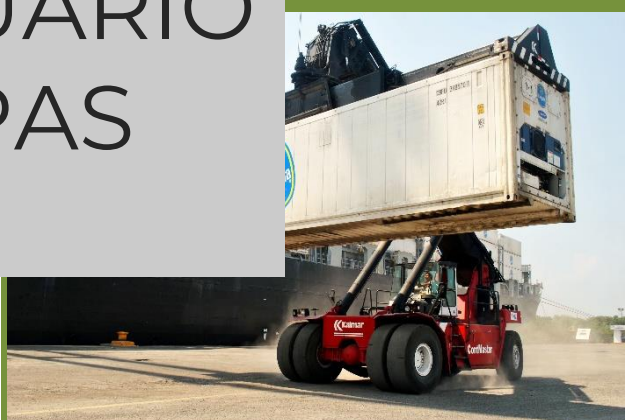




PUERTO CHIAPAS

COORDINACIÓN GENERAL
DE PUERTOS Y MARINA MERCANTE

PROGRAMA MAESTRO DE DESARROLLO PORTUARIO DE PUERTO CHIAPAS 2019-2024



COMUNICACIONES

SECRETARÍA DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES

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	9
1.3.	Comunidad portuaria	13
1.4.	Vocación del puerto, área de influencia y conectividad	20
2.	Diagnóstico y retos de desarrollo de Puerto Chiapas	29
2.1.	Diagnóstico de la competitividad del puerto	29
2.2.	Retos para el desarrollo del puerto	46
3.	Estrategia para el desarrollo portuario de Puerto Chiapas	50
3.1.	Visión y misión de Puerto Chiapas	51
3.2.	Objetivo estratégico, estrategias y líneas de acción del puerto	51
3.3.	Metas e indicadores	52
3.4.	Zonificación maestra para el desarrollo portuario	58

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 y se podrán otorgar, unos u otros, a favor de terceras personas, para que exploten en igualdad de circunstancias, número y 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 Portuaria Integral de Puerto Madero, S.A. de C.V. (API Puerto Chiapas), 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 SCT.

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, 39 de su Reglamento y a lo previsto en el título de concesión otorgado a API Puerto Madero, 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 en el Acuerdo mediante el cual se delimita y determina el recinto portuario de Puerto Madero, Municipio de Tapachula, Chiapas, de fecha 14 de octubre de 1993. Documentos que dotan al puerto de las siguientes áreas:

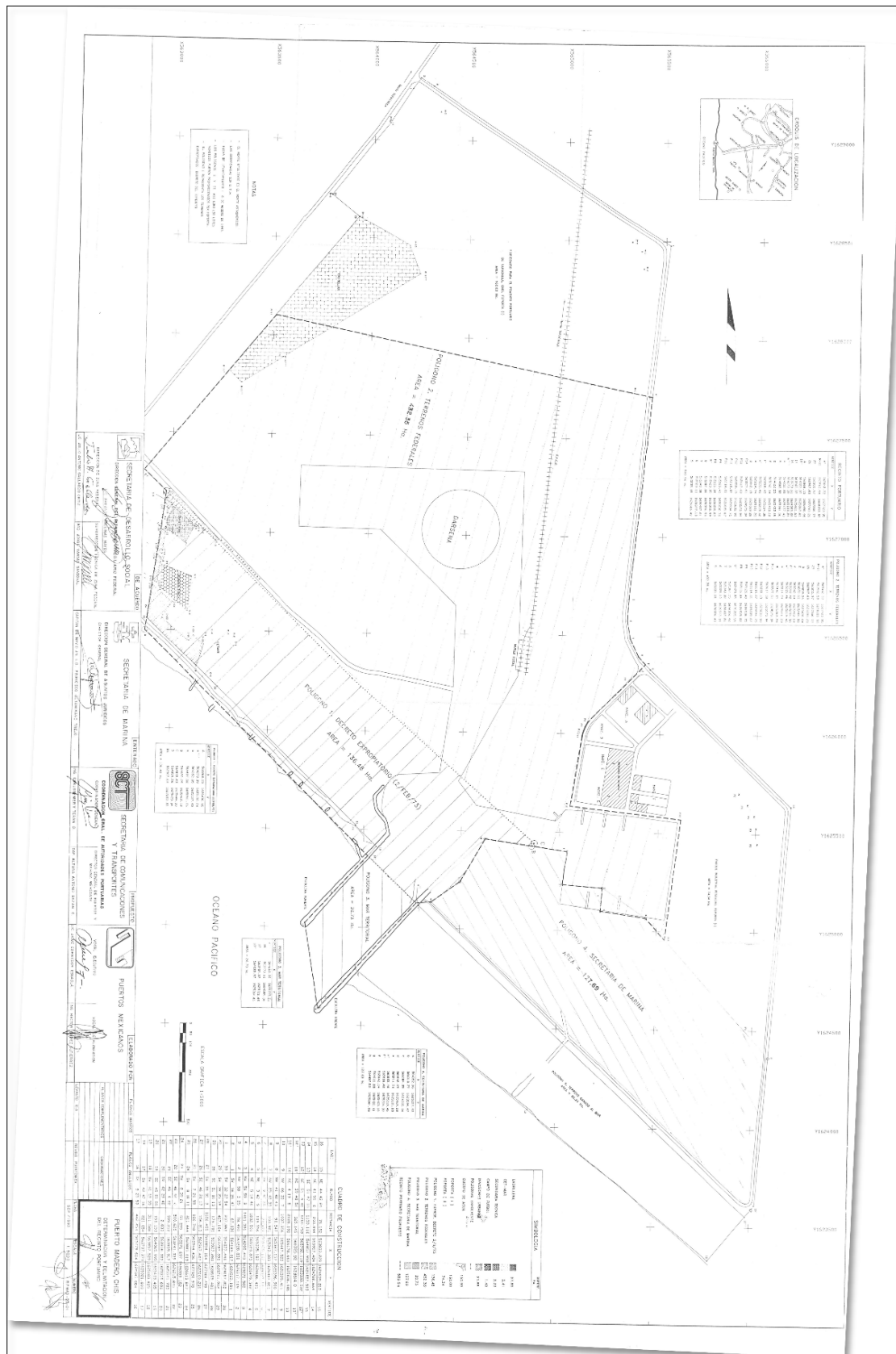
Recinto portuario
de Puerto Chiapas

Área	Superficie (ha)
Tierra	427.72
Agua	161.84
Total	589.56

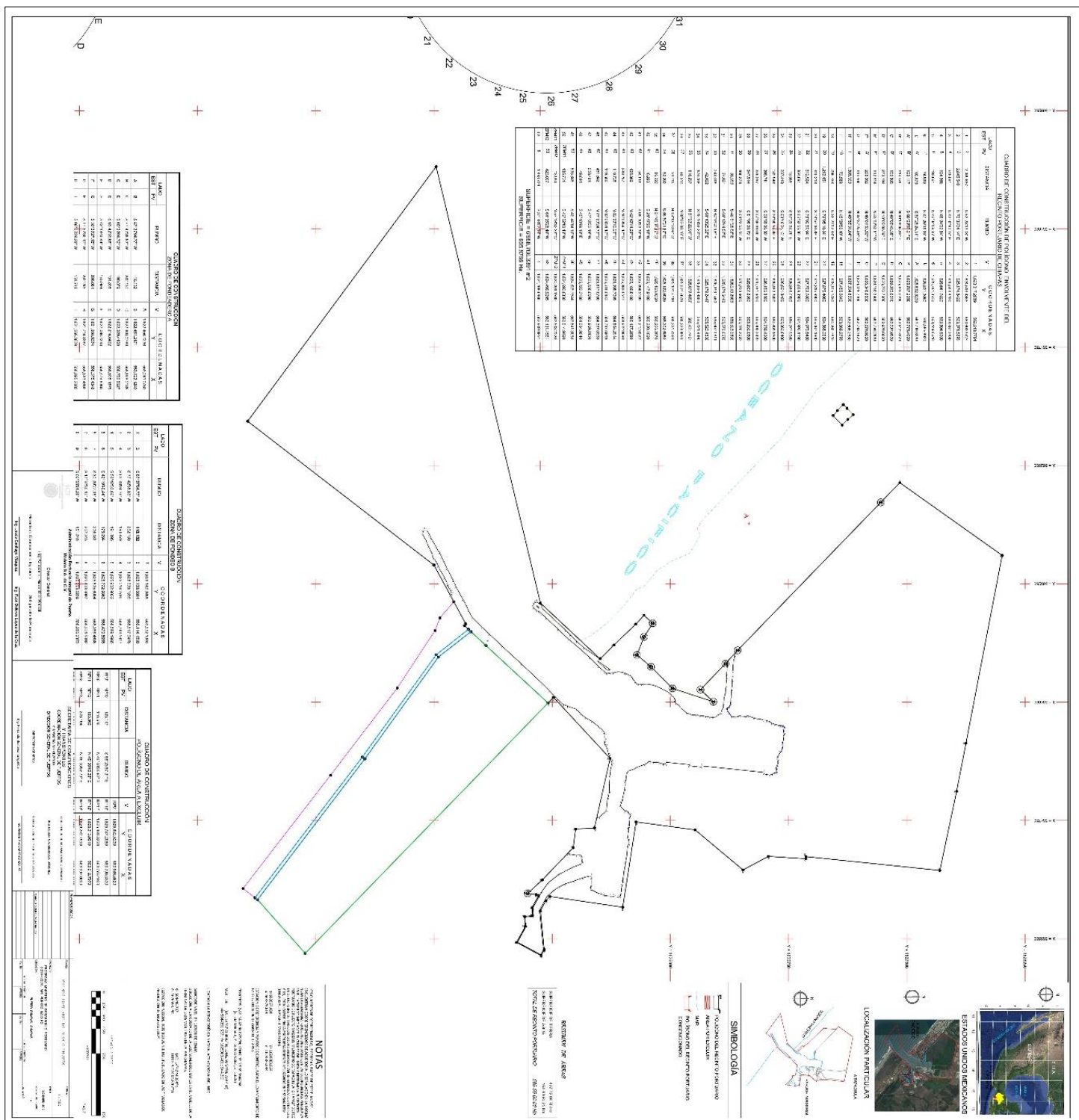
Mediante resolución dictada en el juicio de reversión número 76/96 de fecha 23 de febrero de 2001, se declaró procedente revertir una fracción de 71.83 hectáreas a favor del Fideicomiso Fondo Nacional de Fomento Ejidal, la cual se encuentra en proceso de exclusión del recinto portuario de Puerto Chiapas.

En los siguientes Planos del Recinto Portuario de Puerto Chiapas se detalla el polígono del recinto portuario autorizado y polígono del recinto portuario de Puerto Chiapas con áreas en trámite de modificación y ampliación de la delimitación del recinto portuario, por lo que se establece que las áreas que se encuentran en el supuesto no surtirán efecto hasta que se concluya positivamente dicho trámite.

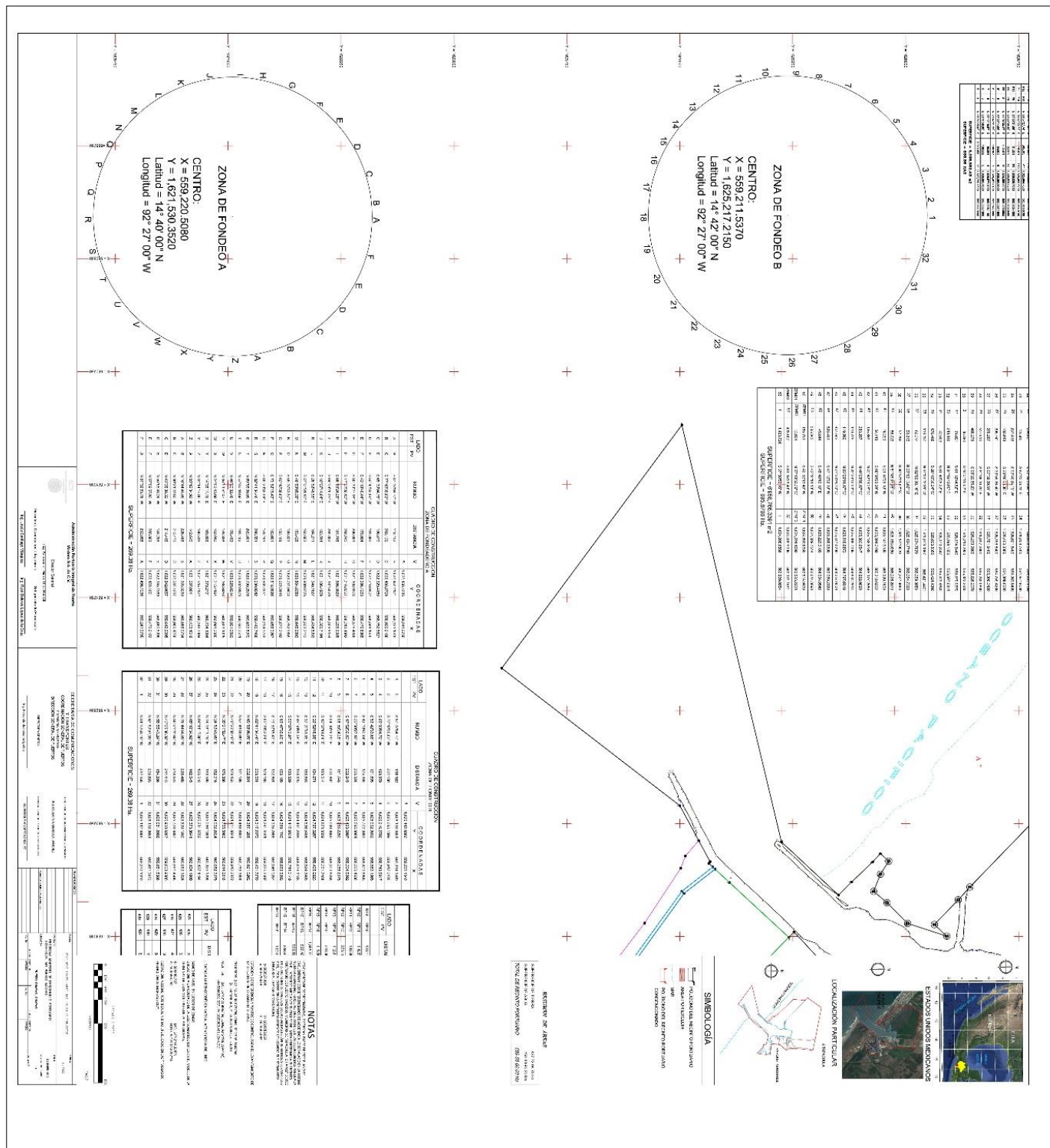
Plano del Recinto Portuario autorizado



Planos en tramite de modificación y ampliación de la delimitación del recinto portuario



Programa Maestro de Desarrollo Portuario de Puerto Chiapas



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 m.
- Rompeolas poniente, de 514 m.
- Protección marginal rompeolas poniente, de 2,025 m.

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 de Puerto Madero
- Baliza en escollera oriente
- Baliza en escollera poniente
- 4 balizas de enfilación del canal de acceso
- 9 boyas en el canal de navegación
- 2 balizas de enfilación en la dársena fiscal
- 2 balizas de enfilación a muelle de pesca
- 1 baliza en muelle de pesca No. 1
- 1 baliza en muelle de pesca No. 3
- 2 balizas de posición en muelle de Capitanía
- Faro emergente
- Racón

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

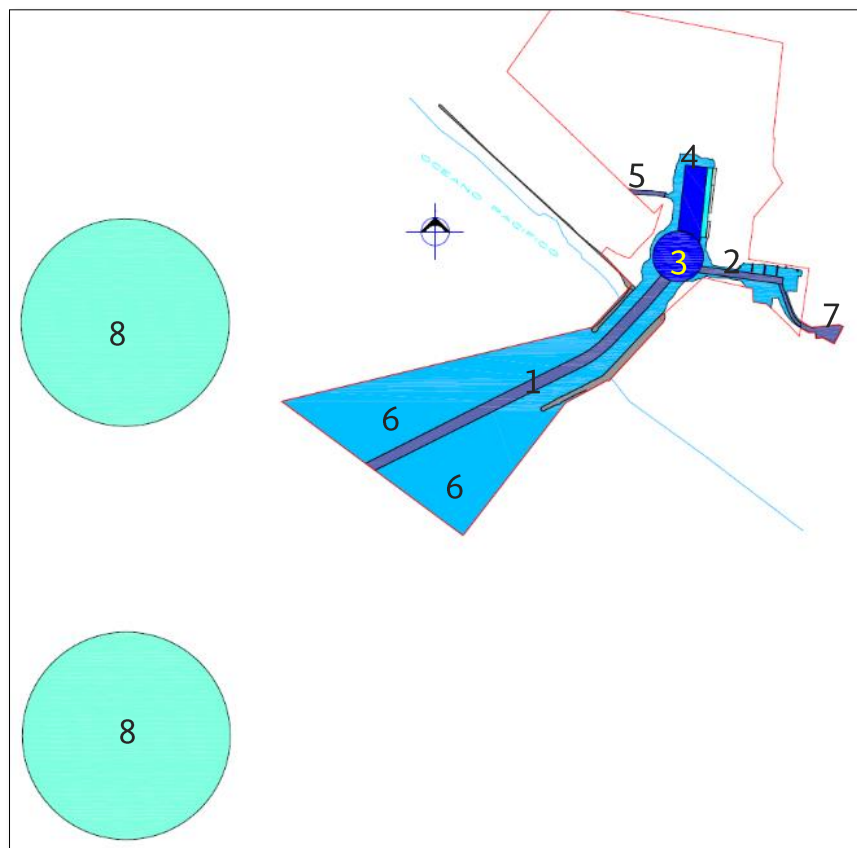
Áreas de agua

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 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 portuaria integral
- 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

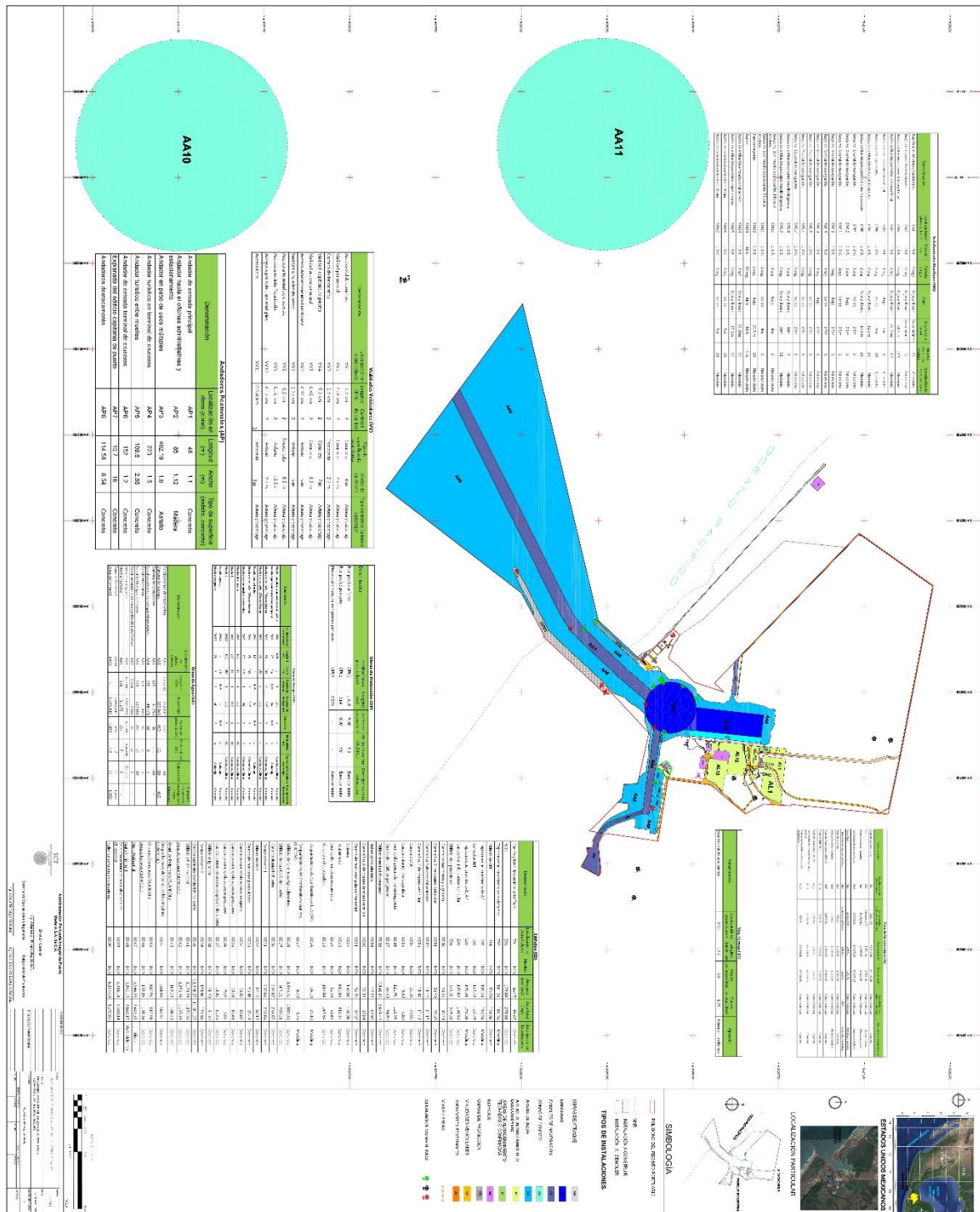
Puerto Chiapas cuenta con las siguientes áreas de almacenamiento, para el adecuado manejo y disposición de las cargas:

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

Programa Maestro de Desarrollo Portuario de Puerto Chiapas



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.

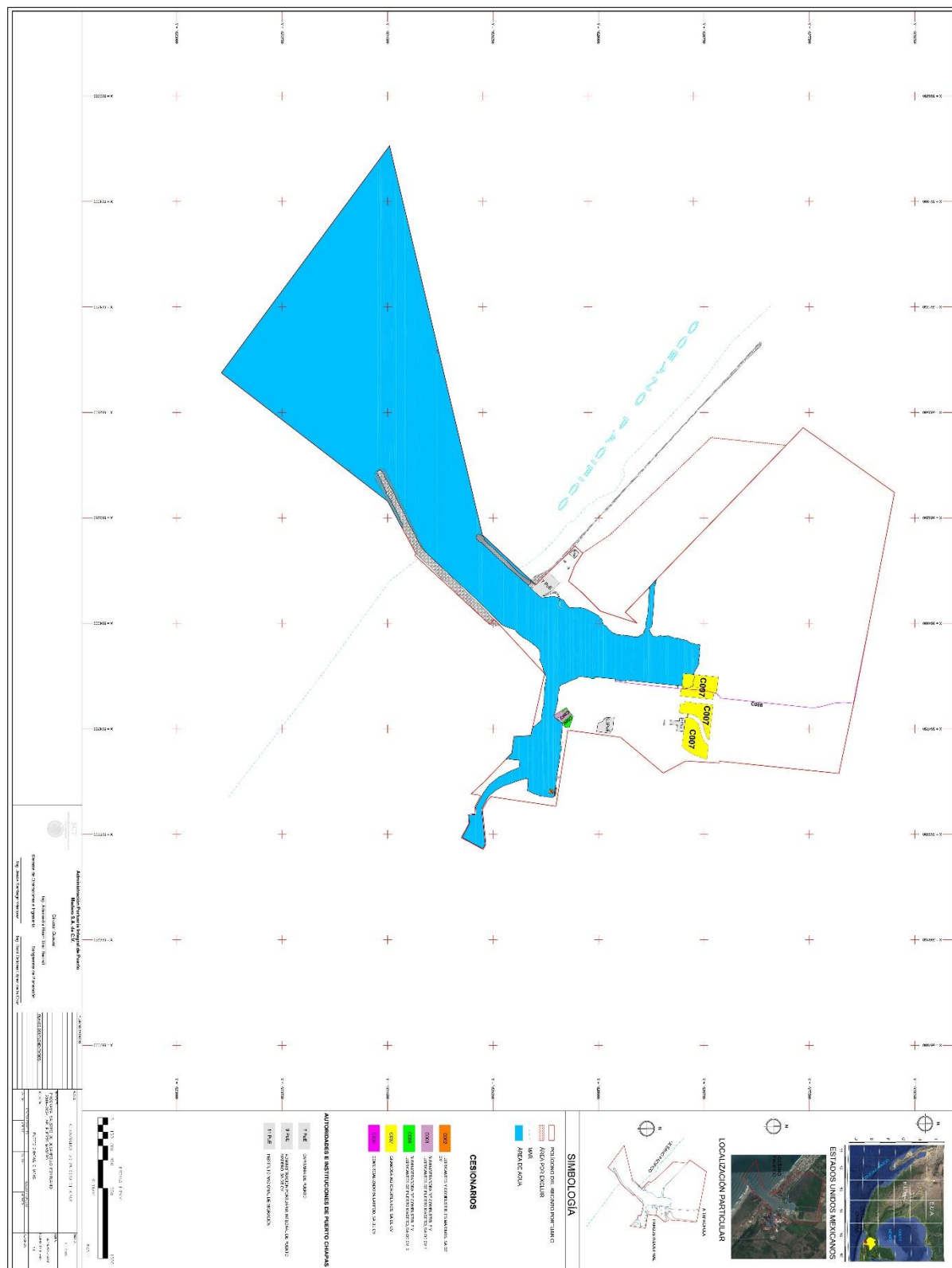
Comunidad portuaria

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	N° de registro	Vigencia del contrato	Objeto	Superficie cedida m ²	
						Agua	Tierra
Lubricantes y Combustibles Marinos, SA de CV	C002	1PaE	APIMAD01-002/00.M3.P1	02-mar-15 al 02-mar-30	Instalación de combustibles, avituallamiento y reparación de embarcaciones	720.00	688.00
Suministradora de Combustibles y Lubricantes de Puerto Madero, SA de CV (I)	C003	2PuE	APIMAD01-003/01/M1	01-sep-99 al 02-abril-28	Instalación para productos del mar, combustibles, avituallamiento, recolección de desechos	500.00	5,339.20
Suministradora de Combustibles y Lubricantes de Puerto Madero, SA de CV (II)	C006	3PaE	APIMAD01-006/10	01-sep-10 al 01-sep-30	Instalación para productos del mar, combustibles, avituallamiento, recolección de basura	60.30	4,348.00
Gramosa Agroalimentos, SA de CV	C007	4PuS	APIMAD01-007/11	13-sep-11 al 13-sep-36	Instalación para recepción, manejo y almacenaje mecanizado de carga/descarga, de granel agrícola y carga general excepto contenedores, automoviles y petróleos y sus derivados.	22,500.00	80,000.00
Comercializador a LARPOD, SA de CV	C008	5PuE	APIMAD01-008/12.M1	18-abril-12 al 18-abril-22	Tubería para combustibles	--	2,000.00

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 Portuaria Integral de Puerto Madero, 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 la 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.

Prestadores de servicios portuarios de Puerto Chiapas

Prestador	Servicio portuario	No. de registro	Vigencia del contrato	Área en la que presta el servicio
Aeromarítima, SA de CV	Transferencia de bienes y mercancías	APIMAD02-083/18	01-nov-16 al 02-nov-36	Recinto portuario
Servicios Marítimos PACNAV, SA de CV	Transferencia de bienes y mercancías	APIMAD02-047/13	24-may-13 al 24-may-23	
PMA de Sinaloa, SA de CV	Proveeduría de redes y ferretería marina	APIMAD02-061/14.M1.P1	16-may-17 al 16-may-20	
Ana María Magdaleno Covarrubias	Reparaciones a flote de mecánica	APIMAD02-062/14.M1.P1	03-nov-14 al 03-nov-20	
Carlos Franco González	Reparaciones a flote de mecánica	APIMAD02-063/14.M1.P1	25-sep-14 al 25-sep-20	
Servicios Marítimos de Puerto Chiapas, SA de CV	Lanchaje	APIMAD02-073/15.M1	01-nov-15 al 01-nov-20	
Carlos Franco González	Reparaciones a Flote de Mantenimiento a Embarcaciones de todo tipo de Mecánica.	APIMAD02-063-14.M1.P1	26-sep-18 al 26-sep-20	
Multiservicios Abastap, S.A de C.V.	Avituallamiento y Proveeduría a Embarcaciones	APIMAD02-066/15.M2.P1	13-may-18 al 13-may-21	
Lubricantes y Combustibles Marinos, S.A. de C.V.	Suministro de Combustibles, Lubricantes, y filtros a embarcaciones	APIMAD02-084/16	02/04/2019 al 02/04/2022	
Marelub, S.A. de C.V.	Servicio de Lubricantes y Filtros a embarcaciones atuneras	APIMAD02-065/15.M1.P1	02-abril-18 al 02-abril-21	

Prestadores de servicios portuarios de Puerto Chiapas (continua)

Prestador	Servicio portuario	No. de registro	Vigencia del contrato	Área en la que presta el servicio
Operativa en Maniobras Logísticas del Sur, S.A. de C.V.	Servicio Portuario de maniobras	APIMAD02-079/16.M1	29-abril-16 29-abril-26	Recinto portuario
SERVICIOS MARITIMOS Y LOGISTICOS DEL ITSMO S. DE R.L. DE C.V	Amarre y desamarre de cabos a todo tipo de embarcaciones que atracan en el Recinto Portuario de Puerto Chiapas	APIMAD02-086/18	25-jun-15 25-jun-21	
ARTURO NOÉ HERNÁNDEZ	Reparación a flote a embarcaciones, que consiste en carpintería, instalaciones eléctricas, construcción, pintura, cubrimiento de paredes, instalación de hidrosanitarios, colocación de muros y pisos cerámicos azulejos y fibra, plafones y mamparos a embarcaciones	APIMAD02-088/18	03-sep-18 03-sep-21	
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 auto-tanques, mediante uso de unidades móviles de descarga en Puerto Chiapas	APIMAD02-087/18	10-sep-18 10-sep-23	
BRICOR SERVICIOS PORTUARIOS MEXICANOS, S.A. DE C.V.	Servicio portuario de remolque en el Puerto	APIMAD02-089/18	10-sep-18 10-sep-26	
LUASIN DE MEXICO S.A DE C.V	Servicio de maniobras para la transferencia de bienes o mercancías	APIMAD02-092/19	04/09/2019 04/09/2029	

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	01-enero-17 01-enero-20	Recinto portuario
Servicios de Control de Plagas del Centro, SA de CV	Fumigación y control de plagas en áreas urbanas, domésticas, pecuarias y jardinería	API-PMA-CPSC-18-16	19/01/2019 19/01/2022	
Miguel Ángel Ruiz Cabrera	Buceo submarino, mantenimiento y reparación submarina a embarcaciones	API-PMA-CPSC-23-17	01-jul-17 01-jul-20	
Química Bicentenario de la Independencia, S.A. de C.V.	Insumos de artificios pirotécnicos industriales y de espectáculos así como distribuidores de sustancias químicas a las embarcaciones del Recinto Portuario	API-PMA-CPSC-23-18	08-may-18 08-may-21	
KLEIFNER ROMERO OSORIO	Servicio conexo submarino a las embarcaciones en el Recinto Portuario de la Administración Portuaria Integral de Puerto Madero, S.A. de C.V.	API-PMA-CPSC-27-18	02/10/2019 02/10/2020	
Sociedad de Transportes 1-4-9 SA de CV	Servicio de taxi	API-PMA-CPSC-28-2016	01-nov-16 01-nov-21	
OPERADORA TURÍSTICA EXPLORANDO CHIAPAS, S.A DE C.V.	Tour Operador	API-PMA-CPSC-29-18	01-oct-18 01-oct-23	
ANA LAURA JUAN HUERTA	Venta de artesanías y joyería JADE	API-PMA-CPSC-17-17	01/01/2019 31/12/2022	
MARIA 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 GARCIA NÚÑEZ	Venta de artesanías y cuadros bordados	API-PMA-CPSC-13-19	01/01/2019 31/12/2022	
ROMAN LÓPEZ HERNÁNDEZ	Venta de pinturas sobre plumas de aves, joyería ambar y plata	API-PMA-CPSC-15-19	01/01/2019 31/12/2022	

Prestadores de servicios conexos de Puerto Chiapas (continua)

Prestador	Servicio conexo	No. de contrato	Vigencia del contrato	Área en la que presta el servicio
NORBERTO DE GYVES ROMERO	Servicio conexo turístico de venta de café de altura, chocolate de la región, mezcal nacional y artesanías varias	API-PMA-CPSC-23-19	01/01/2019 31/12/2019	Recinto portuario
SUYLIEN WONG RAMIREZ	Servicio conexo turístico para la venta de artesanías mexicanas hechas a mano	API-PMA-CPSC-10-19	01/01/2019 31/12/2022	
MEDICA TAPACHULA S.A. DE C.V.	Servicios médicos integrales	API-PMA-CPSC-27-19	01/01/2019 31/12/2022	
ADELAIDA RAMIREZ 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 HERNANDEZ	Venta de artesanías regionales y textiles	API-PMA-CPSC-01-19	01/01/2019 31/12/2022	
MARIA DE LOURDES SUMUANO GARCIA	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	
BLANCA FLORES HIDALGO	Servicio conexo turístico de transporte terrestre a pasajeros y tripulantes que descienden de las embarcaciones	API-PMA-CPSC-12-19	01/01/2019 31/12/2019	
OPERATIVA EN MANIOBRAS LOGISTICAS DEL SUR S.A. DE C.V.	Servicio portuario de maniobras	API-PMA-CPSC-04-16	29/04/2016 29/04/2026	

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.



1.3. 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 inició 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 del Estado de México, principalmente.

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 2012 - 2018
(miles de toneladas)

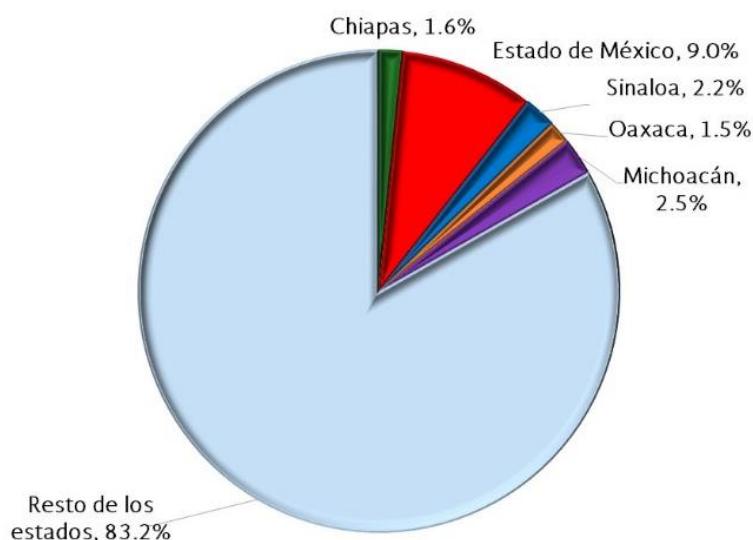
Estado	Carga total	General	Contenerizada	Granel agrícola	Granel mineral	Petróleo y derivados
Chiapas	462.72	191.30	30.41	193.98	47.03	-
Sinaloa	251.51	-	-	246.65	4.86	-
Estado de México	167.20	-	-	100.00	67.20	-
Oaxaca	96.04	-	-	74.83	-	21.22
Michoacán	12.96	-	-	9.76	3.21	-
Total	990.43	191.30	30.41	625.22	122.29	21.22

Hinterland de Puerto Chiapas



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.

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.

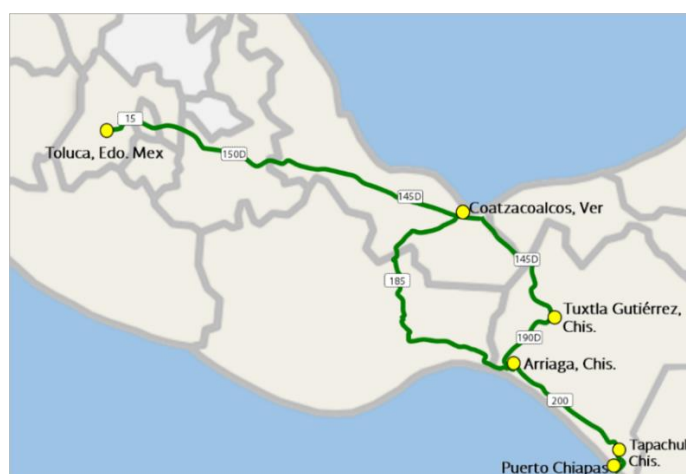
Puerto Chiapas puede comunicarse adecuadamente vía terrestre con la región sureste de México y con la zona centro del Valle de México, por medio de la carretera del Istmo de Tehuantepec.

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, las ruinas de 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.

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 buscara la integración ferroviaria con los proyectos del Ferrocarril Transmisco 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:

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



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, 2018
(porcentaje)

Puerto	Carga total	General	Contenerizada	Granel agrícola	Granel mineral	Petróleo y derivados	Otros fluidos
Ensenada, Baja California	11.2	1.7	4.8	2.0	1.1	-	1.6
Guaymas, Sonora	47.6	1.8	0.8	18.6	9.9	9.1	7.4
Topolobampo, Sinaloa	51.4	17.0	-	24.6	2.1	7.7	-
Mazatlán, Sinaloa	25.3	14.5	1.4	-	-	9.4	-
Manzanillo, Colima	143.4	13.1	65.8	42.5	9.5	12.5	-
Lázaro Cárdenas, Michoacán	117.0	22.2	26.3	7.7	30.5	10.0	20.3
Salina Cruz, Oaxaca	32.90		0.1	0.9	0.0	31.4	0.5
Puerto Chiapas, Chiapas	4.70	0.2	0.9	3.6	-	-	-
Otros	166.10	29.2	-	-	46.9	19.8	70.2

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, presentan 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 Transístmico, Puebla-Progreso y Altiplano.



Puerto Chiapas se encuentra conectado por la carretera federal Mex 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 Mex 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 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, SA de CV (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.

Corredores 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 por ciento 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.

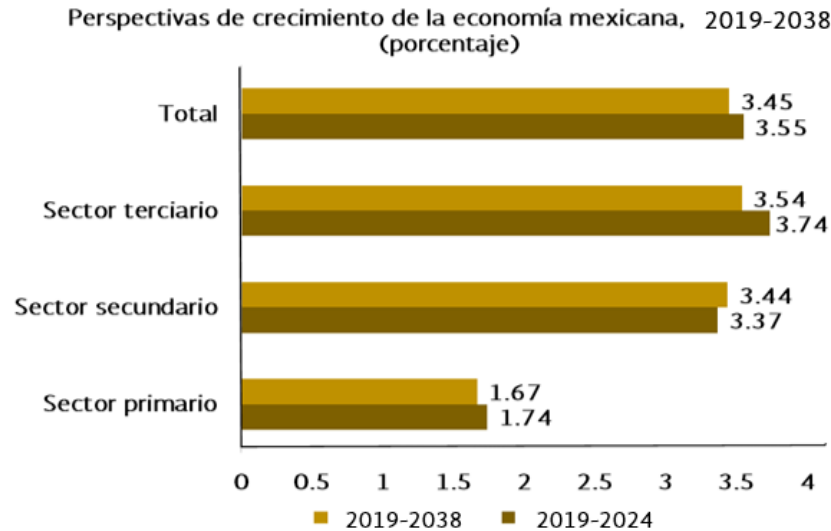
En el mercado del Valle de México, que comprende la recepción de granel agrícola de importación, así como la exportación de mineral de titanio, no se esperan incrementos sustanciales, ya que los movimientos de ambas mercancías son reducidos.

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; Ruinas de 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.

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.



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, 2008-2018
(toneladas)**

Año	Carga total	General	Contenerizada	Granel agrícola	Granel mineral	Petróleo y derivados
2008	15,784	9,850	5,934	0	0	0
2009	19,638	19,638	0	0	0	0
2010	55,603	17,165	21,438	12,000	5,000	0
2011	34,801	18,448	16,353	0	0	0
2012	58,907	15,501	17,340	4,977	21,089	0
2013	90,507	21,900	5,239	47,897	15,471	0
2014	140,289	23,086	0	50,000	67,203	0
2015	235,031	24,653	0	191,849	18,529	0
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

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 multipropósitos. 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 API	General	Semiespecializada	9,966.045	-	17	16	-	-
Muelle SUMICOL	Generla	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	8.6	2,500
		30% eslora: 200-250		

Tomando en cuenta la productividad alcanzada durante el año 2018 y considerando la metodología recomendada por la UNCTAD, 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.

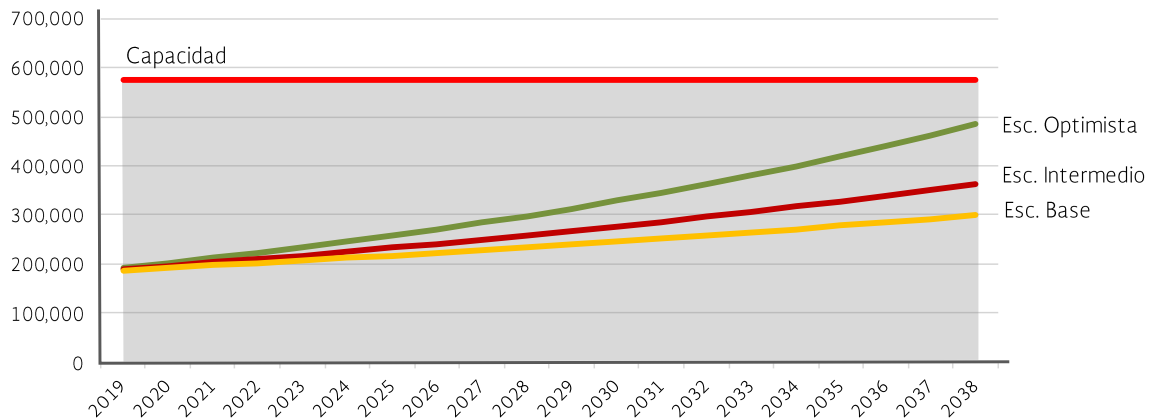
Balance de oferta y demanda de infraestructura

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.

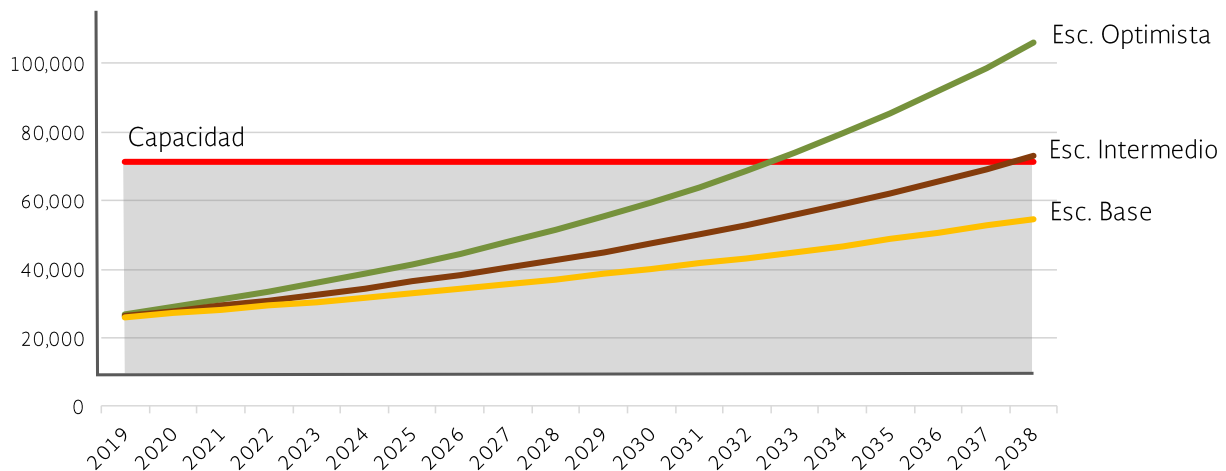
En la línea de negocios de granel agrícola, el balance oferta-demanda muestra que la capacidad instalada es suficiente para cubrir la operación en los tres escenarios considerados para el periodo de análisis.

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

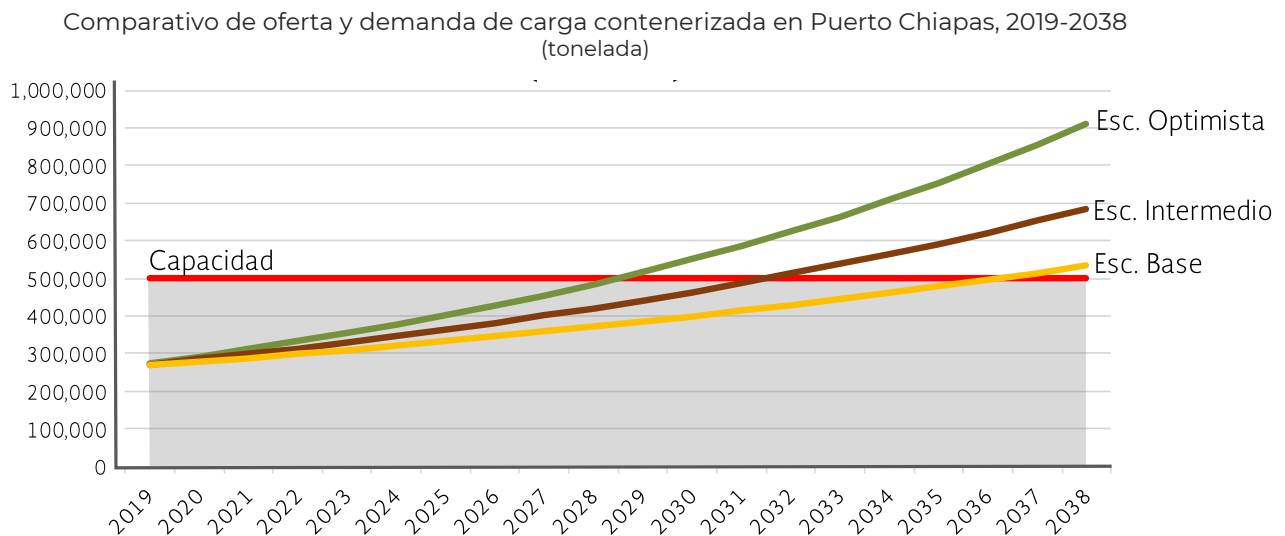


En el manejo de carga general que consiste en productos derivados de la pesca, el balance oferta-demanda muestra que la capacidad instalada es insuficiente para atender la demanda de servicios en los tres escenarios. En el escenario optimista la capacidad se vería rebasada en el año 2021, en tanto que,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

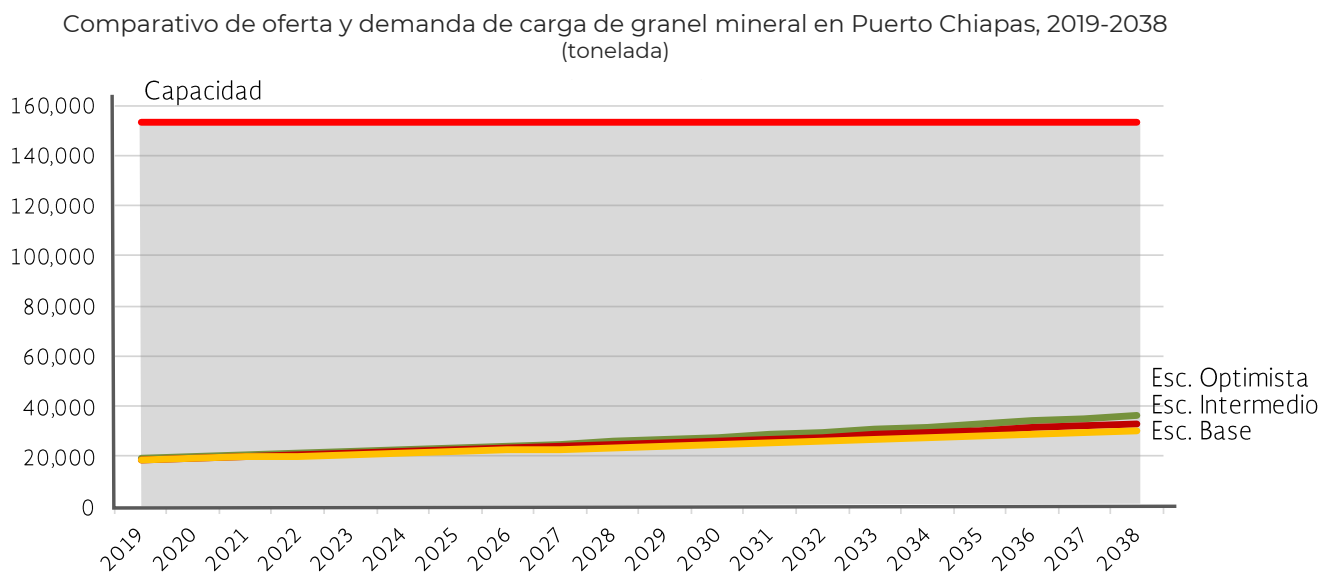
Comparativo de oferta y demanda de carga general (pesca) en Puerto Chiapas, 2019-2038
(tonelada)



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.

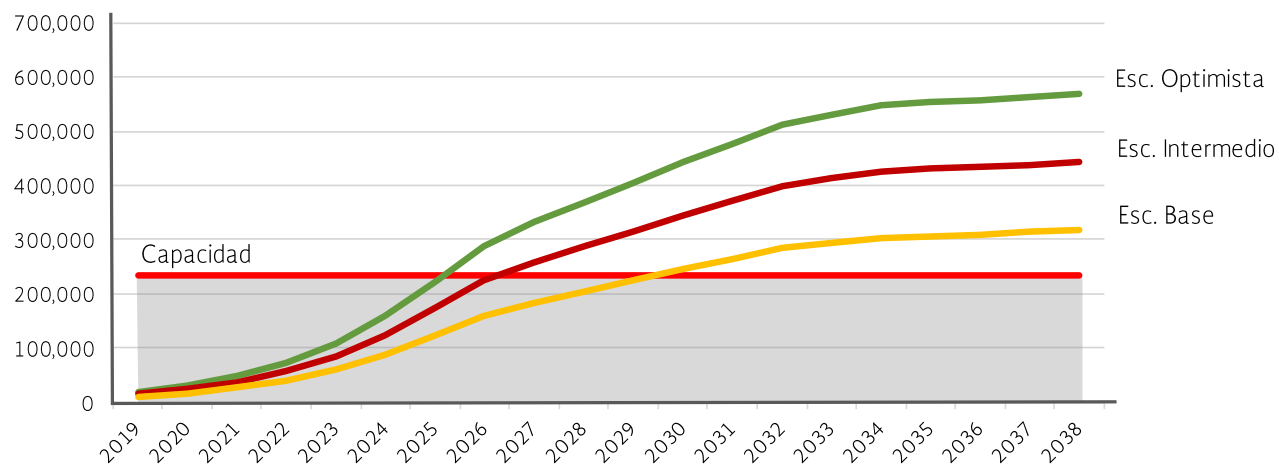


En el caso de la línea de negocios del granel mineral, el balance oferta-demanda muestra que la capacidad instalada es suficiente para cubrir la operación en los tres escenarios, durante todo el periodo considerado.



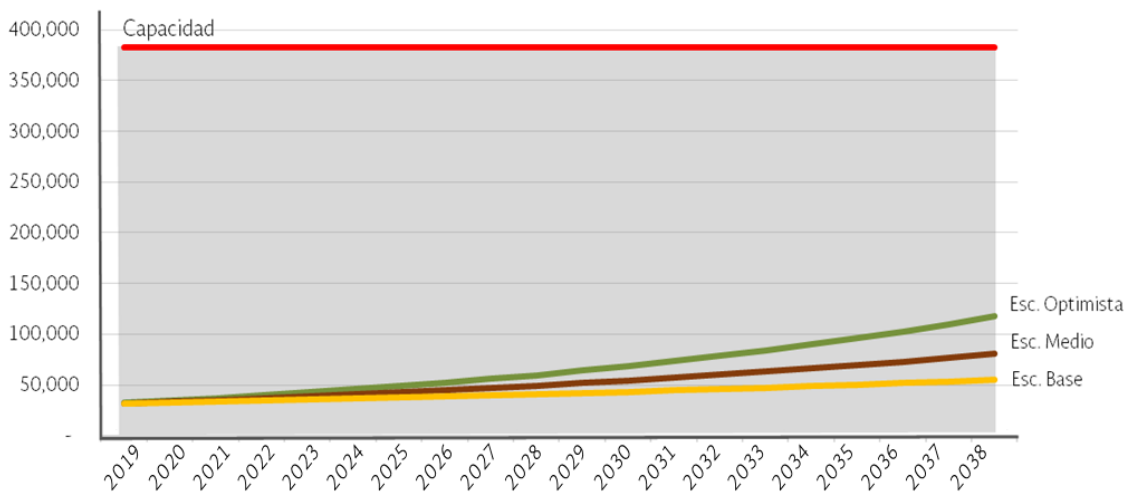
En el caso de la carga de petróleo y sus derivados, el balance oferta-demanda muestra que en el escenario optimista, la capacidad se vería rebasada en el año 2025, en tanto que, en el medio y base, dicha capacidad se rebasaría en los años 2027 y 2031 respectivamente.

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 esenarios 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 API 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 API 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 API 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 por ciento 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 API 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 as 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 uno de los negocios mas 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 tendencias 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. 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.

El crecimiento 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.



3.1. 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.



3.2. 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.

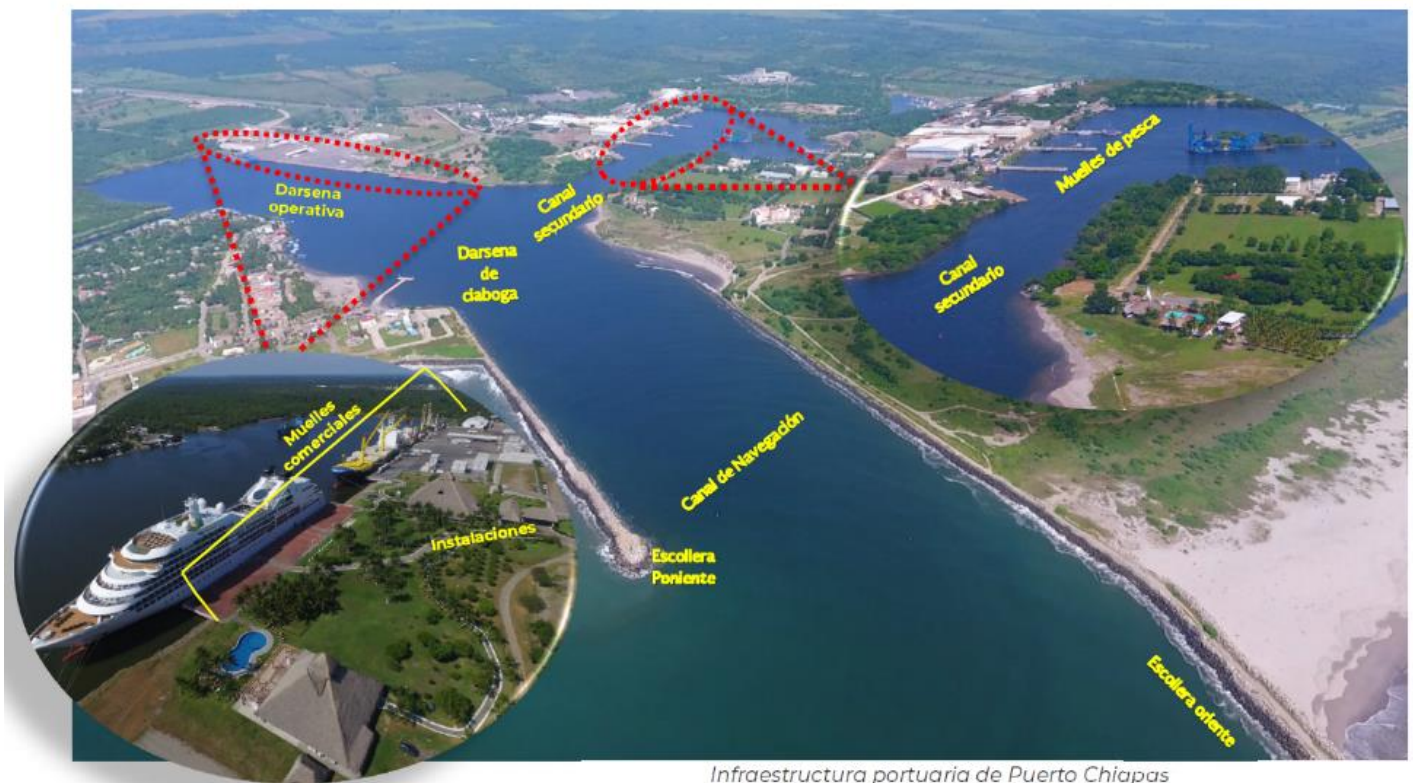
OBJETIVO ESTRATÉGICO	ESTRATEGIA	LINEA DE ACCIÓN
Desarrollar de Manera transparente una red de comunicaciones y transportes accesible, segura, eficiente, sostenible, incluyente y moderna, con visión de desarrollo regional y de redes logísticas que conecte a todas las personas, facilite el traslado de bienes y servicios, y que contribuya a la 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 vinculación oportuna y eficiente que permita conectar a los puertos, centros logísticos y comunidad portuaria en un sistema intermodal, conservando su valor patrimonial.	Promover la atracción de nuevos servicios portuarios, para la atención de nuevas cargas al puerto.
		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 tramites y maniobras de entrada y salida de barcos, así como de cargas de importación y exportación.
	Promover la vinculación eficaz y eficiente que conecte puertos, centros logísticos y de intercambio modal conservando su valor patrimonial.	Fortalecer la comunicación y coordinación entre la comunidad portuaria, fomentando la productividad y competitividad del puerto a nivel nacional e internacional.
		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.
		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
	Impulsar acciones innovadoras de planeación integral, promoción, comercialización y diversificación de mercados y oferta turística	Fortalecer la diversificación de la oferta turística mediante la promoción de Puerto Chiapas.

3.3. 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 API Madero y oficinas operativas	2,763,000							9PuE	Administración Portuaria Integral de Puerto Madero, SA de CV
	Mantenimiento a infraestructura de muelles	10,740,000							34PuS, 35PuS, 36PuE, 37PuN, 38PuN	
	Rehabilitación de patios de usos múltiples	6,050,000							8PuS	
	Mantenimiento del sistema de CCTV en áreas comunes	3,800,000							Recinto portuario	
	Mantenimiento a vialidades internas y señalización vial	415,000							39PuS	
	Mantenimiento del señalamiento marítimo	3,000,000							Recinto portuario	
	Mantenimiento a protección perimetral del recinto portuario	3,500,000							Recinto portuario	
	Dragado de mantenimiento	410,900,000							26PuE, 27PuE, 28PuE, 29PuE, 31PuE, 32PuE	
	Mantenimiento a infraestructura y equipamiento	1,427,970							1PaE	Lubricantes y Combustibles Marinos, SA de CV
		3,637,000							2PuE	Suministradora de Combustibles y Lubricantes de Puerto Madero, SA de CV (I)
		907,000							3PaE	Suministradora de Combustibles y Lubricantes de Puerto Madero, SA de CV (II)
		865,500							4PuS	Gramosa Agroalimentos, SA de CV
		540,000							5PuE	Comercializadora LARPOD, SA de CV

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.	Rehabilitación de áreas dañadas por sismo en Puerto Chiapas	23,034,234							9.3PuE	Administración Portuaria Integral de Puerto Madero, SA de CV
	Reestructuración y adecuación del muelle de Cruceros.	22,836,001							36PuE	
	Obras de protección para el talud del muelle 1 mediante tablaestaca metálica.	39,271,375							34PuS	
	Programa de Adquisiciones.	3,500,000							9.3PuE	
	Reestauración de la Vida útil de la escollera oriente y recuperación de la playa poniente	60,000,000								
	Rehabilitación de subestación y sistema eléctrico	2,500,000								
	Dragado de Construcción	188,244,771							4PuS	
	Edificio operativo para el centro de control de tráfico marítimo y CUMAR-UNAPROP 83	17,000,000							16PuE	
	Reconfiguración de áreas para la ampliación de la instalación de contenedores y carga general	70,000,000							20Pus	
	Construcción de la barda perimetral 2da etapa.								Recinto Portuario	
Infraestructura y equipamiento		2,510,000							1PaE	Lubricantes y Combustibles Marinos, SA de CV
		41,467,532							4PuS	Gramosa Agroalimentos, SA de CV
		408,338							5PuE	Comercializadora LARPOD, SA de CV

Metas de desarrollo de la operación portuaria y logística

Objetivo estratégico	Meta	Unidad de medida	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, incluyendo 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 Portuaria Integral de Puerto Madero, SA de CV.
	Instrumentación de proceso para el otorgamiento de cesión parcial de derechos para la construcción, uso, aprovechamiento y operación de una instalación para el manejo de fluidos hidrocarburos, petrolíferos, petroquímicos y otros fluidos.	Contrato registrado							13PuE	
	Instrumentación de proceso para el otorgamiento de cesión parcial de derechos para la construcción, uso, aprovechamiento y operación de una instalación para contenedores y carga general	Contrato registrado							14Pus	
	Instrumentación de proceso para el otorgamiento de cesión parcial de derechos para la construcción, uso, aprovechamiento y operación del muelle de pesca	Contrato registrado							15PaS	
	Instrumentación de proceso para el otorgamiento de cesión parcial de derechos para la construcción uso, aprovechamiento y operación de una instalación de tubería para el suministro de combustible del muelle hacia la terminal de PEMEX	Contrato registrado							18PaE	
	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	
	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							15Pas	

Metas de desarrollo de la operación portuaria y logística (continúa)

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 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 Portuaria Integral de Puerto Madero, SA de CV
	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 Portuaria Integral de Puerto Madero, SA de CV, 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 Portuaria Integral de Puerto Madero, SA de CV
	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 Mesoamericana)	Acuerdo en ejecución							*	Administración Portuaria Integral de Puerto Madero, SA de CV
	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 Portuaria Integral de Puerto Madero, SA de CV e instancias involucradas
	Adopción de proceso de certificación como puerto sustentable	Proceso de certificación operando							Recinto portuario	Comunidad portuaria
	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.	
	Línea base 2019	Meta 2024
	Carga general fraccionada (pesca):20 THBO	Carga general fraccionada (pesca): 25THBO
	Carga general unitizada: 200 THBO	Carga general unitizada: 250 THBO
	Granel agrícola: 190 THBO	Granel agrícola: 350 THBO
	Granel mineral: 0THBO	Granel mineral: 200 THBO
	Contenedores: 29 CHBO	Contenedores: 40 CHBO
	Petróleo y sus derivados: 950 THBO	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.

3.4. 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, SA de CV
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, SA de CV (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, SA de CV (II)
4	Pu	S	Instalación para recepción, manejo y almacenaje mecanizado de carga/descarga, de granel agrícola y carga general excepto contenedores, automoviles y petróleos y sus derivados.	22,500.00	80,759.12	Gramosa Agroalimentos, SA de CV
5	Pu	E	Tubería para combustibles (Subterráneo)	-	2,000.00	Comercializadora LARPOD, SA de CV
6	Pu	E	Terminal de cruceros	-	39,898.65	Administración Portuaria Integral de Puerto Madero, SA de CV
7	Pu	E	Capitanía de puerto	-	19,924.00	Capitanía de Puerto
8	Pu	S	Instalación de usos múltiples	-	15,994.09	Administración Portuaria Integral de Puerto Madero, SA de CV
9.1	Pu	E	Almacén de ferretería, bodega, almacén de Archivo de concentración y comedor	-	6,066.20	Administración Portuaria Integral de Puerto Madero, SA de CV
9.2	Pu	E	Oficinas operativas	-	380.51	
9.3	Pu	E	Oficinas administrativas	-	10,137.33	
9.4	Pu	E	Áreas operativas	-	2,441.92	
9.5	Pu	E	Botadero	-	64.50	
9.6	Pu	E	Varadero	-	279.71	
10	Pa	N	Patio de guarda	-	2,000.00	Aeromarítima, SA de CV

11	Pu	E	Oficinas	-	31.00	Instituto Nacional de Migración
12	Pu	N	Patio para resguardo de equipo y maquinaria	-	2,000.00	Administración Portuaria Integral de Puerto Madero, SA de CV

Uso.- Pu: público; Pa: particular. Modo de operación.- E: especializado; N: no especializado S: semiespecializado

En la siguiente tabla descriptiva se presenta 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 (m²)	
Número consecutivo	Uso	Modo de operación		Agua	Tierra
13	Pu	E	Terminal para el manejo de fluidos hidrocarburos, petrolíferos, petroquímicos y otros fluidos	22,500.00	102,767.16

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
14	Pu	S	Instalación de contenedores y carga general	-	44,978.55

Justificación técnica

Para la línea de negocios de carga contenerizada, Puerto Chiapas cuenta con una capacidad estática de hasta 960 TEUs, operando en una banda de atraque de 250 metros en forma semiespecializada.

A partir del mes de enero de 2017, Puerto Chiapas cuenta con una ruta comercial con una frecuencia semanal, para la importación o exportación de carga con destino a Hueneme, California, Estados Unidos; los productos manejados mediante esta ruta han sido plátano de exportación y se importa material de empaque proveniente de Guatemala.

Se tiene proyectado el arribo regular de 78 buques al año, movilizand o un total de 247,000 toneladas de carga; existe la posibilidad de incrementar este movimiento de acuerdo a los planes de la compañía exportadora de plátano, la cual tiene sus principales zonas de producción en el estado de Chiapas y en el occidente de Guatemala.

También existe potencial para la operación de otros productos perecederos, tales como café, mango, papaya y otros, así como para la exportación de minerales concentrados de alto valor como el titanio.

Aprovechando la condición fronteriza de Puerto Chiapas en el sur de México, existen otros segmentos con potencial de crecimiento en forma de carga general.

De acuerdo al estudio de mercado realizado, el balance oferta-demanda muestra que la capacidad instalada de Puerto Chiapas es insuficiente para atender la demanda de servicios portuarios para contenedores y carga general en los tres escenarios proyectados. Cabe mencionar que las limitaciones se presentan principalmente en la capacidad de almacenamiento, por lo cual resulta conveniente la ampliación de la infraestructura destinada a esta fase de la cadena logística de servicios, así como instalaciones apropiadas para productos perecederos.

Con el objeto de incrementar la capacidad instalada y de servicios del puerto en sus líneas de negocio de carga contenerizada y general, se considera factible llevar a cabo un concurso para la adjudicación de un contrato de cesión parcial de derechos, de una superficie de 44,978.55 m², cuyo objetivo sería la construcción, uso, aprovechamiento y operación de una instalación de contenedores y carga general, con modo de operación semiespecializado y uso público.

Uso.- Pu: público. Modo de operación.-S: semiespecializado

Clave de zonificación			Destino	Superficie estimada (m ²)	
Número consecutivo	Uso	Modo de operación		Agua	Tierra
15	Pa	S	Muelle de pesca	3,772.11	1600

Justificación técnica

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

El movimiento portuario de atún ha tenido una tasa de crecimiento anual promedio del 7.4% durante los últimos 10 años y se espera que siga aumentando. Debido este crecimiento y a las formas tradicionales en la descarga de este producto, Puerto Chiapas tiene el reto de mejorar la productividad y eficiencia de las maniobras utilizadas en las operaciones.

Debido al incremento progresivo de la carga, a la simultaneidad en el arribo de los buques durante los periodos de captura y a la insuficiencia de infraestructura y calado en las instalaciones pesqueras, cada vez de manera más frecuente se ha hecho necesario también utilizar los muelles 1 y 2, lo que ha llegado a afectar la fluidez de operaciones de los buques de contenedores, de granel o de otras cargas.

Con el objeto de incrementar la capacidad instalada y de servicios de Puerto Chiapas en esta línea de negocios, se considera factible realizar un concurso para la adjudicación de un contrato de cesión parcial de derechos y obligaciones para el uso, aprovechamiento, operación explotación de muelle de pesca, con modo de operación semiespecializado y de uso público.

Uso.- Pa: particular. Modo de operación.-S: semiespecializado

Clave de zonificación			Destino	Superficie estimada (m ²)	
Número consecutivo	Uso	Modo de operación		Agua	Tierra
16	Pu	E	Edificio operativo para el centro de control de tráfico marítimo, y CUMAR- UNAPROP 83	-	18,806.71

Justificación técnica

Con fundamento en el artículo 19 BIS, 19 TER DE LA Ley de Puerto, 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 seguridad de la Vida Humana en el Mar (SOLAS) de la Organización Marítima Internacional.

Clave de zonificación			Destino	Superficie estimada (m ²)	
Número consecutivo	Uso	Modo de operación		Agua	Tierra
17	Pu	S	Terminal para Granel Mineral	22,500.00	101,548.47

Justificación técnica

Toda vez que la demanda de mineral de hierro esta 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.-E: Especializado

Clave de zonificación			Destino	Superficie estimada (m ²)	
Número consecutivo	Uso	Modo de operación		Agua	Tierra
18	Pa	E	Instalación de tubería para el suministro de combustible del muelle hacia la terminal de PEMEX (SUBTERRANEO)	-	21,405.65

Justificación técnica

A 450 m se encuentra ubicado la Terminal de Almacenaje y Reparto (TAR) de hidrocarburos de PEMEX, ubicado en el parque industrial de FIDEPORTA con una superficie de 34.7 Has., el cual colinda con el recinto portuario.

Actualmente la carga de fluidos que se almacena en las instalaciones de PEMEX es movilizaba por vía terrestre desde Salina Cruz, Oaxaca, lo que resulta con altos costos operativos. En este sentido, Petróleos Mexicanos (PEMEX) contempla instalar una red de ductos que conecte de sus instalaciones al muelle de usos múltiples para el suministro del combustible.

Con el objeto de incrementar el movimiento de carga y de servicios de Puerto Chiapas en esta línea de negocios, se considera factible realizar la adjudicación directa de un contrato de cesión Parcial de Derechos y Obligaciones por colindancia para la construcción, uso, aprovechamiento, operación explotación de una instalación de tubería para el suministro de combustible del muelle hacia la terminal de PEMEX.

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



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

Justificación técnica

Toda vez que la demanda de carga conteneriza esta incrementado en este Puerto , se requiere de un espacio donde dichos contenedores tengan la posibilidad de llevar acabo 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
20	Pu	S	Instalacion de Contenedores y Carga General	-	55,542.26

Justificación técnica

De acuerdo al estudio de mercado realizado, el balance oferta-demanda muestra que la capacidad instalada de Puerto Chiapas es insuficiente para atender la demanda de servicios portuarios para contenedores y carga general en los tres escenarios proyectados. Cabe mencionar que las limitaciones se presentan principalmente en la capacidad de almacenamiento, por lo cual resulta conveniente la ampliación de la infraestructura destinada a esta fase de la cadena logística de servicios, así como instalaciones apropiadas para productos perecederos.

Con el objeto de incrementar la capacidad instalada y de servicios del puerto en sus líneas de negocio de carga contenerizada y general se considera llevar a cabo un Proyecto d einversion para la contruccion de una nueva instalacion de contenedores con una de 55,542.26 m2.

Uso.- Pu: público. Modo de operación.-S: semiespecializado

Clave de zonificación			Destino	Superficie estimada (m ²)	
Número consecutivo	Uso	Modo de operación		Agua	Tierra
21	Pu	S	Instalación de Usos Múltiples	-	40,034.04

Justificación técnica

De acuerdo al estudio de mercado realizado, la oferta-demanda muestra que la capacidad instalada de Puerto Chiapas es insuficiente para atender la demanda de servicios portuarios de almacenamiento para carga general por lo que se pretende llevar a cabo un Proyecto para una segunda instalación de usos múltiples.

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
22	Pu	E	Daraseña de Ciaboga	196,349.54	-

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 Contrucción para nuevas áreas de agua que presten servicios de navegación y operación a los terminales proyectados 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
23	Pu	E	Canal de Navegación Interior	91,672.91	-

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 Contrucción para nuevas áreas de agua que presten servicios de navegación y operación a los terminales proyectados 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
24	Pu	E	Área de Navegación	438,525.35	-

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 Contrucción para nuevas áreas de agua que presten servicios de navegación y operación a los terminales proyectados 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
25	Pu	N	Instalación para la actividad pesquera	-	101,154.84

Uso.- Pu: público.

Modo de operación.-N: no 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		31,250.00
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		1,039,664.04

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	Pu	S	Muelle para contenedores y carga general	-	8,125
35	Pu	S	Muelle de usos múltiples	-	4,500
36	Pu	E	Muelle de cruceros	-	3,750
37	Pu	N	Muelle de pesca 1	-	850
38	Pu	N	Muelle de pesca 2	-	750
39	Pu	S	Vialidades	-	201,060.30

Uso.- Pu: público.

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
40	-	-	Reserva portuaria	-	1,776,012.50

Clave de zonificación			Destino	Superficie estimada (m ²)	
Número consecutivo	Uso	Modo de operación		Agua	Tierra
41	Pu	E	Marina turística	36,296.89	4,622.15

Justificación técnica

En cumplimiento al artículo 7 y 25 de la Ley de Puertos y alas necesidades de infraestructura para el desarrollo del Puerto, las tendencias demograficas, la conectividad logística local, nacional e internacional de los diferentes modos logísticos del Puerto, su zona de influencia y los distintos proyectos, se esta llevando a cabo la regularizacion 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 A	2,693,840.30	-

Justificación técnica

En cumplimiento al artículo 7 y 25 de la Ley de Puertos y alas necesidades de infraestructura para el desarrollo del Puerto, las tendencias demograficas, la conectividad logística local, nacional e internacional de los diferentes modos logísticos del Puerto, su zona de influencia y los distintos proyectos, se esta llevando a cabo la regularizacion 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	Zona de fondeo B	2,693,840.30	-

Justificación técnica

En cumplimiento al artículo 7 y 25 de la Ley de Puertos y alas necesidades de infraestructura para el desarrollo del Puerto, las tendencias demograficas, la conectividad logística local, nacional e internacional de los diferentes modos logísticos del Puerto, su zona de influencia y los distintos proyectos, se esta llevando a cabo la regularizacion 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
44	Pu	E	Taller de señalamiento Marítimo	-	8,297.00

Justificación técnica

En cumplimiento al artículo 7 y 25 de la Ley de Puertos y alas necesidades de infraestructura para el desarrollo del Puerto, se esta llevando a cabo la regularizacion y ampliación del recinto portuario.

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

Clave de zonificación			Destino	Superficie estimada (m ²)	
Número consecutivo	Uso	Modo de operación		Agua	Tierra
45	Pa	E	Áreas opertaivas de Marina	-	36,572.67

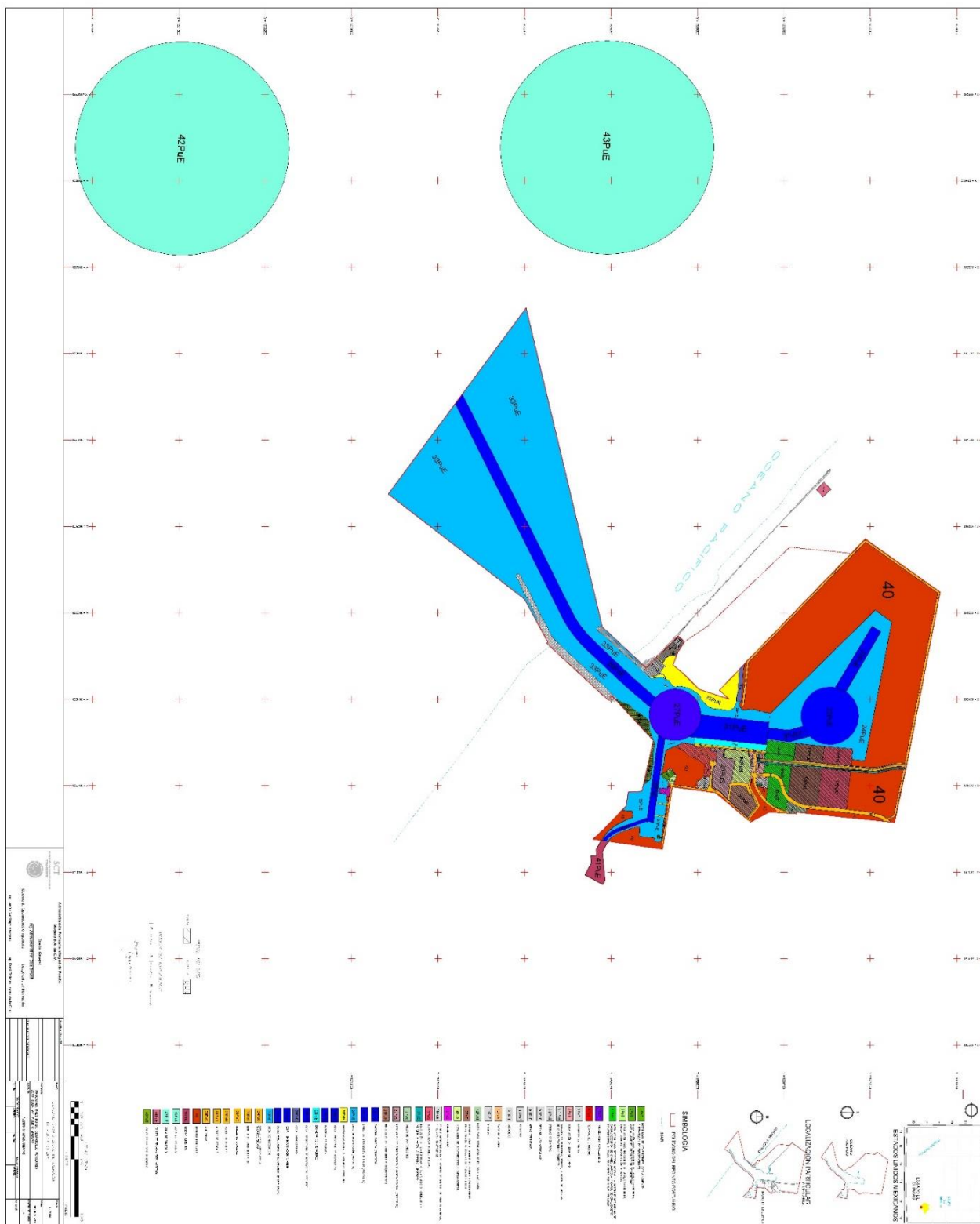
Uso.- Pa: particular. Modo de operación.-E: Especializado

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 sus 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.



Plano maestro de destinos, usos y modos de operación de Puerto Chiapas