso común ASIPONA	General	Semiespecializada	9,966.045	-	17	16	-	-
Muelle SUMICOL	General	Semiespecializada	8,277.195	-	17	16	-	-

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

En la siguiente tabla se presenta la caracterización de los buques que recibió Puerto Chiapas en el año 2018.





Datos de buques máximos de carga comercial de Puerto Chiapas, 2018.

Tipo de carga	Total de buques	Eslora máxima (m)	Eslora tipo de buque (m)	Calado máximo (m)	Embarque máximo del buque (TEUs/ ton.)
General	49	71.92	100% eslora : 55-90	7.5	1,000 ton
Contenerizada	56	209.10	100% eslora: 190-210	9	1,200 TEUs
Granel agrícola	9	186.48	75% eslora: 151-190	9.5	30,000 ton
			25% eslora: 120-150		

Datos de buques máximos de cruceros de Puerto Chiapas, 2018.

Total de buques	Eslora máxima (m)	Eslora tipo de buque (m)	Calado máximo (m)	Embarque máximo (pasajeros)
16	285.4	70% eslora: 251-300 30% eslora: 200-250	8.6	2,500

Tomando en cuenta la productividad alcanzada durante el año 2018 y considerando la metodología recomendada por la UNCTAD (Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo.), la capacidad integral para el manejo de carga comercial en Puerto Chiapas es de 1.43 millones de toneladas por año, como se desglosa en la siguiente tabla.

Capacidad instalada integral en Puerto Chiapas, por línea de negocio y muelle.
(toneladas).

Línea de negocio	Muelle	Primera maniobra	Segunda maniobra	Tercera maniobra	Capacidad integral
Granel agrícola	Muelle 1	752,840	576,000	1,120,000	576,000
	Muelle 2	344,520			
General	Muelles de pesca	21,600	-	21,600	32,916
	Muelle 1	4,968	-	4,958	
	Muelle 2	6,348	-	6,348	
Contenerizada	Muelle 1	1,144,800	499,200	806,400	499,200
Granel mineral	Muelle 1	86,020	-	153,340	153,340
	Muelle 2	67,320			
Petróleo y sus derivados	Muelle 2	171,820	-	171,820	171,820
Total		2,600,236	1,075,200	2,284,466	1,433,276

La capacidad instalada en las líneas de negocios de carga general, granel mineral y petróleo y sus derivados, fue calculada considerando la realización de maniobras de manera directa de buque a camión, ya que Puerto Chiapas no cuenta con áreas de almacenamiento para estas cargas.





Por lo que respecta al movimiento de cruceros, las embarcaciones arriban a Puerto Chiapas en las primeras horas del día y zarpan al anochecer, con una estadía promedio de 10 a 12 horas, lo que permite a los pasajeros visitar y disfrutar de los atractivos de los alrededores.

Capacidad de atraque de cruceros y de recepción pasajeros en Puerto Chiapas, 2018.

Capacidad de atraque buques/año	Muelle
Cantidad de posiciones de atraque	1
Días máximos de ocupación al año	360
Factor de ocupación óptimo	0.72
Capacidad de atraque (buques/año)	259.2
Promedio de pasajeros por crucero	1,477
Capacidad de atraque (pasajeros/año)	382,543

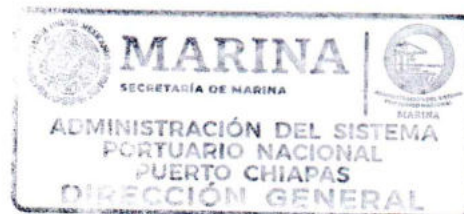
Con relación a la oferta de servicios portuarios, con excepción de los de remolque, pilotaje y maniobras, cuya entrada es determinada por la autoridad, todos los servicios portuarios, así como los servicios conexos, son de libre entrada, debiendo cumplir con la normatividad aplicable y las Reglas de Operación del puerto.

Balance de oferta y demanda de infraestructura.

Con el objeto de realizar un balance entre los niveles de oferta para el manejo de los distintos tipos de carga en Puerto Chiapas y los correspondientes niveles de demanda, a continuación, se presenta el análisis que resulta del estudio de mercado y de la capacidad instalada del puerto, considerando un periodo de 20 años.

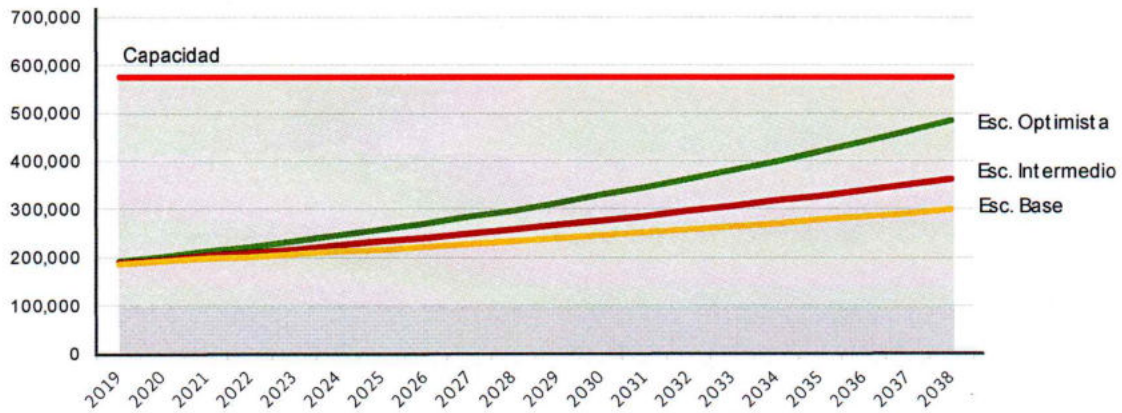
En estos análisis no se consideran proyectos de nuevas terminales portuarias en el horizonte de planeación, con el fin de detectar precisamente los requerimientos, en su caso, de ampliación de la capacidad portuaria en las distintas líneas de negocios del puerto.

En la línea de negocios de granel agrícola, el balance oferta-demanda muestra que la capacidad instalada es suficiente para cubrir la operación en los tres escenarios considerados para el periodo de análisis.



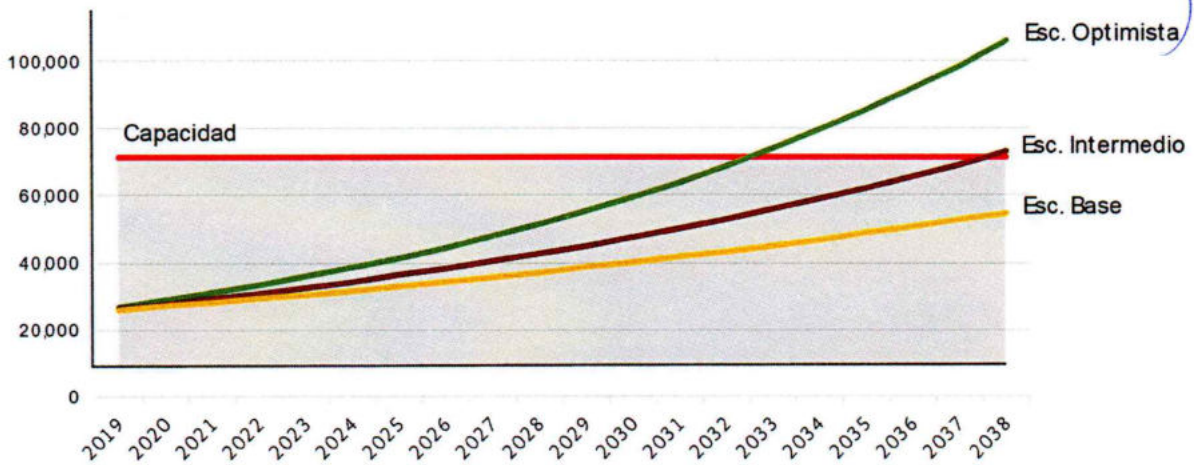


Comparativo de oferta y demanda de carga de granel agrícola en Puerto Chiapas, 2019-2038 (tonelada).



En el manejo de carga general, que consiste en productos derivados de la pesca, el balance oferta-demanda muestra que la capacidad instalada es insuficiente para atender la demanda de servicios en los tres escenarios. En el escenario optimista, la capacidad se vería rebasada en el año 2021, en tanto que, en el medio y base, dicha capacidad se rebasaría en los años 2023 y 2025, respectivamente.

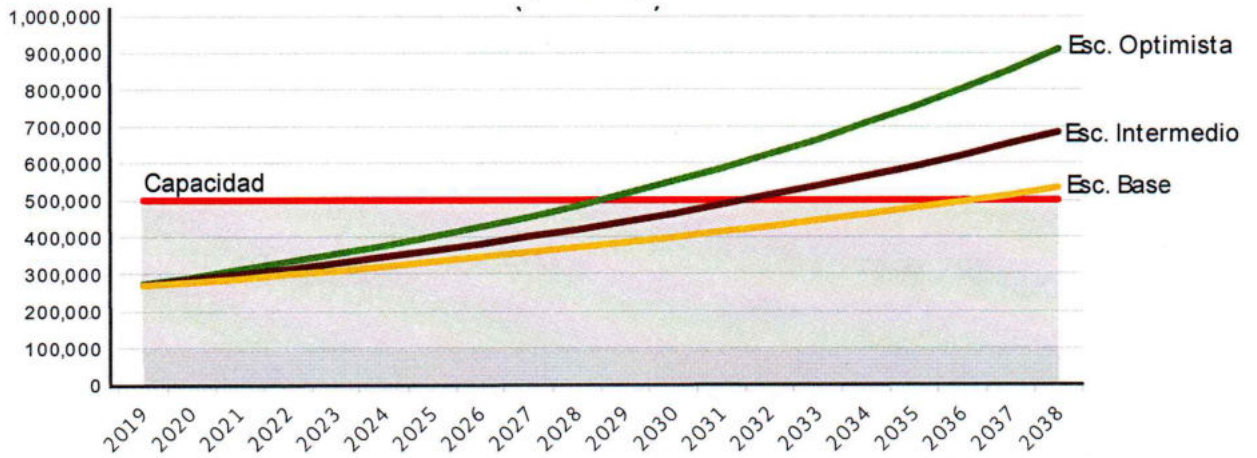
Comparativo de oferta y demanda de carga general (pesca) en Puerto Chiapas, 2019-2038 (tonelada).



En el caso de la carga contenerizada, el balance oferta-demanda muestra que, en el escenario optimista, la capacidad se vería rebasada en el año 2027, en tanto que, en el medio y base, dicha capacidad se rebasaría en los años 2030 y 2035 respectivamente.

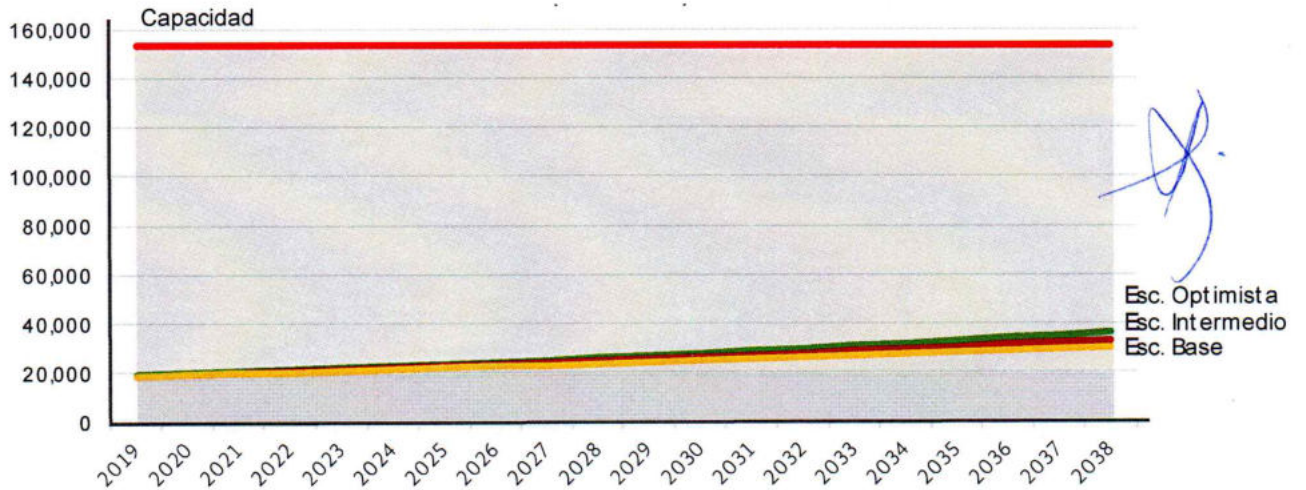


Comparativo de oferta y demanda de carga contenerizada en Puerto Chiapas, 2019-2038
(tonelada)



En el caso de la línea de negocios del granel mineral, el balance oferta-demanda muestra que la capacidad instalada es suficiente para cubrir la operación en los tres escenarios, durante todo el periodo considerado.

Comparativo de oferta y demanda de carga de granel mineral en Puerto Chiapas, 2019-2038
(tonelada).

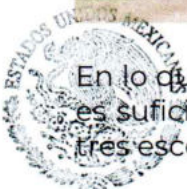
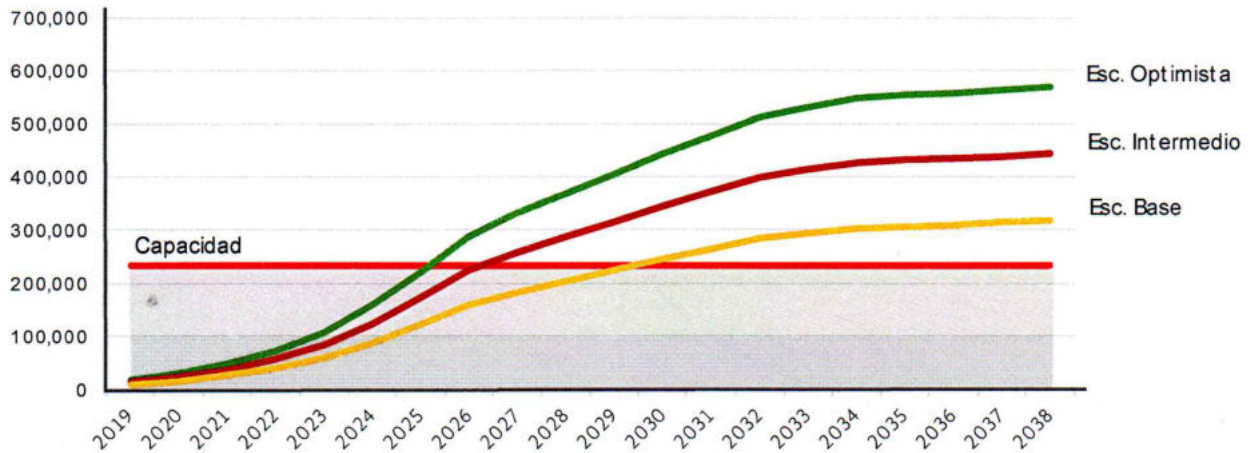


En el caso de la carga de petróleo y sus derivados, el balance oferta-demanda muestra que, en el escenario optimista, la capacidad se vería rebasada en el año 2025, en tanto que, en el medio y base, dicha capacidad se rebasaría en los años 2027 y 2031 respectivamente.





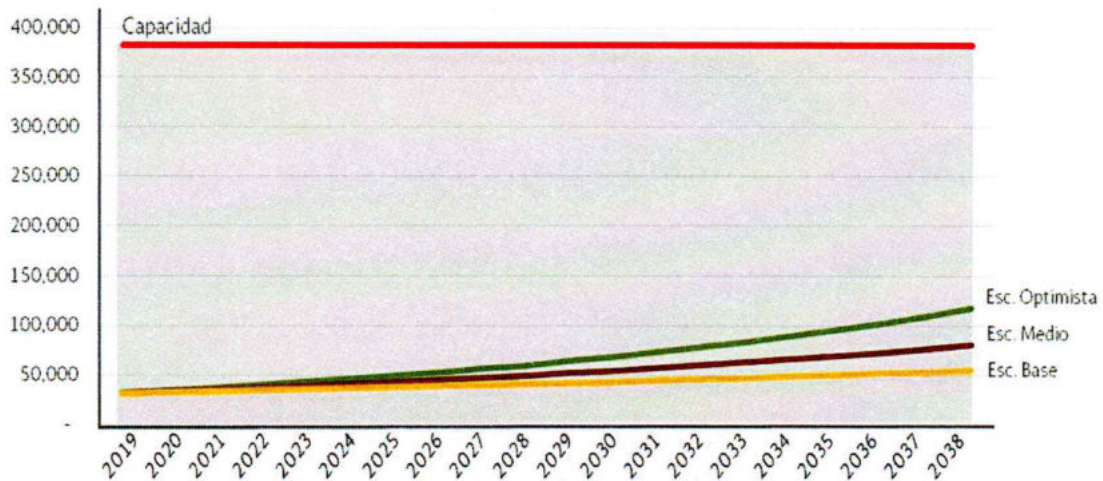
Comparativo de oferta y demanda de carga de petróleo y sus derivados en Puerto Chiapas, 2019-2038 (tonelada).



En lo que respecta a la capacidad de infraestructura para pasajeros de cruceros, es suficiente para atender los movimientos esperados hasta el año 2037 en los tres escenarios considerados.



Comparativo de oferta y demanda de pasajeros de cruceros en Puerto Chiapas, 2019-2038 (pasajeros).



Análisis financiero para la inversión en infraestructura y equipamiento portuarios.

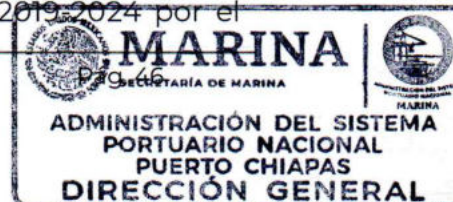
Para fines del PMDP fue realizado un análisis de la situación actual de Puerto Chiapas y posteriormente un diagnóstico, a partir del cual fueron identificadas estrategias y líneas de acción, asociadas a requerimientos de infraestructura y la realización de nuevos proyectos que garanticen el cumplimiento previsto durante la vigencia del presente PMDP.

La política sectorial promueve un importante impulso para la inversión en infraestructura con la realización de proyectos bajo esquemas de asociación público privada, lo cual será de aplicación en los proyectos de Puerto Chiapas. En este sentido, la Ley de Puertos representa un marco jurídico sólido, que ofrece certidumbre y reglas claras para la participación del sector privado en el desarrollo y operación de infraestructura portuaria.

Se realizó un análisis histórico del comportamiento de los ingresos y egresos de la ASIPONA Puerto Chiapas, a partir del cual se observó una generación de flujo de efectivo de operación en el periodo 2012-2018 de \$238.2 millones. Adicionalmente, ASIPONA Puerto Chiapas recibió recursos fiscales en ese periodo por \$534.2 millones, con lo que fueron realizadas inversiones en infraestructura por \$354.6 millones en ese periodo.

La principal fuente de recursos que genera ASIPONA Puerto Chiapas, corresponde a las tarifas por uso de infraestructura, seguida de contraprestaciones por contratos de cesión parcial de derechos, que representan el 10.3% y el 89.7% de los ingresos respectivamente. Se estima que ambas fuentes de recursos mostrarán una tendencia favorable durante el horizonte de planeación del presente PMDP.

Al realizar las proyecciones de resultados de la ASIPONA Puerto Chiapas, se espera obtener recursos propios de operación en el periodo 2019-2024 por el





orden de \$37.2 millones anuales, los cuales serán destinados principalmente para financiar la infraestructura portuaria de uso común definida en las metas de inversión de este PMDP. Por otra parte, en su calidad de entidad paraestatal, se prevé que gestionará la canalización de recursos federales para complementar dicha inversión.

Para las nuevas terminales e instalaciones portuarias se desarrollen como resultado de concursos, en términos de lo establecido en la Ley de Puertos, donde participen empresas privadas que solventen su capacidad técnica y económica.

Considerando lo señalado, se estima que Puerto Chiapas dispondrá de recursos necesarios para el cumplimiento del objetivo establecido en este PMDP.

2.2. Retos para el desarrollo del puerto.

La perspectiva del PMDP de Puerto Chiapas mantiene alineación con la meta nacional de un "Desarrollo Económico", definida en el Plan Nacional de Desarrollo 2019-2024 (PND) y con su objetivo de Incrementar la productividad y promover un uso eficiente y responsable de los recursos para contribuir a un crecimiento económico equilibrado que garantice un desarrollo igualitario, incluyente, sostenible y a lo largo de todo el territorio.

Para el cumplimiento de este objetivo del PND, se fijó como estrategias 3.6.- Desarrollar de manera transparente una red de comunicaciones y transportes accesible, segura, eficiente, sostenible, incluyente y moderna, con visión de desarrollo regional y de redes logísticas que conecte a todas las personas, facilite el traslado de bienes y servicios, y que contribuya a salvaguardar la seguridad nacional y 3.9.- Posicionar a México como un destino turístico competitivo, de vanguardia, sostenible e incluyente.

En concordancia, la planeación de este PMDP se define mediante las siguientes estrategias generales del PND:

- Desarrollar una infraestructura de transporte accesible con enfoque multimodal (ferroviario, aeroportuario, transporte marítimo, transporte masivo), sostenible, a costos competitivos y accesibles, que amplíe la cobertura del transporte nacional y regional. Generar condiciones que permitan la logística ágil y moderna en los nodos portuarios, que apoye el crecimiento de la demanda, la competitividad y la diversificación del comercio exterior y de la economía.
- Contribuir a que los puertos sean enlaces de desarrollo costero planificado y a la competitividad nacional e internacional.

Contar con una red carretera segura y eficiente que conecte centros de población, puertos, aeropuertos, centros logísticos y de intercambio modal, conservando su valor patrimonial.





- Fortalecer la competitividad de los productos turísticos y la integración de las cadenas de valor del sector.
- Impulsar acciones innovadoras de planeación integral, promoción, comercialización y diversificación de mercados y oferta turística.

Acorde con esta visión nacional, Puerto Chiapas tiene como unos de sus retos principales de incrementar, optimizar y conservar su infraestructura portuaria, con el fin de brindar las condiciones apropiadas que permitan el crecimiento de la oferta y la competitividad portuaria particularmente para la región suroeste de México. Ante el desafío de convertirse en un puerto competitivo y autosuficiente que desarrolle económicamente sus recursos propios mediante la atracción de nuevos proyectos de inversión privada.

Para tener un mayor desarrollo económico Puerto Chiapas tiene como otro de sus retos el incremento de exportación de contenedores con productos agropecuarios como es plátano que va al Puerto Hueneme, California, Estados Unidos y otros productos de la región como café, mango o papaya, el cual es unos de los negocios más potenciales desde el año 2017, fomentando la productividad y competitividad del puerto a nivel nacional e internacional, así mismo incrementar su infraestructura para el almacenamiento de contenedores refrigerados, arribo de buques portacontenedores de mayor calado y atender competitivamente la posible demanda de empresas exportadoras que podrían generar la atracción de líneas navieras con servicios de ruta regular.

Aprovechando la condición fronteriza de Puerto Chiapas en el sur de México, existen segmentos con potencial crecimiento, considerados dentro de la carga general: azúcar en bultos o supersacos, que se produce en ingenios azucareros del estado de Chiapas, con destino a Estados Unidos; cemento en bultos o sacos, que se produce en las ciudades de Monterrey y Puebla, con destino a Centroamérica; varilla y otros productos de acero para la industria de la construcción, que se produce en el estado de Veracruz y que se transporta por ferrocarril hasta la frontera sur de México, con destino a Centroamérica; cargas proyecto de importación, con operaciones en pallets, carga general suelta, piezas pesadas o sobredimensionadas, productos para la agroindustria, atados de madera, maquinaria, equipos y partes para parques eólicos, cuya construcción se impulsa en la región sur de México. Derivado de la dinámica del aumento de tamaño de los buques portacontenedores, para consolidar el movimiento de carga contenerizada y de sus otras líneas de negocio, Puerto Chiapas, tendría el reto de conservar el calado oficial e incrementarlo progresivamente para posibilitar el arribo de embarcaciones de mayores dimensiones, de acuerdo a las tenencias y necesidades del mercado.

El recinto portuario se encuentra en una ubicación estratégica por su cercanía con Centroamérica, a tan solo 43 kilómetros del puerto está la frontera entre México y Guatemala conocida como Suchiate II, el cual permite el 95% de intercambio de mercancías entre el Sureste mexicano y Centroamérica, permitiendo que el puerto se convierta en un nodo logístico y comercial para la frontera, lo que representa complemento con otros puertos, tales como Puerto Quetzal en Guatemala, El Salvador y Costa Rica.

2. Diagnóstico y retos de desarrollo de Puerto Chiapas.



Con el objetivo de captar el flujo de comercio que se realiza entre México y los países de la región centroamericana, la entidad tiene el reto de atender por transporte comercial marítimo la demanda de empresas exportadoras que operan en la frontera con Guatemala vía terrestre, operando bajo un servicio regular de una ruta Comercial de Transporte Marítimo de Corta Distancia.

Toda vez que actualmente los productos de combustible traídos por transporte terrestre desde el Puerto de Salina Cruz, en Oaxaca, hasta Puerto Chiapas. Este cuenta con un reto estratégico para el desarrollo de nuevos mercados mediante la carga y descarga de fluidos de hidrocarburos, petrolíferos y petroquímicos a través de instalaciones especializadas para su almacenaje y suministro mediante ductos especializados.

Otro de los retos de Puerto Chiapas es conforme a la carga general, como es principalmente la descarga de atún de las embarcaciones pesqueras, llevando a cabo su operación con mayor eficiencia en sus rendimientos operativos, debido al incremento progresivo de esta carga, a la simultaneidad en el arribo de los buques durante los periodos de captura, teniendo mayor capacidad de infraestructura para atraque y navegación de los mismos.

En la línea de negocios de cruceros, Puerto Chiapas dispone de infraestructura y servicios para la recepción de las embarcaciones y de los turistas que está subutilizada, por lo que requeriría desarrollar estrategias competitivas para la atracción de más cruceros y atraer un mayor número de líneas navieras.

Puerto Chiapas solo cuenta con dos muelles para el manejo de carga comercial, por lo que uno de los retos sería optimizar el uso de los frentes de atraque, mejorando la productividad en las operaciones portuarias de carga y descarga de buques, para las distintas líneas de negocio. Con el propósito de contar con una gestión portuaria que asegure la adecuada ejecución de obras, la eficacia y eficiencia de la operación en las actividades de los prestadores de servicios portuarios, cesionarios, autoridades y la de los usuarios, Puerto Chiapas tendría el reto de realizar con la actualización de sus reglas de operaciones.

Puerto Chiapas enfrentaría también el reto de regularizar áreas del Recinto Portuario, que se encuentran ocupadas en forma irregular, asimismo contar con la autorización de la ampliación del polígono del Recinto Portuario con la finalidad de regular las áreas definidas para las distintas actividades que se desarrollan dentro del puerto.

Es relevante mencionar que Puerto Chiapas se ubica en una zona altamente sísmica, lo cual debe ser tomado en cuenta al diseñar y construir las obras de infraestructura, así como en el mantenimiento de las mismas.

En una visión a veinte años, Puerto Chiapas tiene la posibilidad de desarrollar progresivamente más áreas con frente de agua, en las cuales puedan desarrollarse nuevas terminales portuarias, mediante el incremento de áreas navegables, producto de dragado de construcción. Para mejorar la competitividad de Puerto Chiapas, un reto preponderante sería dotar al puerto de una plataforma con tecnologías de la información, que sirva de enlace común para los actores, autoridades y usuarios del puerto, eliminando el uso de





procedimientos y trámites manuales o con uso de papel, mejorando los controles y registros estadísticos, además de establecer un esquema de trabajo colaborativo dirigido a la eficiencia en las cadenas logísticas. Otros de los retos sería la capacitación constante del personal operativo y gerencial de los cesionarios, prestadores de servicios, autoridades e instituciones para garantizar la calidad de los servicios.

Los crecimientos con sustentabilidad a largo plazo representan el desafío de mayor trascendencia para Puerto Chiapas, el logro pleno de sus objetivos será posible en la medida en que impulse en su Recinto Portuario un crecimiento verde incluyente. Para tal propósito, un reto fundamental de la comunidad portuaria de Chiapas sería lograr un desempeño ambientalmente responsable, promoviendo la cooperación entre operadores y prestadores de servicios para alcanzar un compromiso colectivo de sustentabilidad. El propósito común sería operar como un puerto sustentable, con la premisa de cubrir las necesidades actuales, sin que se afecten las posibilidades de las generaciones futuras.

Acorde al objetivo estratégico del Plan Nacional que indica Desarrollar de manera transparente una red de comunicaciones y transportes accesible, segura, eficiente, sostenible, incluyente y moderna, con visión de desarrollo regional y de redes logísticas que conecte e impulse a Puerto Chiapas al reto de coexistir con el centro poblacional de Tapachula, reconociendo como premisas de interés público que las obras y operación portuarias pueden producir impacto al medio ambiente y al entorno urbano, además de que el crecimiento del puerto genera flujos vehiculares con cargas pesadas en áreas aledañas a la población. En paralelo, se debe tener en cuenta que el puerto genera importantes ventajas para la población, ya que le otorga identidad, empleos directos e indirectos, proyecta nacional y globalmente al destino y es una fuente de desarrollo económico y el empleo.





3. Estrategia para el desarrollo portuario de Puerto Chiapas.

La planeación estratégica que se presenta en este capítulo, tiene por objeto definir el conjunto de actividades y tareas que ejecutará Puerto Chiapas para el logro del objetivo y metas establecidas.

Esta planeación promueve el esfuerzo conjunto y coordinado de todos los actores del puerto, para avanzar en la misma dirección y para que las acciones que emprendan conduzcan a la generación y logro de los resultados específicos esperados. El proceso de planeación que se siguió, está vinculado estrechamente con los dos primeros capítulos del PMDP, que se refieren respectivamente a las funciones descriptiva y diagnóstica.

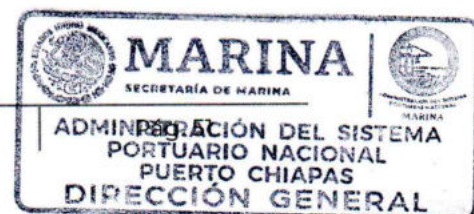
En este capítulo se define la visión del puerto con un horizonte de planeación de largo plazo de 20 años, y la misión para lograr la situación deseada; el objetivo estratégico, estrategias y líneas de acción, que expresan en conjunto las políticas de desarrollo del puerto; las metas consideradas como los resultados esperados; así como los indicadores con unidades de medida que permitirán el seguimiento y la evaluación periódica.

Se concluye con la zonificación maestra, la cual condensa el propósito fundamental del PMDP de identificar y justificar los destinos, usos y modos de operación de las diferentes zonas portuarias, así como los servicios y las áreas en las que deba admitirse a prestadores que satisfagan los requisitos que establezcan los reglamentos y Reglas de Operación de Puerto Chiapas.



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

3. Estrategia para el desarrollo portuario de Puerto Chiapas.





4.1. Visión y misión de Puerto Chiapas.

Visión

Ser el puerto estratégico del sureste de México, que articula la dinámica logística intermodal, del desarrollo económico regional.



Misión

Satisfacer con eficiencia, eficacia y calidad, la demanda de infraestructura y servicios portuarios, del comercio marítimo y el turismo de cruceros.



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





4.2. Objetivo estratégico, estrategias y líneas de acción del puerto.

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

El objetivo estratégico que se menciona enseguida, responde a los retos de Puerto Chiapas y alude a aspectos específicos definidos de la visión y misión, por lo que destaca los beneficios esperados y, junto con las estrategias y líneas de acción, expresa las políticas que contribuyen en el desarrollo del Sistema Portuario Nacional.

OBJETIVO ESTRATÉGICO	ESTRATEGIA	LINEA DE ACCIÓN
Desarrollar de manera transparente una red de comunicaciones y transportes accesible, segura, eficiente, sostenible, incluyente y moderna, con visión de desarrollo regional y de redes logísticas que conecte a todas las personas, facilite el traslado de bienes y servicios, y que contribuya a salvaguardar la seguridad nacional.	Desarrollar infraestructura portuaria, sostenible, a costos competitivos y accesibles, que amplíe la cobertura del transporte marítimo nacional y regional.	Incrementar la capacidad de la infraestructura para atraque y arribo de buques de mayor calado.
		Optimizar y conservar la infraestructura y los equipamientos del puerto.
		Gestionar la aplicación de recursos públicos, para la construcción y mantenimiento de la infraestructura básica.
		Impulsar y mantener el desarrollo portuario de manera sustentable, preservando el medio ambiente y mitigando el impacto provocado por el desarrollo de infraestructura y de las operaciones mismas.
		Gestionar la ampliación del recinto portuario para incrementar la capacidad portuaria.
	Promover la inversión privada en Infraestructura y servicios portuarios, a costos competitivos y accesibles, que amplíe la cobertura de la demanda del transporte marítimo nacional y regional.	Promover la inversión privada, mediante el esquema de cesión parcial de derechos, para contribuir y operar infraestructura y servicios.
		Promover la atracción de nuevos servicios portuarios, para la atención de nuevas cargas al puerto.
	Promover la vinculación oportuna y eficiente que permita conectar a los puertos, centros logísticos y comunidad portuaria en un sistema intermodal, conservando su valor patrimonial.	Impulsar la participación y complementariedad entre los puertos mexicanos del Sistema Portuario del Océano Pacífico.
		Fortalecer y garantizar una plataforma comercial automatizada que facilite los trámites y maniobras de entrada y salida de barcos, así como de cargas de importación y exportación.
		Fortalecer la comunicación y coordinación entre la comunidad portuaria, fomentando la productividad y competitividad del puerto a nivel nacional e internacional.





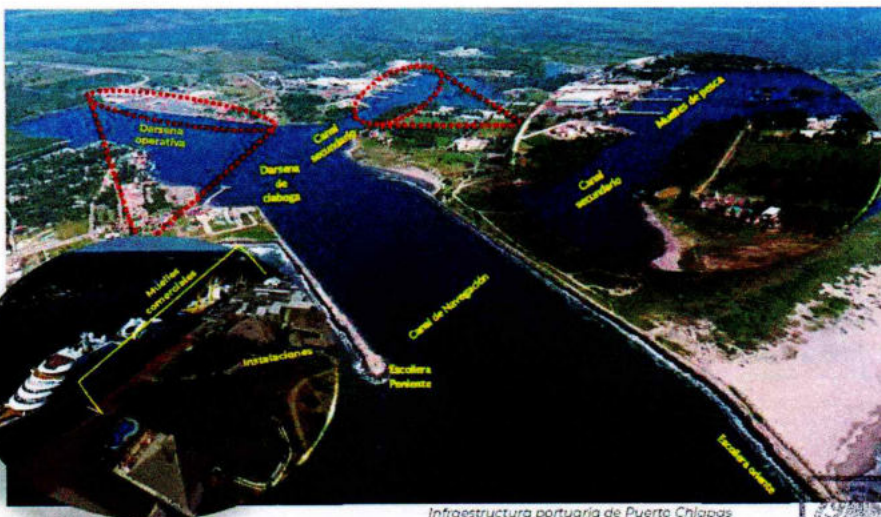
	Promover la vinculación eficaz y eficiente que conecte puertos, centros logísticos y de intercambio modal, conservando su valor patrimonial.	Fortalecer la conectividad y el flujo ágil de las cadenas logísticas de suministro, entre el puerto y su zona de influencia.
Posicionar a México como un destino turístico competitivo, de vanguardia, sostenible e incluyente.	Fortalecer la competitividad de la oferta turística y la demanda de productos integrados en las cadenas de valor del sector turístico.	Promover ante las autoridades gubernamentales e inversionistas privados el incremento y diversificación de la oferta turística.
	Impulsar acciones innovadoras de planeación integral, promoción, comercialización y diversificación de mercados y oferta turística.	Promover ante nuevas líneas navieras a puerto Chiapas como destino turístico, resaltando sus atractivos y diferentes tours representativos de la región, atención y calidez de servicio a turistas.
		Fortalecer la diversificación de la oferta turística mediante la promoción de Puerto Chiapas.

4.3. Metas e indicadores.

Como resultado del ejercicio de planeación estratégica que fue realizado para el PMDP, en las siguientes tablas se detalla la definición y especificación de cada una de las metas que Puerto Chiapas proyecta lograr durante la vigencia del mismo.

Dichas metas, entendidas como los resultados esperados, mantienen relación directa con el objetivo estratégico del puerto, están dimensionadas en tiempo, espacio y unidades de medida y clasificadas en tres grupos:

- Metas de mantenimiento de infraestructura y equipamiento.
- Metas de construcción y modernización de infraestructura y equipamiento.
- Metas de desarrollo de la operación portuaria y logística.



Infraestructura portuaria de Puerto Chiapas





Metas de mantenimiento de infraestructura y equipamiento.

Objetivo estratégico	Meta	Inversión total estimada (pesos)	Año de ejecución de la meta					Clave de zonificación	Responsable	
			2019	2020	2021	2022	2023			2024
Desarrollar de manera transparente una red de comunicaciones y transportes accesible, segura, eficiente, sostenible, incluyente y moderna, con visión de desarrollo regional y de redes logísticas que conecte a todas las personas, facilite el traslado de bienes y servicios, y que contribuya a salvaguardar la seguridad nacional.	Mantenimiento a edificio de ASIPONA Puerto Chiapas y oficinas operativas.	2,763,000							9PuE	Administración del Sistema Portuario Nacional Puerto Chiapas, S.A. de C.V.
	Mantenimiento de infraestructura muelles.	70,500,000							34PuS, 35PuE, 36PuN, 37PuN	
	Rehabilitación de patios de usos múltiples.	43,200,000							8PuS	
	Mantenimiento del sistema de CCTV en áreas comunes.	3,800.00							Recinto Portuario	
	Mantenimiento a vialidades internas y señalización vial.	415,000							38PuS	
	Mantenimiento del señalamiento marítimo.	7,000,000							Recinto Portuario	
	Mantenimiento a protección perimetral del Recinto Portuario.	3,500,000							Recinto Portuario	
	Dragado de mantenimiento.	410,900,000							25PuE, 26PuE, 27PuE, 28PuE, 30PuE, 31PuE	
	Reparación de Remolcador.	10,000,000							Remolcador Tarasco.	
	Mantenimiento de infraestructura y equipamiento.	1,427,970							1PaE	
	3,637,000							2PuE	Suministradora de Combustibles y Lubricantes de Puerto Madero, S.A. de C.V. (I)	
	907,000							3PaE	Suministradora de Combustibles y Lubricantes de Puerto Madero, S.A. de C.V. (II)	
	865,500							4PuS	Gramosa Agroalimentos, S.A. de C.V.	
	540,000							5PuE	Comercializadora LARPOD, S.A. de C.V.	





Metas de construcción y modernización de infraestructura y equipamiento.

Objetivo estratégico	Meta	Inversión total estimada (pesos)	Año de ejecución de la meta						Clave de zonificación	Responsable
			2019	2020	2021	2022	2023	2024		
Desarrollar de manera transparente una red de comunicaciones y transportes accesible, segura, eficiente, sostenible, incluyente y moderna, con visión de desarrollo regional y de redes logísticas que conecte a todas las personas, facilite el traslado de bienes y servicios, y que contribuya a salvaguardar la seguridad nacional.	Construcción de edificio Administrativo en ASIPONA Puerto Chiapas.	36,706,500							9.3PuE	Administración del Sistema Portuario Nacional Puerto Chiapas, S.A. de C.V.
	Reparación de la Escollera Oriente.	70,000,000							Recinto Portuario	
	Rehabilitación de subestación y sistema eléctrico.	2,500,000							Recinto Portuario	
	Dragado de Construcción.	188,244,771							20PuE 21PuE 22PuE	
	Edificio operativo para la UNAPROP.	29,000,000							15PuE	
	Construcción de la barda perimetral 2da. etapa.	36,622,361							Recinto Portuario	
	Infraestructura integral de los sistemas de video-vigilancia y control de accesos.	4,137,332							Recinto Portuario	
	Ampliación de la Escollera Oriente 2da. etapa.	300,000,000							Recinto Portuario	
	Reposición de defensas marinas de Puerto Chiapas.	17,451,391							Recinto Portuario	
	Renovación y actualización al señalamiento marítimo de Puerto Chiapas.	14,158,940							Recinto Portuario	
	Actualización de equipos para la seguridad de la navegación de Puerto Chiapas (Equipo batimétrico multihaz).	4,189,746							Recinto Portuario	
	Infraestructura y equipamiento.		2,510,000							
		41,467,532							4PuS	Gramosa Agroalimentos, S.A. de C.V.





		408,338						5PuE	Comercializadora LARPOD, S.A. de C.V.
	Sistema de ductos bidireccionales subterráneos para fluidos petrolíferos	837,000.00 USD						13PuE	Bricor Servicios Portuarios Mexicanos, S.A.P.I. de C.V.
	Adecuaciones y equipamiento para una Terminal de Usos Múltiples	510,051,318.27						14PuE	Interoceanic Terminal S.A. de C.V.

Metas de desarrollo de la operación portuaria y logística.

Objetivo estratégico	Meta	Unidad de medida	Año de ejecución de la meta						Clave de identificación	Responsable
			2019	2020	2021	2022	2023	2024		
Desarrollar de manera transparente una red de comunicaciones y transportes accesible, segura, eficiente, sostenible, incluyente y moderna, con visión de desarrollo regional y de redes logísticas que conecte a todas las personas, facilite el traslado de bienes y servicios, y que contribuya a salvaguardar la seguridad nacional.	Instrumentación de proceso para la regularización del Recinto Portuario.	Acuerdo publicado.							Recinto Portuario	Administración del Sistema Portuario Nacional Puerto Chiapas, S.A. de C.V.
	Instrumentación de proceso para el otorgamiento de cesión parcial de derechos para la construcción, uso, aprovechamiento y operación de una Terminal especializada para el embarque, desembarque, almacenaje de ganado bovino en pie y exportación de carne congelada de ganado bovino.	Contrato registrado.								
	Instrumentación de proceso para el otorgamiento de Cesión Parcial de Derechos para la construcción, uso, aprovechamiento y operación de una Terminal de Usos Múltiples.	Contrato registrado.							14Pus	
	Instrumentación del proceso para el otorgamiento de Cesión Parcial de Derechos para la construcción, uso, aprovechamiento y operación de una Instalación de uso particular de Aceites Vegetales.	Contrato registrado.							25PaE	
	Instrumentación de proceso para el otorgamiento de Cesión Parcial de Derechos para la construcción, uso, aprovechamiento y operación de una Terminal de pesca.	Contrato registrado.							24PaE	
	Instrumentación de proceso para el otorgamiento de cesión parcial de derechos para la construcción, uso, aprovechamiento y operación de un ducto subterráneo para transporte de petrolíferos para el suministro de combustible.	Contrato registrado.							13PaE	
	Diseño e instrumentación de programa para el desarrollo del cabotaje y transporte marítimo de corta distancia con Centroamérica.	Programa operando.							Recinto portuario	
	Actualización de las Reglas de Operación del puerto.	Reglas de Operación registradas.							Recinto portuario	

SECRETARÍA DE MARINA COORDINACIÓN GENERAL DE PUERTOS Y TERMINALES PORTUARIOS DIRECCIÓN GENERAL DE PUERTOS

3. Estrategia para el desarrollo portuario de Puerto Chiapas.

Pág. 57

MARINA
SECRETARÍA DE MARINA

ADMINISTRACIÓN DEL SISTEMA PORTUARIO NACIONAL
PUERTO CHIAPAS
DIRECCIÓN GENERAL



Objetivo estratégico	Meta	Unidad de medida	Año de ejecución de la meta						Ubicación	Responsable
			2019	2020	2021	2022	2023	2024		
Desarrollar de manera transparente una red de comunicaciones y transportes accesible, segura, eficiente, sostenible, incluyente y moderna, con visión de desarrollo regional y de redes logísticas que conecte a todas las personas, facilite el traslado de bienes y servicios, y que contribuya a salvaguardar la seguridad nacional.	Diseño y elaboración de un proyecto para incrementar la capacidad instalada para el manejo de carga general consistente en productos derivados de la pesca.	Proyecto.							24PuE	
	Instrumentación de proceso para el otorgamiento de cesión parcial de derechos para la construcción, uso, aprovechamiento y operación de una Palapa Restaurante, impulsando el crecimiento comercial y turístico.	Contrato registrado.							19PuN	
	Instrumentación de proceso para el otorgamiento de Cesión Parcial de Derechos para la construcción, uso, aprovechamiento y operación de una Marina Turista.	Contrato registrado.							39PuE	
	Diseño e instrumentación de programa para el mejoramiento de la capacidad técnica del personal operativo y de la capacidad gerencial del personal directivo.	Programa operando.							Recinto Portuario	Administración del Sistema Portuario Nacional Puerto Chiapas, S.A. de C.V.
	Diseño y operación progresiva de plataforma con tecnologías de la información y la comunicación, que sea enlace común para los actores, autoridades y usuarios del puerto.	Plataforma operando.							Recinto Portuario	Administración del Sistema Portuario Nacional Puerto Chiapas, S.A. de C.V., autoridades, cesionarios y prestadores de servicios involucrados.
	Suscripción y ejecución de acuerdo de colaboración y complementariedad entre los puertos del Sistema Portuario del Océano Pacífico.	Acuerdo en ejecución.							*	Administración del Sistema Portuario Nacional Puerto Chiapas, S.A. de C.V.
	Diseño y ejecución de programa de la comunidad portuaria, para promoción y comercialización del puerto.	Programa operando.							Recinto Portuario	Comunidad portuaria.
	Suscripción y ejecución de acuerdo de colaboración y complementariedad entre los puertos con línea de negocio de cruceros del Sistema Portuario del Océano Pacífico (Ruta Mesoamérica).	Acuerdo en ejecución.							*	Administración del Sistema Portuario Nacional Puerto Chiapas, S.A. de C.V.
	Diseño e instrumentación de programa de concertación entre los sectores social, privado y gubernamental (local, estatal y federal), para coadyuvar a la planeación integral y al desarrollo regional-urbano-portuario con sustentabilidad ambiental.	Programa operando.							Recinto Portuario	Administración del Sistema Portuario Nacional Puerto Chiapas, S.A. de C.V. e instancias involucradas.
	Adopción de proceso de certificación como puerto sustentable.	Proceso de certificación operando.							Recinto Portuario	Comunidad portuaria.
Adopción de un proceso de certificación con nivel de desempeño ambiental 2.	Certificado ambiental con Nivel de Desempeño Ambiental 2							Recinto Portuario	Comunidad portuaria.	



3. Estrategia para el desarrollo portuario de Puerto Chiapas.

MARINA
SECRETARÍA DE MARINA
Pág. 58
ADMINISTRACIÓN DEL SISTEMA PORTUARIO NACIONAL
PUERTO CHIAPAS
DIRECCIÓN GENERAL

Integración de memoria de buenas prácticas ambientales portuarias.	Proceso de integración de memoria.		Recinto Portuario	Comunidad portuaria.
--------------------------------------------------------------------	------------------------------------	--	-------------------	----------------------

* Aplicable al Sistema Portuario Nacional.

Los indicadores del desarrollo portuario que se presentan a continuación en fichas técnicas, tienen el propósito de establecer variables para medir el logro del objetivo estratégico de este PMDP, a fin de conocer en su oportunidad si se está produciendo un avance y en qué medida, además de estar en posibilidad de comparar los resultados reales con los previstos y obtener información para la toma de decisiones.

Indicador del desarrollo portuario 1/2.

Objetivo estratégico	Desarrollar de manera transparente una red de comunicaciones y transportes accesible, segura, eficiente, sostenible, incluyente y moderna, con visión de desarrollo regional y de redes logísticas que conecte a todas las personas, facilite el traslado de bienes y servicios, y que contribuya a salvaguardar la seguridad nacional.	
Indicador	Productividad de maniobras portuarias.	
Descripción del indicador	Mide las toneladas, unidades o contenedores cargados o descargados de buque a muelle, o viceversa, en el tiempo expresado en horas de operación del buque.	
Método de cálculo	Toneladas, Contenedores o Unidades Hora Buque en Operación= toneladas o contenedores o unidades operadas / [Fin de operaciones buque - Inicio de operaciones buque].	
Unidad de medida	THBO: Toneladas Hora Buque en Operación. CHBO: Contenedores Hora Buque en Operación.	
Frecuencia de medición	Mensual.	
Sentido del indicador	Ascendente.	
	Linea base 2019	Meta 2024
	Carga general fraccionada (pesca):20 THBO Carga general unitizada: 200 THBO Granel agrícola: 190 THBO Granel mineral: 0THBO Contenedores: 29 CHBO Petróleo y sus derivados: 950 THBO	Carga general fraccionada (pesca): 25THBO Carga general unitizada: 250 THBO Granel agrícola: 350 THBO Granel mineral: 200 THBO Contenedores: 40 CHBO Petróleo y sus derivados: 1100 THBO

Indicador del desarrollo portuario 2/2.

Objetivo estratégico	Desarrollar de manera transparente una red de comunicaciones y transportes accesible, segura, eficiente, sostenible, incluyente y moderna, con visión de desarrollo regional y de redes logísticas que conecte a todas las personas, facilite el traslado de bienes y servicios, y que contribuya a salvaguardar la seguridad nacional.
Indicador	Recursos humanos para la sustentabilidad ambiental.
Descripción del indicador	Cuantifica el número de empleados, de autoridades, de cesionarios y/o de prestadores de servicios, que integran la comunidad portuaria, que formalmente dentro de sus funciones laborales cumplen acciones específicas para: aprovechar sustentablemente los recursos naturales en los procesos productivos o de trabajo; preservar la calidad del aire, agua y suelo; remediación a zonas naturales dañadas; y/o proporcionar servicios profesionales de educación ambiental.
Método de cálculo	Suma del número de empleados de la comunidad portuaria que realizan formalmente acciones de sustentabilidad ambiental.
Unidad de medida	Empleado.
Frecuencia de medición	Anual.
Sentido del indicador	Ascendente.



Línea base 2019	Meta 2024
No disponible. Se adoptará como línea base el resultado alcanzado en el primer ejercicio anual.	El doble del resultado alcanzado en el primer ejercicio anual.

4.4. Zonificación maestra para el desarrollo portuario.

La zonificación maestra de Puerto Chiapas está integrada por dos tipos de zonas portuarias: las que ya han sido asignadas, tanto a cesionarios como a autoridades o instituciones, conforme a los procedimientos y normatividad aplicables, y las zonas portuarias que se proyectan asignar durante la vigencia del PMDP.

En la siguiente tabla descriptiva se detallan primeramente las zonas portuarias asignadas a la fecha de elaboración del PMDP.

Clave de zonificación			Destino	Superficie asignada (m ²)		Titular de la asignación
Número consecutivo	Uso	Modo de operación		Agua	Tierra	
1	Pa	E	Instalación de combustibles, avituallamiento y reparación de embarcaciones.	720.00	688.00	Lubricantes y Combustibles Marinos, S.A. de C.V.
2	Pu	E	Instalación para productos del mar, combustibles, avituallamiento, recolección de desechos.	500.00	5,821.14	Suministradora de Combustibles y Lubricantes de Puerto Madero, S.A. de C.V. (I).
3	Pa	E	Instalación para productos del mar, combustibles, avituallamiento, recolección de basura.	60.30	4,348.00	Suministradora de Combustibles y Lubricantes de Puerto Madero, S.A. de C.V. (II).
4	Pu	S	Instalación para recepción, manejo y almacenaje mecanizado de carga/descarga, de granel agrícola y carga general excepto contenedores, automóviles y petróleos y sus derivados.	22,500.00	80,759.12	Gramosa Agroalimentos, S.A. de C.V.
5	Pu	E	Tubería para combustibles (Subterráneo).	-	2,000.00	Comercializadora LARPOD, S.A. de C.V.
6	Pu	E	Terminal de cruceros.	-	39,754.76	Administración del Sistema Portuario Nacional Puerto Chiapas, S.A. de C.V.
7	Pu	E	Capitanía de Puerto.	-	12,986.42	Capitanía de Puerto.
8	Pu	S	Instalación de usos múltiples.	-	15,994.09	Administración del Sistema Portuario Nacional Puerto Chiapas, S.A. de C.V.
9.1	Pu	E	Almacén de ferretería, bodega, almacén de Archivo de concentración y comedor.	-	6,066.20	Administración del Sistema Portuario Nacional Puerto Chiapas, S.A. de C.V.
9.2	Pu	E	Oficinas operativas.	-	380.51	
9.3	Pu	E	Oficinas administrativas.	-	10,137.33	
9.4	Pu	E	Áreas operativas.	-	25,744.71	
9.5	Pu	E	Varadero.	-	279.71	
10.	Pa	N	Patio de guarda.	-	2,000.00	Aeromarítima, S.A. de C.V.





11	Pu	E	Oficinas.	-	31.00	Instituto Nacional de Migración.
12	Pa	N	Patio para resguardo de equipo y maquinaria.	-	2,000.00	Administración del Sistema Portuario Nacional Puerto Chiapas, S.A. de C.V.
13	Pa	E	Ducto subterráneo para transporte de petrolíferos.	-	21,354.26	Bricor Servicios Portuarios Mexicanos, S.A.P.I. de C.V.
14	Pu	E	Terminal de Usos Múltiples.	16,250.00	147,318.80	Interoceanic Terminal, S.A. de C.V.

Uso. -Pu: Público; Pa: Particular. Modo de operación. -E: Especializado; N: No especializado; S: Semiespecializado.



En las siguientes tablas descriptivas se presentan las zonas portuarias proyectadas en el PMDP para desarrollo, detallando la correspondiente justificación técnica, así como la determinación del destino, uso y modo de operación.

Clave de zonificación			Destino	Superficie estimada (m ²)	
Número consecutivo	Uso	Modo de operación		Agua	Tierra
15	Pu	E	Edificio operativo para la UNAPROP 161.	-	12,932.61

Justificación técnica

Con fundamento en los artículos 19 Bis, 19 Ter de la Ley de Puertos y de su Reglamento, contar con un organismo para implementar medidas de protección y seguridad marítima y portuaria, mediante las prescripciones del capítulo XI-2 código PBIP del convenio para la seguridad de la Vida Humana en el Mar (SOLAS) de la Organización Marítima Internacional.

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





Clave de zonificación			Destino	Superficie estimada (m ²)	
Número consecutivo	Uso	Modo de operación		Agua	Tierra
16	Pu	S	Terminal para Granel Mineral.	12,500.00	96,885.66

Justificación técnica

Toda vez que la demanda de mineral de hierro está incrementando debido a la recuperación en el consumo de acero y por la reposición de inventarios. China, el mayor consumidor de acero en el mundo, no es autosuficiente en mineral de hierro, en consecuencia, es el país con la mayor importación, ascendiendo a 70% de sus requerimientos.

México cuenta con reservas de mineral de hierro adecuadas para satisfacer la demanda del mercado nacional actual y futuro. Por esto, se motiva la extracción nacional para incrementar la producción en épocas de tendencia alcista del precio del mineral.

Por lo que las perspectivas de crecimiento de este tipo de carga que estarán fuertemente relacionadas a la extracción de minerales en el hinterland del puerto, se prevé muestre un incremento constante considerando la reactivación de la explotación de minas en un radio menor a 150 km del puerto. Considerando esta demanda a futuro se deberá considerar la habilitación de una terminal especializada para este tipo de carga de uso público, con un frente de agua de 250 metros lineales.

Uso. -Pu: Público. Modo de operación. -S: Semiespecializado.

Clave de zonificación			Destino	Superficie estimada (m ²)	
Número consecutivo	Uso	Modo de operación		Agua	Tierra
17	Pu	E	Terminal para el manejo de fluidos hidrocarburos, petrolíferos, petroquímicos y otros fluidos.	12,500.00	66,466.26

Justificación técnica

De acuerdo a las previsiones de la Secretaría de Energía, en su informe de prospectiva de petróleo crudo y petrolíferos 2016-2030, señala que el crecimiento del mercado de combustibles mantendrá una tendencia de crecimiento; se estima que entre 2016 y 2029, la demanda de gasolinas tendrá una tasa media de crecimiento anual de 2.7%, para el diésel será de 4.4%, y para la turbosina de 3.9%.

Este crecimiento ocurrirá a la par de que la infraestructura se encuentra saturada al 80% en términos de capacidad de almacenamiento, al igual que la red nacional de poliductos, operando a niveles cercanos del 90% en su capacidad de transporte.

Tomando en cuenta que PEMEX no tiene capacidad de almacenaje para cumplir con las disposiciones establecidas por la Secretaría de Energía, se considera necesario construir nuevas áreas de almacenamiento, las cuales, considerando las reformas en materia energética, se prevé que estarían a cargo de empresas del sector privado.

De las proyecciones de crecimiento de Puerto Chiapas realizadas en el PMDP, se estima como posible la atracción progresiva de la carga de petrolíferos que se transporta vía terrestre, para ser manejada en una terminal portuaria, por lo que se considera factible llevar a cabo un concurso de cesión parcial de derechos para la construcción, uso, aprovechamiento y operación de una instalación especializada, de uso público, para el manejo y almacenamiento de fluidos hidrocarburos, petrolíferos, petroquímicos y otros fluidos.

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





Clave de zonificación			Destino	Superficie estimada (m ²)	
Número consecutivo	Uso	Modo de operación		Agua	Tierra
18	Pu	S	Taller de Contenedores.	-	11,715.41

Justificación técnica

Toda vez que la demanda de carga conteneriza está incrementado en este Puerto, se requiere de un espacio donde dichos contenedores tengan la posibilidad de llevar a cabo las reparaciones del mismo.

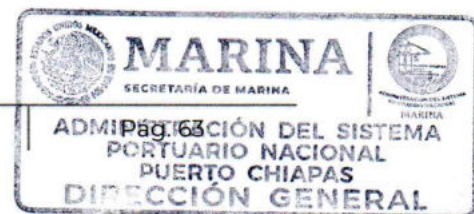
Uso: -Pu: Público. Modo de operación: -S: Semiespecializado.

Clave de zonificación			Destino	Superficie estimada (m ²)	
Número consecutivo	Uso	Modo de operación		Agua	Tierra
19	Pu	N	Palapa restaurante.	-	7,254.75

Justificación técnica

Puerto Chiapas cuenta con un Centro Integral de Atención a Cruceros, en el cual cada año se reciben arribos de cruceros que conforman la ruta del trasatlántico, cabe mencionar que sus operaciones no son continuas en cuanto a la llegada de embarcaciones, es por ello que, mediante la inversión privada se considera viable aprovechar y explotar el desarrollo del área de la palapa restaurante, con la finalidad de impulsar el crecimiento comercial y turístico de la zona generando mayores ingresos para la Entidad, así como la reducción de inversión en el mantenimiento de las áreas, de igual manera una mayor derrama económica para continuar promoviendo y fortaleciendo la industria turística en la región a través de la generación de empleos logrando el incremento comercial de los servicios.

Uso: -Pu: Público. Modo de operación: -N: No especializado.



Clave de zonificación			Destino	Superficie estimada (m ²)	
Número consecutivo	Uso	Modo de operación		Agua	Tierra
20	Pu	E	Dársena de Ciaboga.	159,043.13	-

Justificación técnica

Con el objeto de incrementar la capacidad instalada y de servicios del puerto en distintas líneas de negocio, atrayendo nuevos clientes a Puerto Chiapas, se tiene proyectado llevar a cabo el Dragado de Construcción para nuevas áreas de agua que presten servicios de navegación y operación a los terminales proyectadas potencialmente.

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

Clave de zonificación			Destino	Superficie estimada (m ²)	
Número consecutivo	Uso	Modo de operación		Agua	Tierra
21	Pu	E	Canal de Navegación Interior.	107,425.62	-

Justificación técnica

Con el objeto de incrementar la capacidad instalada y de servicios del puerto en distintas líneas de negocio, atrayendo nuevos clientes a Puerto Chiapas, se tiene proyectado llevar a cabo el Dragado de Construcción para nuevas áreas de agua que presten servicios de navegación y operación a los terminales proyectadas potencialmente.

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

Clave de zonificación			Destino	Superficie estimada (m ²)	
Número consecutivo	Uso	Modo de operación		Agua	Tierra
22	Pu	E	Área de Navegación.	196,381.54	-

Justificación técnica

Con el objeto de incrementar la capacidad instalada y de servicios del puerto en distintas líneas de negocio, atrayendo nuevos clientes a Puerto Chiapas, se tiene proyectado llevar a cabo el Dragado de Construcción para nuevas áreas de agua que presten servicios de navegación y operación a los terminales proyectadas potencialmente.

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

Clave de zonificación			Destino	Superficie destinada (m ²)	
Número consecutivo	Uso	Modo de operación		Agua	Tierra
23	Pu	N	Instalación para la actividad pesquera.	-	104,139.10

Uso. -Pu: Público. Modo de operación. -N: No especializado.

Clave de zonificación			Destino	Superficie destinada (m ²)	
Número consecutivo	Uso	Modo de operación		Agua	Tierra
24	Pa	E	Terminal para operación de carga, descarga y manejo de atún.	16,946.63	6,549.11



Justificación técnica

Con el objeto de incrementar la capacidad instalada y de servicios del puerto en sus líneas de negocio de productor del mar, se considera factible llevar a cabo la adjudicación de un contrato de cesión parcial de derechos, cuyo objetivo sería el uso, aprovechamiento, y operación de carga, descarga y manejo de atún.

Uso. -Pa: Particular. Modo de operación. -E: Especializado.

Clave de zonificación			Destino	Superficie estimada (m ²)	
Número consecutivo	Uso	Modo de operación		Agua	Tierra
25	Pa	E	Instalación para aceites vegetales	-	27,083.34

Justificación técnica

Derivado de la importancia que representa el desarrollar áreas de inversión privada, esta Entidad de Puerto Chiapas y alineado a su Programa Maestro de Desarrollo Portuario 2019-2024, encamina proyectos enfocados en la generación y potabilización de nuevas cargas y operaciones portuarias que brinde un crecimiento comercial para la región sur del país.

Uso. -Pa: Particular. Modo de operación. -E: Especializado.

En las siguientes tablas descriptivas, se mencionan las áreas de agua, vialidades y muelles de uso común:

Clave de zonificación			Destino	Superficie destinada (m ²)	
Número consecutivo	Uso	Modo de operación		Agua	Tierra
26	Pu	E	Canal principal de navegación.		190,251.76
27	Pu	E	Dársena de ciaboga.		159,043.13
28	Pu	E	Dársena de operaciones.		15,003.68
29	Pu	E	Canal secundario de navegación pesquero.		44,671.78
30	Pu	E	Canal intracostero.		11,691.12
31	Pu	E	Canal de navegación interior.		12,596.20
32	Pu	E	Canal secundario de navegación de uso común.		123,605.68
33	Pu	E	Área de navegación.		2,580,494.86

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

Clave de zonificación			Destino	Superficie destinada (m ²)	
Número consecutivo	Uso	Modo de operación		Agua	Tierra
34	Pa	E	Áreas operativas de Marina.	-	36,572.67
35	Pu	S	Muelle de usos múltiples.	-	4,500
36	Pu	E	Muelle de cruceros y carga general.	-	3,750
37	Pu	N	Muelle de pesca 1.	-	850

Uso. -Pu: Público; -Pa: Particular. Modo de operación. -N: No especializado; -S: Semiespecializado; -E: Especializado.

Clave de zonificación			Destino	Superficie destinada (m ²)	
Número consecutivo	Uso	Modo de operación		Agua	Tierra
38	Pu	S	Vialidades.	-	169,144.72

Uso. -Pu: Público. Modo de operación. -S: Semiespecializado



Clave de zonificación			Destino	Superficie estimada (m ²)	
Número consecutivo	Uso	Modo de operación		Agua	Tierra
39	Pu	E	Marina turística.	31,687.99	-

Clave de zonificación			Destino	Superficie destinada (m ²)	
Número consecutivo	Uso	Modo de operación		Agua	Tierra
40	-	-	Reserva portuaria.	-	2,077,576.63

Justificación técnica

En cumplimiento a los artículos 7 y 25 de la Ley de Puertos y a las necesidades de infraestructura para el desarrollo del puerto, las tendencias demográficas, la conectividad logística local, nacional e internacional de los diferentes modos logísticos del puerto, su zona de influencia y los distintos proyectos, se está llevando a cabo la regularización y ampliación del Recinto Portuario, lo que significa mayor ingreso por uso de infraestructura.

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

Clave de zonificación			Destino	Superficie estimada (m ²)	
Número consecutivo	Uso	Modo de operación		Agua	Tierra
41	Pu	E	Zona de fondeo A.	2,693,840.30	-

Justificación técnica

En cumplimiento a los artículos 7 y 25 de la Ley de Puertos y a las necesidades de infraestructura para el desarrollo del Puerto, las tendencias demográficas, la conectividad logística local, nacional e internacional de los diferentes modos logísticos del Puerto, su zona de influencia y los distintos proyectos, se está llevando a cabo la regularización y ampliación del Recinto Portuario, lo que significa mayor ingreso por uso de infraestructura.

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

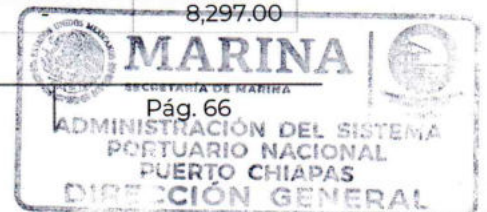
Clave de zonificación			Destino	Superficie estimada (m ²)	
Número consecutivo	Uso	Modo de operación		Agua	Tierra
42	Pu	E	Zona de fondeo B.	2,693,840.30	-

Justificación técnica

En cumplimiento a los artículos 7 y 25 de la Ley de Puertos y a las necesidades de infraestructura para el desarrollo del Puerto, las tendencias demográficas, la conectividad logística local, nacional e internacional de los diferentes modos logísticos del Puerto, su zona de influencia y los distintos proyectos, se está llevando a cabo la regularización y ampliación del Recinto Portuario, lo que significa mayor ingreso por uso de infraestructura.

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

Clave de zonificación			Destino	Superficie estimada (m ²)	
Número consecutivo	Uso	Modo de operación		Agua	Tierra
43	Pu	E	Taller de señalamiento marítimo.	8,297.00	-





Justificación técnica

En cumplimiento al artículo 7 y 25 de la Ley de Puertos y a las necesidades de infraestructura para el desarrollo del Puerto, se está llevando a cabo la regularización y ampliación del Recinto Portuario.

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

En la tabla descriptiva que se presenta a continuación, se enlistan los servicios portuarios y las áreas en las que, en los términos de la Ley de Puertos, deba admitirse a prestadores que satisfagan los requisitos que establezcan los reglamentos, Reglas de Operación y las consideraciones técnicas, de eficiencia y seguridad.

Servicios portuarios y áreas para la prestación de servicios.

Servicio portuario		Cantidad de prestadores	Área para la prestación del servicio
Servicios a las embarcaciones para realizar operaciones de navegación interna.	Pilotaje.	A definir por la autoridad.	Recinto Portuario.
	Remolque.	A definir por la autoridad.	
	Amarre de cabos.	Libre entrada.	
	Lanchaje.		
Servicios generales a las embarcaciones.	Avituallamiento.	Libre entrada.	
	Agua potable.		
	Combustible.		
	Comunicación.		
	Electricidad.		
	Recolección de basura o desechos. Eliminación de aguas residuales.		
Servicio de maniobras para la transferencia de bienes o mercancías.		A definir por la autoridad.	

El *Plano maestro de destinos, usos y modos de operación de Puerto Chiapas*, que se presenta enseguida, identifica cada una de las distintas zonas portuarias determinadas por el resultado de la planeación y operación portuarias, definiendo y diferenciando gráficamente cada una de las zonas asignadas y las proyectadas para desarrollo, así como su uso, destino y forma de operación establecidos en este PMDP.



