

OF. 0192/25
15 ENE. 2025

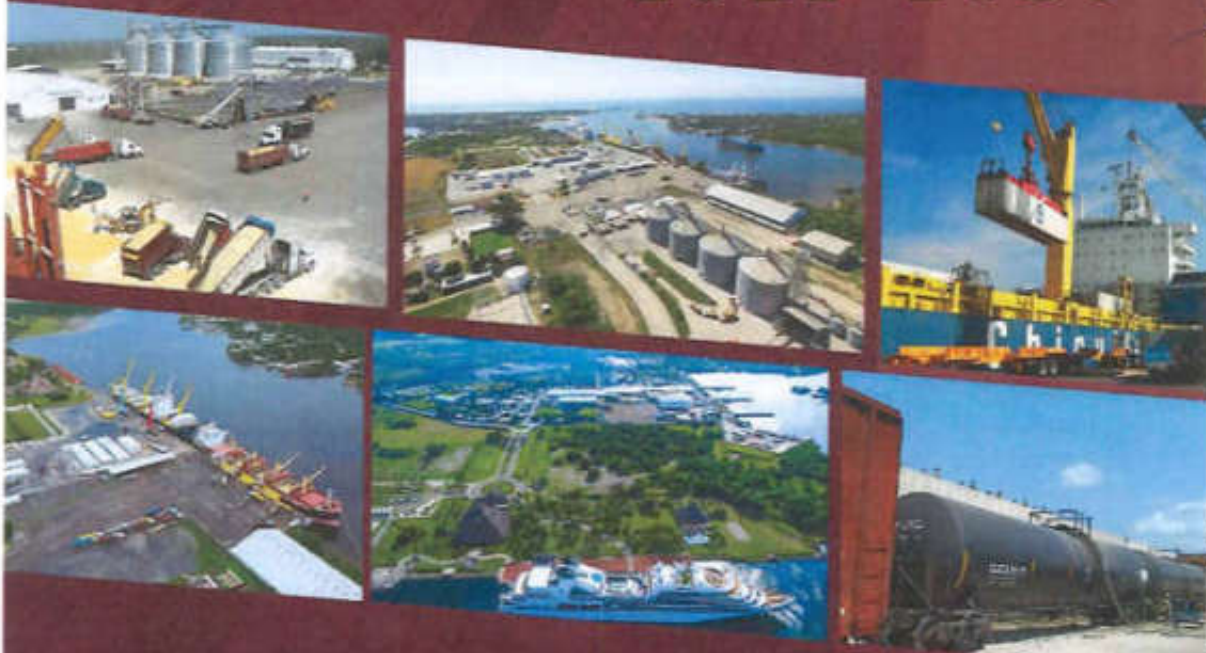
AUTORIZADO

DIRECCIÓN DE DESARROLLO PORTUARIO

PROGRAMA MAESTRO
DE DESARROLLO
PORTUARIO
PUERTO CHIAPAS



2025-2030

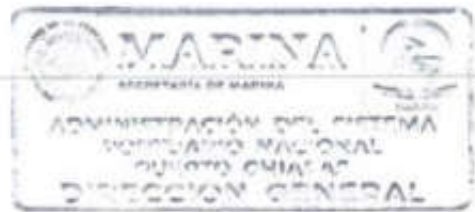




PROGRAMA MAESTRO DE DESARROLLO PORTUARIO PUERTO CHIAPAS 2025-2030

1. RECURSOS Y COMPETITIVIDAD DEL PUERTO	4
1.1 ALCANCE LEGAL DE PMDP	5
1.2 INFRAESTRUCTURA PORTUARIA	8
1.2.1 ESTRUCTURAS DE PROTECCIÓN	8
1.2.2 SEÑALAMIENTO MARÍTIMO	8
1.2.3 ÁREAS DE NAVEGACIÓN	9
1.2.4 ÁREAS DE ATRAQUE	10
1.2.5 VÍAS FÉRREAS	12
1.2.6 VIALIDADES VEHICULARES	13
1.2.7 ANDADORES PEATONALES	13
1.2.8 EDIFICACIONES	13
1.2.9 ÁREAS DE ALMACENAMIENTO	13
1.3 COMUNIDAD PORTUARIA	15
1.3.1 CESIONARIOS	15
1.3.2 AUTORIDADES	17
1.3.3 PRESTADORES DE SERVICIOS PORTUARIOS	18
1.3.4 PRESTADORES DE SERVICIOS CONEXOS	19
1.4 VOCACIÓN DEL PUERTO, ÁREA DE INFLUENCIA Y CONECTIVIDAD	21
1.4.1 VOCACIÓN DEL PUERTO	21
1.4.2 ÁREA DE INFLUENCIA	23
1.4.3 CONECTIVIDAD	31
2. DIAGNÓSTICO Y RETOS DE DESARROLLO DEL PUERTO	35
2.1 DIAGNÓSTICO DE LA COMPETITIVIDAD DEL PUERTO	35
2.1.1 ANÁLISIS DE LA CONECTIVIDAD DEL PUERTO	36
2.1.2 ANÁLISIS DEL MERCADO RELEVANTE	39
2.1.3 ANÁLISIS DE LA DEMANDA	44
2.1.4 ANÁLISIS DE LA OFERTA	50
2.1.5 BALANCE DE LA OFERTA Y DEMANDA DE INFRAESTRUCTURA Y DE SERVICIOS PORTUARIOS	52
2.1.6 ANÁLISIS FINANCIERO PARA LA INVERSIÓN DE LA INFRAESTRUCTURA Y EQUIPAMIENTO PORTUARIOS	55
2.2 RETOS PARA EL DESARROLLO DEL PUERTO	56
2.2.1 COMPETITIVIDAD GLOBAL	59
2.2.2 DESARROLLO DEL SISTEMA PORTUARIO NACIONAL	61
2.2.3 DESARROLLO SUSTENTABLE	63
2.2.4 RELACIÓN PUERTO CIUDAD	64
3. ESTRATEGIA PARA EL DESARROLLO PORTUARIO	65

Handwritten signature in blue ink





3.1 VISIÓN Y MISIÓN DEL PUERTO	65
3.2 OBJETIVOS ESTRAGÉTICOS, ESTRATEGIAS Y LÍNEAS DE ACCIÓN DEL PUERTO	65
3.3 METAS E INDICADORES	67
3.3.1 METAS DE MANTENIMIENTO DE INFRAESTRUCTURA Y EQUIPAMIENTO.	68
3.3.2 METAS DE CONSTRUCCIÓN Y MODERNIZACIÓN DE INFRAESTRUCTURA Y EQUIPAMIENTO.	69
3.3.3 METAS DE DESARROLLO DE LA OPERACIÓN PORTUARIA Y LOGÍSTICA	70
3.4 ZONIFICACIÓN MAESTRA PARA EL DESARROLLO PORTUARIO	72



1. RECURSOS Y COMPETITIVIDAD DEL PUERTO

En cumplimiento de la Ley de Puertos y de su Reglamento, el nuevo Programa Maestro de Desarrollo Portuario de Puerto Chiapas (PMDP) 2025-2030, establece la planeación estratégica que promueve la operación, para que el puerto produzca una oferta de infraestructura y servicios para el manejo y traslado eficiente de bienes hacia o desde su zona de influencia eficaz y eficiente, eleve su competitividad, desarrolle nuevos negocios, incentive la inversión en el puerto y fortalezca la coordinación de su comunidad portuaria.

En este capítulo, se describen los recursos con los que cuenta la Administración del Sistema Portuario Nacional Puerto Chiapas (ASIPONA Puerto Chiapas), a la fecha de la elaboración del presente PMDP, tales como las áreas e instalaciones con las que dispone actualmente para sus operaciones portuarias y logísticas (**Figura 1**).



Figura 1 Puerto Chiapas, ubicado en el municipio de Tapachula, Chiapas, México.
Fuente: ASIPONA Puerto Chiapas, 2024.

1.1 ALCANCE LEGAL DE PMDP

Los contratos celebrados de Cesión Parcial de Derechos y de Prestación de Servicios Portuarios y Conexos 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, por lo que, se podrán otorgar uno u otros, a favor de terceras personas, para que exploten en igualdad de circunstancias, número, características técnicas, áreas o servicios idénticos o similares.

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

El presente PMDP, estará vigente a partir de la autorización emitida por la autoridad portuaria. Conforme al marco normativo vigente y a la naturaleza de la actividad y de las inversiones en infraestructura portuaria, el horizonte de planeación de este PMDP adopta una visión a 20 años, con períodos de revisión de cada cinco años.

Como lo establece el Título de Concesión, otorgado 01 de febrero de 1994 por el Gobierno Federal a través de la SECRETARÍA, publicado en el Diario Oficial de la Federación el 15 de junio de 1994, el concesionario integral de Puerto Chiapas, es la sociedad mercantil mexicana de índole paraestatal, de la Administración Pública Federal, denominada Administración del Sistema Portuario Nacional Puerto Chiapas, S.A. de C.V. (ASIPONA Puerto Chiapas), con fundamento en el ACUERDO Secretarial Núm. 380/2021, publicado en el DOF 16 de noviembre de 2021; mediante el cual se dio a conocer la nueva denominación de las Empresas de Participación Estatal Mayoritaria, sectorizada a la Secretaría de Marina, 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, por lo que, le corresponde elaborar el PMDP y someterlo a la autorización de la Dirección General de Puertos, dependiente de la Secretaría de Marina.

A fin de lograr los objetivos de competitividad y desarrollo de Puerto Chiapas, corresponde a cada integrante de la comunidad portuaria lo siguiente: orientar sus esfuerzos y aportar sus inversiones para la prestación eficiente de los servicios incrementando la productividad; fomentar 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 establecidas en este PMDP; y cumplir, en su caso, con las obligaciones contraídas en sus respectivos contratos de cesión parcial de derechos o de prestación de servicios, contribuyendo al fortalecimiento del conglomerado portuario de actividades y negocios.

Este PMDP da cumplimiento a las disposiciones de los artículos 41 de la Ley de Puertos, 40 de su Reglamento y a lo previsto en el Título de Concesión otorgado a la ASIPONA Puerto Chiapas, por lo que identifica y justifica los usos, destinos y formas de operación de las diferentes zonas del puerto. En ese contexto, el presente instrumento contiene:

La descripción de las áreas e instalaciones para operaciones portuarias, así como de la comunidad portuaria que lo integra; vocación del recinto portuario, descripción de su área de influencia y conectividad; vinculación del puerto con la economía local, regional y nacional; diagnóstico de la situación actual del puerto; análisis de su competitividad y retos para el desarrollo del recinto portuario; metas de construcción, expansión y modernización de infraestructura y equipamiento; compromisos de mantenimiento, metas de productividad e indicadores para el aprovechamiento de los bienes concesionados, así como 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.

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 Chiapas, Municipio de Tapachula, Chiapas, de fecha 12 de septiembre de 2023. Los citados ordenamientos jurídicos, dotan al Puerto de Puerto Chiapas de las áreas de agua y tierra que se señalan en la **Tabla 1**:

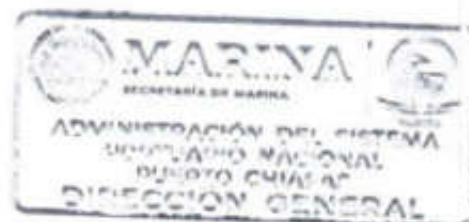
Tabla 1 Delimitación y determinación del Recinto Portuario de Puerto Chiapas, Estado de Chiapas.

POLIGONO	SUPERFICIE (Ha)
Tierra	357.01
Agua	878.29
TOTAL	1,235.31

Fuente: ASIPONA Puerto Chiapas, 2024.

Por otra parte, es importante señalar que, el 14 de junio de 2019 se publicó en el DOF, y su reforma el 14 de marzo de 2023, el Decreto por el que se crea el organismo público descentralizado, con personalidad jurídica y patrimonio propio, no sectorizado, denominado Corredor Interoceánico del Istmo de Tehuantepec (CIT)", el cual tiene el objeto de instrumentar una plataforma logística multimodal que integre la prestación de servicios de las Administraciones del Sistema Portuario Nacional de Coatzacoalcos S.A. de C.V., Salina Cruz S.A. de C.V., Dos Bocas S.A. de C.V. y Puerto Chiapas, S.A. de C.V., y su interconexión mediante transporte ferroviario, por conducto del Ferrocarril del Istmo de Tehuantepec, S.A. de C.V., así como adquirir, desarrollar, fraccionar, comercializar, concesionar, adjudicar y, en su caso, enajenar los inmuebles que integran su patrimonio, que permita llevar a cabo el establecimiento de los polos de desarrollo para el bienestar, con base en las vocaciones productivas que se determinen para los polígonos correspondientes de la región del Istmo de Tehuantepec, con una visión integral, sustentable, sostenible e incluyente, que fomente el crecimiento económico, productivo y cultural.

En el siguiente Plano del Recinto Portuario de Puerto Chiapas (**Figura 2**) se detalla el polígono del Recinto Portuario autorizado.



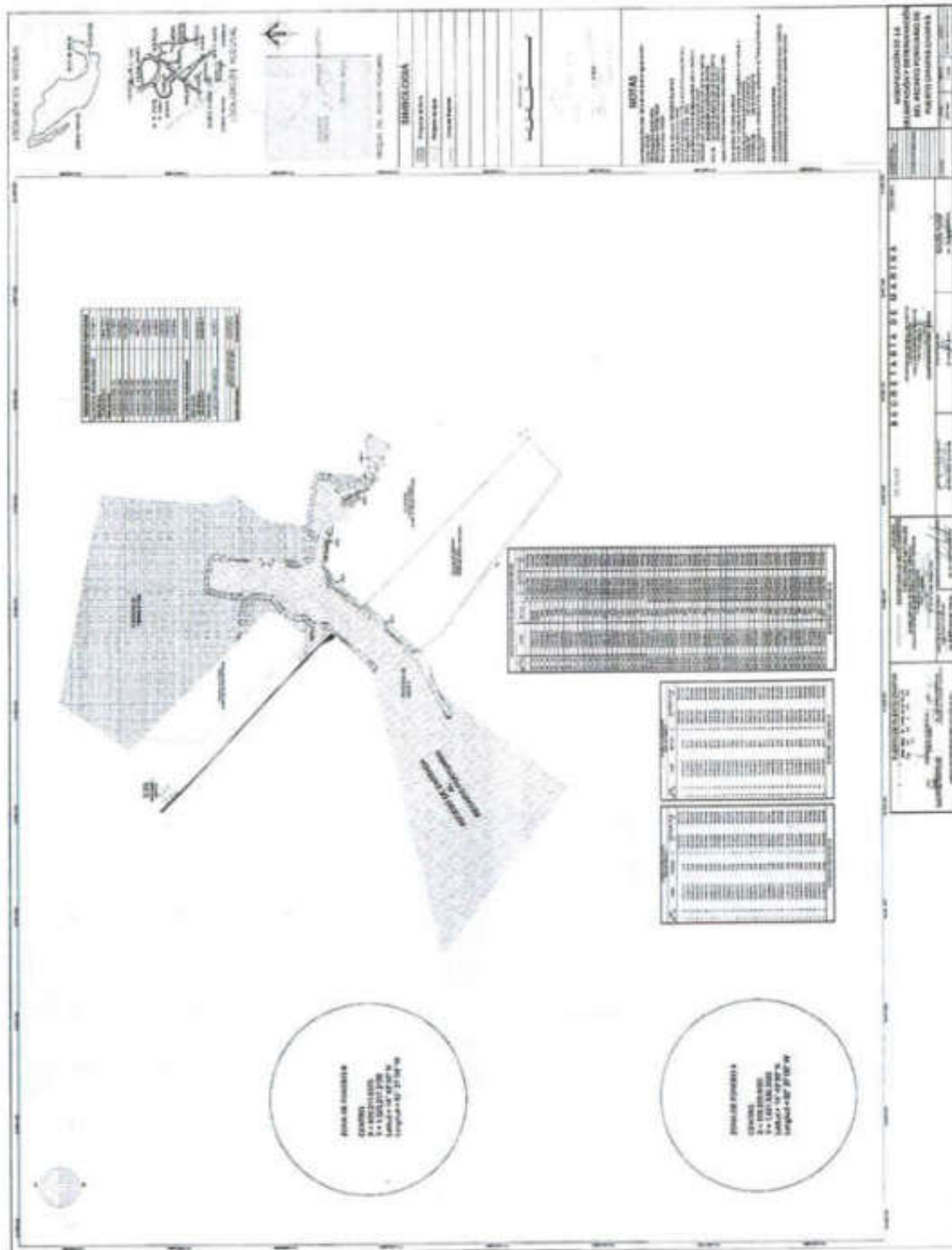


Figura 2 Plano del Recinto Portuario de Puerto Chiapas.
Fuente: ASIPONA Puerto Chiapas, 2024.

1.2 INFRAESTRUCTURA PORTUARIA

En este apartado se describen las principales instalaciones para las distintas operaciones portuarias y los recursos de infraestructura para uso común, que dispone Puerto Chiapas, a la fecha de elaboración del PMDP para llevar a cabo las operaciones de manera eficiente y eficaz. La infraestructura existente atiende diferentes líneas de negocio: Carga comercial (Contenerizada, agrícola, mineral, general) y Cruceros. Esta información es complementaria al Plano de Instalaciones Portuarias de Puerto Chiapas (**Figura 9**).

1.2.1 ESTRUCTURAS DE PROTECCIÓN

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

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

1.2.2 SEÑALAMIENTO MARÍTIMO

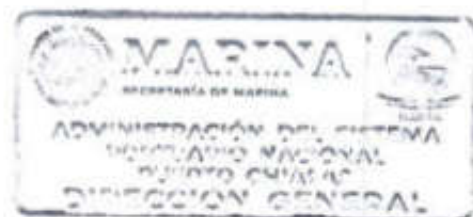
El señalamiento marítimo de Puerto Chiapas (**Figura 3**) está implementado de acuerdo con la Organización Marítima Internacional (OMI) y a las recomendaciones técnicas que emanan de la Asociación Internacional de Señalización Marítima Internacional (IALA, por sus siglas en inglés), el cual, está integrado de los siguientes elementos:

- Faro Puerto Madero (San Benito).
- Boya de recalada con Racón.
- 8 balizas de enfilación (4 balizas de enfilación del canal principal de acceso, 2 balizas de enfilación de la dársena fiscal, 2 balizas de enfilación de los muelles de pesca).
- 7 balizas de situación (baliza escollera oriente, baliza de escollera poniente, baliza en muelle de pesca No.1, baliza en muelle de pesca No. 3, baliza en muelle de SUMICOL, 2 balizas en muelle de Capitanía).
- 10 boyas de canal (4 rojas, 6 verdes).



Figura 3 Señalamiento marítimo de Puerto Chiapas: Fig. A y B, señalamiento en funcionamiento en maniobras y; C Faro de San Benito, Puerto Madero, Chis.

Fuente: ASIPONA Puerto Chiapas, 2024.



1.2.3 ÁREAS DE NAVEGACIÓN

Puerto Chiapas cuenta con un área de navegación de 5,881.45 m de longitud, dedicados a la navegación marítima, y se dispone de 875.92 hectáreas de áreas e infraestructura para la navegación, las cuales se describen en la **Tabla 2** y se observan en la **Figura 4**.

Tabla 2 Áreas de navegación de Puerto Chiapas, indicando la longitud (m), área (m²), ancho de plantilla (m), profundidad (m), calado (m) y diámetro máximo de ciaboga (m).

DENOMINACIÓN	LONGITUD (m)	ÁREA (m ²)	ANCHO DE PLANTILLA (m)	PROFUNDIDAD (m)	CALADO (m)	DIAMETRO MÁXIMO DE CIABOGA (m) (PARA DÁRSENAS)
Canal principal de navegación	3,155.47	312,817	100	-11	-10	-
Dársena de ciaboga	-	159,043	450	-11	-10	450
Dársena de operaciones	300	15,000	50	-11	-10	-
Canal secundario de navegación pesquero	735	44,671	60	-8	-7	-
Canal intracostero	304	11,691	41	-2	-1	-
Canal de Navegación Interior	618	123,605	197	-10	-10	-
Canal secundario de navegación de Uso Común	420.98	12,596	31	-6	-5	-
Área de navegación	Variable	2,660,459	Variable	Variable	Variable	-
Marina de Chiapas	348	31,675	134	-7	-5	-
Zona de Fondeo A	-	2,693,840	1,852	-12	-11	1,852
Zona de Fondeo B	-	2,693,840	1,852	-12	-11	1,852

Fuente: ASIPONA Puerto Chiapas, 2024.

Los calados oficiales y las condiciones especiales de arribo y zarpe de embarcaciones son determinados por la Capitanía, en función de las circunstancias existentes de profundidad en los muelles y vías de navegación, así como de los factores para garantizar la seguridad de las embarcaciones que arriban al Puerto, estos se actualizan de manera constante.

El puerto cuenta con 2 zonas de fondeo para embarcaciones en las siguientes coordenadas:

- 1) Área de Fondeo A: Latitud Norte 14° 40' 00" y Latitud Oeste 92° 27' 00"
- 2) Área de Fondeo B: Latitud Norte 14° 42' 00" y Latitud Oeste 92° 27' 00"





Figura 4 Áreas de navegación de Puerto Chiapas.
Fuente: ASIPONA Puerto Chiapas, 2024.

1.2.4 ÁREAS DE ATRAQUE

Actualmente Puerto Chiapas cuenta con 4 terminales de atraque, las cuales se describen a continuación:

Terminal de Usos Múltiples (TUM) 2

Muelle con una banda de atraque de 150 metros lineales, destinados para carga de granel y pesca, modo de operación Semiespecializada cuenta con conectividad ferroviaria a menos de 50 metros del muelle, así como un patio de maniobras de 20,000 m², una bodega de almacenamiento de 2,520 m² y un cobertizo de 630 m².

Terminal de Contenedores

Contenedores y granel mineral de Altura o Cabotaje. Actualmente el puerto promueve la operación y desarrollo de esta terminal Semiespecializada para la recepción, almacenaje, tránsito y transbordo de contenedores, contando con un recinto fiscalizado administrado por la entidad, con capacidad de 1,800 contenedores a estibas de 4 y conexión para 250 contenedores refrigerados en un área de 40,000 m². Esta terminal se conecta a través de un puente fiscal con la Sección Aduanera lo que agiliza el movimiento de mercancías de comercio exterior (Figura 5).

Muelle de Cruceros

La terminal de cruceros tiene una banda de atraque Semiespecializada de 150 m, cuenta con un Centro Integral de Atención a Cruceros (CIAC), lo conforman una palapa comercial con una capacidad para 22 locales comerciales destinados para la venta de productos artesanales de la región, zona cultural y una palapa restaurante con capacidad para 250 personas, cuenta con área de cocina, servicios generales, estacionamiento, alberca y amplios jardines (Figura 6)



Figura 5 Terminal de usos múltiples y terminal de contenedores.
Fuente: ASIPONA Puerto Chiapas, 2024.



Figura 6 Muelle de cruceros.
Fuente: ASIPONA Puerto Chiapas, 2024.

Muelles Pesqueros

Ubicados en la zona pesquera del recinto portuario, cuenta con tres muelles de pesca tipo espigón, con dos bandas de atraque cada uno, muelle de pesca No. 1 con 85 metros lineales, muelle de pesca No. 2 y muelle de pesca No. 3 con 75 metros lineales, los tres muelles suman 470m de banda de atraque (**Figura 7**).



Figura 7 Muelles pesqueros de Puerto Chiapas.
Fuente: ASIPONA Puerto Chiapas, 2024.

1.2.5 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 K, la cual enlaza a Ciudad Hidalgo Chiapas y a Ciudad Ixtepec, Oaxaca, permitiendo la conexión 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 (**Figura 8**).

Puerto Chiapas a la fecha de elaboración de este PMDP se encuentra en proceso de ejecución el proyecto de infraestructura "Prolongación de vías férreas y patio al interior de Puerto Chiapas", lo que permitirá conectar con la cadena logística del Corredor Interoceánico del Istmo de Tehuantepec (CIIT) a través de la línea K; contará con 3.5 km de vías férreas de 115 yd/lbs y 2 vías que conectarán con la Terminal de Usos Múltiples (TUM 2) y el Muelle de Contenedores. La infraestructura ferroviaria está destinada a la operación del servicio intermodal para carga general, contenerizada y granel mineral, principalmente.

El patio de maniobras en una primera etapa tendrá un área de 2 hectáreas con una capacidad aproximada para la recepción y almacenamiento de contenedores.

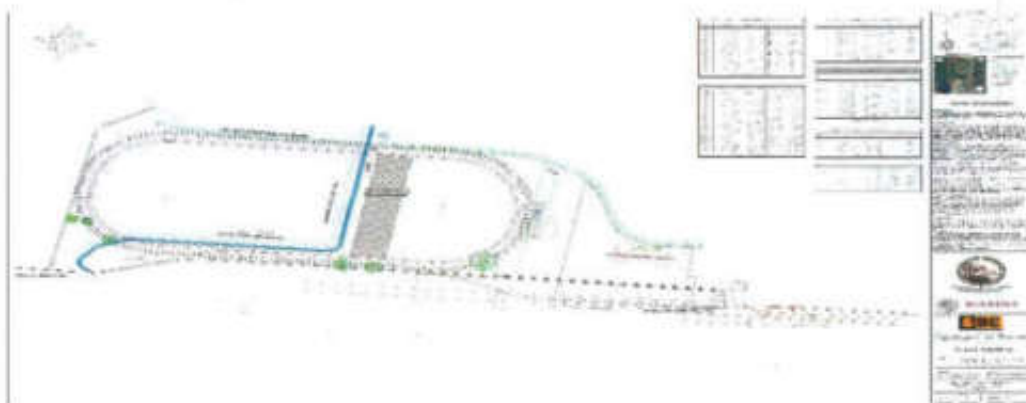


Figura 8 Prolongación de vías férreas y patio al interior de Puerto Chiapas.
Fuente: ASIPONA Puerto Chiapas, 2024.

1.2.6 VIALIDADES VEHICULARES

En el Recinto Portuario de Puerto Chiapas existen 9.20 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.

1.2.7 ANDADORES PEATONALES

Puerto Chiapas cuenta con 1,235.07 m de andadores peatonales, para el tránsito de personas entre las diversas áreas comunes al interior del Recinto Portuario incluyendo los espacios destinados para los turistas de cruceros.

1.2.8 EDIFICACIONES

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

- Capitanía de Puerto.
- Palapa restaurante.
- Palapa comercial.
- Edificio del guardafaro y destacamento.
- Casetas de control de accesos, vehicular y de actividades pesqueras.
- Caseta y báscula para camiones de carga.

A la fecha de elaboración de este PMDP la ASIPONA Puerto Chiapas se encuentra en proceso de ejecución para la construcción de los siguientes inmuebles: edificio administrativo para la ASIPONA Puerto Chiapas y edificio para la UNAPROP-161.

1.2.9 ÁREAS DE ALMACENAMIENTO

Puerto Chiapas cuenta con áreas de almacenamiento, para el adecuado manejo y disposición de las cargas, señaladas en la **Tabla 3**:

Tabla 3 Áreas de almacenamiento de Puerto Chiapas. La tabla indica la cantidad y la superficie en m² o la capacidad en ton.

DENOMINACIÓN	CANTIDAD	SUPERFICIE (m ²)
PATIO	7	101,442.60
BODEGA	2	5,499.00
COBERTIZO	1	630.00
	TOTAL	169,804.28
DENOMINACIÓN	CANTIDAD	CAPACIDAD (ton)
SILOS	4	26,000.00
	TOTAL	26,000.00

Fuente: ASIPONA Puerto Chiapas, 2024.



GOBIERNO DE MEXICO
DIRECCION GENERAL DE PUERTOS
Oficio Num. 6241/2025
10 NOV. 2025

AUTORIZADO
DIRECCION DE DESARROLLO PORTUARIO

MARINA
SECRETARIA DE MARINA

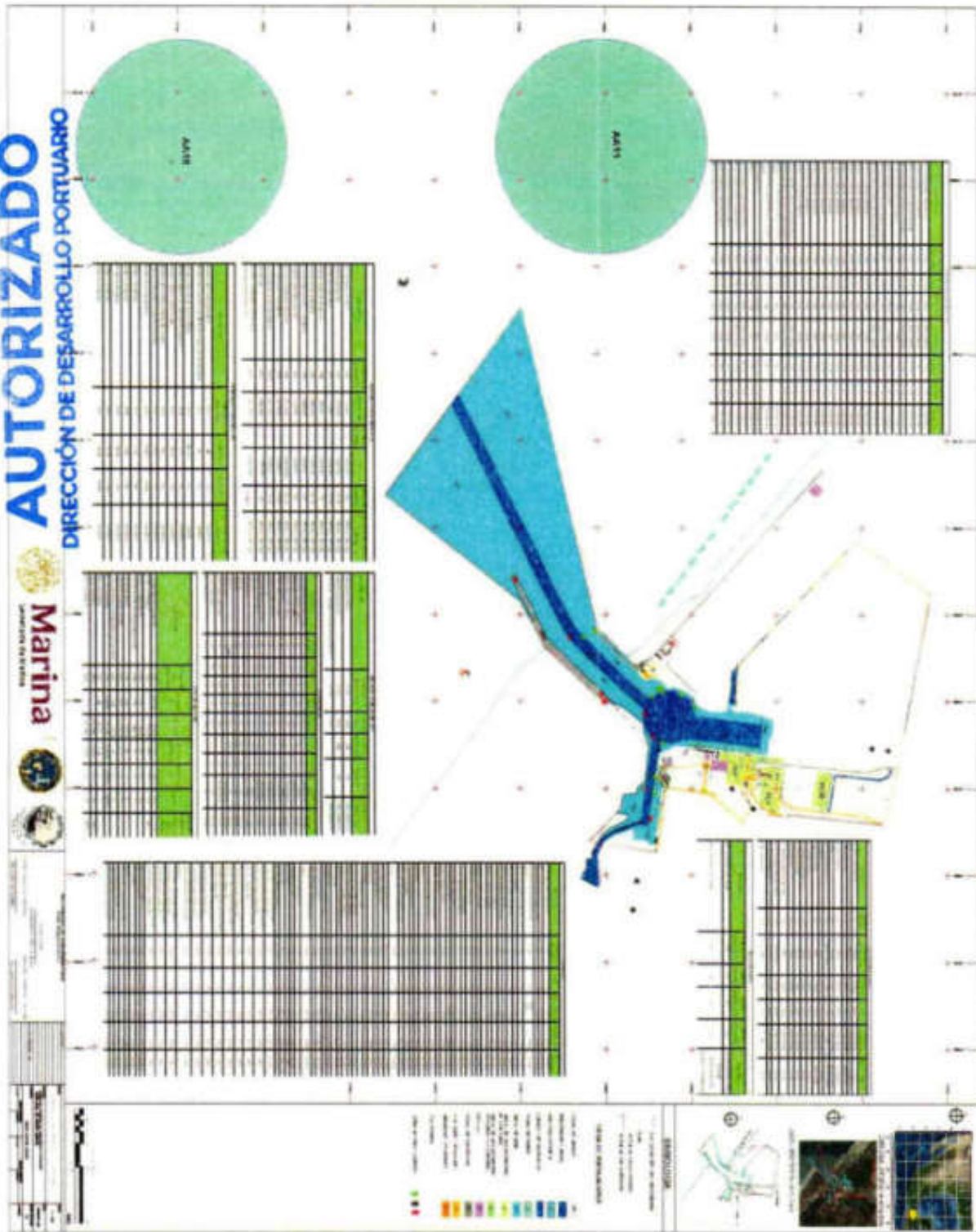


Figura 9 Plano de Instalaciones Portuarias de Puerto Chiapas.
Fuente: ASIPONA Puerto Chiapas, 2025.

1.3 COMUNIDAD PORTUARIA

La comunidad portuaria de Puerto Chiapas está integrada por los cesionarios, las autoridades, instituciones, prestadores de servicios portuarios y conexos, a la fecha de elaboración del PMDP, los integrantes de la comunidad portuaria son los que se enlistan de la (Tabla 4 a la Tabla 8), así como el plano que delimita cada una de las zonas portuarias adjudicadas a los Cesionarios (Figura 10).

1.3.1 CESIONARIOS

Tabla 4 Lista de los Cesionarios de la ASIPONA Puerto Chiapas con su clave, clave de zonificación, no. de registro, vigencia del contrato, objeto y superficie cedida.

CESIONARIO	CLAVE DE CESIONARIO	CLAVE DE ZONIFICACIÓN	NO. DE REGISTRO	VIGENCIA DEL CONTRATO	OBJETO	SUPERFICIE CEDIDA m ²	
						AGUA	TIERRA
LUBRICANTES Y COMBUSTIBLES MARINOS S.A. de C.V.	C002	1PaE	APIMAD01-002/00.M3.P1	02/03/2015 - 02/03/2030	Suministrar combustibles, agua potable, energía eléctrica, aceites, grasas, filtros, materiales, avituallamiento, reparaciones menores a las embarcaciones, excluyendo maniobras de carga y descarga de productos pesqueros o comerciales.	720.00	688.00
SUMINISTRADORA DE COMBUSTIBLES Y LUBRICANTES DE PUERTO MADERO S.A. de C.V. (I)	C003	2PuE	APIMAD01-003/01.M2.P1	02/04/2018 - 02/04/2038	Instalación para productos del mar, combustible, avituallamiento y recolección de desechos.	5,839.20	
SUMINISTRADORA DE COMBUSTIBLES Y LUBRICANTES DE PUERTO MADERO S.A. de C.V. (II)	C006	3PaE	APIMAD01-006/0	01/09/2010 - 01/09/2030	Instalación para productos del mar, combustible, avituallamiento y recolección de desechos.	60.30	4,348.00
GRAMOSA AGROALIMENTOS S.A. de C.V.	C007	4PuS	APIMAD01-007/11.M1	13/09/2011 - 13/09/2036	Instalación de usos múltiples de uso público para el manejo (recepción, almacenaje, mecanizado de carga/descarga) de granel agrícola y carga general, excepto contenedores, automóviles y petróleo y sus derivados.	22,500.00	80,000.00
COMERCIALIZADORA LARDPOD S.A. de C.V.	C008	5PuE	APIMAD01-008/12.M3.P1	19/04/2022 - 18/04/2032	Transportar derivados del petróleo a través de ductos subterráneos.		2,000.00
BRICOR SERVICIOS PORTUARIOS MEXICANOS S.A.P.I. de C.V.	C009	13PuE	ASIPONACH101-009/22	30/12/2022 - 30/12/2042	Transportar derivados del petróleo a través de ductos subterráneos.		20,064.00
INTEROCEANIC TERMINAL S.A. de C.V.	C010	14PuE	ASIPONACH101-010/23.M1	30/01/2023 - 30/01/2043	Construcción, equipamiento y operación de una Terminal de Usos Múltiples (TUM) de uso público.	16,250.00	147,318.80
MARINA DE CHIAPAS S.A. de C.V.	C011	37PuE	ASIPONACH101-012/24.M1	26/06/2024 - 01/02/2044	Ofrecer servicio de atraque a embarcaciones de recreo, promoviendo el turismo náutico de la región	687,9919	31

Fuente: ASIPONA Puerto Chiapas, 2024.



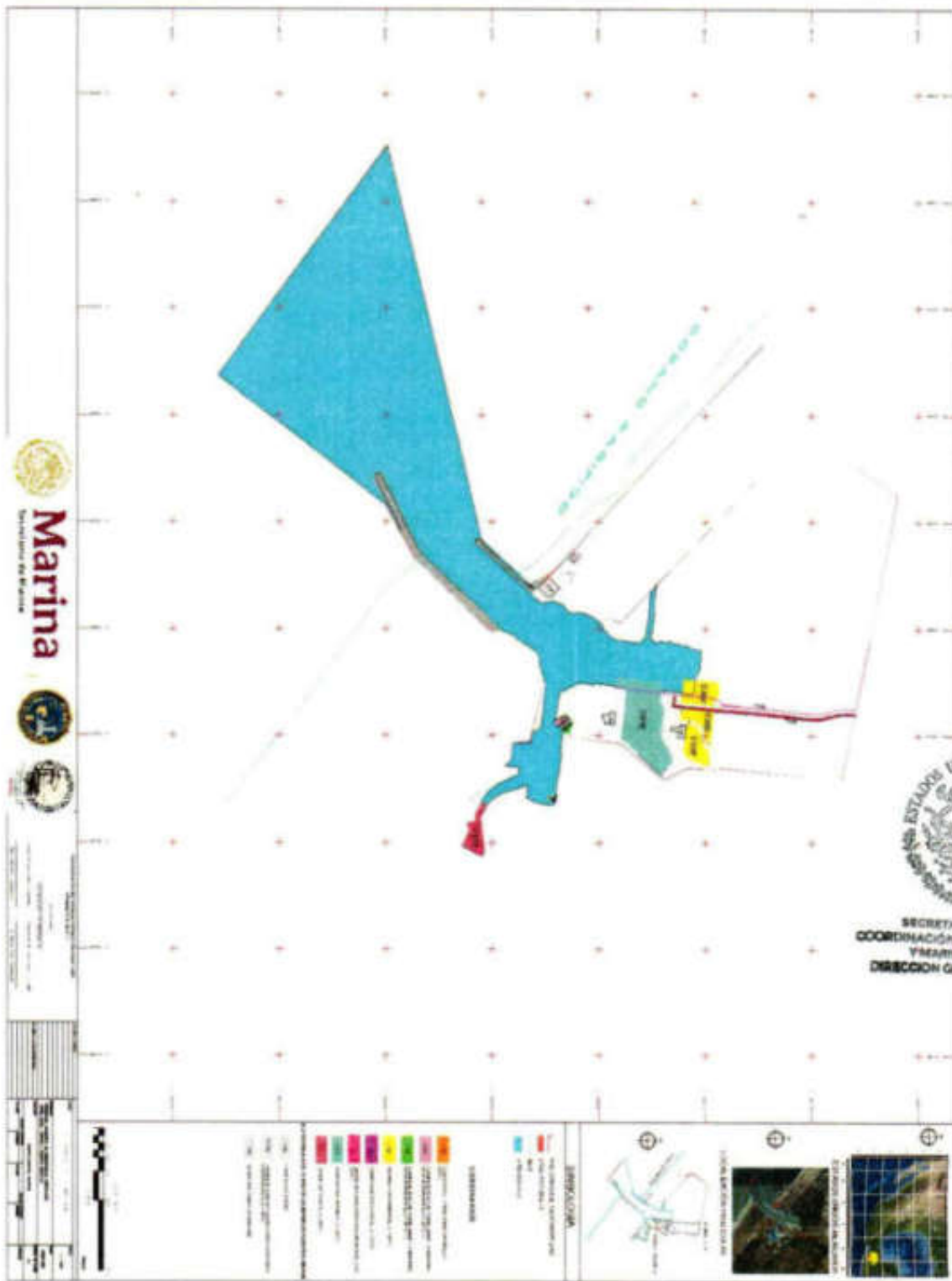


Figura 10 Plano de Cesionarios de Puerto Chiapas.
Fuente: ASIPONA Puerto Chiapas, 2025.

1.3.2 AUTORIDADES

Tabla 5 Autoridades de Puerto Chiapas con su clave de zonificación, así como las actividades y servicios que realizan.

AUTORIDAD	CLAVE DE ZONIFICACIÓN	ACTIVIDADES Y SERVICIOS
ADMINISTRACIÓN DEL SISTEMA PORTUARIO NACIONAL PUERTO CHIAPAS S.A. de C.V.	9PuE	Planear, programar y ejecutar las acciones necesarias para la promoción, operación y desarrollo del puerto, a fin de lograr la mayor eficiencia y competitividad portuaria.
CAPITANÍA DE PUERTO	7PuE	Ejercer la Autoridad Marítima Nacional en su jurisdicción, para garantizar la seguridad de la vida humana en el mar, la seguridad en la navegación y la prevención de la contaminación marina, en cumplimiento de las leyes marítimas nacionales e internacionales y otras en materia de su competencia.
ADUANA MARÍTIMA DE PUERTO CHIAPAS	*	Vigilancia y custodia de las mercancías de comercio exterior dentro del recinto fiscal; así como autorizar la internación de dichas mercancías al territorio nacional a través del despacho aduanal. Lo anterior con facultades para vigilar e inspeccionar las mercancías, su debida clasificación arancelaria en los pedimentos y el cumplimiento de las obligaciones fiscales.
SERVICIO NACIONAL DE SANIDAD, INOCUIDAD Y CALIDAD ALIMENTARIA	*	Inspección física de productos y expedición de certificados sanitarios para asegurar la calidad e inocuidad de animales, vegetales y sus productos.
SANIDAD INTERNACIONAL	*	Otorgar la plática libre a bordo, operar los servicios de sanidad internacional y revisar las condiciones de la tripulación y pasajeros para garantizar que no se producirá la introducción o propagación de una enfermedad o daño a la salud.
INSTITUTO NACIONAL DE MIGRACIÓN	11PuE	Inspección y/o control de todo aquel individuo que ingrese a México por el puerto, independientemente de su condición migratoria.
SECRETARÍA DE MARINA	*	Armada de México, institución militar nacional, de carácter permanente, cuya misión es emplear el poder naval de la Federación para la defensa exterior y coadyuvar en la seguridad interior del país, en los términos que establece la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, las leyes que de ella derivan y los tratados internacionales.
OFICINA DE SERVICIOS A LA MARINA MERCANTE	*	La Dirección General de Marina Mercante es la unidad administrativa encargada de regular e instrumentar las políticas que promueven la suficiencia y seguridad del transporte marítimo y de fomentar la marina mercante nacional, para apoyar la competitividad del comercio interior y exterior del país, de conformidad con el marco regulatorio nacional e internacional aplicables.

Fuente: ASIPONA Puerto Chiapas, 2024.



1.3.3 PRESTADORES DE SERVICIOS PORTUARIOS

Tabla 6 Prestadores de servicios portuarios de Puerto Chiapas, indicando el tipo de servicio que ofrece, con no. de registro, vigencia del contrato y el área en el que presta el servicio.

PRESTADOR	SERVICIO PORTUARIO	NO. DE REGISTRO	VIGENCIA DEL CONTRATO	AREA EN EL QUE PRESTA EL SERVICIO
AEROMARÍTIMA, S.A. DE C.V.	Servicio de maniobra para la transferencia de bienes o mercancías, tales como carga, descarga, alijo, almacenaje, estiba y acarreo dentro del Puerto, para la cual, se le asignó un patio de guarda para realizar dichas actividades.	APIMAD02-083/16.M1	01/11/2016 02/11/2036	Recinto portuario
BRICOR SERVICIOS PORTUARIOS MEXICANOS, S.A. DE C.V. COMERCIALIZADORA PUERTO CHIAPAS, S.A. DE C.V.	Servicio de remolcador.	APIMAD02-089/18.M2	10/09/2018 10/09/2028	Recinto portuario
FERNANDO ACEBO NORIEGA	Servicio de recolección de aguas residuales para embarcaciones que arriben al Puerto y a todas las empresas que estén dentro del Recinto.	ASIPONACH102-101/23	18/07/2023 18/07/2026	Recinto portuario
GRUPO SUVEMO, S.A. DE C.V.	Servicio de recolección de residuos peligrosos sólidos y líquidos a embarcaciones de bandera nacional y extranjera, así como a las empresas instaladas dentro del Recinto.	ASIPONACH102-100/23	18/07/2023 18/07/2026	Recinto portuario
LUBRICANTES Y COMBUSTIBLES MARINOS, S.A. DE C.V.	Servicio Portuario de Distribución, Suministro, Trasiego, Maniobras y Flete de Combustibles por medio de auto tanques, lubricantes, por medio de tambores y/o cubetas y filtros, por medio de cajas a embarcaciones.	ASIPONAMAD02-095/22	17/12/2021 17/12/2026	Recinto portuario
MANOLO SÁNCHEZ PULIDO	Reparación a flote para el mantenimiento preventivo y correctivo a cámaras frigoríficas, freezer y aires acondicionados a embarcaciones.	ASIPONACH102-098/22	30/09/2022 30/09/2025	Recinto portuario
MARELUB, S.A. DE C.V.	Servicio de suministro de lubricantes y filtros a embarcaciones atuneras.	APIMAD02-065/15.M3.P3	03/04/2024 02/04/2027	Recinto portuario
MÉTODOS DE INNOVACIÓN LOGÍSTICA S.A. DE C.V.	Servicio de maniobra para la transferencia de bienes o mercancías, tales como carga, descarga, alijo, almacenaje, estiba y acarreo dentro del Puerto.	APIMAD02-093/21	19/03/2021 19/03/2031	Recinto portuario
MULTISERVICIOS ABASTAP, S.A. DE C.V.	Avituallamiento de alimentos a las embarcaciones.	APIMAD02-066/15.M3.P2	14/05/2024 13/05/2027	Recinto portuario
SANTIAGO BARTOC SARABIA TOLEDO	Servicio portuario de reparación a flote, en soldadura a embarcaciones marítimas.	ASIPONACH102-102/24	12/06/2024 12/06/2027	Recinto portuario
FRANCISCO ENRIQUE AGUILAR TRINIDAD	Servicio de amarre y desamarre de cabos a todo tipo de embarcación.	ASIPONACH102-096/22	21/07/2022 21/07/2025	Recinto portuario
SERVICIOS MARÍTIMOS DE PUERTO CHIAPAS, S.A. DE C.V.	Servicio de lanchaje.	APIMAD02-073/15.M2	02/11/2020 01/11/2025	Recinto portuario
SERVICIOS MARÍTIMOS Y LOGÍSTICOS DEL ISTMO, S. DE R.L. DE C.V.	Servicio de amarre y desamarre de cabos a todo tipo de embarcación.	APIMAD02-086/18.M1.P1	25/06/2024 25/06/2027	Recinto portuario
SONORA BUNKERS S.A. DE C.V.	Servicio Portuario de suministro de combustibles y lubricantes a embarcaciones.	ASIPONACH102-099/22	03/11/2022 03/11/2027	Recinto portuario
VICTOR HUGO SOSA HERNÁNDEZ	Servicio de reparaciones menores a flote que consiste en mantenimiento industrial naval y soldadura, venta de herramientas y materiales de acero, y todo lo relacionado con la industria metalmeccánica de barcos a embarcaciones.	ASIPONACH102-091/22	30/09/2022 30/09/2027	Recinto portuario

Fuente: ASIPONA Puerto Chiapas, 2024.

1.3.4 PRESTADORES DE SERVICIOS CONEXOS

Tabla 7 Prestadores de servicios conexos de Puerto Chiapas, indicando el tipo de servicio de ofrecer, NO. de contrato, vigencia de contrato y el área en el que presta el servicio.

PRESTADOR	SERVICIO CONEXO	NO. DE CONTRATO	VIGENCIA DEL CONTRATO	AREA EN EL QUE PRESTA EL SERVICIO
AEROMARÍTIMA S.A. DE C.V.	Oficinas administrativas.	API-PMA-CPSC-06-19	03/12/2021 02/12/2024	Recinto portuario
BLANCA RITA ANCHEYTA DOMÍNGUEZ	Oficinas administrativas.	API-PMA-CPSC-19-18	01/01/2024 31/12/2024	Recinto portuario
CENTRO INTERAMERICANO DE NEGOCIOS, S.C.	Oficinas administrativas.	API-PMA-CPSC-03-19	02/01/2022 01/01/2025	Recinto portuario
GRUPO ADUANERO INTERTRADE, S.A. DE C.V.	Oficinas administrativas.	API-PMA-CPSC-08-19	03/02/2022 02/02/2025	Recinto portuario
INTEROCEANIC TERMINAL S.A. DE C.V.	Oficinas administrativas.	ASIPONA-CHIS-CPSC-02-22	20/12/2022 20/12/2027	Recinto portuario
PROCESADOS IQF S.A. DE C.V.	Oficinas administrativas.	API-PMA-CPSC-05-19	04/11/2021 03/11/2024	Recinto portuario
SIS AGENCIA ADUANAL S.A. DE C.V.	Oficinas administrativas.	API-PMA-CPSC-01-20	21/01/2022 20/01/2025	Recinto portuario
ZAIRE SHIPPING MÉXICO, S.A. DE C.V.	Oficinas administrativas.	API-PMA-CPSC-04-19	02/01/2022 01/01/2025	Recinto portuario
PROCESADOS IQF S.A. DE C.V.	Servicio de arrendamiento de grúas móviles portuarias Liebherr dentro del recinto portuario.	ASIPONA-CHIS-CPSC-02-23	01/01/2023 31/12/2028	Recinto portuario
YAZMIN DEL CARMEN RUÍZ CABRERA	Servicio de buceo submarino, mantenimiento y reparación submarina a embarcaciones.	API-PMA-CPSC-23-17	02/07/2024 01/07/2028	Recinto portuario
SAN BENITO DEL PACÍFICO SUR, S.A. DE C.V.	Servicio de carga y descarga de atún y otros productos del mar en los muelles públicos de la ASIPONA.	API-PMA-CPSC-10-20	13/05/2024 12/05/2028	Recinto portuario
GRUPO SUVEMO, S.A. DE C.V.	Servicio de colocación de barreras antiderrames a embarcaciones en el Recinto.	API-PMA-CPSC-06-20	13/06/2023 12/06/2026	Recinto portuario
FERNANDO ACEBO NORIEGA	Servicio de desazolve de fosas sépticas (aguas sanitarias) para embarcaciones que arriben al Puerto y renta de baños móviles dentro del Recinto.	ASIPONA-CHIS-CPSC-01-2023	09/06/2023 09/06/2026	Recinto portuario
GRUPO SUVEMO, S.A. DE C.V.	Servicio de Inspección de Mercancías de Comercio Exterior, dentro del Recinto.	API-PMA-CPSC-02-21	12/10/2021 12/10/2024	Recinto portuario
GRUPO SUVEMO, S.A. DE C.V.	Servicio de limpieza ecológica certificada de contenedores, etiquetados y certificación a contenedores dentro del Recinto.	API-PMA-CPSC-11-20	21/11/2023 20/11/2026	Recinto portuario
YOLANDA DEHESA ESPINOZA	Servicio de manejo del pescado, atún y provisión de sal a embarcaciones atuneras en los muelles de la ASIPONA.	API-PMA-CPSC-21-17	03/01/2022 02/01/2025	Recinto portuario
SERVICIOS MARÍTIMOS Y LOGÍSTICOS DEL ITSMO, S. DE R.L. DE C.V.	Servicio para la colocación de barreras antiderrames a embarcaciones en el recinto.	API-PMA-CPSC-18-18	EN PROCESO 02/05/2024 01/05/2027	Recinto portuario
EXPLORA CARIBE TOURS S.A. DE C.V.	Tour operador	API-PMA-CPSC-02-20	01/01/2023 28/02/2026	Recinto portuario
BLANCA ARSENIA FLORES HIDALGO SOCIEDAD DE TRANSPORTES 1-4-9 S.A. DE C.V.	Transporte terrestre	API-PMA-CPSC-01-19	01/01/2023 31/12/2026	Recinto portuario
SUYLIEN WONG RAMÍREZ	Transporte terrestre y turismo	API-PMA-CPSC-28-16	02/11/2021 01/11/2026	Recinto portuario
MARIA DE LOURDES SUMUANO GARCIA	venta de artesanías mexicanas hechas a mano.	API-PMA-CPSC-10-19	01/01/2023 31/12/2026	Recinto portuario
ANA LAURA JUAN HUERTA	Venta de artesanías regionales.	API-PMA-CPSC-19-19	01/01/2023 31/12/2026	Recinto portuario
VERONICA NOLASCO ACEVES	Venta de artesanías y joyería JADE.	API-PMA-CPSC-17-19	01/01/2023 31/12/2026	Recinto portuario
	Venta de artesanías y ropa típica de la región.	API-PMA-CPSC-20-19	01/01/2023 31/12/2026	Recinto portuario

Fuente: ASIPONA Puerto Chiapas, 2024.

Tabla 8 Prestadores de servicios conexos de Puerto Chiapas, indicando el tipo de servicio de ofrecer, no. de contrato, vigencia de contrato y el área en el que presta el servicio (continuación).

PRESTADOR	SERVICIO CONEXO	NO. DE CONTRATO	VIGENCIA DEL CONTRATO	AREA EN EL QUE PRESTA EL SERVICIO
JUNG GENG WONG RAMIREZ	venta de artesanías, arte pictórico, productos gourmet de la región, souvenirs, joyería y ámbar	API-PMA-CPSC-09-19	01/01/2023 31/12/2026	Recinto portuario
MARIA JUANA JACINTA HUERTA LUNA	Venta de artesanías.	API-PMA-CPSC-16-19	01/01/2023 31/12/2026	Recinto portuario
CECILIA SPANOPOULOS CUETO	Venta de helados y bebidas alcohólicas.	API-PMA-CPSC-07-19	01/01/2023 31/12/2026	Recinto portuario
ESTHER MARÍA PINELO CASANOVA	Venta de joyería ámbar	API-PMA-CPSC-30-19	01/01/2022 31/12/2024	Recinto portuario
GILBERTO ROJAS CRUZ	Venta de joyería, plata y sombreros artesanales.	API-PMA-CPSC-21-19	01/01/2023 31/12/2026	Recinto portuario
PABLO MIGUEL ABUO MOLINA	Venta de productos de miscelánea	ASIPONA-CHIS-CPSC-01-22	01/11/2022 31/12/2025	Recinto portuario
ASOCIACIÓN ÚNICA DE GUÍAS DE PUERTO CHIAPAS, S.C.	Venta de servicios turísticos con transporte y guía bilingüe.	API-PMA-CPSC-32-19	01/01/2023 31/12/2026	Recinto portuario
GABRIELA VELASCO SUMUANO	venta de suvenires, artesanías, joyería en ámbar, ropa y accesorios mexicano.	API-PMA-CPSC-14-19	01/01/2023 31/12/2026	Recinto portuario

Fuente: ASIPONA Puerto Chiapas, 2024.

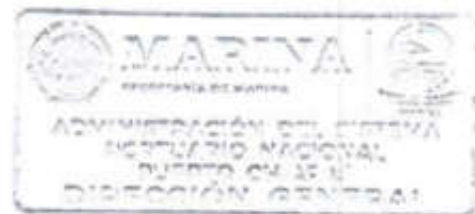


Figura 11 Área de Cesionarios, TUM, Terminal de contenedores y de cruceros de Puerto Chiapas.

Fuente: ASIPONA Puerto Chiapas, 2024.



SECRETARÍA DE ECONOMÍA
COORDINACIÓN GENERAL DE PUERTOS Y MARINA MERCANTIL
DIRECCIÓN GENERAL DE PUERTOS



1.4 VOCACIÓN DEL PUERTO, ÁREA DE INFLUENCIA Y CONECTIVIDAD

1.4.1 VOCACIÓN DEL PUERTO

Puerto Chiapas es un puerto de altura y de cabotaje con una destacada vocación comercial, pesquera y turística. Ubicado en la costa del Pacífico mexicano a 27 km de la ciudad de Tapachula, Chiapas (la segunda ciudad más importante de este estado), este puerto se ha consolidado como una plataforma logística crucial para el comercio exterior. Su estratégica posición geográfica, combinada con una excelente conectividad terrestre, aérea y ferroviaria, lo convierte en un punto clave para el tránsito marítimo hacia destinos globales de gran relevancia, como la costa oeste de Estados Unidos, Centro y Sudamérica, y con un alcance que se extiende hasta Asia.

La vocación comercial y pesquera del puerto está directamente relacionada con las principales actividades económicas del estado de Chiapas, que incluyen la pesca y la agricultura. Productos como el plátano, el café, el cacao y la caña de azúcar son emblemáticos de la región y algunos de ellos son transportados a través del puerto, siendo un eje de desarrollo económico para la zona. Desde sus inicios, Puerto Chiapas ha tenido el propósito de fomentar las exportaciones de productos agrícolas provenientes de la fértil región del Soconusco, destacándose especialmente en el manejo de carga contenerizada y granel agrícola, lo que ha permitido abrir mercados internacionales para estos productos.

Además de su relevancia comercial, Puerto Chiapas ha desarrollado una vocación turística impulsada por la riqueza de su biodiversidad, paisajes naturales y herencia cultural. Estos atributos lo convierten en un atractivo puerto para el turismo, tanto en términos de cruceros como de visitantes que buscan experiencias relacionadas con la naturaleza y la cultura local.

El recinto portuario dispone de una infraestructura y servicios portuarios de calidad para atender las diversas líneas de negocio (**Figura 12**). Estas líneas están vinculadas a las oportunidades económicas que rodean al puerto, reflejando su capacidad para adaptarse a las necesidades del comercio exterior, la pesca, y el turismo. Con su papel estratégico en la región y su participación en proyectos de desarrollo como el Corredor Interoceánico del Istmo de Tehuantepec, Puerto Chiapas está bien posicionado para consolidarse como un eje central en la logística marítima global en los próximos años.



Figura 12 Líneas de negocios de Puerto Chiapas.
Fuente: ASIPONA Puerto Chiapas, 2024.

El movimiento de carga comercial de Puerto Chiapas atiende las siguientes líneas de negocios:

a) **Contenerizada:** es una de las líneas de negocio con mayor movimiento de carga del puerto, las principales mercancías manejadas son productos agropecuarios, cultivados en la región del Soconusco del estado de Chiapas, como son el plátano y el café, exportados a Estados Unidos, en el 2023 ha posicionado al puerto en el séptimo lugar en comparación con los puertos del Pacífico operando un total de 141,218 toneladas.

b) **Granel agrícola:** esta línea de negocio está representada por productos agrícolas como trigo, soya y maíz siendo este último el principal producto de importación y transporte de cabotaje. Además, el azúcar producido en la región juega un papel destacado, con exportaciones que tienen como destino principal Estados Unidos. Durante el período comprendido entre 2014 y 2023, Puerto Chiapas manejó un volumen promedio de carga de 143,553 toneladas anuales. Este movimiento refleja la importancia del puerto para el comercio agrícola, facilitando la exportación e importación de productos clave para la cadena de suministro nacional e internacional.

c) **Carga general:** esta línea de negocio está representada principalmente por el movimiento de atún, una actividad pesquera de gran relevancia para Puerto Chiapas. Durante el período de 2014 a 2023, alcanzó un volumen promedio anual de 22,754 toneladas de atún, transportadas por una flota pesquera compuesta por cinco barcos atuneros que operan según las temporadas de captura en aguas internacionales. El puerto recibe en promedio 50 arribos de buques atuneros anuales, con un volumen anual de 21,893.58 toneladas, lo que posiciona a Puerto Chiapas como un punto estratégico en la cadena de suministro de productos pesqueros.

d) **Granel mineral:** esta línea de negocio está representada por la operación de fertilizantes y titanio, barita, magnetita, ilmenita, cemento, hierro y acero. En este sentido, el puerto ha sido un punto clave para la exportación de titanio proveniente de minas ubicadas en el estado de Chiapas, con destino a China. Durante el período 2014-2023, el puerto manejó un promedio anual de 16,194 toneladas de minerales, destacando su capacidad para gestionar productos de alto valor para la industria global. La exportación de titanio representa un componente estratégico de las operaciones mineras en la región, vinculando a Puerto Chiapas con mercados internacionales de alto rendimiento.

e) **Cruceros:** En la industria de cruceros, Puerto Chiapas forma parte de la Ruta del Transatlántico, sirviendo como puerto de escala para travesías entre ciudades como Nueva York, Miami y Fort Lauderdale, en Estados Unidos. Además, el puerto también es una escala frecuente en las rutas de reposicionamiento de buques entre Alaska y el Caribe. Entre 2014 y 2023, Puerto Chiapas recibió un total de 150 arribos de cruceros, transportando a 196,127 pasajeros, con un promedio de 14 arribos anuales. Este flujo de turismo internacional impulsa la economía local y posiciona al puerto como un destino importante en el circuito de cruceros, contribuyendo al desarrollo del sector turístico en la región.

En conjunto, estas actividades económicas consolidan a Puerto Chiapas como un nodo logístico y comercial de gran relevancia, tanto a nivel nacional como internacional. La capacidad del puerto para manejar una diversidad de productos y su conexión con proyectos estratégicos como el Corredor Interoceánico del Istmo de Tehuantepec auguran un crecimiento sostenido en los próximos años, fortaleciendo su papel en la logística global.

Por otro lado, la **Figura 13**, señala el movimiento de buques de acuerdo con las diferentes líneas negocio, destacándose la carga contenerizada y granel agrícola como las de mayor movimiento.

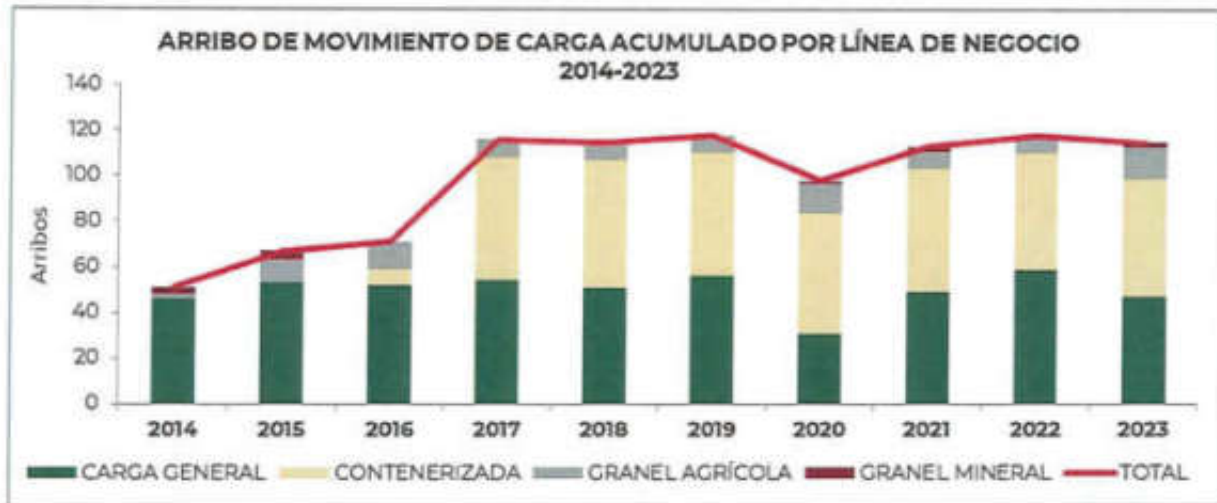


Figura 13 Movimiento de carga de Puerto Chiapas durante el período 2014-2023, por total de buques arribados según la línea de negocio.

Fuente: ASIPONA Puerto Chiapas, 2024.

1.4.2 ÁREA DE INFLUENCIA

Puerto Chiapas cuenta con una amplia área de influencia, definida tanto por su hinterland (mercado interior) como por su foreland (conexiones marítimas internacionales). El hinterland abarca un mercado local que incluye las regiones cercanas y las rutas de cabotaje a lo largo de la costa del Pacífico mexicano. Este puerto juega un papel esencial en el comercio interno y la distribución de productos hacia otras regiones del país. Gracias a su estratégica ubicación y conectividad, Puerto Chiapas facilita el transporte de productos desde y hacia su área de influencia, particularmente los productos agrícolas, pesqueros y minerales que constituyen una parte fundamental de su actividad económica.

En cuanto a su foreland, Puerto Chiapas extiende su conectividad internacional a mercados clave, siendo los principales destinos Estados Unidos y Guatemala, con quienes mantiene una relación comercial más estrecha. Adicionalmente, el puerto mantiene operaciones comerciales con países de América del Sur, como Argentina y Brasil **Figura 14**, aunque en menor proporción. Esta conectividad global es posible gracias a su capacidad para manejar carga contenerizada y graneles, permitiendo una eficiente interconexión marítima entre el Pacífico y mercados internacionales.

El puerto se ha especializado en la carga intermodal, lo que le permite integrar eficientemente distintos medios de transporte, incluyendo rutas terrestres y ferroviarias, optimizando la distribución de mercancías tanto a nivel local como internacional. Su infraestructura incluye terminales especializadas para diferentes tipos de carga, facilita un flujo logístico ágil y efectivo, fomentando así el desarrollo del comercio tanto regional como transfronterizo. Esto le permite posicionarse como un importante centro logístico para el intercambio comercial entre México y sus socios internacionales.





Figura 14 Hinterland y Foreland identificados para Puerto Chiapas.
Fuente: ASIPONA Puerto Chiapas, 2024.

Gracias a estas características, Puerto Chiapas no solo sirve como un puerto para el comercio marítimo, sino también como un catalizador para el crecimiento económico de la región sur de México, promoviendo la industrialización y comercialización de productos agropecuarios, pesqueros y minerales. La integración de sus operaciones con proyectos de desarrollo como el Corredor Interoceánico del Istmo de Tehuantepec refuerza su capacidad para manejar mayores volúmenes de carga y expandir su influencia a nivel global, consolidándose como un actor clave en el comercio interoceánico.

El hinterland está integrado por los municipios de la región del Soconusco, que incluyen: Acacoyagua, Acapetahua, Cacahoatán, Escuintla, Frontera Hidalgo, Huehuetán, Huixtla, Mapastepec, Mazatán, Metapa, Suchiate, Tapachula, Tuxtla Chico, Tuzantán, Unión Juárez y Villa Comaltitlán. Esta área conforma el mercado local del puerto, desempeñando un papel significativo en la recepción y distribución de productos esenciales para la región.

Una de las actividades más importantes dentro de este hinterland es la recepción de maíz, transportado por tráfico de cabotaje desde los estados de Sinaloa y Michoacán, a través de los puertos de Topolobampo y Lázaro Cárdenas, respectivamente (**Figura 15**). El maíz, principalmente destinado al comercio interno y consumo dentro del estado de Chiapas, es un producto crucial para la economía local. Durante el periodo reciente, se ha registrado un volumen promedio de 113,740.40 toneladas anuales en esta línea de negocio, con un promedio de 50 arribos por año relacionados con el transporte de maíz.



Figura 15 Movimiento de cabotaje de maíz y atún en Puerto Chiapas histórico de 2014-2023.
Fuente: ASIPONA Puerto Chiapas, 2024.

El hinterland de Puerto Chiapas no solo abarca los municipios de la región del Soconusco, sino que se extiende a los estados colindantes del sureste de México, incluyendo Campeche, Oaxaca, Quintana Roo, Tabasco, Veracruz y Yucatán (Figura 16). Además, se integra con el Valle de México a través de la recepción de granel agrícola de importación y la exportación de mineral de titanio. Esta extensa área de influencia refuerza la importancia estratégica de Puerto Chiapas en la logística y el comercio nacional e internacional.

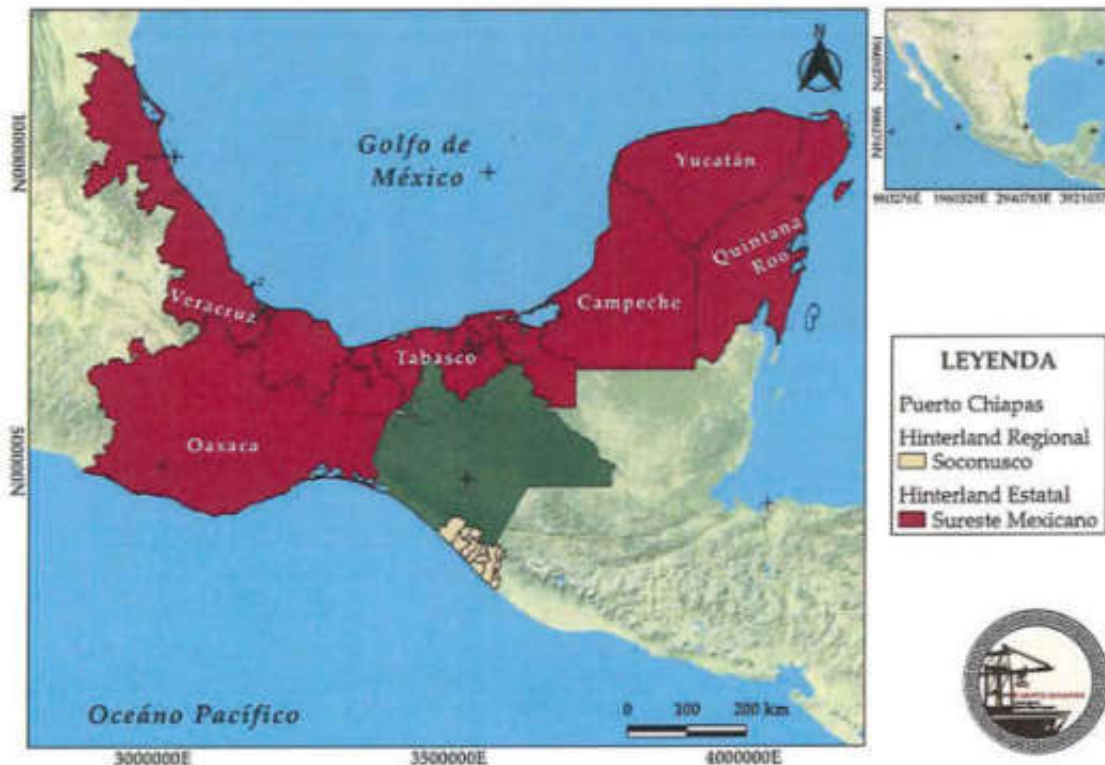


Figura 16 Extensión del hinterland de Puerto Chiapas.
Fuente: ASIPONA Puerto Chiapas, 2024.

El puerto se conecta con estos estados mediante una sólida red de vías de comunicación terrestre, que facilita el eficiente flujo de mercancías hacia y desde las principales zonas económicas del sureste del país. Uno de los elementos clave de esta conectividad es la carretera federal 200, que enlaza a Puerto Chiapas con diversas rutas comerciales importantes. Esta carretera permite una comunicación fluida con otras regiones productivas, incluyendo el Valle de México, donde se realiza la distribución de productos agrícolas importados y la exportación de minerales.

Puerto Chiapas al estar ubicado a 10 km del Aeropuerto Internacional de Tapachula, ofrece un acceso inmediato a opciones de transporte aéreo, con una ruta directa a través de un puente con la Sección Aduanera Marítima adscrita a Salina Cruz, Oaxaca, lo que facilita el comercio transfronterizo con Guatemala y otros países centroamericanos. Además, el puerto cuenta con una ruta fiscal específica para el transporte de mercancías entre el recinto portuario y la aduana de Ciudad Hidalgo, la cual está respaldada por el artículo 132 de la Ley Aduanera mexicana. Esta ruta permite un tránsito rápido y seguro de productos bajo un marco regulatorio que agiliza los procedimientos aduaneros.



Figura 17 Acceso a Puerto Chiapas.

Fuente: ASIPONA Puerto Chiapas, 2024.

Con relación al ferrocarril, actualmente el puerto se encuentra conectado al sistema ferroviario nacional (**Figura 18**), lo que facilita el transporte intermodal y optimiza los tiempos de tránsito de mercancías entre diferentes regiones del país. Esta infraestructura garantiza que Puerto Chiapas pueda atender de manera eficiente tanto el comercio local como las operaciones internacionales, consolidándose como un nodo logístico clave para el sur-sureste mexicano.

Con relación a la ampliación del Corredor Interoceánico del Istmo de Tehuantepec, Puerto Chiapas formará parte de este sistema a través de la línea KA, lo que permitirá unir los océanos Pacífico y Atlántico a través de los puertos de Salina Cruz y Coatzacoalcos. Esta infraestructura proporcionará una conexión eficiente para el transporte de mercancías entre ambos océanos, y es un elemento crucial en la cadena logística que promueve el comercio intercontinental.



SECRETARÍA DE ECONOMÍA
COORDINACIÓN GENERAL DE
Y MARINA MEXICANA
DIRECCIÓN GENERAL DE



La ASIPONA Puerto Chiapas dentro del recinto portuario se encuentra ejecutando el proyecto de "Prolongación de vías férreas y patio", que incluirá 7 km adicionales de vías y un patio ferroviario de 12 hectáreas.

Esta ampliación mejorará la capacidad operativa del puerto, incrementando su eficiencia logística y permitiendo la gestión de un mayor volumen de mercancías, con un impacto positivo en la competitividad del puerto tanto a nivel nacional como internacional.



Figura 18 Línea KA del ferrocarril de (CIIT) que conecta a Puerto Chiapas.
Fuente: ASIPONA Puerto Chiapas, 2024.

La calidad y eficiencia de las vías de comunicación, tanto ferroviarias como carreteras, no solo mejoran la competitividad del puerto en el mercado global, sino que también promueven una mayor integración económica y social en las comunidades que forman parte del hinterland de Puerto Chiapas. Esto es crucial para el desarrollo regional y para asegurar que las oportunidades económicas generadas por el puerto beneficien a las poblaciones cercanas.

En la siguiente tabla se observa los principales estados mexicanos con movimiento de carga en Puerto Chiapas, por línea de negocio acumulado del período 2014-2023.

Tabla 9 Principales estados mexicanos con movimiento de carga comparados con el de Puerto Chiapas, por la línea de negocios durante el período de 2014-2023.

PUERTO	CARGA GENERAL SUELTA (Ton)	CARGA GENERAL CONTENERIZADA (Ton)	GRANEL AGRÍCOLA (Ton)	GRANEL MINERAL (Ton)
ENSENADA, B.C.S.	2,633,749	12,211,800	258,775	3,683,423
TOPOLOBAMBO, SIN.	14,624,945	0	4,573,101	6,908,792
LÁZARO CÁRDENAS, MIC.	17,596,372	3,683,423	14,624,945	0
SALINA CRUZ, OAX.	3,683,423	60,535,669	1,077,904	604,213
PUERTO CHIS, CHIS.	121,415	1,302,213	777,564	82,997

Fuente: ASIPONA Puerto Chiapas, 2024.

La conectividad ferroviaria y carretera de Puerto Chiapas refuerza su papel como un nodo estratégico en la logística nacional, y sus mejoras en infraestructura continuarán potenciando

su capacidad para manejar mayores volúmenes de carga y conectar eficientemente con otros puntos clave del país y del extranjero.

El foreland de Puerto Chiapas se extiende a lo largo de las costas del Océano Pacífico tanto en el continente americano como con Centroamérica, siendo sus principales destinos las costas de Estados Unidos y Guatemala, con participaciones del 61.02% y 38.98% respectivamente. En cuanto a la carga de comercio exterior de origen, los principales países de procedencia son Guatemala con una 60.20%, Nicaragua con el 25.83%, Estados Unidos 13.97% (Tabla 10).

Tabla 10 Orígenes/destinos de carga de comercio exterior de Puerto Chiapas durante el período 2023.

TIPO DE MOVILIZACIÓN	PAIS	TONELADAS	PARTICIPACIÓN %
ORIGEN	Guatemala	16,492.58	60.20
	Nicaragua	7,074.97	25.83
	Estados Unidos	3,827.52	13.97
	TOTAL	27,395.07	100.00
DESTINO	Estados Unidos	96,786.78	61.02
	Guatemala	61,831.63	38.98
	TOTAL	158,618.41	100.00

Fuente: ASIPONA Puerto Chiapas, 2024.

Dependiendo del país de origen o destino, los productos más exportados e importados en Puerto Chiapas están vinculados a diversas líneas de negocio, tales como carga contenerizada, granel agrícola, carga general y granel mineral. En la **Tabla 11**, se detalla cómo los productos varían según su origen o destino, destacando la capacidad de Puerto Chiapas para manejar una diversidad de mercancías y su relevancia en el comercio internacional.

Tabla 11 Principales orígenes/destinos y sus productos por línea de negocio de Puerto Chiapas (2023).

LÍNEA DE NEGOCIO	ORIGEN/DESTINO DEL FLUJO COMERCIAL	PRINCIPALES PRODUCTOS
GRANEL AGRÍCOLA	Nicaragua, Guatemala, Estados Unidos	Maíz, azúcar
CONTENERIZADA	Estados Unidos, Guatemala	Plátanos y materiales de empaque/embalaje; café, camarón
GRANEL MINERAL	China, Guatemala, Chile	Fertilizantes

Fuente: ASIPONA Puerto Chiapas, 2024.

Una de las líneas de negocio con mayor potencial en el puerto es la exportación de granel mineral, especialmente debido a la abundancia de recursos naturales en la región. El municipio de Acacoyagua es rico en yacimientos de titanio, mientras que la Sierra de Motozintla cuenta con reservas de mineral de hierro. Además, las playas de la región poseen una alta concentración de magnetita, un mineral de gran demanda en los mercados internacionales. Este escenario posiciona a Puerto Chiapas como un puerto con gran potencial para las exportaciones de minerales hacia países como China, que ya es un destino relevante para el titanio extraído en la región.

En cuanto al granel agrícola, uno de los productos más importantes que Puerto Chiapas recibe es el maíz de importación, proveniente de países productores como Brasil y Argentina.

Así también, el puerto recibe fertilizante importado de países como China y Chile, esenciales para sustentar las actividades agrícolas en las regiones chiapanecas.

En términos de exportaciones, Estados Unidos se destaca como uno de los principales mercados para la exportación de productos como azúcar y plátano. Esto refuerza el rol de Puerto Chiapas como un nodo logístico estratégico para la integración de México en el comercio global. Con su capacidad para manejar tanto granel agrícola como mineral, así como la carga contenerizada, el puerto se posiciona para seguir siendo un pilar en el desarrollo económico del sureste mexicano y en la logística internacional.

Adicionalmente, en la **Tabla 12** y **Tabla 13**, se señalan las principales líneas navieras de acuerdo a la línea de negocio, en este caso carga general, contenerizada y cruceros durante el periodo de 2014-2023.

Tabla 12 Principales líneas navieras por tipo de negocio: carga general, contenerizada durante el periodo 2014-2023 en Puerto Chiapas.

CARGA GENERAL	CONTENERIZADA
Flota de Pesca Chiapas: <ul style="list-style-type: none"> • Victoria, • Nalr, • Arkos 1 Chiapas, • Jaguar, • Conquista. 	<ul style="list-style-type: none"> • BOMAR EIGHT LLC c/o BOREALIS MARITIME LIMITED (GREAT WHITE FLEET).

Fuente: ASIPONA Puerto Chiapas, 2024.

Tabla 13 Principales líneas navieras en la industria de cruceros durante el periodo 2014-2023 en Puerto Chiapas.

PRINCIPALES LÍNEAS Y RUTAS DE CRUCEROS EN PUERTO CHIAPAS	
LINEAS NAVIERA	RUTA
Holland America Line	La ruta de cruceros tiene una duración promedio de 15 días y comienza en San Diego o San Francisco, en el estado de California. A lo largo de este itinerario, los cruceros hacen escala en varios puertos clave a lo largo de la costa del Pacífico y el Caribe.
Seabourn Cruise Line	
Regent Seven Seas Cruise	
Norwegian Cruise Line	En Estados Unidos, uno de los principales puertos visitados es Los Ángeles, en California. En México, las escalas incluyen los destinos turísticos de Cabo San Lucas, Puerto Vallarta, Huatulco y Puerto Chiapas, lo que proporciona a los turistas una amplia experiencia de la costa mexicana y sus atractivos naturales y culturales.
Oceania Cruise Line	
Silversea Cruise Line	
Princess Cruises Line	
Phoenix	La ruta continúa hacia Centroamérica, con paradas en Puerto Quetzal (Guatemala) y los puertos de Puerto Caldera y Puntarenas (Costa Rica), donde los cruceros permiten a los turistas explorar más de la biodiversidad y la cultura de la región.
Azamara Cruise Line	
Serenissima	En Sudamérica, los cruceros hacen escala en Cartagena, Colombia, un puerto con gran riqueza histórica y cultural, antes de dirigirse hacia las Bahamas, donde los turistas suelen visitar Cayo Media Luna, una popular isla privada para el disfrute de playas tropicales.
Crystal Cruise	
Cruise Management International	
Windstar Cruises	
Resident Sea	El itinerario concluye en los puertos de Miami o Fort Lauderdale, en Florida, cerrando un recorrido que abarca desde las costas del Pacífico mexicano hasta las del Caribe, ofreciendo a los pasajeros una experiencia completa del continente americano y sus regiones costeras.

Fuente: ASIPONA Puerto Chiapas, 2024.





Figura 19 Escalas de las líneas navieras de cruceros.
Fuente: ASIPONA Puerto Chiapas, 2024.

En lo que respecta a la línea de negocio de cruceros, Puerto Chiapas desempeña un papel clave en las rutas de reposicionamiento de buques entre Alaska y el Caribe, o viceversa. Estas rutas permiten a las navieras ajustar la ubicación de sus embarcaciones según la temporada de cruceros, conectando diferentes regiones del continente.

Las embarcaciones de cruceros que arriban a Puerto Chiapas provienen principalmente de los Home Ports ubicados en Miami y Fort Lauderdale, Florida, en el Golfo de México, que son puntos estratégicos en la industria de cruceros del Caribe. También reciben cruceros procedentes de la costa oeste de Estados Unidos, especialmente desde los puertos de San Francisco y San Diego, en California, que sirven como puntos de partida para rutas hacia México y Centroamérica (**Figura 19**).



Adicionalmente, Puerto Chiapas recibe cruceros que zarpan desde Vancouver, en Columbia Británica, Canadá, un importante puerto en el Océano Pacífico que conecta las rutas hacia Alaska y la costa occidental del continente. Esta diversificación de puntos de origen refuerza la posición de Puerto Chiapas como un puerto de escala relevante en el Pacífico mexicano, atrayendo cruceros que conectan destinos turísticos y naturales a lo largo del continente americano.

Puerto Chiapas registra un promedio anual de 18 arribos de cruceros y 26,110 pasajeros, considerando los registros estadísticos de 2014 a 2020, antes de los efectos de la pandemia. Sin embargo, en lo que respecta del año 2021 al 2023 se vio afectada la línea de cruceros por las restricciones sanitarias emitidas por la Organización Mundial de la Salud (OMS) registrándose para del 2021 al 2023 un total de 8 arribos y 4,452 pasajeros (**Figura 20**).

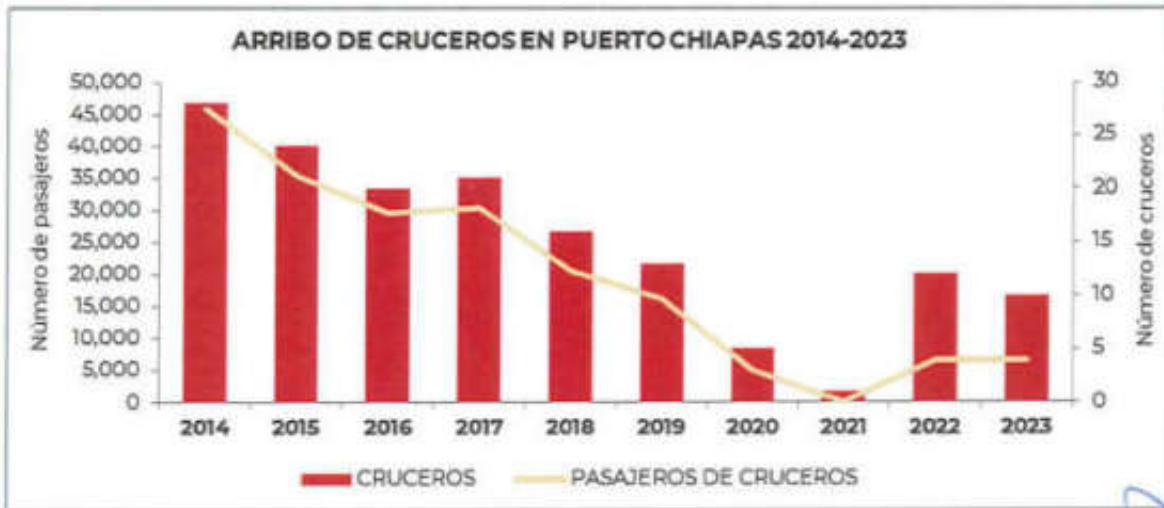


Figura 20 Número de cruceros y de pasajeros arribados en Puerto Chiapas durante 2014-2023.
Fuente: ASIPONA Puerto Chiapas, 2024.

1.4.3 CONECTIVIDAD

La conectividad marítima de Puerto Chiapas se define según las diferentes líneas de negocio que opera el puerto, siendo las principales las de carga contenerizada, granel agrícola y carga general suelta. Estas actividades representan los mayores volúmenes de tráfico en el puerto, con un flujo constante de mercancías que contribuyen al comercio exterior e interior.

En el caso del tráfico de carga contenerizada, este opera de manera regular con una frecuencia semanal, principalmente orientada a los envíos de exportación de plátano y café, productos agrícolas más importantes de la región. Los contenedores se almacenan previamente en los patios del recinto portuario, donde se preparan para su exportación. Una vez listos, estos contenedores son embarcados hacia su principal destino, el Puerto de Hueneme, en California, Estados Unidos, un puerto clave para la distribución de productos frescos hacia el mercado norteamericano.

En cuanto a la carga de granel agrícola que llega a Puerto Chiapas, esta es transportada principalmente por cabotaje en régimen de fletamentos, conocidos como buques trampa. Estos buques operan sin un itinerario fijo y son contratados específicamente para transportar cargamentos de acuerdo con las necesidades del mercado. Una de las rutas más frecuentes de cabotaje es desde el Puerto de Topolobampo, en Sinaloa, aunque también se reciben cargamentos procedentes de mercados internacionales como Guatemala, Brasil, y Argentina.

Estos países son importantes exportadores de productos agrícolas como el maíz y otros granos, los cuales son distribuidos y consumidos dentro del estado de Chiapas.

De igual manera, los embarques de granel mineral que se operan en Puerto Chiapas también se transportan mediante buques trampa, lo que permite una mayor flexibilidad en las operaciones de carga, adaptándose a las demandas variables del mercado. Este tipo de embarcaciones son ideales para la naturaleza fluctuante de las exportaciones e importaciones de minerales como el titanio, facilitando una logística ágil en las operaciones portuarias.

Estas operaciones destacan por su eficiencia en el manejo de la carga y la capacidad de Puerto Chiapas para adaptarse a las necesidades del comercio internacional, ofreciendo conectividad y servicios logísticos de alta calidad para satisfacer la demanda de exportaciones agrícolas.

Tabla 14 Arribo por líneas navieras de cruceros durante el período de 2014-2023 en Puerto Chiapas.

LÍNEAS NAVIERAS CRUCEROS	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Holland America Line	10	12	10	13	8	9	2		4	2
Seabourn Cruise Line		1	2	1		1			3	2
Regent Seven Seas Cruises	1	2			1				3	
Norwegian Cruise Line	12	7	4	3						
Oceania Cruise Line	2	1					1		1	2
Silversea Cruise Line	1		1		1					
Princess Cruises Line	1	1	3	2	3	2	1			
Azamara Cruise Line	1			1	2	1				
Serenissima				1		1				
Crystal Cruise					1					
Windstar Cruises						1				
Phoenix										1
Hurtigruten										1
Cruise Management International										1
Resident Sea								1		
TOTAL	28	24	20	21	16	13	5	1	12	10

Fuente: ASIPONA Puerto Chiapas, 2024.

La conectividad marítima de Puerto Chiapas en cuanto a cruceros se refiere, se ha consolidado como un punto de escala estratégico en diversas rutas internacionales. Puerto Chiapas forma parte de rutas que conectan la costa del Pacífico con destinos en el Caribe y Alaska, y está incluido en itinerarios de cruceros que provienen tanto del Golfo de México como del Océano Pacífico. El puerto es una escala importante en las rutas de reposicionamiento de buques que transitan entre Alaska y el Caribe, permitiendo a las líneas de cruceros ajustar su ubicación entre temporadas (**Tabla 15**).

La oferta turística en Puerto Chiapas, que incluye biodiversidad, sitios arqueológicos y experiencias culturales, ha convertido al puerto en un atractivo destino para los turistas que



viajan en estas rutas, contribuyendo al crecimiento de la actividad turística y económica local. Esta conectividad permite que Puerto Chiapas se posicione dentro de las rutas internacionales de cruceros, aumentando su relevancia en el turismo marítimo.

En la **Tabla 15**, se presentan las distancias carreteras entre Puerto Chiapas y las principales ciudades del mercado local y el Valle de México, así como una comparación con los puertos vecinos, Salina Cruz y Coatzacoalcos, en términos de transporte terrestre de mercancías. Esto es relevante para las empresas que buscan optimizar costos y tiempos en la distribución de sus productos a lo largo del corredor interoceánico (**Figura 21**).

Tabla 15 Distancia en km de las principales ciudades del mercado local y Valle de México de los Puertos: Chiapas, Salina Cruz y Coatzacoalcos.

CIUDAD	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

Fuente: ASIPONA Puerto Chiapas, 2024.



Figura 21 Enlace terrestre desde Puerto Chiapas a los mercados relevantes locales y del Valle de México.

Fuente: ASIPONA Puerto Chiapas, 2024.



El estado de Chiapas cuenta con 547.8 km de vías férreas, siendo la principal línea ferroviaria paralela a la carretera federal No. 200 a lo largo de la costa del Pacífico (**Figura 22**). Las estaciones principales a lo largo de esta línea incluyen Arriaga, Tonalá, Pijijiapan, Mapastepec, Escuintla, Huixtla y Tapachula. Desde Tapachula, la línea ferroviaria se bifurca en la estación Los Toros, donde una rama continúa hacia la estación Puerto Chiapas y la otra hacia Ciudad Hidalgo, en la frontera con Guatemala. Esta red ferroviaria es fundamental para conectar los flujos de mercancías desde el interior del estado hacia el puerto.

Tabla 16 Distancias ferroviarias de Puerto Chiapas en kilómetros,

DESTINO	DISTANCIA (KM)
Salina Cruz, Oaxaca.	699
Medias Aguas, Veracruz.	552
Coatzacoalcos, Veracruz.	745
Pantaco, Ciudad de México.	1,439

Fuente: ASIPONA Puerto Chiapas, 2024.



Figura 22 Enlace ferroviario desde Puerto Chiapas a los mercados relevantes.

Fuente: ASIPONA Puerto Chiapas, 2024.

Puerto Chiapas desempeña un papel estratégico en el Sistema Portuario Nacional al ofrecer conectividad marítima en el sur de México, en la costa del Pacífico, y también cumple un rol destacado en la protección civil y seguridad nacional, asegurando el abastecimiento de la región sur mexicana en caso de desastres naturales.

2. DIAGNÓSTICO Y RETOS DE DESARROLLO DEL PUERTO

Puerto Chiapas se destaca como un puerto de altura con diversas vocaciones: comercial, turístico y pesquero, siendo su principal actividad la comercial, debido a que se encuentra en una región agropecuaria. Actualmente atiende 5 líneas de negocio, predominando la operación de la carga contenerizada.

Mantiene el propósito de promover las exportaciones de productos agrícolas provenientes de la fértil región del Soconusco, en Chiapas, y actúa como un punto de apoyo fundamental para la industrialización y comercialización de los productos agropecuarios de la zona.

Uno de los proyectos estratégicos en el marco del desarrollo logístico y comercial del país es el Corredor Interoceánico del Istmo de Tehuantepec (CIIT), impulsado por el Gobierno Federal. Este corredor aprovecha las ventajas competitivas que tiene la región del istmo para facilitar el tránsito de carga contenerizada entre Asia y la Costa Este de Estados Unidos, así como otros destinos en la Costa Oeste de Sudamérica. Este proyecto ofrece una alternativa logística más eficiente para la carga contenerizada que actualmente transitan por el Canal de Panamá, lo que podría resultar atractivo para aquellas cargas cuyo interés radique en optimizar sus costos logísticos.

Asimismo, el Gobierno Federal está implementando un Plan de Desarrollo Económico para promover en forma directa el crecimiento económico de la región sur sureste y de otras regiones prioritarias en el país. Este plan tiene como objetivo diversificar la base económica regional mediante la atracción de nuevas industrias y la creación de diez polos de desarrollo productivo, enfocados en sectores estratégicos como la manufactura, agroindustria y logística.

En el presente capítulo se expone información relevante sobre la oferta y demanda actual de los servicios portuarios, así como el potencial de crecimiento proyectado en los horizontes de corto, mediano y largo plazo. Se analizan las expectativas comerciales del puerto y las proyecciones económicas de la región, basadas en los proyectos gubernamentales en curso. Asimismo, se evalúan los desafíos y oportunidades que enfrentará Puerto Chiapas en su proceso de expansión comercial, en función de las crecientes demandas logísticas y de infraestructura que acompañarán su desarrollo.

2.1 DIAGNÓSTICO DE LA COMPETITIVIDAD DEL PUERTO

Puerto Chiapas posee un enorme potencial de crecimiento y desarrollo comercial, y su integración al Corredor Interoceánico del Istmo de Tehuantepec le permitirá optimizar su operación tanto en el mercado local como en el ámbito logístico internacional.

El CIIT es un proyecto estratégico que busca conectar los océanos Pacífico y Atlántico a través de una infraestructura integrada por los puertos de Salina Cruz, Coatzacoalcos, Puerto Chiapas y Dos Bocas, junto con una línea ferroviaria que facilita el tránsito eficiente de mercancías entre ambos océanos.

Este corredor interoceánico está diseñado para aprovechar las ventajas competitivas de la región, tales como su cercanía a los principales puertos de Estados Unidos en el Golfo de México y el Pacífico, y su capacidad para atender a las principales áreas metropolitanas del corredor central de dicho país. El proyecto ofrece una alternativa logística atractiva para la movilización de carga contenerizada, excluyendo aquellas navieras que utilizan extensivamente el Canal de Panamá y sin considerar el transporte de cargas refrigeradas.



En este contexto, Puerto Chiapas se posiciona como un nodo estratégico dentro del CIIT, con el potencial de captar un volumen considerable de mercancías que transitan entre América del Norte, Asia y Sudamérica. Al capitalizar su conectividad con el resto de la infraestructura del corredor, el puerto podría consolidarse como una opción preferente para operadores logísticos internacionales, diversificando su base de clientes y fortaleciendo su rol en el comercio global. Las estimaciones indican que, dado este escenario y las capacidades del CIIT, Puerto Chiapas podría captar un mercado objetivo significativo, contribuyendo de manera decisiva al desarrollo económico y comercial de la región.

2.1.1 ANÁLISIS DE LA CONECTIVIDAD DEL PUERTO

Puerto Chiapas se encuentra estratégicamente ubicado en el extremo sur de México, sobre el litoral del Océano Pacífico, en el Estado de Chiapas. Este puerto es un punto clave de entrada y salida de mercancías, facilitando tanto el comercio internacional como el transporte regional. A través de la Carretera Federal 220, se conecta con la Ciudad de Tapachula, a una distancia de 27 km, la cual cuenta con una población de 353,706 habitantes, según el último conteo del INEGI.

Uno de los factores que favorece el crecimiento de Puerto Chiapas es su cercanía con el Aeropuerto Internacional de Tapachula, ubicado a 11 km del puerto, lo que permite una rápida conexión aérea tanto con la Ciudad de México (AICM) como con destinos internacionales. El aeropuerto, administrado por ASUR, es una plataforma clave para el transporte de carga y pasajeros, fortaleciendo la competitividad del puerto.

Además, Puerto Chiapas está a 50 km (aproximadamente 42 minutos por carretera) de Ciudad Hidalgo, el paso fronterizo terrestre más importante del sur de México. Este punto es crucial para el comercio entre México y Centroamérica, facilitando importaciones y exportaciones por más de 30 mil millones de pesos anuales, lo que refuerza el papel de Puerto Chiapas en las cadenas de suministro internacionales.

CONECTIVIDAD FERROVIARIA

La infraestructura de Puerto Chiapas se fortalece de manera significativa gracias a su conexión con la Línea K del Ferrocarril del Istmo de Tehuantepec (FIT). Esta conexión estratégica permitirá al puerto acceder directamente al litoral del Golfo de México a través de Coatzacoalcos, Veracruz, y también extender su alcance hasta la zona del Valle de México, una de las áreas económicas más importantes del país.

Con la integración de Puerto Chiapas al Corredor Interoceánico del Istmo de Tehuantepec (CIIT) (**Figura 23**), y la implementación de su infraestructura ferroviaria, el puerto podrá llevar a cabo operaciones de transbordo entre los océanos Pacífico y Atlántico, consolidándose como un nodo logístico clave. Esta modernización de la infraestructura no solo optimizará el intercambio comercial entre las costas mexicanas, sino que también proporcionará una vía de tránsito de corta distancia con otros puertos clave, reduciendo tiempos y costos de transporte.



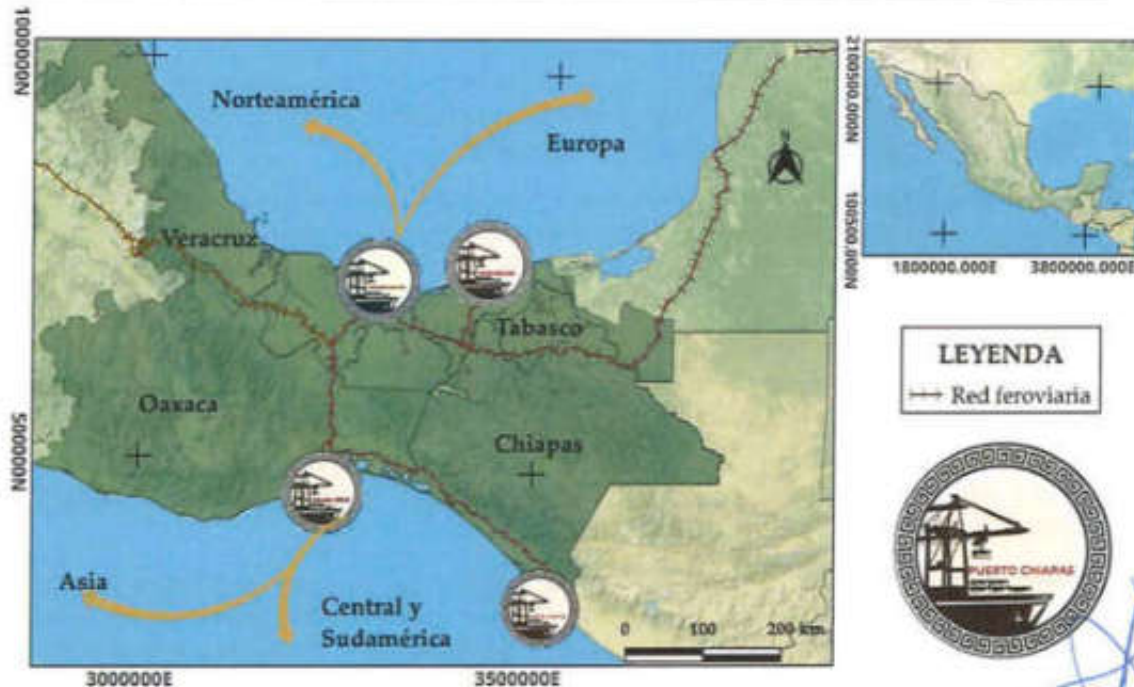


Figura 23 Integración de Puerto Chiapas al Corredor Interoceánico del Istmo de Tehuantepec (CIIT).
Fuente: ASIPONA Puerto Chiapas, 2024.

IMPACTO EN EL COMERCIO INTERNACIONAL

La nueva conexión entre Puerto Chiapas y el Golfo de México permitirá una mayor fluidez en el tránsito de mercancías, facilitando las rutas hacia Europa, Asia, y la Costa Este de Estados Unidos. Al proporcionar una alternativa logística más eficiente, este corredor se convertirá en un eje crucial para el intercambio comercial entre continentes, mejorando la competitividad de México en el comercio internacional.

CONECTIVIDAD MARÍTIMA DE PUERTO CHIAPAS: RUTAS COMERCIALES ESTRATÉGICAS

En cuanto a conectividad marítima, Puerto Chiapas cuenta con una excelente red de rutas comerciales que lo vinculan con destinos clave en la Costa Oeste de Estados Unidos, así como con países de Centroamérica, Sudamérica, y Asia. Esta red estratégica permite al puerto desempeñar un papel fundamental en el intercambio de mercancías entre regiones económicas altamente relevantes, facilitando el flujo de bienes entre continentes.

Desde 2017, Puerto Chiapas ha establecido una conexión marítima fija con la Costa Oeste de Norteamérica mediante una ruta semanal hacia el Puerto de Hueneme, California. Esta conexión ha sido crucial para el intercambio comercial entre el sur de México y los Estados Unidos, particularmente con el principal mercado consumidor en la región. La participación de la naviera Great White Fleet ha sido determinante para detonar el flujo comercial, impulsando el transporte de productos como mercancías agrícolas y manufacturadas hacia este mercado estratégico.

CONECTIVIDAD TERRESTRE

Puerto Chiapas se conecta al sistema de corredores por medio del Corredor Longitudinal Puebla- Oaxaca-Ciudad Hidalgo. Un tramo de 14 kilómetros de la carretera MX-225 conecta a Puerto Chiapas con Tapachula, carretera federal con 4 carriles. "Puerto Fronterizo Suchiate II".

El recinto portuario se ubica en un lugar estratégico como puerta de un corredor logístico multimodal entre los principales mercados de Centroamérica y Estados Unidos. El puerto cuenta con 3 accesos, uno para el ingreso a las oficinas administrativas y terminal de cruceros, y dos accesos viales para agilizar el tránsito interno en el manejo de carga Contenerizada y gráneles, evitando riesgos en la operación.

Por lo que, se ofrece a los transportistas una ruta fiscal desde el Recinto Portuario hasta la aduana de Ciudad Hidalgo, respaldada por el artículo 132 de la Ley Aduanera mexicana. Esta medida permite, a través del pedimento correspondiente, el tránsito de la mercancía por una ruta planificada y preestablecida hacia la aduana de salida. Esto facilita el libre tránsito de las mercancías que no tienen como destino permanecer en México. Adicionalmente, gracias a este sistema permite una comunicación adecuada al sureste del país hasta la zona centro del Valle de México. Así como diversos atractivos que se ofertan en el estado de Chiapas están conectados mediante este medio, permitiendo a los turistas de los cruceros y fácil acceso a ellos.

CONDICIONES DE ACCESO Y VIALIDADES DEL PUERTO Y SUS ENLACES CON LAS FERROVIARIAS Y CARRETERAS PRINCIPALES

Puerto Chiapas dispone de 1.75 km de vías férreas de uso común (**Figura 24**), en el interior de su recinto portuario, siendo la vía principal KA que concluye en el km 13+400 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.

Con la rehabilitación y ampliación de las vías de ferrocarril al interior de Puerto Chiapas, permite conectar con el Corredor Interoceánico del Istmo de Tehuantepec, el cual cumple con la función de conectar con los 2 océanos a través de una combinación intermodal marítima y ferroviaria, dinamizando el intercambio comercial y económico al proporcionar una vía de tránsito más corta.



Figura 24 Ubicación de las vías ferroviarias adyacentes al cesionario de GRAMOSA AGROALIMENTO S.A. de C.V.

Fuente: ASIPONA Puerto Chiapas, 2024.

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 (**Figura 25**), así

como la circulación de vehículos particulares, de personal operativo y administrativo, de las empresas con actividades en el puerto.



Figura 25 Accesos al Recinto Portuario de Puerto Chiapas.
Fuente: ASIPONA Puerto Chiapas, 2024.

2.1.2 ANÁLISIS DEL MERCADO RELEVANTE

La participación de Puerto Chiapas en el Sistema Portuario Nacional es fundamental para el desarrollo económico y social del sureste mexicano. Su capacidad para manejar diversas cargas, su infraestructura en expansión y su integración en proyectos importantes refuerzan su posición como un puerto estratégico en la red logística y comercial de México.

El puerto se ha especializado en la carga intermodal, lo que le permite integrar eficientemente distintos medios de transporte, incluyendo rutas terrestres y ferroviarias, optimizando la distribución de mercancías tanto a nivel local como internacional. Su infraestructura incluye terminales especializadas para diferentes tipos de carga, facilita un flujo logístico ágil y efectivo, fomentando así el desarrollo del comercio tanto regional como fronterizo. Esto le permite posicionarse como un importante centro logístico para el intercambio comercial entre México y sus socios internacionales.

La tendencia de crecimiento del movimiento portuario, se espera continúe ascendiendo en los próximos años, en lo que respecta al movimiento de carga, en 2018, Puerto Chiapas alcanzó cifras históricas en el manejo de mercancías, consolidándose como un puerto especializado en el movimiento de contenedores y ocupando el séptimo lugar a nivel nacional en esta categoría; así también es importante mencionar que las exportaciones agrícolas, el puerto es considerado un punto de salida vital para productos agrícolas de la región, como el plátano y el azúcar, destinados principalmente a mercados en Estados Unidos. En 2021, se exportaron aproximadamente 237,038 toneladas de plátano y 151,088 toneladas de granel agrícola, reflejando su importancia en la cadena de suministro agroindustrial.

Dependiendo del país de origen o destino, los productos más exportados e importados en Puerto Chiapas están vinculados a diversas líneas de negocio, tales como carga contenerizada, granel agrícola, carga general y granel mineral, destacando la capacidad de

Puerto Chiapas para manejar una diversidad de mercancías y su relevancia en el comercio internacional.

Puerto Chiapas al formar parte del Corredor Interoceánico del Istmo de Tehuantepec, busca conectar los océanos Pacífico y Atlántico, potenciando su relevancia en el comercio interoceánico y su capacidad para atraer inversiones y generar empleo en la región.

En términos de exportaciones, Estados Unidos se destaca como uno de los principales mercados para la exportación de productos como azúcar y plátano. Esto refuerza el rol de Puerto Chiapas como un nodo logístico estratégico para la integración de México en el comercio global. Con su capacidad para manejar tanto granel agrícola como mineral, así como la carga contenerizada, el puerto se posiciona para seguir siendo un pilar en el desarrollo económico del sureste mexicano y en la logística internacional.

Una de las líneas de negocio con mayor potencial en el puerto es la exportación de granel mineral, especialmente debido a la abundancia de recursos naturales en la región. El municipio de Acacoyagua es rico en yacimientos de titanio, mientras que la Sierra de Motozintla cuenta con reservas de mineral de hierro. Además, las playas de la región poseen una alta concentración de magnetita, un mineral de gran demanda en los mercados internacionales. Este escenario posiciona a Puerto Chiapas como un puerto con gran potencial para las exportaciones de minerales hacia países como China, que ya es un destino relevante para el titanio extraído en la región.

En cuanto al granel agrícola, uno de los productos más importantes que Puerto Chiapas recibe es el maíz de importación, proveniente de países productores como Brasil y Argentina. Así también, el puerto recibe fertilizante importado de países como China y Chile, esenciales para sustentar las actividades agrícolas en las regiones chiapanecas.

Los embarques de granel mineral que se operan en Puerto Chiapas también se transportan mediante buques trampa, lo que permite una mayor flexibilidad en las operaciones de carga, adaptándose a las demandas variables del mercado. Este tipo de embarcaciones son ideales para la naturaleza fluctuante de las exportaciones e importaciones de minerales como el titanio, facilitando una logística ágil en las operaciones portuarias.

Estas operaciones destacan por su eficiencia en el manejo de la carga y la capacidad de Puerto Chiapas para adaptarse a las necesidades del comercio internacional, ofreciendo conectividad y servicios logísticos de alta calidad para satisfacer la demanda de exportaciones agrícolas.

Puerto Chiapas cuenta con una terminal especializada de cruceros diseñada para recibir embarcaciones de gran tamaño y brindar una experiencia adecuada tanto para los pasajeros como para la tripulación de las embarcaciones turísticas de las diferentes líneas de cruceros. Esta infraestructura forma parte de su estrategia para fomentar el turismo y diversificar las actividades económicas de la zona sur.

Los turistas que desembarcan en Puerto Chiapas suelen realizar recorridos por lugares como la Zona Arqueológica de Izapa, las fincas cafetaleras y mercados locales, lo que ayuda a generar ingresos directos en las comunidades cercanas.

En el ámbito de la línea de negocio de cruceros, Puerto Chiapas ocupa un lugar estratégico dentro de las rutas de reposicionamiento de buques, especialmente en los trayectos entre Alaska y el Caribe, o viceversa. Estas rutas son esenciales para las compañías navieras, ya que les permiten ajustar la ubicación de sus embarcaciones según las demandas estacionales del mercado, maximizando su rentabilidad y asegurando un flujo continuo de operaciones en distintas regiones del continente. Este reposicionamiento es fundamental en la transición de temporadas, como la de verano en Alaska y la de invierno en el Caribe.



Puerto Chiapas se destaca por ser un punto de escala atractivo tanto desde el punto de vista logístico como turístico: Situado en el Pacífico sur de México, Puerto Chiapas actúa como un puerto de enlace entre los destinos del Caribe, México, Centroamérica y la costa oeste de Estados Unidos.

El puerto facilita la integración de itinerarios que combinan destinos de gran demanda turística, como Huatulco y Puerto Vallarta, en México, con puertos clave en Centroamérica, como los de Guatemala, Costa Rica y Panamá.

La mayoría de las embarcaciones que arriban a Puerto Chiapas provienen de los Home Ports de Miami y Fort Lauderdale, en Florida, reconocidos como centros neurálgicos de la industria de cruceros en el Caribe. Estas ciudades concentran un gran volumen de pasajeros internacionales, lo que las convierte en puntos estratégicos para el inicio de itinerarios hacia diferentes destinos, incluidos México y el Pacífico sur. Estas ciudades sirven como puntos de partida para cruceros que buscan explorar el Pacífico mexicano.

La región chiapaneca actualmente cuenta con una planta productiva desarrollada sobre la base de sectores primarios tradicionales, el Sector Agropecuario, Silvicultura y Pesca del Estado de Chiapas resulta importante para el crecimiento operativo comercial de puerto.

Puerto Chiapas, obedece a esa plataforma productiva, por lo que actualmente opera las siguientes líneas de negocio.

Carga Contenerizada: El manejo de carga contenerizada es una de las principales líneas de negocio de Puerto Chiapas, colocándolo en el séptimo lugar a nivel nacional con un promedio anual de 27,809 TEUs. Los productos perecederos cultivados en la región son esenciales para el crecimiento a corto plazo. Entre las mercancías más importantes se encuentran la exportación de plátano, cultivado en la región del Soconusco, así como otros productos agropecuarios como café, mango, rambután y camarón, principalmente destinados a Estados Unidos (**Figura 26**).

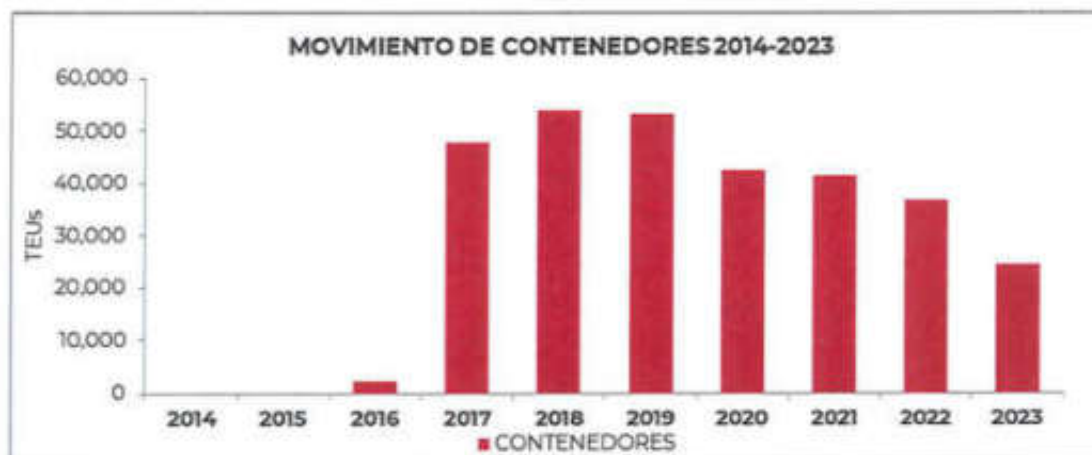


Figura 26 Movimiento portuario de contenedores en Puerto Chiapas 2014-2023, en TEUs.
Fuente: ASIPONA Puerto Chiapas, 2024.

Granel Agrícola El puerto también maneja un volumen considerable de granel agrícola, representando su segunda línea de negocios más significativa. El maíz de importación, que proviene de Brasil, Argentina y del noroeste de México (Topolobampo, Sinaloa), se destina a satisfacer la demanda en Chiapas y abastecer a empresas como Maseca, Sumasa y Diconsa. Además, la exportación de azúcar, proveniente de Ingenios azucareros en Huixtla, Chiapas,

juega un papel crucial. Este azúcar se dirige principalmente a Estados Unidos, fortaleciendo los lazos comerciales bilaterales y apoyando al sector azucarero local (Figura 27).

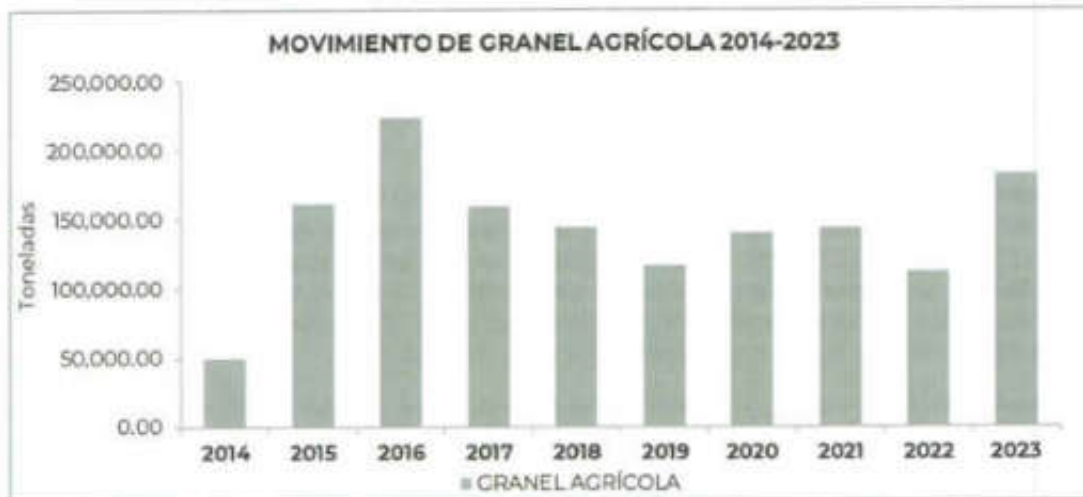


Figura 27 Movimiento portuario de granel agrícola en Puerto Chiapas 2014-2023, en Toneladas.
Fuente: ASIPONA Puerto Chiapas, 2024.

Carga General En el segmento de carga general, el puerto se especializa en la descarga de atún proveniente del mar territorial mexicano frente a las costas de Chiapas. Este atún es procesado en la zona industrial pesquera adyacente al puerto antes de su distribución en el mercado mexicano a través de la empresa Procesa. Esta actividad no solo asegura un suministro constante de productos pesqueros para el mercado interno, sino que también apoya a la industria pesquera local y a las comunidades costeras (Figura 28).

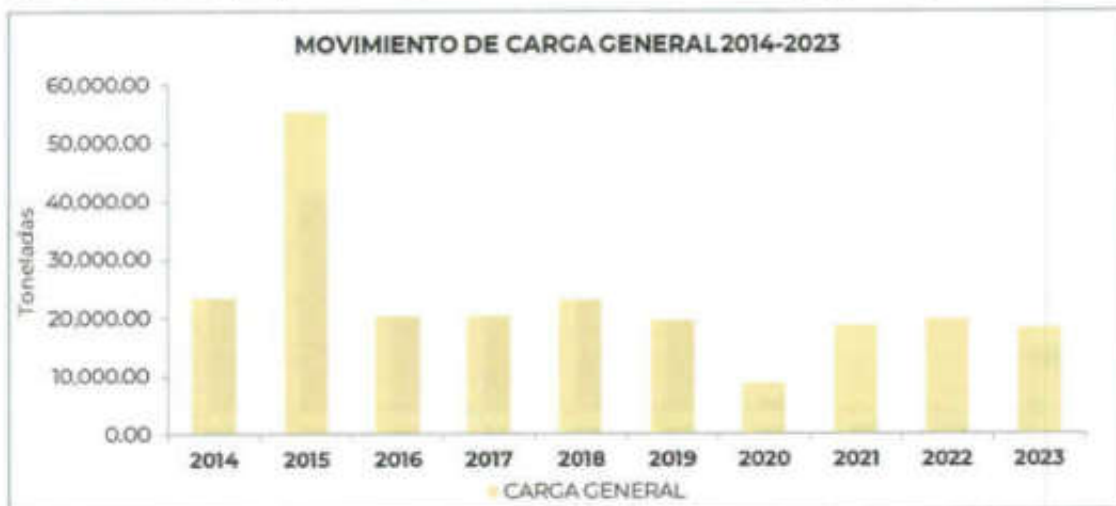


Figura 28 Movimiento portuario de carga general en Puerto Chiapas 2014-2023, en Toneladas.
Fuente: ASIPONA Puerto Chiapas, 2024.

Granel Mineral Puerto Chiapas juega un papel fundamental en la recepción de fertilizantes de importación, principalmente provenientes de China, que son esenciales para las actividades agrícolas en el estado. Además, el puerto facilita la exportación de minerales como el titanio, ilmelita, bario, extraído de minas locales en Chiapas con destino a China. Esta

actividad contribuye significativamente a la economía minera de la región y fortalece las relaciones comerciales internacionales (Figura 29).



Figura 29 Movimiento portuario de carga de granel mineral en Puerto Chiapas 2014-2023, en toneladas.
Fuente: ASIPONA Puerto Chiapas, 2024.

Cruceros: En lo que respecta a la evolución del turismo de cruceros, en los últimos años, la llegada de las embarcaciones turísticas ha fluctuado debido a varios factores como la pandemia de COVID-19. Sin embargo, con la recuperación del sector turístico, la llegada de cruceros se ha ido incrementando paulatinamente, consolidando a Puerto Chiapas como un destino regular en los itinerarios de cruceros del Pacífico mexicano. La visita constante de las embarcaciones se da especialmente en la temporada alta, que generalmente va de octubre a abril. Las líneas de cruceros más frecuentes en el puerto son Norwegian Cruise Line y Holland America Line

La recepción de cruceros en Puerto Chiapas no solo impulsa el turismo, sino que también crea oportunidades para el desarrollo económico local o regional, favoreciendo la economía en sectores como el transporte, la artesanía, la gastronomía, entre otras.

Fluidos no petroleros: Gracias a las nuevas industrias establecidas en la zona de influencia de Puerto Chiapas, en el 2024 se iniciaron operaciones de fluidos no petroleros con la importación de aceite crudo de Soya y aceites crudos de palma, esta actividad comercial obedece a la transformación de materias primas a productos terminados que abastecen principalmente el mercado centroamericano.

Puerto Chiapas se posiciona para un crecimiento continuo, con planes de expansión de la infraestructura y la incorporación de nuevas cargas. Este desarrollo permitirá que el puerto se consolide como un punto clave en el sur de México, aliviando la congestión en los puertos del litoral del Pacífico y Centroamérica.

El puerto de la frontera sur es una alternativa viable para convertirse en un Centro de Distribución Logístico para los productos cuyos destinos-origenes sea Centroamérica, así mismo como un punto de salida para las exportaciones de empresas ubicadas en el sureste mexicano, o bien para las mercancías con origen o destino a los Estados Unidos y los países asiáticos, lo que representa un complemento con otros puertos, tales como Puerto Quetzal en Guatemala, Acajutla El Salvador, San Lázaro en Honduras, Corinto en Nicaragua y Caldera en Costa Rica.

El "nearshoring", que significa la relocalización de las cadenas de suministro, juega un papel importante a su vez, ya que México resulta la mejor opción para reinstalar las fábricas que suministran los principales componentes necesarios para las cadenas de valor de diversos productos, con lo que se logrará optimizar e impulsar la autosuficiencia y la competitividad de la región aprovechando el tratado de libre comercio entre México, Estados Unidos y Canadá (T-MEC). Esto nos da una idea del impulso que tendrán las inversiones entre los tres países, y lo más relevante son las facilidades comerciales que se han establecido, esto pone en el reflector a Puerto Chiapas dada la demanda e importancia de la agroindustria que ofrece el Estado de Chiapas.

Puerto Chiapas, en lo particular, representa opciones muy interesantes por la existencia de espacios disponibles para la inversión en infraestructura, la atracción de inversiones foráneas y mano de obra calificada, lo que significaría potencializar el tráfico marítimo entre el sur de México y la Costa Oeste de Estados Unidos, Asia, Centro y Sudamérica, así como Europa y la Costa Este de Estados Unidos a través de la conexión ferroviaria con Coatzacoalcos, Veracruz.

Respecto al intercambio comercial con Centroamérica, resulta viable logísticamente conectar en un corto plazo vía marítima con Puerto Quetzal, Guatemala o Acajutla El Salvador, para fortalecer las cadenas logísticas ya existentes del intercambio comercial de los Estados de Chiapas, Oaxaca, Tabasco, Veracruz, y Península de Yucatán con Centroamérica.

Por lo que respecta al intercambio comercial con Asia Pacífico, se resalta el potencial de las importaciones desde Asia transportadas en barcos con capacidad de al menos mil TEUS que tienen que pasar por el Canal de Panamá. Puerto Chiapas es una opción viable para la recepción de más de 1000 contenedores semanales con una proyección a corto plazo de duplicarse, complementando el eslabón logístico con la última milla.

2.1.3 ANÁLISIS DE LA DEMANDA

Gran parte del dinamismo del transporte marítimo es incentivado por el crecimiento económico de su zona de influencia, las operaciones marítimas son una demanda derivada de la actividad económica. Derivado de la diversidad de cargas que se operan en el puerto, se presentan con cada una de ellas escenarios y variables que moderan el análisis de la demanda; sin embargo, exhiben una particularidad que las asocia fuertemente con el crecimiento económico de las regiones de origen y destino de sus productos, siendo Estados Unidos el socio comercial más importante.

Además de productos agrícolas, se espera que Puerto Chiapas aumente el manejo de productos industriales y manufacturados, lo que impulsará la necesidad de instalaciones especializadas, ya bien sea para carga pesada, maquinaria y componentes industriales. Con el desarrollo del Corredor Interoceánico del Istmo de Tehuantepec, más empresas verán a Puerto Chiapas como una opción viable para exportar productos a mercados globales.

Esto generará planes para la creación de zonas industriales cerca del puerto y la mejora de las instalaciones logísticas, lo que aumentará aún más la demanda de servicios portuarios.

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 2014-2023; durante los últimos 10 años el puerto ha presentado un crecimiento, principalmente en la operación de carga contenerizada y en granel agrícola. Adicionalmente, se presenta el movimiento de carga por número de arribos en Puerto Chiapas y el histórico de cruceros y buques de cruceros arribados presentado en las tablas siguientes:



Tabla 17 Histórico del movimiento portuario por línea de negocio de Puerto Chiapas, 2014-2023 (toneladas).

AÑO	CARGA GENERAL (Ton)	CONTENERIZADA (Ton)	GRANEL AGRÍCOLA (Ton)	GRANEL MINERAL (Ton)	TOTAL
2014	23,489	0	50,000	67,203	140,691
2015	55,386	0	161,171	18,530	235,086
2016	20,331	11,145	223,862	0	255,339
2017	20,443	288,036	160,098	0	468,577
2018	23,012	339,368	144,215	0	506,595
2019	19,480	352,914	116,836	0	489,231
2020	8,757	253,185	140,234	7,184	409,360
2021	18,719	237,038	143,726	30,862	430,344
2022	19,724	207,607	112,332	22,015	361,679
2023	18,200	141,218	183,056	16,149	358,623
TOTAL	227,540	1,830,512	1,435,530	161,943	3,655,525

Fuente: ASIPONA Puerto Chiapas, 2024.

Tabla 18 Movimiento de carga por número de arribo en Puerto Chiapas durante el período de 2014-2023.

AÑO	CARGA GENERAL	CONTENERIZADA	GRANEL AGRÍCOLA	GRANEL MINERAL	TOTAL
2014	46	0	2	3	51
2015	53	0	10	4	67
2016	52	7	12	0	71
2017	54	54	8	0	116
2018	51	56	8	0	115
2019	56	54	8	0	118
2020	31	53	13	1	98
2021	49	54	8	2	113
2022	59	51	7	1	118
2023	47	52	14	2	115
TOTAL	498	381	90	13	982

Fuente: ASIPONA Puerto Chiapas, 2024.

Tabla 19 Movimiento histórico de pasajeros y buques de cruceros en Puerto Chiapas.

AÑO	CRUCEROS	PASAJEROS
2014	28	45,812
2015	24	35,356
2016	20	29,496
2017	21	30,345
2018	16	20,524
2019	13	16,230
2020	5	5,009
2021	1	85
2022	12	6,635
2023	10	6,635

Fuente: ASIPONA Puerto Chiapas, 2024.

Con base a lo expuesto anteriormente, las perspectivas de la demanda proyectan que Puerto Chiapas continuará con una tendencia de crecimiento, considerando tres posibles escenarios, los cuales se realizaron describen a continuación:

En el escenario base o tendencial se realizó basado en la serie histórica 2016-2023 se estimó un modelo ARIMA (Modelo Autorregresivo Integrado de Media Móvil, por sus siglas en inglés) generado para la situación sin proyecto (BASE). Este pronóstico es el más bajo, por lo que se puede considerar como pronóstico BASE o PESIMISTA.

El escenario base estima que Puerto Chiapas tendrá un crecimiento con una TMCA de 0.76% en un plazo de 20 años, lo que representa que el movimiento de carga alcanzará 398,857 toneladas en el año 2044. Por línea de negocio, el escenario base supone las siguientes tasas medias de crecimiento anual.

Tabla 20 Tasas de crecimiento del manejo de carga en Puerto Chiapas, escenario base (tendencial) en porcentaje promedio anual.

AÑOS	CARGA TOTAL	GENERAL	CONTENERIZADA	GRANEL AGRÍCOLA	GRANEL MINERAL
2025-2044	0.76	0.11	1.16	0.59	0.02
2014-2023	3.66	2.4	50.24	2.84	N/A

Fuente: ASIPONA Puerto Chiapas, 2024.

En el escenario medio, es notable la magnitud en la que se incrementa la demanda de movilidad de carga por el CIIT, se tomó la media de los valores encontrados entre el pronóstico BASE y el OPTIMISTA. Además de considerar que la Integración de Puerto Chiapas al CIIT, 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 21.07% en un plazo de 20 años, lo que representa que el movimiento de carga alcanzará las 1,307,314 en el año 2044. Por línea de negocio, el escenario base supone las siguientes tasas medias de crecimiento anual.

Tabla 21 Tasas de crecimiento del manejo de carga en Puerto Chiapas, escenario medio.

AÑOS	CARGA TOTAL	GENERAL	CONTENERIZADA	GRANEL AGRÍCOLA	GRANEL MINERAL
2025-2044	21.07	19.49	14.84	24.66	29.56
2014-2023	3.66	2.4	50.24	2.84	N/A

Fuente: ASIPONA Puerto Chiapas, 2024.

En el escenario optimista, también se realizó considerando la Integración de Puerto Chiapas al CIIT. Se estimó que una vez realizadas las obras de modernización del puerto (2024), las cargas aumentaran sus volúmenes de carga/descarga, para ello se tomó el intervalo de confianza superior del modelo ARIMA generado para la situación sin proyecto (BASE), además se incluyó un volumen proveniente de movilizar nuevas cargas (cargas proyecto). A este pronóstico se le puede considerar como OPTIMISTA.

El escenario optimista, estima que Puerto Chiapas tendrá un crecimiento con una TMCA de 34.44% en un plazo de 20 años, lo que representa que el movimiento de carga alcanzará las 1,987,507 toneladas en el año 2044. Por línea de negocio, el escenario base supone las siguientes tasas medias de crecimiento anual.

Tabla 22 Tasas de crecimiento del manejo de carga en Puerto Chiapas, escenario optimista en porcentaje anual.

AÑOS	CARGA TOTAL	GENERAL	CONTENERIZADA	GRANEL AGRÍCOLA	GRANEL MINERAL
2025-2044	34.44	32.41	24.87	39.68	46.73
2014-2023	3.66	2.4	50.24	2.84	N/A

Fuente: ASIPONA Puerto Chiapas, 2024.

La línea de negocio de cruceros, el escenario base estima que Puerto Chiapas tendrá un crecimiento con una TMCA de 23.88% en un plazo de 20 años, lo que representa que el movimiento crecerá hasta alcanzar 18,424 mil pasajeros en 2044.

Tabla 23 Tasas de crecimiento del movimiento de pasajeros en Puerto Chiapas, escenario base (porcentaje anual).

ESCENARIO	PASAJEROS
2025-2044	23.88
2014-2023	24.49

Fuente: ASIPONA Puerto Chiapas, 2024.

El escenario medio estima que Puerto Chiapas tendrá un crecimiento con una TMCA de 22.69% en un plazo de 20 años, lo que representa que el movimiento crecerá hasta alcanzar 26,386 mil pasajeros para 2044.

Tabla 24 Tasas de crecimiento del movimiento de pasajeros de cruceros en Puerto Chiapas, escenario medio, (porcentaje promedio anual).

ESCENARIO	PASAJEROS
2025-2044	22.69
2014-2023	24.49

Fuente: ASIPONA Puerto Chiapas, 2024.

El escenario optimista, estima que Puerto Chiapas tendrá un crecimiento con una TMCA de 47.21% en un plazo de 20 años, lo que representa que el movimiento crecerá hasta alcanzar los 39,726 pasajeros en 2044.

Tabla 25 Tasas de crecimiento del movimiento de pasajeros de cruceros en Puerto Chiapas, escenario optimista, (porcentaje promedio anual).

ESCENARIO	PASAJEROS
2025-2044	47.21
2014-2023	24.49

Fuente: ASIPONA Puerto Chiapas, 2024.

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

Tabla 26 Pronósticos del movimiento portuario, por línea de negocio en Puerto Chiapas, escenario base, (toneladas).

AÑO	CARGA TOTAL	GENERAL	CONTENERIZADA	GRANEL AGRÍCOLA	GRANEL MINERAL
2025	340,396	17,762	145,976	150,513	26,145
2026	356,111	17,763	147,040	165,163	26,145
2027	353,069	17,763	147,252	161,910	26,145
2028	352,573	17,763	147,294	161,271	26,245
2029	355,264	17,783	149,009	162,221	26,251
2030	357,981	17,802	150,745	163,177	26,257
2031	360,724	17,822	152,500	164,138	26,263
2032	363,492	17,842	154,276	165,106	26,269

2033	366,287	17,861	156,073	166,078	26,275
2034	369,109	17,881	157,891	167,057	26,281
2035	371,958	17,901	159,729	168,041	26,287
2036	374,834	17,921	161,589	169,031	26,293
2037	377,738	17,940	163,471	170,027	26,299
2038	380,669	17,960	165,375	171,028	26,305
2039	383,628	17,980	167,301	172,036	26,311
2040	386,616	18,000	169,249	173,050	26,317
2041	389,633	18,020	171,221	174,069	26,323
2042	392,678	18,040	173,215	175,095	26,329
2043	395,753	18,060	175,232	176,126	26,335
2044	398,857	18,079	177,273	177,164	26,341

Fuente: ASIPONA Puerto Chiapas, 2024.

Tabla 27 Pronósticos del movimiento portuario, por línea de negocio en Puerto Chiapas, escenario medio.

AÑO	CARGA TOTAL	GENERAL	CONTENERIZADA	GRANEL AGRÍCOLA	GRANEL MINERAL
2025	631,357	36,057	202,480	318,985	73,835
2026	672,028	36,058	216,481	345,655	73,835
2027	706,631	36,058	230,869	365,869	73,835
2028	734,984	36,058	244,588	380,453	73,885
2029	761,920	37,380	253,552	394,396	76,592
2030	789,843	38,749	262,844	408,850	79,399
2031	818,789	40,170	272,477	423,833	82,309
2032	848,796	41,642	282,463	439,366	85,326
2033	879,903	43,168	292,814	455,468	88,453
2034	912,150	44,750	303,545	472,160	91,694
2035	945,578	46,390	314,670	489,464	95,055
2036	980,232	48,090	326,202	507,402	98,538
2037	1,016,156	49,852	338,157	525,997	102,150
2038	1,053,396	51,679	350,549	545,274	105,893
2039	1,092,001	53,573	363,396	565,257	109,774
2040	1,132,021	55,537	376,714	585,973	113,797
2041	1,173,507	57,572	390,520	607,448	117,967
2042	1,216,514	59,682	404,832	629,710	122,291
2043	1,261,097	61,869	419,668	652,787	126,772
2044	1,307,314	64,136	435,048	676,711	131,418

Fuente: ASIPONA Puerto Chiapas, 2024.

Tabla 28 Pronósticos del movimiento portuario, por línea de negocio en Puerto Chiapas, escenario optimista.

AÑO	CARGA TOTAL	GENERAL	CONTENERIZADA	GRANEL AGRÍCOLA	GRANEL MINERAL
2025	922,318	54,352	258,984	487,457	121,525
2026	987,946	54,353	285,922	526,147	121,524
2027	1,060,192	54,353	314,487	569,828	121,524
2028	1,117,395	54,353	341,882	599,635	121,524
2029	1,158,345	56,345	354,412	621,610	125,978
2030	1,200,796	58,410	367,400	644,391	130,595
2031	1,244,803	60,550	380,865	668,007	135,381
2032	1,290,423	62,769	394,823	692,488	140,342
2033	1,337,715	65,070	409,292	717,867	145,486
2034	1,386,739	67,455	424,292	744,175	150,818



2035	1,437,561	69,927	439,842	771,448	156,345
2036	1,490,245	72,489	455,961	799,720	162,074
2037	1,544,859	75,146	472,671	829,028	168,014
2038	1,601,476	77,900	489,994	859,410	174,172
2039	1,660,167	80,755	507,951	890,906	180,555
2040	1,721,009	83,714	526,567	923,556	187,172
2041	1,784,081	86,782	545,864	957,403	194,031
2042	1,849,464	89,963	565,869	992,490	201,142
2043	1,917,243	93,260	586,607	1,028,863	208,514
2044	1,987,507	96,677	608,105	1,066,569	216,155

Fuente: ASIPONA Puerto Chiapas, 2024.

A continuación, se presenta el pronóstico de movimiento portuario que corresponde a los arribos de cruceros y movimiento de pasajeros de los años 2025 al 2044, considerando tres posibles escenarios, los cuales se describen a continuación:

Tabla 29 Pronóstico de movimiento portuario de pasajeros base, medio y optimista.

AÑO	PASAJEROS		
	BASE	MEDIO	OPTMISTA
2025	11,916	16,456	20,996
2026	15,038	22,756	30,474
2027	16,665	24,771	32,877
2028	16,988	25,431	33,874
2029	17,074	25,490	34,213
2030	17,161	25,548	34,555
2031	17,248	25,607	34,901
2032	17,336	25,666	35,251
2033	17,424	25,726	35,604
2034	17,513	25,785	35,960
2035	17,602	25,844	36,320
2036	17,691	25,904	36,683
2037	17,781	25,964	37,051
2038	17,872	26,024	37,421
2039	17,963	26,084	37,796
2040	18,054	26,144	38,174
2041	18,146	26,204	38,556
2042	18,238	26,264	38,942
2043	18,331	26,325	39,332
2044	18,424	26,386	39,726

Fuente: ASIPONA Puerto Chiapas, 2024.

Chiapas ocupa un lugar destacado en la producción agrícola a nivel nacional en la producción y exportación de productos agrícolas (banano y café, principalmente) (Tabla 30). Se posicionó como el primer productor de café, segundo en palma de aceite y cacao en México. Además, es el sexto lugar en el mundo en la producción de caña de azúcar. En términos generales, el estado aportó significativamente con un crecimiento del 3% al valor de la producción agrícola nacional en comparación con el año 2022.

Tabla 30 Producción agrícola por principales cultivos a nivel nacional.

CULTIVO	SEMBRADA (Ha)	COSECHADA (Ha)	PRODUCCIÓN (Ton)	VALOR PRODUCCIÓN (Miles de pesos)	RENDIMIENTO (Ton/Ha)	PMR a/(\$/Ton)	LUGAR NACIONAL POR VALOR
MAÍZ GRANO	690,653.56	687,901.41	1,257,883.35	5,365,526.83	1.83	4,265.52	8
CAÑA DE AZÚCAR	34,393.00	34,383.50	3,240,568.48	2,430,187.61	94.22	749.93	5
CAFÉ CEREZA	253,318.32	237,655.67	377,255.00	1,825,474.56	1.49	4,838.83	1

PLÁTANO	23,372.57	23,227.57	701,500.61	1,727,568.00	30.01	2,462.67	2
MANGO	38,704.75	35,800.25	270,644.12	1,446,415.11	6.99	5,344.34	3
FRIJOL	115,168.56	115,166.56	67,599.56	916,329.51	0.59	13,555.26	4
PAPAYA	2,096.00	1,973.00	158,000.69	740,851.17	75.38	4,688.91	3
SOYA	12,906.20	12,906.20	23,192.71	176,995.45	1.8	7,631.51	5
TOMATE ROJO	1,573.90	1,573.90	78,536.09	689,903.01	49.9	8,784.53	16
CACAO	18,475.90	17,482.40	10,282.37	363,439.77	0.56	35,345.91	2
AGUACATE	3,350.71	2,306.21	16,219.54	324,167.04	4.84	19,986.20	6
PAPA	1,857.06	1,857.06	29,450.59	230,892.63	15.86	7,840	10
OTROS CULTIVOS	37,367.18	36,416.43	183,211.52	801,262.29	4.9	130,816.48	NA
TOTAL	1,233,238	1,208,650	NA	17,039,013	NA	NA	NA

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 gran parte de esta producción se exporta por Puerto Chiapas a Estados Unidos, con expectativas favorables de crecimiento para los próximos años (**Tabla 31**). Destaca también la producción de plátano, que se exporta semanalmente en contenedores a través de Puerto Chiapas a Estados Unidos. El Estado de Chiapas produce el 29.3% del total del país, con 700 mil toneladas anuales; en el año 2018, ocupó el primer lugar de producción nacional, seguido del estado de Tabasco. Las perspectivas de crecimiento del movimiento de banano local son favorables, así como también se prevé un incremento en la exportación de banano de las regiones sur sureste, que saldrá por Puerto Chiapas, al ser este el puerto en la costa pacífico más próximo del sureste de México.

Tabla 31 Productores de Chiapas y tonelaje que manejan.

CHIAPAS	SELLO	TEMPORADA	TONELADAS
SAN PABLO	308	421,200	1,811.16
AMEX	311	1,689,660	7,265.54
RODEVA	312	690,186	2,967.80
REYNA DEL CARMEN	320	780,285	3,355.23
EMPACADORA ZANARES	325	157,801	678.5443
DISFRUTA	338	102,643	441.3649
EMPAQUE DON JORGE II	354	1,538,064	6,613.68
CABELLO I	367	751,201	3,230.16
SAN JOSE II	380	109,719	471.7917
NATURAFRUT BAUTISTA I	382	700,850	3,013.66
COMERCIALIZADORA "LOS GORDITOS"	388	472,183	2030.3869
AGRÍCOLA VALENCIA II	389	269,029	1156.8247
TOTAL		76,828,221	33,036.13

Fuente: ASIPONA Puerto Chiapas, 2024.

2.1.4 ANÁLISIS DE LA OFERTA

En la oferta de servicios de Puerto Chiapas, se considera la 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 es de 10.50 y 8.93 m que corresponden con el perfil de un puerto de tipo convencional multipropósito. En los muelles destinados para la pesca, dispone de un calado de 7.0 m.

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 225 m para recibir buques tipos cruceros de hasta 300 metros de eslora, apoyado en tres bitas de amarre exteriores.

Para la operación de granel agrícola, Puerto Chiapas cuenta con una instalación semiespecializada con una capacidad estática de almacenamiento de 13,000 ton en dos bodegas y 26,000 ton en silos, resultando, una capacidad estática total de 39,000 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).

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 600 cajas de 40 pies, con un máximo de 4 estibas, equivalente a 1,200 TEUs. El rendimiento en este tipo de carga en la primera maniobra, que se refiere a la carga y descarga de buques, es de 36 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 con equipo especializado para la carga perecedera.

A continuación, se presentan los rendimientos de las líneas de negocio operadas en Puerto Chiapas durante el año 2019-2023.

Tabla 32 Rendimientos promedio en Puerto Chiapas de 2019 al 2023.

TERMINAL / INSTALACIÓN	TIPO DE CARGA	MODO DE OPERACIÓN	PROMEDIO, DE CARGA MANEJADA		RENDIMIENTOS PROMEDIO 2019 AL 2023			
			TONELADAS	Cont. 40°	THBM	THBO	CHBM	CHBO
Muelle 1	Contenerizada	Semiespecializada	238,394.34	19,830	288	303	34	36
	General	Semiespecializada	3,285.38	-	16	17	-	-
Muelle 2	Granel agrícola	Semiespecializada	154,479.70	-	275	288	-	-
Muelle pesquero de uso común ASIPONA	General	Semiespecializada	4,419.60	-	16	17	-	-
Muelle SUMICOL	General	Semiespecializada	9,270.93	-	16	17	-	-

Nomenclatura: THBM: Toneladas hora buque muelle. THBO: Toneladas hora buque en operación; CHBM: Contenedores hora buque en muelle. CHBO: Contenedores hora buque en operación. **Fuente:** ASIPONA Puerto Chiapas, 2024.

En la siguiente tabla se presenta la caracterización de los buques que recibió Puerto Chiapas en el año 2019 al 2023.

Tabla 33 Datos de buques máximos de carga comercial de Puerto Chiapas de 2019 al 2023.

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	209.1	100% eslora: 190-210	9	1,200 TEUs
Granel agrícola	10	190.5	75% eslora: 151-190 25% eslora: 120-150	9.5	30,000 ton

Fuente: ASIPONA Puerto Chiapas, 2024.



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.

Tabla 34 Datos de buques máximos de cruceros de Puerto Chiapas de 2019 al 2023.

TOTAL BUQUES	DE ESLORA MÁXIMA (M)	ESLORA TIPO DE BUQUE (M)	CALADO MÁXIMO (M)	EMBARQUE MÁXIMO (PASAJEROS)
16	285.4	70% eslora: 251-300 30% eslora: 200-250	8.6	2,500

Fuente: ASIPONA Puerto Chiapas, 2024.

2.1.5 BALANCE DE LA OFERTA Y DEMANDA DE INFRAESTRUCTURA Y DE SERVICIOS PORTUARIOS

A efecto de realizar un análisis comparativo entre la oferta del servicio y la demanda a razón de identificar la capacidad que tiene la oferta para satisfacer la demanda, y en su caso proponer la atención al déficit identificado mediante la inversión pública, en este apartado se presenta dicho comparativo, a partir de la información sobre las características estructurales de la oferta y la cantidad del servicio demandado.

Analizando la oferta con la que se cuenta contra el potencial que se aproxima por la puesta en marcha de la plataforma logística CIIT, se identifica la limitada capacidad operativa del puerto, al contar con solo una banda de atraque de 400 metros, significado dos posiciones de atraque para barcos comerciales, un canal de navegación y dársena de maniobras que constantemente se reducen por el constante azolve del puerto.

Debido a esta reducción es necesario efectuar dragado de mantenimiento cada año para mantener la operatividad del puerto con sus características de diseño, ya que, de no realizarse, se verían afectados los servicios que se prestan directamente por la ASIPONA y por terceros, como lo son: uso de infraestructura, muellaje, pilotaje, remolque, maniobras y amarre de cabos. Las afectaciones que ocasionaría la falta de dragado serían las siguientes:

- Fondeo de embarcaciones ante la limitada capacidad de atraque.
- Disminución de la oferta, limitando las posibilidades de crecimiento comercial-económico de Puerto Chiapas.
- Impedimento de la prestación de servicios portuarios.
- Restringido acceso para embarcaciones.

Ante dicha desproporción de capacidad de operación y requerimiento de servicio y del potencial comercial que se aproxima por pertenecer a la plataforma logística del Corredor del Istmo de Tehuantepec, Puerto Chiapas iniciará en el 2025 obras de modernización del puerto de gran envergadura, que permitirán maximizar la capacidad de operación al aumentar la profundidad de áreas navegables permitiendo el ingreso a embarcaciones de mayor calado, por lo que en paralelo, realizará obra de dragado de construcción para la construcción de 750 metros de banda de atraque, lo que representará un atractivo para las embarcaciones ya que no tendrán que fondear en espera de arribar a puerto para realizar las operaciones correspondientes.

De la **Figura 30** a la **Figura 34**, se presenta la capacidad que tendrá Puerto Chiapas a 20 años (2024-2044) para cada línea de negocio, observándose el tipo de escenario y la capacidad máxima para cada una. Se destaca que Puerto Chiapas para los diferentes escenarios tendrá la capacidad para línea de negocio.





Figura 30 Capacidad de Puerto Chiapas para el movimiento portuario de la línea de negocio de carga general suelta por tipo de escenario.
Fuente: ASIPONA Puerto Chiapas, 2024.

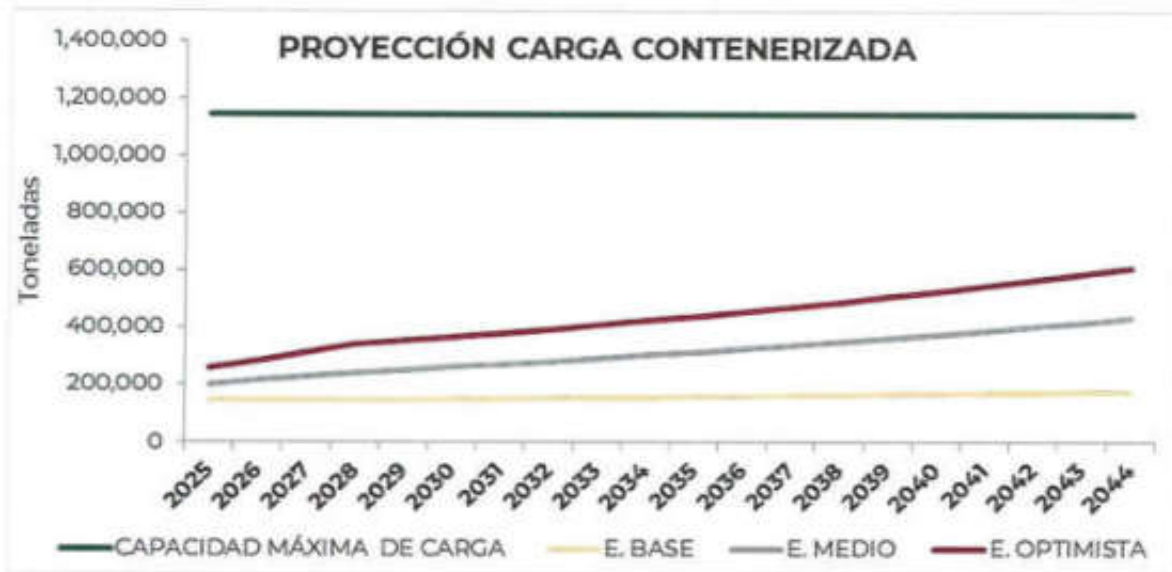


Figura 31 Capacidad de Puerto Chiapas para el movimiento portuario de la línea de negocio de carga contenerizada por tipo de escenario.
Fuente: ASIPONA Puerto Chiapas, 2024.



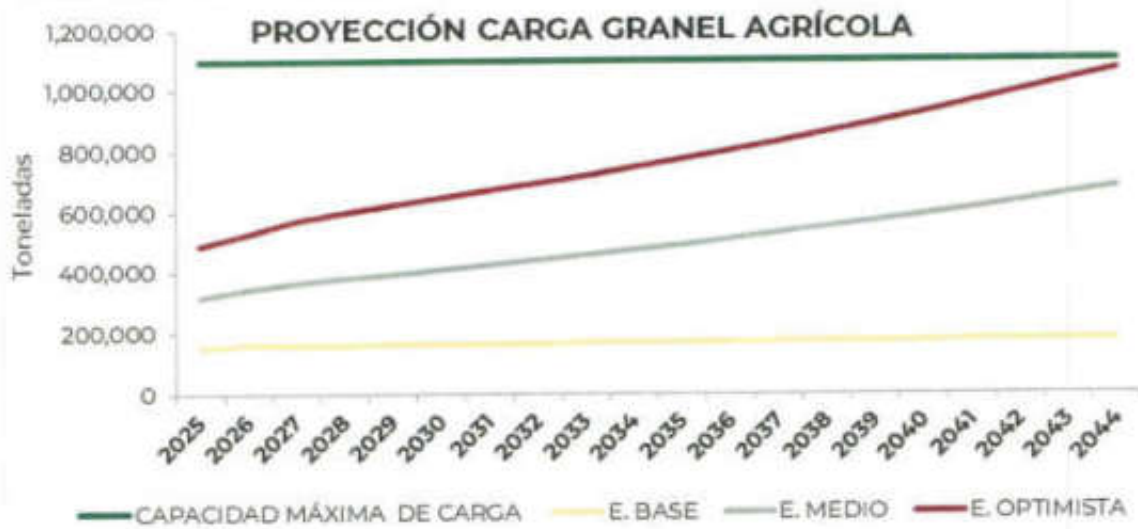


Figura 32 Capacidad de Puerto Chiapas para el movimiento portuario de la línea de negocio de carga granel agrícola por tipo de escenario.
Fuente: ASIPONA Puerto Chiapas, 2024.

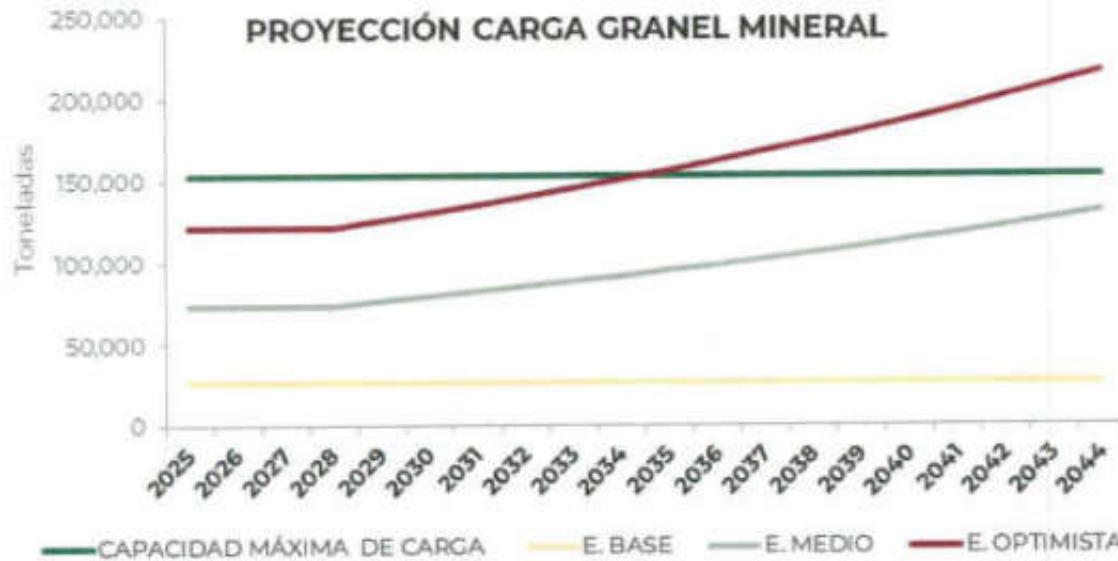


Figura 33 Capacidad de Puerto Chiapas para el movimiento portuario de la línea de negocio de carga granel mineral por tipo de escenario.
Fuente: ASIPONA Puerto Chiapas, 2024.





Figura 34 Capacidad de Puerto Chiapas para el movimiento portuario de la línea de negocio de cruceros por tipo de escenario.
Fuente: ASIPONA Puerto Chiapas, 2024.

2.1.6 ANÁLISIS FINANCIERO PARA LA INVERSIÓN DE LA INFRAESTRUCTURA Y EQUIPAMIENTO PORTUARIOS

A partir del análisis de la situación actual comercial, operativa, infraestructura y equipamiento de Puerto Chiapas, y con base a los proyectos implementados por el Gobierno Federal, los cuales promueven y proyectan mayor movimiento comercial a través de los puertos que forman parte de la plataforma logística CIIT, se tiene como prioritario la modernización de la infraestructura portuaria que permitirá la ampliación de la capacidad la instalada que cubrirá eficientemente la operación actual y futura, las nuevas inversiones programadas para el 2025-2030 garantizarán la seguridad y calidad de los servicios portuarios (Figura 36).

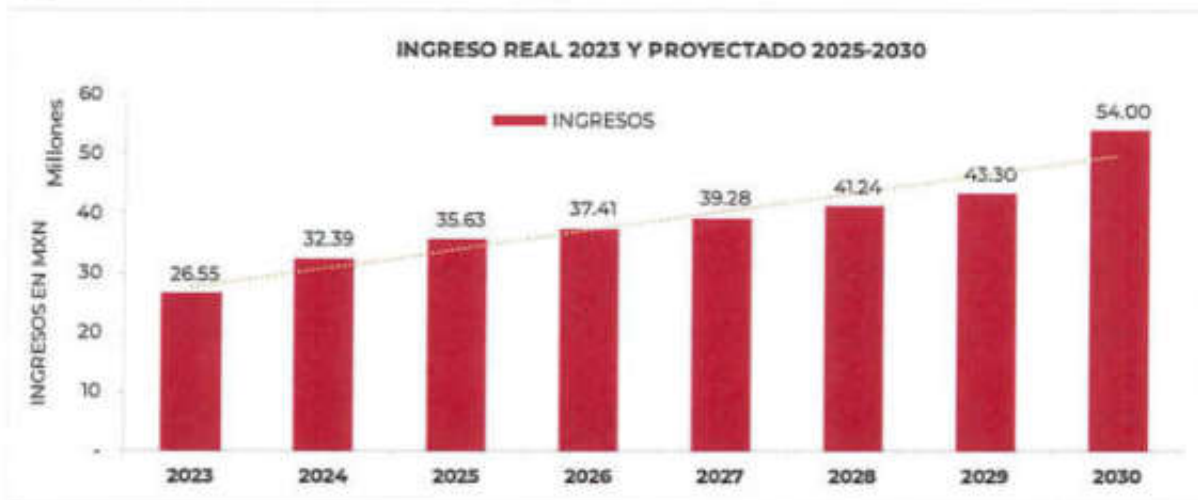


Figura 35 Ingreso real del 2023 y proyectado para 2025-2030.
Fuente: ASIPONA Puerto Chiapas, 2024.



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.

Tomando como base los proyectos de inversión privada que se ejecutan actualmente, se realizó un análisis del comportamiento de los ingresos en los próximos 7 años, a partir del cual se observa un importante incremento en los ingresos por prestación de los servicios portuarios y por Cesión Parcial de Derechos y Obligaciones (Figura 36).



Figura 36 Ingresos por servicios portuarios y cesión parcial en el 2023 y proyectado para el 2024-2030
Fuente: ASIPONA Puerto Chiapas, 2024.

2.2 RETOS PARA EL DESARROLLO DEL PUERTO

Puerto Chiapas ha adquirido una importancia estratégica en el Sistema Portuario Nacional al servir como un punto de conexión en el sur del país y como un puerto alternativo para el movimiento de carga y turismo. Así también se ha posicionado como un nodo logístico eficiente para la importación y exportación de mercancías hacia Estados Unidos, Asia y Centroamérica, aprovechando su proximidad con la frontera sur y su conectividad vía marítima, carretera y ferroviaria. Esto le permite fungir como un puerto de trasbordo similar a una alternativa intermodal al Canal de Panamá, favoreciendo las rutas entre los océanos Pacífico y Atlántico.

Además, Puerto Chiapas actúa como un complemento para otros puertos del Pacífico, en términos de carga movilizada y manejo de contenedores. Gracias a inversiones recientes en infraestructura y a la expansión de sus operaciones turísticas y comerciales, Puerto Chiapas ha logrado consolidarse como un puerto regional importante con capacidad para atraer nuevas líneas navieras y mejorar la integración económica de la región.

El movimiento portuario de Puerto Chiapas en 2024 se mantiene de manera moderada, pero consistente en comparación con años anteriores. Desde sus inicios el puerto ha incrementado su capacidad para manejar diferentes tipos de carga, como gráneles agrícolas, carga general y contenerizada, así como productos especializados como fertilizantes y productos de la industria alimentaria.

Actualmente se están ejecutando proyectos de modernización y expansión en las terminales portuarias, además de la integración con las nuevas rutas ferroviarias del Corredor Interoceánico, lo que mejorará la competitividad del puerto para atraer más operadores logísticos y aumentar el flujo de mercancías.

Puerto Chiapas a través del Corredor Interoceánico busca atraer nuevas inversiones promoviendo la instalación de industrias agroindustriales, procesadoras y de manufactura, generando nuevas oportunidades de empleo y dinamizando la economía local a través de la actividad portuaria, el turismo y el establecimiento de industrias en sus cercanías.

La tendencia de Puerto Chiapas es positiva, con un enfoque en diversificar sus servicios y fortalecer su capacidad operativa, posicionándolo como un puerto relevante dentro del Sistema Portuario Nacional.

POLOS DE DESARROLLO

A lo largo de las vías férreas que conectan el Océano Pacífico con el Atlántico, estarán distribuidos 10 Polos de Desarrollo, que contarán con las condiciones ideales para la inversión, la instalación de industrias y potenciarán las capacidades productivas de la región. Las empresas contarán con incentivos fiscales y no fiscales, y un ambiente favorable a los negocios, a fin de fortalecer su competitividad e impulsar la economía regional.

Entre las vocaciones de los Polos están las industrias eléctrica y electrónica, automotriz, autopartes y equipo de transporte, agroindustria, dispositivos médicos, farmacéutica y petroquímica, entre otras. Los proyectos de inversión para instalarse en el Istmo de Tehuantepec van desde los 10 millones de dólares hasta 500 millones de dólares cada uno para promover el plan de desarrollo.



Figura 37 Panorama mundial de conexión mundial con el CIIT.

Fuente: Secretaría de Marina, marzo 2024.

El panorama puede cambiar en el futuro cercano con el desarrollo de los Polos de Desarrollo para el Bienestar (PODEBIs) (**Figura 37**) que es un proyecto de desarrollo integral del Istmo de Tehuantepec que está instrumentando el Gobierno Federal, a través del organismo público descentralizado Corredor Interoceánico del Istmo de Tehuantepec (CIIT).

Dentro de los proyectos de desarrollo del Corredor Interoceánico Istmo de Tehuantepec, se crearon dos polos de desarrollo para incentivar la inversión privada, las cuales son colindantes con Puerto Chiapas, lo que permitirá la llegada de nuevas industrias, promoverá una mayor demanda de los servicios en Puerto Chiapas, generando más y mejores empleos y crecimiento económico para la región.

Los polos ya decretados por el Gobierno Federal (**Figura 38**) contarán con incentivos fiscales para atraer la inversión que detone el desarrollo económico y social de la región, con base en las vocaciones productivas con mayor potencial.



Figura 38 Polo de Desarrollo Económico decretado por el Gobierno Federal colindante a Puerto Chiapas.
Fuente: Secretaría de Marina, marzo 2024.

PRIORIDAD AL TRANSPORTE MARÍTIMO DE CORTA DISTANCIA (TMCD)

Puerto Chiapas promueve la Ruta de Tráfico Marítimo de Corta Distancia con la finalidad de incrementar el comercio intrarregional, siendo una de las rutas con mayor potencial para llevar a cabo el proyecto que con potencial significativo en la costa del Pacífico (**Figura 39**).

Los Países con mayor interés en participar en el intercambio comercial en cortas distancias son; México, Guatemala, El Salvador, y Costa Rica. La implementación del TMCD permitiría ofrecer una logística eficiente, ayudando a reducir el tiempo de traslado de las mercancías entre puertos internacionales y principalmente conectando los puertos mexicanos a través del servicio de cabotaje.

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

Se realizó un análisis de tarifas de costo beneficio, así como acuerdos comerciales de tarifas preferenciales por uso de infraestructura, que permitieran un costo factible a la naviera en el arribo de la embarcación. Por otra parte, se realizó promoción con clientes ancla potenciales, exponiendo los beneficios logísticos que brindaría la ruta de Transporte Marítimo de Corta Distancia (TMCD) en tiempos de tránsito, estadía de la carga, así como los rendimientos de descarga.



Figura 39 Conexión intermodal México-Centroamérica con Puerto Chiapas.
Fuente: Secretaría de Marina, marzo 2024.

2.2.1 COMPETITIVIDAD GLOBAL

En el vasto escenario del comercio internacional, los puertos marítimos desempeñan un papel crucial, actuando como puertas de acceso a continentes y naciones. México, con su ubicación geográfica estratégica, se posiciona como el 11vo país con mayor capacidad de exportación a nivel mundial. Con 103 puertos y 15 terminales, estos nodos logísticos se erigen como motores fundamentales para el crecimiento económico no solo del país, sino también para el intercambio comercial global.

La ubicación privilegiada de México se traduce en un potencial inmenso para el crecimiento en el comercio internacional. Los 102 puertos marítimos permiten conexiones con más de 145 países, incluyendo potencias comerciales como China, Estados Unidos y Latinoamérica. Esta red estratégica se convierte en un pilar esencial para el 80% de las mercancías que se transportan por vía marítima a nivel mundial.

Aunque México destaca por su participación en el comercio internacional, se ha observado una deficiencia en la conectividad entre sus puertos en comparación con regiones más desarrolladas. Este análisis insta a una alineación de las ventajas geográficas con esfuerzos para mejorar la competitividad en el comercio exterior.

El impacto de la pandemia COVID 19 generó un aumento en la demanda de productos, el auge del comercio electrónico y el transporte de mercancías. Para adaptarse a este cambio, se vislumbran tendencias que México debería considerar, como la aceleración de los procesos de transporte de carga en contenedores, el desarrollo de terminales especializadas, la planificación de nuevos sistemas logísticos y la incorporación de tecnologías para mejorar la conectividad.

De acuerdo a las estadísticas del Sistema Portuario Nacional, la demanda actual de embarcaciones que arriban a México, representan para Puerto Chiapas un abanico de oportunidades, la importancia del Puerto se ha elevado considerablemente en los últimos años, debido a sus ventajas competitivas con respecto a puertos como Manzanillo, Lázaro Cárdenas, derivadas principalmente por su congestión de mercancías e inseguridad en esos Estados Mexicanos, la demoras por falta de eficiencia en los procesos logísticos y administrativos representan un costo significativo a la cadena logística, lo que da lugar a que Puerto Chiapas sea una opción estratégica para las embarcaciones que arriban al litoral pacífico mexicano. La competitividad de Puerto Chiapas se basa entre otras cosas, en importantes beneficios para el transporte marítimo, entre los que destacan los siguientes:

El puerto ofrece una ubicación estratégica y brinda una atención especializada para gráneles agrícolas, minerales y contenedores, entre otros. Se ha atendido a las embarcaciones que predominan en la zona marítima en la que se encuentra Puerto Chiapas, las cuales históricamente y hasta los últimos años, han sido del tipo 2ª generación de buques portacontenedores (**Tabla 35**). Dispone de amplias áreas de desarrollo, por lo que es posible la instalación de nuevas terminales y/o la reubicación o ampliación de las actuales.

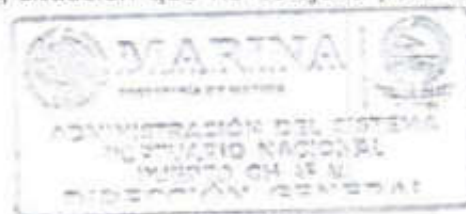
En ese contexto es importante considerar la tendencia mundial de las principales Líneas Navieras, que han priorizado la construcción de buques cada vez más grandes, debido a las ventajas económicas que representa movilizar grandes volúmenes de carga en una sola embarcación, con tiempos de traslado iguales o menores al de una embarcación de menor tamaño, menor consumo de combustible y, por lo tanto, menores impactos ambientales por tonelada transportada.

Tabla 35 Generaciones de buques contenedores, eslora, calado y TEUs.

GENERACIONES DE BUQUES CONTENEDORES	ESLORA	CALADO	TEUs
Primera generación: 1956-1970 Buques de carga y tanqueros	135-200	-9	500-800
Segunda generación: 1970-1980 Portacontenedores celular	215	-10	1,000-2,500
Tercera generación: 1980-1988 Panamax	205-280	-11-12	3,000-4,000
Cuarta generación: 1988-2000 Post Panamax	275-305	-11-13	4,000-6,000
Quinta generación: 2000-2005 Post Panamax Plus	320-380	-13-16	6,000-12,000
Sexta generación: 2005-2008 Ultra-Container	380-400	-16-19	12,000-14,000

Fuente: ASIPONA Puerto Chiapas, 2024.

La necesidad actual de cubrir con eficiencia los mercados, ha implicado que la infraestructura existente en los principales puertos a nivel mundial se vaya adecuando a las nuevas dimensiones de las embarcaciones, por lo que la infraestructura para la navegación y atraque que son requeridas se amplía constantemente, situación que no es ajena para la ASIPONA Puerto Chiapas.



Es por ello que, resulta prioritario para Puerto Chiapas poder disponer de infraestructura para la recepción de barcos de mayores dimensiones, a fin de reducir costos para los usuarios en el traslado de mercancías por vía marítima, con lo cual se hace más competitivo, traduciéndose todo esto en beneficios económicos para los consumidores finales de los productos.

2.2.2 DESARROLLO DEL SISTEMA PORTUARIO NACIONAL

En los últimos años, los puertos mexicanos (Figura 40) han destacado por su elevado crecimiento de los volúmenes de mercancías manejadas, por la diversificación de sus actividades y como áreas de oportunidad para nuevas inversiones y generación de empleos en terminales, instalaciones y negocios portuarios, comerciales e industriales. México cuenta con puertos que compiten por su eficiencia en la operación de contenedores con puertos líderes en el mundo y muestra avances importantes en la operación de otros tipos de carga.

La infraestructura portuaria existente en los puertos ha sido el resultado de importantes esfuerzos de inversión por parte del sector público y el sector privado. Ello ha hecho posible que el país cuente con una oferta suficiente para atender la demanda de servicios portuarios por parte de la industria exportadora, el comercio interno y, en general, por el aparato productivo nacional. El sistema portuario nacional desempeña un papel fundamental para el crecimiento de la economía mexicana, ya que además de vincularla con los mercados mundiales, constituye una importante fuente de valor y de ventajas competitivas en los ámbitos nacional, regional y local.



Figura 40 Sistema Portuario Nacional.
Fuente: Secretaría de Marina, marzo 2024.



En el 2023 México recibió 51,010 embarcaciones, los cuales arribaron a 42 de sus puertos, esto significó un incremento del 10.4 % comparado con el ejercicio 2022. Los buques atendidos en el litoral Golfo-Caribe fueron 29,305, y en el pacífico mexicano se atendieron 20,462 buques.



Figura 41 Arribo de buques en el Pacífico en el 2023.
Fuente: ASIPONA Puerto Chiapas, 2024.

La **Figura 41** que muestra los arribos de buques en el pacífico mexicano, indican que los puertos de manzanillo y Lázaro Cárdenas son los que atienden un mayor porcentaje de embarcaciones, mismos que atienden mercados importantes como Estados Unidos y Asia, mercados que Puerto Chiapas por su ubicación puede complementar la atención de algunos de los buques.

La ubicación de Puerto Chiapas le permite una privilegiada conectividad marítima con la Costa Oeste de USA, con Centro y Sudamérica y con Asia, e inclusive, gracias a su conectividad ferroviaria con el Ferrocarril del Istmo de Tehuantepec (FIT) puede conectarse con Europa y la Costa Este de USA a través de Coatzacoalcos, Veracruz.

Estados Unidos continúa siendo el principal socio comercial para los productos; agropecuarios y agroindustriales del Estado de Chiapas. Las condiciones geográficas, los tratados comerciales suscritos, así como una alta población de connacionales que viven en ese país, facilitan las exportaciones que realiza la entidad hacia la Unión Americana.

Cifras consultadas a través del Sistema de Información Comercial del Sector Agroalimentario de la SAGARPA, establecen que el estado de Chiapas exporta un total de 63 productos agroalimentarios, entre los que destacan el café, plátano, mango, cebolla, aguacate, miel natural, harina de trigo, papaya y mangostanes, que en conjunto alcanzan un valor de más de 100 millones de dólares. De la totalidad de la producción de café del estado de Chiapas, que asciende a un millón y medio de quintales anuales, el 80 por ciento se exporta a los Estados Unidos y solo el 20 por ciento a Europa. En el caso del mango Ataufo, Chiapas exporta 26 mil toneladas a los Estados Unidos, uno de sus principales mercados y que año con año crecen los volúmenes que se introducen al vecino país del norte. Chiapas también contribuye con el cuatro por ciento de la producción nacional de azúcar, y ocupa el cuarto lugar por superficie sembrada en el estado después del maíz, café y frijol, Parte de esa producción cuyo destino es Estados Unidos tiene como ruta de salida la infraestructura que ofrece Puerto Chiapas.

Otro potencial importante para puerto Chiapas, es el número de embarcaciones que arriban a Guatemala, país que solo cuenta con 2 puertos comerciales, Puerto Barrios en el golfo



y Puerto Quetzal en el pacífico. En el caso de puerto Quetzal, es un puerto limitado a las operaciones que realiza, ya que la capacidad de atraque es rebasada, por lo que los buques tienen una espera hasta 80 hrs., así mismo sus instalaciones de almacenaje son insuficientes.

Puerto Chiapas se encuentra a solo 110 millas náuticas de distancia con puerto Quetzal, ambos puertos ubicados en el mismo litoral además de ser puertos vecinos, Puerto Quetzal, Guatemala mueve 50 veces más de carga actualmente, pero el mexicano tiene una superficie de almacenamiento y de viabilidad terrestre que casi duplica la de aquel país. Con una diferencia fundamental, Puerto Quetzal tiene diversificada su estructura de comercio exterior donde el 40% va a Estados Unidos, el 23% a Asia y el 21% a América del Sur. Puerto Chiapas en cambio, prácticamente solo facilita relaciones comerciales con Estados Unidos y América del Sur.

Es importante puntualizar que la oferta actual de Puerto Quetzal, Guatemala, presenta un congestionamiento logístico y crítico en las operaciones, toda vez que el número de embarcaciones en zona de fondeo en el citado Puerto de Guatemala haciende diariamente a 15 embarcaciones con un promedio de 80 horas de espera para brindar un muelle de atraque.

Al respecto y en comparación con Puerto Chiapas, donde nuestros muelles se encuentran disponibles para atender 24-7 embarcaciones adicionales toda vez que nuestro tráfico actual no muestra problemática alguna ante el escenario de congestionamiento marítimo, oportunidad de atracción para clientes y navieras potenciales que destinen a Puerto Chiapas como un Puerto de escala o transbordo reduciendo sus costos de atraque y logística en general.

2.2.3 DESARROLLO SUSTENTABLE

La Administración del Sistema Portuario Nacional Puerto Chiapas, realizó en 2023 acciones para mitigar el impacto al medio ambiente derivado de las actividades operativas en el Puerto mediante programas y planes para reducir el consumo de los residuos, energía, agua y emisiones a la atmósfera.

Estrategias implementadas:

1. Inventario de emisiones a la atmósfera, mediante el archivo "Huella de Carbono" en el cual se obtuvo los registros de consumos de combustibles, gases refrigerantes y energía del periodo 2023.
2. Promoción de la eficiencia energética. - Se implementó un Programa de Autorregulación para el ahorro de Agua y Energía Eléctrica ASPN-CHI-SGI-PR-07, para asegurar la eficiencia eléctrica y el consumo de agua en las instalaciones.
3. Manejo integral de residuos. - Se implementó un Manual de Buenas Prácticas Ambientales ASPN-CHI-GOI-M-01, y un Programa del Sistema de Gestión Ambiental ASPN-CHI-SGI-PR-02, para eficientar y optimizar el tratamiento de los residuos, del papel, agua y la energía.
4. Reforestación y Limpieza. - Se realizó una campaña de reforestación con árboles de primavera y yaite en un terreno abandonado del Parque Industrial Francisco I. Madero, y se realizó la limpieza de esa área recolectándose así mismo 14 m³ de basura.
5. Se difundió en la página oficial de la entidad boletines ambientales con cada una de las acciones realizadas con el personal de la entidad y comunidad portuaria.

Se presentó a la DGFAP en el periodo 2023 un Plan de estratégico para la reducción de emisiones en Puerto Chiapas, el Formato para el Seguimiento Trimestral de Acciones ambientales en las Administraciones del Sistema Portuario Nacional y la Hoja de cálculo de Huella de Carbono.

2.2.4 RELACIÓN PUERTO CIUDAD

La vinculación entre Puerto Chiapas y la ciudad de Tapachula es un componente fundamental para el desarrollo comercial, turístico y logístico de la región sur de México.

La cercanía entre Puerto Chiapas y la ciudad de Tapachula ha impulsado el desarrollo de infraestructura vial y servicios logísticos. Tapachula funge como el principal centro urbano de la región y ofrece infraestructura de servicios, comercio y almacenamiento que complementa las actividades portuarias. La carretera que conecta el puerto con Tapachula permite un rápido tránsito de mercancías hacia los centros de distribución, facilitando las exportaciones agrícolas y manufacturas.

El puerto también está conectado con otras rutas que permiten la movilización eficiente de mercancías hacia Ciudad Hidalgo (en la frontera con Guatemala), lo cual fortalece el comercio transfronterizo.

Tapachula es uno de los principales motores económicos de la región, en gran parte debido a su proximidad con Puerto Chiapas y al crecimiento comercial vinculado a la actividad del puerto, especialmente en sectores como la exportación de productos agrícolas. El puerto sirve como punto de salida importante para productos agrícolas como el café, banano, azúcar y otros cultivos producidos en la región, lo que ha dinamizado el comercio exterior y ha creado empleos tanto en la ciudad como en sus alrededores.

Así también Puerto Chiapas ha sido un punto de atracción turística debido a la llegada de cruceros internacionales. Estos cruceros, que atracan en el puerto, permiten que miles de turistas lleguen a la región, generando un impacto positivo en la economía local. Tapachula es el principal destino turístico para los cruceristas, quienes visitan sitios arqueológicos como Izapa, fincas de café, manglares, parques naturales y la ciudad misma. Esto ha impulsado el desarrollo del sector gastronómico y de servicios turísticos en Tapachula.

Cabe mencionar que, con la integración de Puerto Chiapas al Corredor Interoceánico, se espera que Tapachula se beneficie de la mayor actividad comercial y de tránsito entre los océanos Pacífico y Atlántico. La ciudad podría convertirse en un hub logístico clave dentro de este corredor, atrayendo inversiones en infraestructura y transporte.



3. ESTRATEGIA PARA EL DESARROLLO PORTUARIO

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 DEL PUERTO

VISIÓN	MISIÓN
Ser el puerto estratégico del sureste de México, que articula la dinámica logística intermodal, del desarrollo económico regional.	Satisfacer con eficiencia, eficacia y calidad, la demanda de infraestructura y servicios portuarios, del comercio marítimo y el turismo de cruceros.

3.2 OBJETIVOS ESTRATÉGICOS, 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.



Tabla 36 Objetivos estratégicos, estrategias y líneas de acción para el 2025-20230 en Puerto Chiapas.

OBJETIVO ESTRATÉGICO	ESTRATEGIA	LINEA DE ACCIÓN
	Desarrollar infraestructura y equipamiento portuario competitivos.	Incrementar la capacidad de la infraestructura para atraque y arribo de buques de mayor calado. 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.
Impulsar el crecimiento sostenible de Puerto Chiapas como nodo logístico competitivo para el Corredor Interoceánico del Istmo de Tehuantepec.	Promover la inversión privada en Infraestructura y servicios portuarios, a costos competitivos y accesibles, que amplíe la cobertura de la demanda del transporte marítimo nacional y regional.	Promover la inversión privada, mediante el esquema de cesión parcial de derechos, para contribuir y operar infraestructura y servicios. Promover la atracción de nuevos servicios portuarios, para la atención de nuevas cargas al puerto. Fortalecer la comunicación y coordinación entre la comunidad portuaria, fomentando la productividad y competitividad del puerto a nivel nacional e internacional.
Posicionar a México como un destino turístico competitivo, de vanguardia, sostenible e incluyente.	Incrementar la productividad y la eficiencia en la operación Portuaria. Promover la planeación integral y la sustentabilidad. Fortalecer la competitividad de la oferta turística y la demanda de productos integrados en las cadenas de valor del sector turístico.	Mejorar la eficiencia en el uso de la infraestructura del puerto. Desarrollo de recursos humanos, técnicos y tecnológicos para el mejoramiento de la oferta portuaria. Ejercer un desempeño portuario ambientalmente responsable. Fomentar la planeación del desarrollo portuario considerando la vinculación urbana y ambiental. 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.

Fuente: ASIPONA Puerto Chiapas, 2024.


 SECRETARÍA
COORDINACIÓN
Y ASesorÍA
DIRECCIÓN CC


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:

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



Figura 42 Recinto portuario de Puerto Chiapas con vista desde el canal principal de navegación.
Fuente: ASIPONA Puerto Chiapas, 2024.



3.3.1 METAS DE MANTENIMIENTO DE INFRAESTRUCTURA Y EQUIPAMIENTO.

Tabla 37 Metas de mantenimiento de infraestructura y equipamiento de Puerto Chiapas 2025-2030.

OBJETIVO ESTRATÉGICO	META	UNIDAD DE MEDIDA	AÑO DE EJECUCIÓN DE LA META						CLAVE DE ZONIFICACIÓN	RESPONSABLE	
			2025	2026	2027	2028	2029	2030			
Impulsar el crecimiento sostenible de Puerto Chiapas como nodo logístico competitivo para el Corredor Interoceánico del Istmo de Tehuantepec.	Mantenimiento a edificios, vialidades, vías férreas e instalaciones de almacenamiento.	5,500,000							9PuE	Administración del Sistema Portuario Nacional Puerto Chiapas, S.A. de C.V.	
	Mantenimiento a infraestructura de muelles.	140,000,000							33PuS, 34PuE, 35PuN		
	Rehabilitación de patios de usos múltiples.	43,200,000							8PuS		
	Mantenimiento del sistema de CCTV en áreas comunes.	3,600,000							Recinto Portuario		
	Mantenimiento a vialidades internas y señalización vial.	650,000							36PuS		
	Mantenimiento del señalamiento marítimo.	7,000,000							Recinto Portuario		
	Mantenimiento a protección perimetral del Recinto Portuario.	3,500,000							Recinto Portuario		
	Dragado de mantenimiento.	150,000,000							24PuE, 25PuE, 26PuE, 27PuE, 29PuE, 30PuE		
	Demolición de instalaciones en desuso y edificaciones.	15,000,000							9,4PuE, 41PuE		
	Mantenimiento a infraestructura y equipamiento.	1,529,200							1PaE		Lubricantes y Combustibles Marinos, S.A. de C.V.
		815,560							2PuE		Suministradora de Combustibles y Lubricantes de Puerto Madero, S.A. de C.V. (I)
		1,920,922.00							3PaE		Suministradora de Combustibles y Lubricantes de Puerto Madero, S.A. de C.V. (II)
		6,557,730							4PuS		Gramosa Agroalimentos, S.A. de C.V.
		1,582,200							5PuE		Comercializadora LARPOD, S.A. de C.V.
		5,996,322							14PuE		Interoceanic Terminal S.A. de C.V.
53,313,625								13PuE	Bricor Servicios Portuarios S.A.P.I. de C.V.		
180,000								37PuE	Marina de Chiapas de S.A. de C.V.		

Fuente: ASIPONA Puerto Chiapas, 2024.



3.3.2 METAS DE CONSTRUCCIÓN Y MODERNIZACIÓN DE INFRAESTRUCTURA Y EQUIPAMIENTO.

Tabla 38 Metas de construcción y modernización de infraestructura y equipamiento en Puerto Chiapas 2025-2030.

OBJETIVO ESTRATEGICO	META	UNIDAD DE MEDIDA	AÑO DE EJECUCIÓN DE LA META						CLAVE DE ZONIFICACIÓN	RESPONSABLE
			2025	2026	2027	2028	2029	2030		
Impulsar el crecimiento sostenible de Puerto Chiapas como nodo logístico competitivo para el Corredor Interoceánico del Istmo de Tehuantepec.	Actualización de equipos para la seguridad de la navegación de Puerto Chiapas (231333C0004)	4,390,460							Recinto Portuario	Administración del Sistema Portuario Nacional Puerto Chiapas, S.A. de C.V.
	Infraestructura para la Modernización de Puerto Chiapas (241333C0003) *Prolongación de Vías férreas y patio al interior *Rehabilitación del muelle de cruceros *Rehabilitación del muelle 2 *Construcción del edificio administrativo. *Construcción y equipamiento de la UNAPROP-161 *Construcción de Muro perimetral de la ASIPONA Puerto Chiapas.	988,273,843							ED46	
	Estudios de Preinversión y proyectos ejecutivos para la ampliación de obra marítima e infraestructura de Puerto Chiapas.	87,440,000							Recinto Portuario	
	Ampliación de obras de protección e infraestructura de Puerto Chiapas: *Obras marítima para minimizar el azolve *Construcción de 750m lineales de muelle. *Dragado de construcción en las áreas de navegación de Puerto Chiapas. *Construcción y equipamiento de un Centro de Control de Tráfico Marítimo en Puerto Chiapas.	4,413,000,000.10							Recinto Portuario	
	Mantenimiento general en patios, vialidades y accesos	43,200,000							Recinto Portuario	
	Infraestructura integral de los sistemas de video-vigilancia y control de accesos	32,776,398							Recinto Portuario	
	Red Contra Incendios segunda etapa	10,000,000							Recinto Portuario	
	Instalación y operación de planta de tratamiento y red de agua residual.	10,000,000							Recinto Portuario	
	Renovación y actualización del sistema eléctrico e iluminación del recinto portuario.	50,000,000							Recinto Portuario	
	Adquisición de equipos de respuesta a emergencia	50,000,000							Recinto Portuario	
	Implementación de tecnologías verdes (ECOPORTS)	50,000,000							Recinto Portuario	
	Sistema de recolección y reutilización de agua pluvial	5,000,000							Recinto Portuario	
	Infraestructura y equipamiento	2,200,000							IPaE	



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



	2,701,000					4PuS	Gramosa agroalimentos, S.A. de C.V.
	1,769,400					3PuE	Comercializadora Iarpod S.A. de C.V.
	4,992,470.64					13PuE	Bricor servicios portuarios mexicanos S.A.P.I. de C.V.
	285,088.60					14PuE	Interoceanic Terminal S.A. de C.V.

Fuente: ASIPONA Puerto Chiapas, 2024.

3.3.3 METAS DE DESARROLLO DE LA OPERACIÓN PORTUARIA Y LOGÍSTICA

Tabla 39 Metas de desarrollo de la operación portuaria y logística de Puerto Chiapas 2025-2030.

OBJETIVO ESTRATEGICO	META	UNIDAD DE MEDIDA	AÑO DE EJECUCIÓN DE LA META						CLAVE DE ZONIFICACIÓN	RESPONSABLE
			2025	2026	2027	2028	2029	2030		
Impulsar el crecimiento sostenible de Puerto Chiapas como nodo logístico competitivo para el Corredor Interocéanico del Istmo de Tehuantepec.	Instrumentación del proceso para el otorgamiento de Cesión Parcial de Derechos para la construcción, uso, aprovechamiento y operación de una instalación de uso particular de Aceites Vegetales.	Contrato registrado.							23PaE	Administración del Sistema Portuario Nacional Puerto Chiapas, S.A. de C.V.
	Instrumentación de proceso para el otorgamiento de Cesión Parcial de Derechos para la construcción, uso, aprovechamiento y operación de una Terminal de pesca.	Contrato registrado.							22PaE	
	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.	Publicación de las reglas.							Recinto Portuario	
	Diseño y ejecución de programa de la comunidad portuaria para promoción y comercialización del puerto.	Programa operando.							Recinto Portuario	
	Diseño y operación progresiva de una plataforma virtual con tecnologías de la información y comunicaciones, que sirva de enlace entre los actores, autoridades y usuarios del puerto.	Plataforma operando.							Recinto Portuario	
	Diseño y ejecución de programa para la promoción en el sector turístico de cruceros.	Programa operando.							Recinto Portuario	
	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	
	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	
	Adopción de proceso de certificación como puerto sustentable.	Certificado de Puerto sustentable.							Recinto Portuario	
Mantener una certificación de calidad ambiental en el nivel de desempeño 1 y aumentar al nivel de desempeño ambiental 2 (objetivo 1 multisitios).	Certificado de calidad ambiental con Nivel de Desempeño Ambiental 1.							Recinto Portuario		

SECRETARÍA DE ECONOMÍA Y MARINA
DIRECCIÓN CINEP

		Aumentar el Nivel de Desempeño Ambiental 2.								
	Proyecto de descarbonización para reducir el 5% de emisiones de gases efecto invernadero en el Recinto Portuario.	Proyecto de descarbonización para reducir el 5% de emisiones de gases efecto invernadero en el Recinto Portuario.								Recinto Portuario

Fuente: ASIPONA Puerto Chiapas, 2024.

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.

Tabla 40 Indicador del Desarrollo Portuario para Puerto Chiapas (1 de 2).

Objetivo estratégico	Impulsar el crecimiento sostenible de Puerto Chiapas como nodo logístico competitivo para el Corredor Interoceánico del Istmo de Tehuantepec.	
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 2023	Meta 2030
	Carga general fraccionada (pesca): 20 THBO	Carga general fraccionada (pesca): 25 THBO
	Carga general unitizada: 200 THBO	Carga general unitizada: 250 THBO
	Granel agrícola: 190 THBO	Granel agrícola: 350 THBO
	Granel mineral: 0 THBO	Granel mineral: 200 THBO
	Contenedores: 29 CHBO	Contenedores: 40 CHBO
	Petróleo y sus derivados: 950 THBO	Petróleo y sus derivados: 1100 THBO

Fuente: ASIPONA Puerto Chiapas, 2024.



Tabla 41 Indicador del Desarrollo Portuario para Puerto Chiapas (2 de 2).

OBJETIVO ESTRATÉGICO	Impulsar el crecimiento sostenible de Puerto Chiapas como nodo logístico competitivo para el Corredor Interoceánico del Istmo de Tehuantepec.	
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 23	META 30
	10	20

Fuente: ASIPONA Puerto Chiapas, 2024.

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, autoridades, instituciones o prestadores de servicios, conforme a los procedimientos y normatividad aplicables, y las zonas portuarias que se proyectan asignar durante la vigencia del PMDP. A continuación, se detallan primeramente las zonas portuarias asignadas a la fecha de elaboración del PMDP:



Tabla 42 Zonas portuarias adjudicadas de Puerto Chiapas.

NÚMERO CONSECUTIVO	USO	MODO DE OPERACIÓN	DESTINO	SUPERFICIE ASIGNADA (M ²)		TITULAR DE LA ASIGNACIÓN
				AGUA	TIERRA	
1	Pa	E	Instalación de combustibles, avituallamiento y reparación de embarcaciones.	720.00	688.00	Lubricantes y Combustibles Marinos, S.A. de C.V.
2	Pu	E	Instalación para productos del mar, combustibles, avituallamiento, recolección de desechos.	500.00	5,339.20	Suministradora de Combustibles y Lubricantes de Puerto Madero, S.A. de C.V. (I).
3	Pa	E	Instalación para productos del mar, combustibles, avituallamiento, recolección de basura.	60.30	4,348.00	Suministradora de Combustibles y Lubricantes de Puerto Madero, S.A. de C.V. (II).
4	Pu	S	Instalación para recepción, manejo y almacenaje mecanizado de carga/descarga, de granel agrícola y carga general excepto contenedores, automóviles y petróleo y sus derivados.	22,500.00	80,000.00	Gramosa Agroalimentos, S.A. de C.V.
5	Pu	E	Tubería para combustibles (Subterráneo).	-	2,000.00	Comercializadora LARPOD, S.A. de C.V.
6	Pu	E	Terminal de cruceros.	-	46,808.23	Administración del Sistema Portuario Nacional Puerto Chiapas, S.A. de C.V.



7	Pu	E	Capitanía de Puerto	-	12,986.43	Capitanía de Puerto.
8	Pu	S	Instalación de usos múltiples.	-	15,994.09	Administración del Sistema Portuario Nacional Puerto Chiapas, S.A. de C.V.
9.1	Pu	E	Almacén de ferretería, bodega, almacén de Archivo de concentración y tanque de red contra incendios.	-	5,943.04	
9.2	Pu	E	Oficinas operativas y estacionamiento.	-	1,036.28	
9.3	Pu	E	Oficinas administrativas.	-	6,116.45	Administración del Sistema Portuario Nacional Puerto Chiapas, S.A. de C.V.
9.4	Pu	E	Áreas operativas y estacionamiento.	500.27	25,424.10	
9.5	Pu	E	Varadero.	-	279.71	
9.6	Pu	E	Cafetería "el timón".	-	138.63	
9.7	Pu	E	Tejaban estacionamiento para visitantes.	-	179.87	
10	Pa	N	Patio de guarda.	-	2,000.00	Aeromarítima, S.A. de C.V.
11	Pu	E	Oficinas.	-	31.00	Instituto Nacional de Migración.
12	Pa	N	Patio para resguardo de equipo y maquinaria.	-	2,000.00	Administración del Sistema Portuario Nacional Puerto Chiapas, S.A. de C.V.

Nomenclatura: Uso: -Pu: Público; Pa: Particular. Modo de operación: -E: Especializado; N: No especializado; S: Semiespecializado. **Fuente:** ASIPONA Puerto Chiapas, 2024.

Tabla 43 Zona adjudicadas de Puerto Chiapas (continuación).

CLAVE DE ZONIFICACIÓN NÚMERO CONSECUTIVO	USO	MODO DE OPERACIÓN	DESTINO	SUPERFICIE ASIGNADA (M ²)		TITULAR DE LA ASIGNACIÓN
				AGUA	TIERRA	
13	Pa	E	Ducto subterráneo para transporte de petrolíferos.	-	20,064.00	Bricor Servicios Portuarios Mexicanos, S.A.P.I. de C.V.
14	Pu	S	Terminal de Usos Múltiples (TUMT).	16,250.00	147,318.80	Interoceanic Terminal, S.A. de C.V.
15	Pu	E	Edificio operativo para la UNAPROP 161.	-	14,645.60	Unidad Naval de Protección Portuaria.
16	Pu	S	Terminal intermodal ASIPONA Puerto Chiapas.	-	40,000.00	Administración del Sistema Portuario Nacional Puerto Chiapas, S.A. de C.V.
17	Pu	E	Marina de Chiapas.	31,687.99	-	Marina Puerto Chiapas de C.V.

Fuente: ASIPONA Puerto Chiapas, 2024.

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

Tabla 44 Zona portuaria proyectada para desarrollo en Puerto Chiapas.

CLAVE DE ZONIFICACIÓN NÚMERO CONSECUTIVO	USO	MODO DE OPERACIÓN	DESTINO	SUPERFICIE ESTIMADA (m ²)	
				AGUA	TIERRA
18	Pu	S	Taller de Contenedores.	-	11,715.41
JUSTIFICACIÓN TÉCNICA					
Toda vez que la demanda de carga Contenerizada está incrementado en este Puerto, se requiere de un espacio donde dichos contenedores tengan la posibilidad de llevar a cabo las reparaciones del mismo.					
Nomenclatura: Uso: -Pu: Público. Modo de operación: -S: Semiespecializado.					



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



CLAVE DE ZONIFICACIÓN				SUPERFICIE ESTIMADA (m ²)	
NÚMERO CONSECUTIVO	USO	MODO DE OPERACIÓN	DESTINO	AGUA	TIERRA
19	Pu	E	Dársena de Ciaboga (Área para desarrollo).	159,043.13	-
JUSTIFICACIÓN TÉCNICA					
Con el objeto de incrementar la capacidad instalada y de servicios del puerto en distintas líneas de negocio, atrayendo nuevos clientes a Puerto Chiapas, se tiene proyectado llevar a cabo la ampliación de nuevas áreas de navegación como es dársena de ciaboga que permita la operación de las embarcaciones en las terminales potencialmente proyectadas.					
Nomenclatura: Uso. -Pu: Público. Modo de operación. -E: Especializado.					
CLAVE DE ZONIFICACIÓN				SUPERFICIE ESTIMADA (m ²)	
NÚMERO CONSECUTIVO	USO	MODO DE OPERACIÓN	DESTINO	AGUA	TIERRA
20	Pu	E	Canal de Navegación Interior (Área para desarrollo).	107,425.62	-
JUSTIFICACIÓN TÉCNICA					
Con el objeto de incrementar la capacidad instalada y de servicios del puerto en distintas líneas de negocio, atrayendo nuevos clientes a Puerto Chiapas, se tiene proyectado llevar a cabo la ampliación del canal de navegación interior hacia las nuevas terminales proyectadas.					
Nomenclatura: Uso. -Pu: Público. Modo de operación. -E: Especializado.					

Fuente: ASIPONA Puerto Chiapas, 2024.

Tabla 45 Zona portuaria proyectada para desarrollo en Puerto Chiapas (continuación).

CLAVE DE ZONIFICACIÓN				SUPERFICIE ESTIMADA (m ²)	
NÚMERO CONSECUTIVO	USO	MODO DE OPERACIÓN	DESTINO	AGUA	TIERRA
21	Pu	E	Área de agua (Área para desarrollo).	196,381.54	-
JUSTIFICACIÓN TÉCNICA					
Puerto Chiapas tiene proyectado llevar a cabo la ampliación de nuevas áreas de navegación que permita la operación de las embarcaciones en las terminales proyectadas con el objetivo de incrementar la capacidad instalada y de servicios en las distintas líneas de negocio, atrayendo nuevos clientes potenciales.					
Nomenclatura: Uso. -Pu: Público. Modo de operación. -E: Especializado.					
CLAVE DE ZONIFICACIÓN				SUPERFICIE ESTIMADA (m ²)	
NÚMERO CONSECUTIVO	USO	MODO DE OPERACIÓN	DESTINO	AGUA	TIERRA
22	Pu	N	Instalación para la actividad pesquera.	-	104,139.10
Nomenclatura: Uso. -Pu: Público. Modo de operación. -N: No especializado.					
CLAVE DE ZONIFICACIÓN				SUPERFICIE ESTIMADA (m ²)	
NÚMERO CONSECUTIVO	USO	MODO DE OPERACIÓN	DESTINO	AGUA	TIERRA
23	Pa	E	Terminal para operación de carga, descarga y manejo de atún.	16,946.63	6,549.11
JUSTIFICACIÓN TÉCNICA					
Con el objeto de incrementar la capacidad instalada y de servicios del puerto en sus líneas de negocio de productor del mar, se considera factible llevar a cabo la adjudicación de un contrato de cesión parcial de derechos, cuyo objetivo sería el uso, aprovechamiento, y operación de carga, descarga y manejo de atún.					
Nomenclatura: Uso. -Pa: Particular. Modo de operación. -E: Especializado.					



CLAVE DE ZONIFICACIÓN				DESTINO	SUPERFICIE ESTIMADA (m ²)	
NÚMERO CONSECUTIVO	USO	MODO DE OPERACIÓN	AGUA		TIERRA	
24	Pa	E		Instalación para aceites vegetales.	-	27,083.34

JUSTIFICACIÓN TÉCNICA

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

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

Fuente: ASIPONA Puerto Chiapas, 2024.

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

Tabla 46 Zonas Portuarias de uso común de Puerto Chiapas.

CLAVE DE ZONIFICACIÓN				DESTINO	SUPERFICIE ESTIMADA (m ²)	
NÚMERO CONSECUTIVO	USO	MODO DE OPERACIÓN	AGUA		TIERRA	
25	Pu	E		Canal principal de navegación.	312,817.00	-
26	Pu	E		Dársena de ciaboga.	159,043.13	-
27	Pu	E		Dársena de operaciones.	15,000.00	-
28	Pu	E		Canal secundario de navegación pesquero.	44,671.78	-
29	Pu	E		Canal intracostero.	11,691.12	-
30	Pu	E		Canal de navegación interior.	123,605.68	-
31	Pu	E		Canal secundario de navegación de uso común.	12,596.20	-
32	Pu	E		Área de navegación.	2,163,890.4086	-

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



CLAVE DE ZONIFICACIÓN				DESTINO	SUPERFICIE ESTIMADA (m ²)	
NÚMERO CONSECUTIVO	USO	MODO DE OPERACIÓN	AGUA		TIERRA	
33	Pa	E		Áreas operativas de Marina.	-	36,572.67
34	Pu	S		Muelle de usos múltiples (TUM) 2.	-	4,500.00
35	Pu	E		Muelle de cruceros.	-	3,750.00
36	Pu	N		Muelle de pesca 1.	-	850.00

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

CLAVE DE ZONIFICACIÓN				DESTINO	SUPERFICIE ESTIMADA (m ²)	
NÚMERO CONSECUTIVO	USO	MODO DE OPERACIÓN	AGUA		TIERRA	
37	Pu	S		Vialidades.	-	287,284.64

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

CLAVE DE ZONIFICACIÓN				DESTINO	SUPERFICIE ESTIMADA (m ²)	
NÚMERO CONSECUTIVO	USO	MODO DE OPERACIÓN	AGUA		TIERRA	
38	-	-		Reserva portuaria.	-	2,382,098.52

JUSTIFICACIÓN TÉCNICA

En cumplimiento a los artículos 7 y 25 de la Ley de Puertos y a las necesidades de infraestructura para el desarrollo del puerto, las tendencias demográficas, la conectividad logística local, nacional e internacional de los diferentes nodos logísticos del puerto, su zona de influencia y los distintos proyectos, Puerto Chiapas cuenta con una reserva portuaria para el desarrollo de nuevos proyectos lo que significa mayor ingreso por uso de infraestructura.

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

Fuente: ASIPONA Puerto Chiapas, 2024.



Tabla 47 Zonas Portuarias de uso común de Puerto Chiapas. (continuación).

CLAVE DE ZONIFICACIÓN			DESTINO	SUPERFICIE ESTIMADA (m ²)	
NÚMERO CONSECUTIVO	USO	MODO DE OPERACIÓN		AGUA	TIERRA
39	Pu	E	Zona de fondeo A.	2,693,840.30	-
JUSTIFICACIÓN TÉCNICA					
En cumplimiento a los artículos 7 y 25 de la Ley de Puertos y a las necesidades de infraestructura para el desarrollo del puerto, las tendencias demográficas, la conectividad logística local, nacional e internacional de los diferentes modos logísticos del Puerto, su zona de influencia y los distintos proyectos, Puerto Chiapas cuenta con dos zonas de fondeo A y B, lo que significa mayor ingreso por uso de infraestructura.					
Nomenclatura: Uso: -Pu: Público; Modo de operación: -E: Especializado.					
CLAVE DE ZONIFICACIÓN			DESTINO	SUPERFICIE ESTIMADA (m ²)	
NÚMERO CONSECUTIVO	USO	MODO DE OPERACIÓN		AGUA	TIERRA
40	Pu	E	Zona de fondeo B.	2,693,840.30	-
JUSTIFICACIÓN TÉCNICA					
En cumplimiento a los artículos 7 y 25 de la Ley de Puertos y a las necesidades de infraestructura para el desarrollo del Puerto, las tendencias demográficas, la conectividad logística local, nacional e internacional de los diferentes modos logísticos del Puerto, su zona de influencia y los distintos proyectos, Puerto Chiapas cuenta con dos zonas de fondeo A y B, lo que significa mayor ingreso por uso de infraestructura.					
Nomenclatura: Uso: -Pu: Público; Modo de operación: -E: Especializado.					
CLAVE DE ZONIFICACIÓN			DESTINO	SUPERFICIE ESTIMADA (m ²)	
NÚMERO CONSECUTIVO	USO	MODO DE OPERACIÓN		AGUA	TIERRA
41	Pu	E	Taller de señalamiento marítimo	-	8,291.50
JUSTIFICACIÓN TÉCNICA					
En cumplimiento a los artículos 7 y 25 de la Ley de Puertos y a las necesidades de infraestructura para el desarrollo del Puerto, se cuenta con un área destinada para la construcción de un taller de señalamiento marítimo con el fin de mantener en óptimas condiciones de operación los equipos que conforman las ayudas a la navegación autorizadas en el Puerto.					
Nomenclatura: 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	S	Vialidad acceso aduana-recinto fiscalizado	-	5,434.78
Nomenclatura: Uso: -Pu: Público; Modo de operación: -S: Semiespecializado.					
CLAVE DE ZONIFICACIÓN			DESTINO	SUPERFICIE ESTIMADA (m ²)	
NÚMERO CONSECUTIVO	USO	MODO DE OPERACIÓN		AGUA	TIERRA
43	Pu	E	Vías FFCC de uso común	-	258,264.47
Nomenclatura: 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	Subestación eléctrica del patio intermodal	-	237.26
Nomenclatura: Uso: -Pu: Público; Modo de operación: -E: Especializado.					

Fuente: ASIPONA Puerto Chiapas, 2024.

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.



Tabla 48 Servicios portuarios y áreas en la que se admiten los prestadores de servicio en Puerto Chiapas.

SERVICIO PORTUARIO		ÁREA PARA LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO
Servicios a las embarcaciones para realizar sus operaciones de navegación interna	Pilotaje. Remolque. Amarre de cabos. Lanchaje.	
Servicios generales a las embarcaciones	Avituallamiento. Agua potable. Combustible. Comunicación. Electricidad. Recolección de basura o desechos. Eliminación de aguas residuales. Lavandería. Reparaciones a flote.	Recinto Portuario.
Servicio de maniobras para la transferencia de bienes o mercancías		

Fuente: ASIPONA Puerto Chiapas, 2024.


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


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.

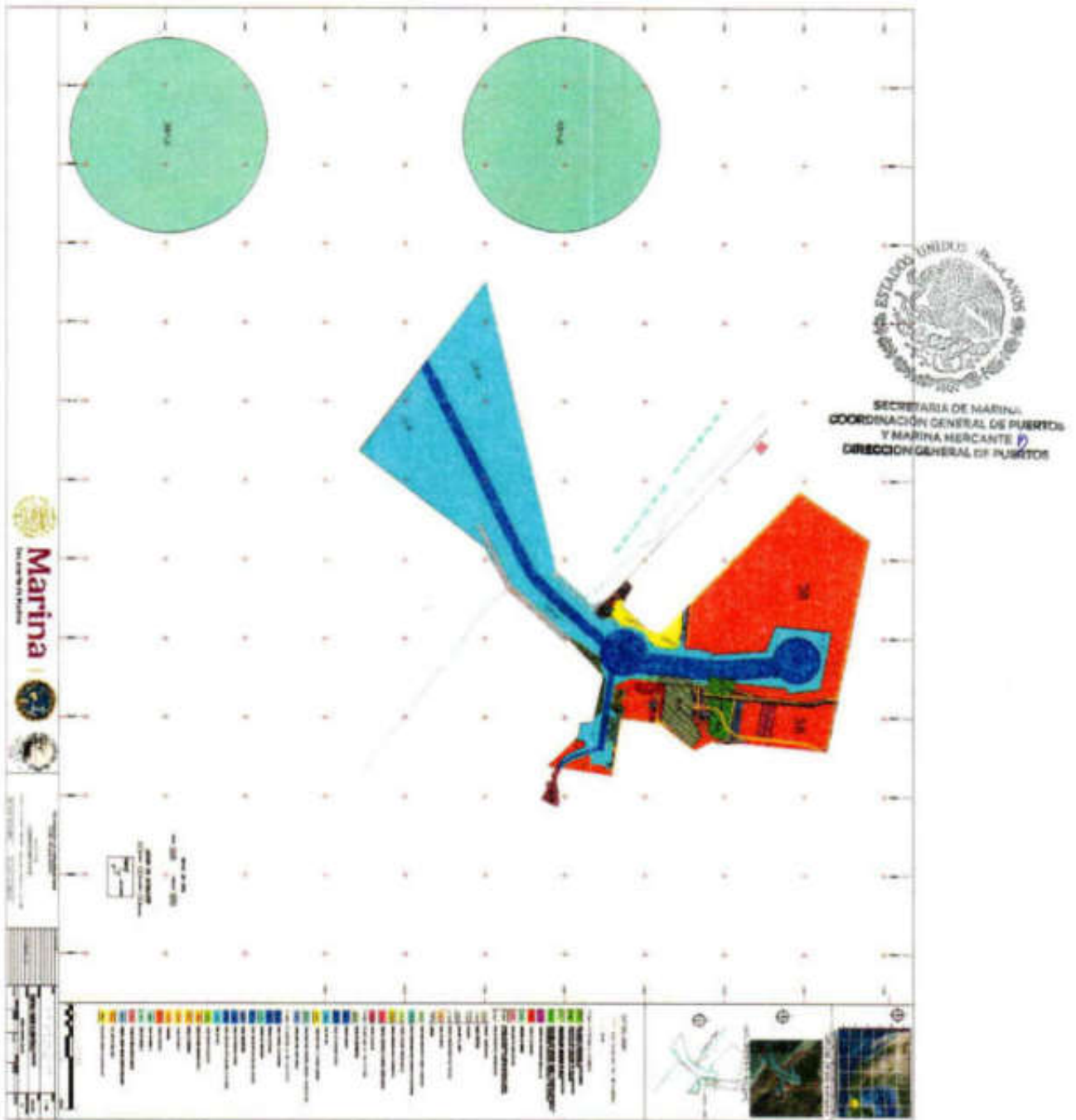


Figura 43 Plano Maestro de Destinos, Usos y Modos de Operación de Puerto Chiapas.
Fuente: ASIPONA Puerto Chiapas, 2025.