

Programa Maestro de Desarrollo Portuario



Puerto Vallarta 2010-2015



Administración Portuaria Integral Puerto Vallarta S.A. de C.V.

Programa Maestro de Desarrollo Portuario



**Puerto Vallarta
2010-2015**



	INDICE	PÁGINA
1.	Presentación	3
1.1	Fundamento Legal.	3
1.2	Periodo de Vigencia.	6
1.3	Como fue elaborado.	7
1.4	Plano de delimitación y determinación del recinto concesionado.	10
2.	Antecedentes	12
2.1	Descripción general del puerto y su comunidad portuaria.	12
2.1.1.	Evolución del puerto antes de la creación de la API.	12
2.1.2.	El papel del puerto en el Sistema Portuario Nacional a partir de la creación de la API.	13
2.1.3	Descripción de instalaciones portuarias y zonas en que comprenden.	15
2.2	Plano de instalaciones portuarias. (Bodegas, vialidades, obras de atraque, de navegación, de abrigo, etc.)	24
3.	Diagnóstico	26
3.1	Vinculación del puerto con su zona de influencia.	26
3.1.1.	Enlaces marítimos y terrestres.	26
3.1.2.	Hinterland y Foreland comercial	32
3.2	Análisis DAFO (por tipo de tráfico)	37
3.3	Demanda de Mercado por línea de negocio (Resumen de estudio de mercado).	42
3.4	Movimiento portuario, histórico y pronósticos.	44
4.	Estrategia	50
4.1	Misión y Visión del Puerto.	50
4.2	Objetivos Estratégicos por línea de negocio (tipo de carga o pasajeros).	51
4.2.1	Mapa estratégico de desarrollo del puerto.	51
4.3	Indicadores y metas de competitividad portuaria por objetivo.	52
4.3.1.	Metas de capacidad	53
4.3.2.	Metas de productividad.	54



4.4	Iniciativas Estratégicas (acciones para el desarrollo y crecimiento)	58
5.	Usos Destinos y Formas de Operación (Plan Maestro).	65
5.1	Plano de usos, destinos y formas de operación	65
5.2	Determinación de usos, destinos y formas de operación y su justificación.	67
5.3	Programa de mantenimiento de API y de Cesionarios.	71
5.4	Programa de inversiones de API y Cesionarios.	72
5.5	Proforma del Estado de Resultados que justifica la inversión.	73
	5.5.1.- Análisis Financiero	73
	5.5.2.- Pronostico de ingresos y egresos	73
	5.5.2.1.- Márgenes de Inversión	76
	5.5.2.2.-Fuente de Financiamiento.	76
6.	Servicios	77
6.1	Cesionarios Actuales.	77
6.2	Prestadores de servicios y forma en que se otorgan los contratos.	83
6.3	Cesionarios potenciales.	84
6.4	Prestadores de servicios potenciales.	85
6.5	Planos de cesionarios y áreas de uso común.	86
7.	Anexos	88
7.1	Estudio de Mercado	88
7.2	Análisis y pronósticos de la demanda del tráfico actual y potencial.	116
7.3	Calculo de la capacidad.	119

1. Presentación

1.1 Fundamento Legal

La Ley de Puertos y su Reglamento establecen los fundamentos de la organización institucional, la planificación y la operación de los puertos de México.

Entre las disposiciones que dicha Ley establece se encuentran las relativas a:

- La facultad que guarda el Estado para formular y conducir políticas y programas para el desarrollo del sistema portuario nacional;
- Las bases para la creación de las Administraciones Portuarias Integrales (API) y los elementos para la mejor organización de la actividad y la eficiente prestación de los servicios;
- La obligación por parte de las API de realizar programas maestros de desarrollo portuario que permitan orientar la operación del puerto de forma precisa y consensuada con los diversos actores de la actividad portuaria, con objeto de ordenar y maximizar el aprovechamiento de los limitados espacios portuarios y la aplicación de recursos; y,
- La conformación de los programas operativos anuales, que fungen como un instrumento para cumplir con los objetivos, metas y estrategias establecidas anteriormente en los programas maestros de desarrollo portuario.



La Ley de Puertos establece que la autoridad portuaria se ejerce por conducto de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT) y que a su vez ésta, formula y conduce las políticas y programas para el desarrollo portuario nacional (Art. 16).

Señala que la Secretaría otorgará concesiones para la explotación, uso y aprovechamiento de los bienes de dominio público en los puertos, terminales y marinas, así como para la construcción de obras en los mismos y para la prestación de servicios portuarios a las API (Art. 20).

La Ley dispone que una API exista cuando la planeación, programación, desarrollo y demás actos relativos a los bienes y servicios de un puerto se encomiendan en su totalidad a una sociedad mercantil, mediante la concesión para el uso, aprovechamiento y explotación de los bienes y prestación de los servicios respectivos (Art. 38).

El administrador portuario responde ante la Secretaría por las obligaciones establecidas en el título de concesión otorgado, independientemente de los contratos de cesión parcial de derechos y de prestación de servicios que celebre. Además, los operadores de terminales, marinas e instalaciones y prestadores de servicios portuarios, por el hecho de firmar un contrato con el administrador portuario, son responsables solidarios con éste y ante el Gobierno Federal, del cumplimiento de las obligaciones derivadas del mismo y de las consignadas en el título de concesión que se relacionen con aquellas (Art. 55 y 56).

El 29 de marzo de 2004 se modificó el título de concesión, el primer cambio se refiere a la ampliación de la concesión a la totalidad del recinto portuario, el segundo a la modificación de la vigencia, que será de 50 años a partir del 26 de julio de 1994.

En la condición vigésimo primera del título de concesión, se establece que la concesionaria operará las terminales e instalaciones y prestará los servicios portuarios de manera integrada, es decir, desde el ingreso de las embarcaciones al área cesionada y hasta la salida de los pasajeros o de la carga y viceversa. Para ello, de acuerdo con lo dispuesto en los artículos 49 y 50 de la Ley de Puertos, la concesionaria podrá realizar sus actividades con su personal y con equipo propio o por medio de terceros, que actúen por su cuenta y orden.

En la condición vigésimo quinta de excepciones al concurso, se establece en la fracción III, se establece que en el caso de los servicios portuarios que hayan de brindarse en áreas comunes o en terminales e instalaciones públicas en las que, por decisión de la concesionaria, deba admitirse a todos los prestadores que satisfagan los requisitos establecidos en el reglamento de la Ley y en las reglas de operación.

En estos casos la concesionaria o los usuarios podrán seleccionar al prestador de servicios que convenga a sus intereses.

En este sentido, no se establecen limitaciones para la entidad en cuanto a la cantidad y tipo de contratos de cesión parcial de derechos o de servicios portuarios que pueda celebrar la entidad con terceros, siempre y cuando se cumpla con los requisitos establecidos.

Además de los derechos y obligaciones que la Ley establece para los concesionarios, corresponde a los administradores portuarios:

- Planear, programar y ejecutar las acciones necesarias para la promoción y desarrollo del puerto o grupo de ellos y terminales, a fin de lograr la mayor eficiencia y competitividad;
- Usar, aprovechar y explotar los bienes de dominio público en los puertos o grupo de ellos y terminales y administrar la zona de desarrollo portuario;
- Opinar sobre la delimitación de las zonas y áreas del puerto.

Bajo este marco normativo y con base en lo dispuesto en el Artículo 41 de la Ley de Puertos, el artículo 39 del Reglamento de la Ley de Puertos, establece: “El programa maestro que

deberá presentar el administrador portuario a la Secretaría, para identificar y justificar los usos, destinos y formas de operación de las diferentes zonas del puerto.

La Secretaría contará con un plazo de sesenta días naturales para resolver sobre la aprobación del programa maestro. De no responder en dicho plazo, se considerará aprobado.”

En el punto 1.4. Se incluye el “Plano de delimitación y determinación del recinto concesionado”, en el cual se muestran dos poligonales de delimitación, la que se tiene autorizada a la fecha, y la que está en proceso de autorización, que incluye nuevas áreas de terrenos adquiridos por la API.



1.2 Periodo de Vigencia

El nuevo Programa Maestro de Desarrollo de Puerto Vallarta atiende a la evolución observada en la actividad portuaria internacional, nacional y del puerto; realiza un diagnóstico de la situación del puerto; evalúa las fortalezas y oportunidades, así como las debilidades y amenazas que enfrenta; y señala las estrategias que permitirán alcanzar los objetivos y metas establecidos, todo ello en el marco del sistema nacional de planeación establecido por la autoridad marítimo portuaria.

Los objetivos y estrategias que se establecen en el programa serán a corto, mediano y largo plazos. Las acciones a realizar se detallan en periodos anuales y, en su caso, se establecen subprogramas específicos en los que las actividades pueden tener, según el caso, duraciones diferentes a un año; estos subprogramas servirán de base también para orientar y monitorear el funcionamiento del puerto.

El programa en su conjunto tiene un periodo de vigencia de cinco años; A partir de la fecha que sea autorizado en el año 2010 y hasta la misma fecha del año 2015. Al final de este periodo deberá revisarse dicho programa, en los términos de la normatividad aplicable, para adecuar las estrategias mencionadas a las condiciones que en su momento prevalezcan en el mercado en el que participa el puerto, sin perjuicio de las demás disposiciones previstas en la Ley de Puertos y su reglamento.



1.3 Como fue elaborado.

El antecedente VI del título de concesión considera que se aprecia que el uso y aprovechamiento del puerto de Puerto Vallarta serían más racionales si sus instalaciones, o parte de ellas se destinaran preponderantemente a fines turísticos y si las actividades de la concesionaria se orientaran a la atención preferente de embarcaciones y pasajeros de tal naturaleza, y si sus actividades se asociaran a las comerciales, de negocios, culturales, de entretenimiento, entre otras. Con ello se ampliarían los servicios a pasajeros que accedan al puerto por mar y a los visitantes que viajen por carretera o por vía aérea, así como a los residentes de las áreas urbanas.

La Condición Segunda del Título de Concesión incorpora lo relativo a los servicios que se prestan al turismo y establece que la API, previo el cumplimiento de las normas aplicables y la satisfacción de los requisitos que establezcan las autoridades federales competentes, podrá destinar las áreas previstas para ello en el programa maestro de desarrollo portuario a la prestación de otros servicios, que no teniendo el carácter específico de portuarios, se relacionen con la actividad turística que se desarrolle en las mismas, así como construir las obras e instalaciones que sean necesarias para brindar tales servicios.

El título de concesión señala que, la concesionaria será responsable ante la Secretaría de que se atiendan las demandas de cruceros y de barcos en tráfico costero, así como las de sus pasajeros, con exclusión de las embarcaciones deportivas, de recreo o esparcimiento, para lo cual deberá asegurarse que se establezcan condiciones de operación óptimas y se cuente con el equipamiento que garanticen la máxima seguridad, eficiencia y calidad en la prestación de los servicios.

Tomando en consideración lo anterior, y a fin de mejorar el aprovechamiento del puerto, buscar giros de negocio rentables que no tengan el carácter específico de portuarios, y atendiendo la demanda de las compañías de cruceros, se ha planteado la necesidad de buscar el crecimiento del puerto en el área de negocios de cesiones parciales de derechos. Se planea durante la vigencia de este programa maestro, la asignación de un contrato de cesión parcial de derechos, de acuerdo a la normatividad aplicable, para la construcción y explotación de un "Centro Turístico Náutico" que incluya una instalación portuaria para atender pasajeros en ruta de escala, con zonas comerciales y de entretenimiento con acceso a la comunidad en general. Otro posible proyecto sería una instalación portuaria para embarque y desembarque de pasajeros en la modalidad de origen/destino (Homeport) con la opción a ser utilizado en forma alterna como sala de usos múltiples o centro de negocios.

Este programa se presenta, para su revisión y análisis, a la Dirección General de Fomento y Administración Portuaria, para revisar su congruencia con los Programas Operativos Anuales (POA).



La presente actualización del Programa Maestro de Desarrollo Portuario de Puerto Vallarta se ha elaborado de acuerdo con la Guía Metodológica emitida por la Dirección General de Puertos, y se presentará a la Secretaría de Comunicaciones y Transportes a través de esta dirección, a fin de que emita la resolución de aprobación y vigencia, una vez se den por cumplidos los requisitos establecidos.

La intención que ha animado la elaboración de este Programa Maestro de Desarrollo de Puerto Vallarta es la de contar con un método de planificación y gestión permanente para definir, implantar, evaluar y verificar políticas públicas y programas para el desarrollo del puerto, en el marco del Plan Nacional de Desarrollo 2006-2012 y los programas sectoriales de Comunicaciones y Transportes.

La primera parte de este Programa Maestro de Desarrollo comprende cuatro capítulos: I. Presentación, II. Antecedentes del Puerto, III. Diagnóstico de la situación actual del Puerto y IV. Estrategia a seguir por el puerto. Subsecuentemente, se incluye el capítulo V, conformado por los Anexos del PMDP: en cada uno de ellos se amplía y completa los puntos expresados en los cuatro capítulos anteriores. Por último, se presenta un séptimo capítulo que contiene anexos materiales de referencia, como es el estudio de mercado, los planos del puerto, entre otros.

Analizando la estrategia desde la perspectiva de clientes, los objetivos determinados por la API de Puerto Vallarta impactan directamente a los objetivos de esta perspectiva contenidos en el plan estratégico del Sistema Portuario Nacional. En la perspectiva de procesos internos, el puerto ha generado objetivos para atender los cuatro temas estratégicos definidos en dicho plan: eficiencia operativa, inversiones, competitividad y la relación puerto-ciudad. De este modo, se abarcan objetivos como: la mejora, innovación y sistematización de los procesos productivos, la atracción de inversiones, la especialización del puerto y el impulso al desarrollo armónico de la relación puerto ciudad.

Respecto a los objetivos que corresponden a la perspectiva de aprendizaje y crecimiento, se asume como esencial mantener y fomentar los valores éticos y organizacionales que promuevan el trabajo en equipo; promover la inversión pública y privada en el puerto; y crear condiciones para impulsar la innovación en productos y procesos que mejoren la competitividad del puerto.

Como se ha señalado antes, para llevar a cabo lo anterior será necesario establecer metas de mediano y largo plazos dentro del programa maestro. Las acciones por realizar se detallarán en lapsos anuales y se establecerán subprogramas específicos en los que las actividades podrán tener, según el caso, duraciones diferentes a un año; estos subprogramas servirán de base para orientar y monitorear el funcionamiento de la API.

La elaboración del PMD de Puerto Vallarta es el resultado del esfuerzo coordinado de la Dirección General de la API, de las áreas Administración y Finanzas, Comercialización, Operaciones e Ingeniería, los Departamentos responsables de la Gestión de Calidad y Ambiental e Informática. Asimismo, se contó con el apoyo del comité de operaciones del

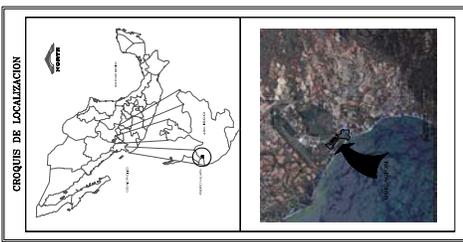


puerto con base al artículo 58 de la ley de puertos, que estipula que dicho comité emitirá recomendaciones relacionadas con diversos aspectos, entre otros el Programa Maestro de Desarrollo Portuario y sus modificaciones; también, se tuvo la valiosa participación del Titular del Órgano Interno de Control.

1.4. Plano de delimitación y determinación del recinto concesionado.

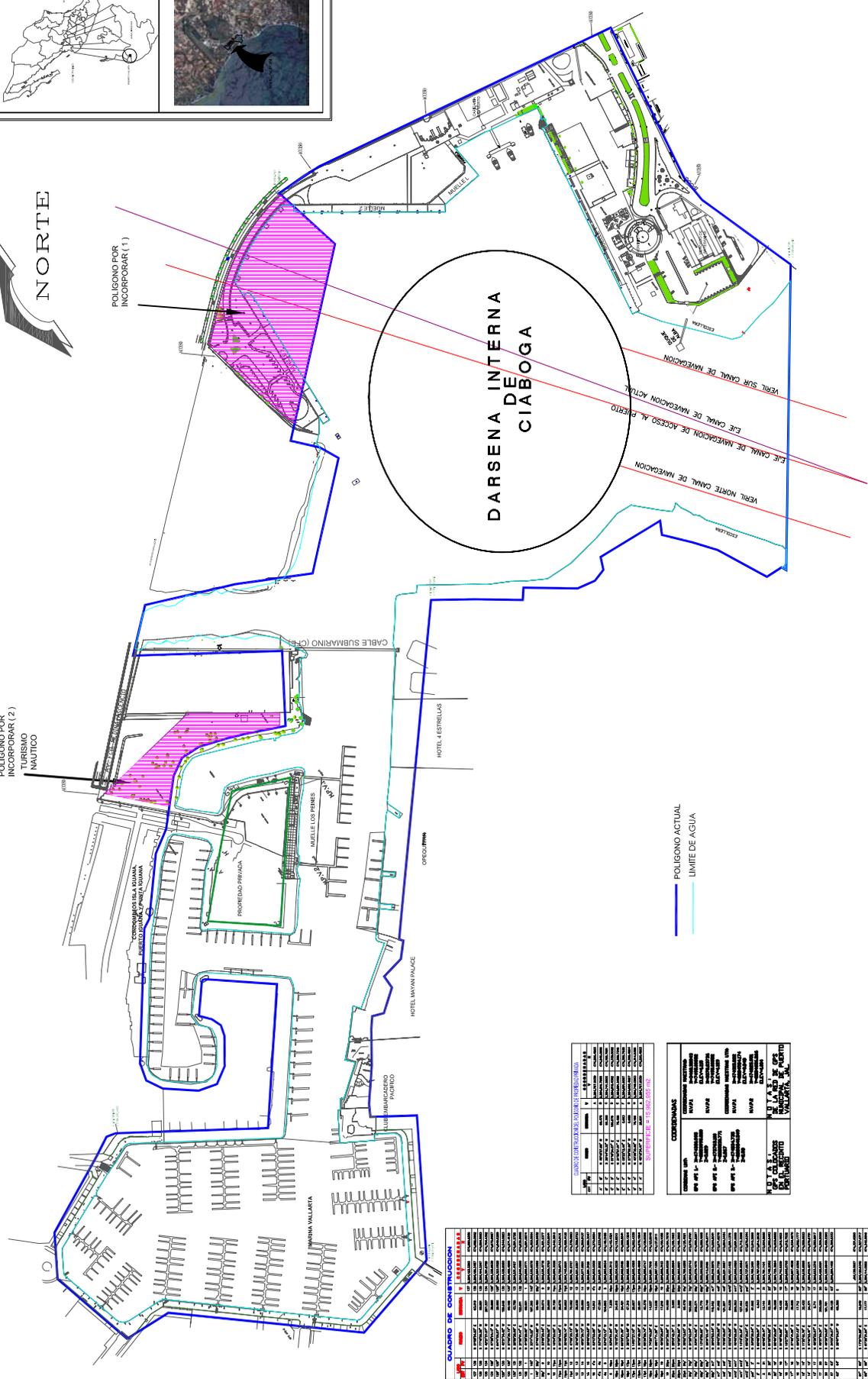
El recinto portuario está representado por el polígono correspondiente a las coordenadas que fueron publicadas en el Diario Oficial de la Federación en el año 1988 y concesionado a la Administración Portuaria Integral de Puerto Vallarta en noviembre 1994 y cuyo plano fue firmado y autorizado por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, la Secretaría de Desarrollo Social y la Secretaría de Marina.

Se ha previsto modificar el polígono tomando en cuenta las necesidades actuales, errores en la delimitación, ajustes y una desincorporación. En ese proceso, se analizarán las necesidades de la SEMAR en forma conjunta, planteadas en el sentido de que al ser un Puerto con alto tráfico de cruceros internacionales, requiere de espacios para la protección y seguridad marítima.



POLIGONO POR INCORPORAR (2)
TURISMO NAUTICO

POLIGONO POR INCORPORAR (1)



CUADRO DE CONSTRUCCION

NO.	DESCRIPCION	ESTADO	FECHA
1
2
3
4
5
6
7
8
9
10
11
12
13
14
15
16
17
18
19
20
21
22
23
24
25
26
27
28
29
30
31
32
33
34
35
36
37
38
39
40
41
42
43
44
45
46
47
48
49
50
51
52
53
54
55
56
57
58
59
60
61
62
63
64
65
66
67
68
69
70
71
72
73
74
75
76
77
78
79
80
81
82
83
84
85
86
87
88
89
90
91
92
93
94
95
96
97
98
99
100

LEGENDA

—	POLIGONO ACTUAL
—	LIMITE DE AGUA



SCT
SECRETARÍA DE TRANSPORTES
COMUNICACIONES
E INFRAESTRUCTURA

PROGRAMA MAESTRO DE DESARROLLO PORTUARIO 2010-2015
ADMINISTRACION PORTUARIA INTEGRAL PUERTO VALLARTA S.A. DE C.V.
1.4 PLANO DE DELIMITACION Y DETERMINACION DEL RECINTO CONCESIONADO



SECRETARÍA DE ECONOMÍA
DIRECCIÓN GENERAL DE ASUNTOS PORTUARIOS
DIRECCIÓN GENERAL DE ASUNTOS DE INFRACONSTRUCCIONES
DIRECCIÓN GENERAL DE ASUNTOS DE INFRACONSTRUCCIONES
DIRECCIÓN GENERAL DE ASUNTOS DE INFRACONSTRUCCIONES
DIRECCIÓN GENERAL DE ASUNTOS DE INFRACONSTRUCCIONES

2. Antecedentes

2.1 Descripción General de Puerto y su Comunidad Portuaria.

Originalmente llamado Puerto Peñas, Puerto Vallarta se ubica en la Bahía de Banderas en el estado de Jalisco, en el litoral del Océano Pacífico. Sus coordenadas geográficas son: 20° 39' 09" de latitud norte y 105° 14' 30" de longitud oeste

Al norte se encuentra limitada por Punta de Mita, al sur, por Cabo Corrientes; hacia el Noreste se localizan islas y arrecifes, entre las que destacan la Corbeteña y las Marietas, se constituye en refugio natural para las embarcaciones por contar con zonas protegidas y de poco oleaje.



Al centro de la bahía, se localiza Puerto Vallarta, cabecera del municipio del mismo nombre, cuyas características naturales han tenido singular atracción para el turismo nacional y extranjero.

2.1.1. Evolución del Puerto antes de la creación de la API

Ante la creciente demanda turística, los distintos niveles de gobierno en la década de los sesenta se dieron a la tarea de apoyar ese desarrollo potencial con infraestructura del transporte y de servicios, construyéndose carretera, aeropuerto, terminal marítima y el equipamiento urbano básico.

Debido a que la costa jalisciense tiene atractivos turísticos y por contar con la infraestructura necesaria, para la atención de las embarcaciones que empezaban a desarrollar la ruta del Pacífico, Puerto Vallarta fue utilizado como un puerto de escala.

2.1.2 El Papel del Puerto en el Sistema Portuario Nacional a partir de la Creación de la API.

La creación de las API en 1994, a partir de la publicación de la Ley de Puertos, dio un fuerte impulso al crecimiento de la actividad portuaria y de las inversiones en nueva infraestructura y de servicios portuarios, permitiendo a los puertos del país insertarse de manera más eficiente en las corrientes mundiales de comercio y turismo por vía marítima.

En México, el desarrollo de infraestructura para cruceros se ha vuelto una de las áreas de mayor participación empresarial en las costas nacionales, mediante la construcción de muelles, terminales y la prestación de servicios a las embarcaciones y pasajeros de cruceros.

El movimiento de cruceros en el país ha registrado un notable crecimiento en las últimas décadas. En su conjunto, en 2006, los puertos de cruceros de México recibieron más de 6 millones de pasajeros, lo que lo convierte en el destino más visitado en el mundo junto con Miami, San Juan de Puerto Rico, Port Cañaveral y Saint Thomas. En ese mismo año arribaron al país 2,901 cruceros, lo cual arrojó una importante derrama económica, además de los ingresos portuarios.

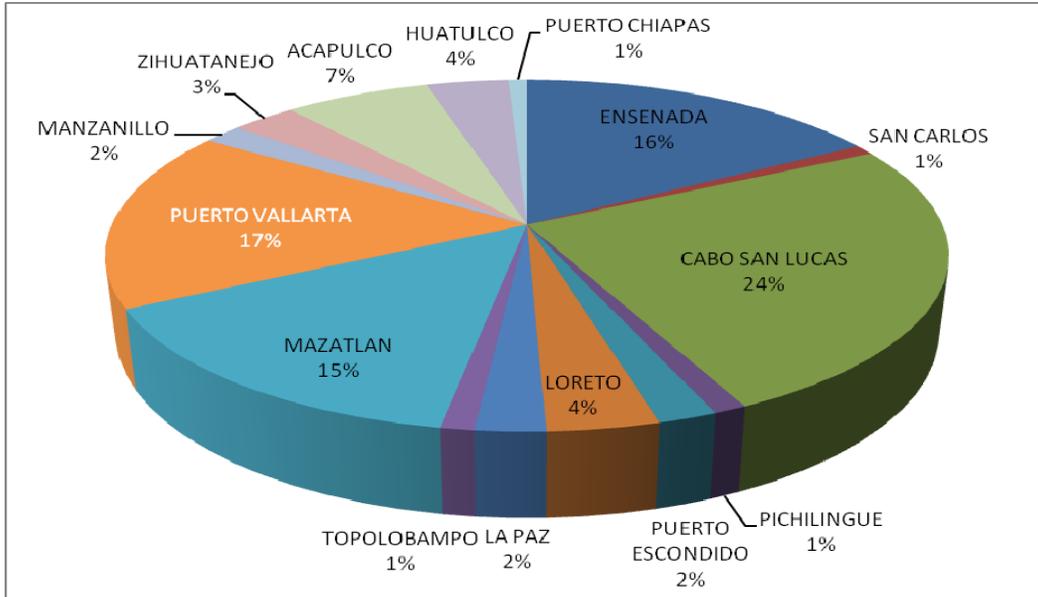
Actualmente, Puerto Vallarta es un puerto de escala obligado entre las rutas de Cruceros del Pacífico Norte, incluyendo la época de reposicionamiento del Caribe al Pacífico.

El número de pasajeros de cruceros que arribaron a puertos mexicanos en el periodo 1989-2006 muestra un elevado incremento, habiendo registrado una tasa media de crecimiento anual de 9.9%. Para el mismo periodo, Puerto Vallarta registra una tasa de crecimiento de 6.3%.

En el contexto del Pacífico, al 2006, Puerto Vallarta registró una participación de 17.9% en el total de arribos y de 19% en el total de pasajeros. En el 2008 la participación se encuentra en las gráficas siguientes.

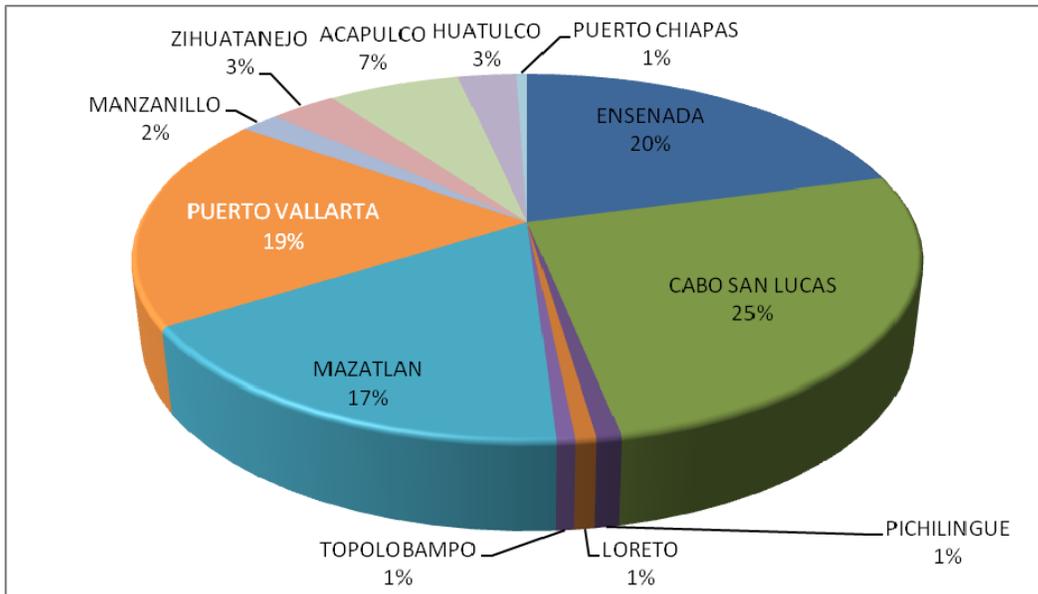


Arribo de Cruceros en puertos del Pacífico Mexicano 2008



Fuente: Secretaría de Comunicaciones y Transportes. Dirección General de Puertos.

Pasajeros en puertos del Pacífico 2008



Fuente: Secretaría de Comunicaciones y Transportes. Dirección General de Puertos.

Conforme a las estadísticas de movimiento portuario de los últimos veinte años, a partir de 1998 Puerto Vallarta ha logrado restablecer gradualmente el tráfico que perdió en 1996, pasando de 97 arribos en ese año a 276 y 597,544 pasajeros en el 2008, en una clara tendencia que permite consolidar y elevar su participación en el crecimiento de la industria de cruceros.

Por otro lado, si bien Puerto Vallarta participa en un mercado con un alto nivel de aceptación entre el turismo de cruceros, el puerto forma parte de importantes rutas turísticas que incluyen sitios como Mazatlán, Cabo San Lucas y Acapulco principalmente. Ello significa que las acciones que se adopten en el puerto a fin de incrementar el arribo de embarcaciones muy probablemente se traducirán en un mayor afluencia hacia los otros puertos. Además de generar su propio flujo de turismo, dadas las características de la industria, por ser Puerto Vallarta el destino más atractivo puede ser detonador de actividad y negocios para los demás puertos de la ruta.

El 2009 se considera un año atípico ya que por un lado se presentó la contingencia sanitaria por la influenza AH1N1 que ocasionó que durante dos meses se interrumpiera la llegada de cruceros.

2.1.3. Descripción de instalaciones portuarias y zonas en que comprenden.

Las áreas que a continuación se describen se ilustran en el plano anexo número 2.2 denominado “Plano de instalaciones portuarias (bodegas, vialidades, obras de atraque, de navegación, de abrigo, etc.)”.

Zona del Muelle 1.

En la zona del muelle 1, se han venido desarrollando las principales actividades portuarias. En esta terminal arriban el mayor número de cruceros y también se lleva a cabo el movimiento de embarcaciones turísticas que realizan recorridos por la bahía de Banderas.

La zona del muelle 1 cuenta con una superficie de 70,865 m², donde se ubican las siguientes instalaciones:

- **Oficinas de la API, comercios, restaurantes, bodegas y patios.** Se ubica un mercado de artesanías y sus andadores, así como estacionamientos. En esta superficie están los accesos principales al puerto y colinda con un edificio comercial y distintos negocios.

En la parte más antigua del Muelle 1, se tiene una sección de 98 m de longitud que se reconstruirá durante el año 2010, ya que está construido a base de pilotes de tubo de



acero en su mayoría en mal estado, además de la tablestaca metálica que presenta un elevado deterioro a lo largo de 170 m.

- **El muelle 1**, tiene una longitud de 203 m y una profundidad de 10.50 m en el paramento, tiene capacidad de recepción de cruceros de hasta 140,000 Toneladas de Registro Bruto (TRB).

Tiene una plataforma entre 10 y 18 metros de ancho. Dispone de servicios de agua potable, iluminación y telefonía. Adicionalmente cuenta con defensas y tres muertos de amarre.

- **Estacionamientos y Vialidades.**

Estacionamiento de operación.- Atendido por la API, para vehículos de empresas que dan avituallamiento a embarcaciones turísticas, contempla un área total de 2,000 m² y una zona útil para estacionamiento de 1,333 m².

Estacionamiento y vialidad del Muelle 1.- Comprende la avenida de acceso al recinto, y el estacionamiento 1, con una superficie total de 3,315 m² y un área útil de estacionamiento de 2,210 m² que se utiliza para tour operadores, guías de turistas y renta de autos.

Patio de operaciones y andadores circundante al Muelle 1 y al Muelle Tenders.- Comprende un área de 0.69 ha, y se utiliza como estacionamiento y área de operaciones para tour operadores, en los días que se fondea en la bahía un crucero y utiliza el muelle Tenders para desembarcar a sus pasajeros, en los casos en que no se reciben pasajeros por el muelle tenders se utiliza como andador donde transitan pasajeros y vehículos de las embarcaciones turísticas y de los cruceros.

Estacionamiento público operado por un cesionario, tiene una superficie total de 2,657 m² y un área de estacionamiento de 1,753 m².

- **Áreas Verdes.**

El puerto por su vocación netamente turística y su compromiso con el medio ambiente presta especial atención en este rubro del cual cuenta con una superficie de 2.7 ha de áreas verdes compuestas en su mayoría por especies originarias de la región.

En la cercanía al Muelle 1 se tiene 1 ha de jardines en donde cuenta con una pequeña área con distintas especies de flora y fauna como atractivo para los turistas. Además de contar con una reserva ecológica para la conservación de la guacamaya verde militar, ala azul y guacamaya brasileña, siendo su principal función regresar a estas



aves a la vida silvestre, además de fertilización de aves y reproducción de las mismas en cautiverio.

- **Muelle para Tenders.**

El muelle tiene una longitud de 70 metros de longitud, 5 metros de ancho, disposición marginal y con capacidad de recepción de dos embarcaciones turísticas simultáneamente. (aparece con la letra "D" en el plano 2.2.)

- **Bodegas.**

El Puerto cuenta con una bodega de mantenimiento con un área de 250 m², donde se resguardan herramientas y equipo para el mantenimiento menor de las instalaciones y del señalamiento marítimo del Puerto.

- **Sala de embarque.** Instalación para atender embarque y desembarque de pasajeros en tráfico de cabotaje.

Es un espacio cubierto con techado de lámina, para la documentación de pasajeros que tomarán el crucero después de su registro. Esta sala de espera tiene una capacidad de 300 asientos.

El área de recepción cuenta con 37.6 m² y el área interior con 762.7m², este último destinado como sala de espera y área de resguardo de equipaje. En total suman 800m².

- **Zonas comerciales y Mercado de artesanías.**

Diversas áreas comerciales y de servicios cesionadas. Incluye al mercado de artesanías, áreas de venta de boletos de las embarcaciones turísticas, tiendas, dos bares, entre otros.

- **Oficinas.**

Edificio de las oficinas administrativas de la Administración Portuaria Integral de Puerto Vallarta.

- **Área de reserva portuaria.**

Esta zona se utiliza como zona de amortiguamiento contra fenómenos meteorológicos, se utiliza ocasionalmente cuando hay obras de construcción en el puerto.

Zona del Muelle 2.

El muelle de cruceros de esta zona fue construido en el año 2008 y cuenta con áreas colindantes de 21,325 m². Dentro de este polígono está la Capitanía de Puerto, estacionamiento de empleados y prestadores de servicios portuarios, un módulo de servicios sanitarios para pasajeros, tiene además estacionamiento operativo, un almacén y un pasillo para tránsito de pasajeros, además de una extensa área verde.

Parte de esta superficie puede destinarse en un futuro a comercios y servicios vinculados a la atención de pasajeros. Tiene un área de almacenamiento destinada a consumibles de jardinería y limpieza del puerto.

En esta zona se ubican las siguientes instalaciones:

- **Muelle 2.**

Tiene 200m de longitud para recepción de cruceros de hasta 300m de eslora y 140,000 TRB. Tiene plataforma de 10 metros de ancho de concreto armado, el muelle tiene como puntos de amarre dos duques de alba hacia la parte oeste y un muerto de amarre en tierra, así como gancho de disparo hacia el este.

- **Estacionamiento y vialidad del Muelle 2.**

Contempla un área total de 16,451 m² de los cuales 4,996 son de estacionamiento, destinado para tours operadores, guías de turistas con acceso por la puerta 15 colindante con la avenida Fco. Medina Ascencio.

- **Áreas Verdes.**

Cuenta con un área contigua al muelle, de 1 ha con pasto, parte de éste puede destinarse a una zona comercial. En el área contigua al sur de la capitanía, se cuenta con una cisterna de almacenamiento de agua potable para abastecer a cruceros.

- **Muelle de embarcaciones turísticas (Muelle L).**

Es una sección del antiguo Muelle 2 que fue demolido parcialmente. Tiene una longitud de 50m, se utiliza para atraque de las embarcaciones turísticas de mayor porte. (Aparece con la letra "G" en el plano 2.2.)



- **Muelle T.**

Construido de concreto armado y disposición en “T”, con una longitud de atraque de 50 metros y 4.5 metros de ancho y 7.5 metros de profundidad a pie de muelle, con tres bandas de atraque, apto para las embarcaciones menores de pasajeros. Los duques de alba de sus extremos se utilizan como puntos de amarre para cruceros atracados en el Muelle 2. En marzo de 2010 se substituyó el duque del extremo norte, por uno de mayor capacidad, para dar mayor seguridad a los barcos atracados en el Muelle 2. (Aparece con la letra “F” en el plano 2.2).

- **Muelle en Espigón.**

Construido a base de losa de concreto armado, con una longitud de 15 metros y 4.8 metros de ancho. Su pasarela tiene una longitud de 15 metros y 2.6 metros de ancho, contando con un barandal tubular para acceder al muelle. La construcción tiene pilotes de concreto armado, de 0.50 por 0.50 metros para el espigón y de 0.40 por 0.40 metros en la pasarela. (Aparece con la letra “E” en el plano 2.2).

- **Muelle Flotante.**

Destinado a botes pequeños, para la operación de embarcaciones turísticas (Aparece con la letra “H” en el plano 2.2.)

- **Capitanía de puerto.**

Oficinas administrativas de la Capitanía de Puerto de Puerto Vallarta. Incluye un estacionamiento de uso exclusivo para las oficinas de la SCT / Capitanía de puerto con una superficie total de 600 m², y 400m² útiles para estacionamiento.



Zona del Muelle 3.

Cuenta con una superficie de tierra de 14,183 m², colinda con las instalaciones de la Octava Zona Naval Militar.

Comprende áreas de estacionamiento, una cisterna con capacidad de 1,300m³, módulos sanitarios de primer orden y área verde.

La mayor parte del área de tierra se utiliza actualmente para estacionamiento de tour operadores, guías de turistas y taxis. Los espacios existentes son limitados por lo que no se prevé el desarrollo amplio de un área comercial.

En la zona del muelle 3, se ubican las siguientes instalaciones:

- **Muelle 3.**

En muelle de 200m de longitud con capacidad para recibir cruceros de hasta 295m de eslora, con algunas restricciones derivadas de las condiciones climáticas. En 2009 se construyó un duque de alba de 88 m de la cabecera de este muelle que permitió tener esta capacidad, ya que antes sólo se podía recibir cruceros de 240 m de eslora.

- **Estacionamiento y vialidades del Muelle 3.**

Comprende un área total de 6,485 m² de los cuales 1,508 m² son de estacionamiento, de uso para tour operadores y guías de turistas, con acceso por la puerta 17, junto a la Av. Fco. Medina Ascencio.

- **Áreas verdes.**

En esta zona las áreas verdes son reducidas con tal solo 0.4 ha.

- **Duques de alba.**

Este muelle cuenta con dos de ellos hacia la cabecera oeste del muelle; uno a 23 m y el otro a 88 m de distancia.

- **Muelle Los Peines.**

Tiene una superficie de 1.76 hectáreas, en la que incluye dos muelles tipo peine (Muelle A y Muelle B) que suman una longitud de atraque de 296 m en los que se



tienen distribuidas. Cuenta con un área de vialidad y estacionamiento, sala de espera y oficinas de la API.

Muelles de uso común para pesca deportiva (Los Peines).- 125 posiciones de atraque para embarcaciones de turismo náutico y pesca deportiva. Se localiza justamente en el canal de navegación de acceso a la zona de la marina.

Lonja pesquera.- Instalaciones de recepción y comercialización de productos pesqueros operado por un cesionario a partir de octubre de 2010. Una federación de cooperativas pesqueras, está construyendo, con fondos de la CONAPESCA y en breve iniciará operaciones, dando al lugar un enfoque turístico. El área cesionada contempla 412.96 m² de tierra y 1,283.19 m² de agua para sus embarcaciones.

Sala de embarque.- Cuenta con una zona de espera para pasajeros de embarcaciones de pesca deportiva.

- **Marina Isla Iguana.**

Existe una concesión a favor de Desarrollo Turísticos Panamericanos, S.A. de C.V. (DESTURPA), para una marina con 130 slips con vencimiento en diciembre de 2013. Con una superficie aproximada de 19,000 m².

- **Marina Vallarta.**

La constituye una marina de 39,936.87 m² zona marítima y 503.99 m² de tierra para atraque de embarcaciones recreativas. Originalmente tenía una concesión otorgada por la SCT en abril de 1998 por un periodo de 20 años. Actualmente tiene celebrado contrato de cesión parcial de derecho con la API con vigencia al 25 de septiembre del 2032

- **Frente de atraque Opequimar.**

Frente de agua tabla estacado con una longitud de 248.9 metros utilizada para actividades náuticas, reparación de embarcaciones, suministro de combustible, travelift de 88 toneladas, mástiles, fosa de izado, grúa, comercio y servicios a embarcaciones de una superficie de agua aproximadamente de 3,026.00 m².

- **Frente de Atraque Club Embarcadero Pacífico.**

Frente de agua tabla estacado con una longitud de 103 metros de área marítima, destinado a actividades de turismo náutico.



- **Frente de Atraque Mayan Palace.**

Frente de agua tablaestacado con una longitud de 173.02 metros, para actividades de turismo náutico, colindante con área de ornato y con un futuro desarrollo inmobiliario.

- **Frente de Atraque Villa Vera.**

Frente de agua tablaestacado de 90 metros, cuenta con banda de atraque utilizada para embarcaciones menores, colindante con un desarrollo inmobiliario.

- **Cable submarino (CFE).**

Existe un cruce submarino de dos alimentadores que no cubren las características del permiso otorgado por la SCT, además ya concluyó su vigencia. La API y la Comisión Federal de Electricidad firmarán un convenio para introducir tres alimentadores adicionales para un desarrollo inmobiliario a una profundidad de 8.00m además serán sustituidos los dos existentes para que se ajusten a la profundidad de los otros. El cable pasa por la parte del recinto portuario a la entrada del Estero del Salado y parte subterránea en la franja de tierra colindante con la Escuela Secundaria.

- **Canal de Navegación.**

El puerto cuenta con un canal de navegación de 250 m de longitud, 150 m de plantilla y de 12 a 14 m de profundidad en la entrada al puerto

Obras de Protección.

El puerto cuenta con las siguientes obras de protección:

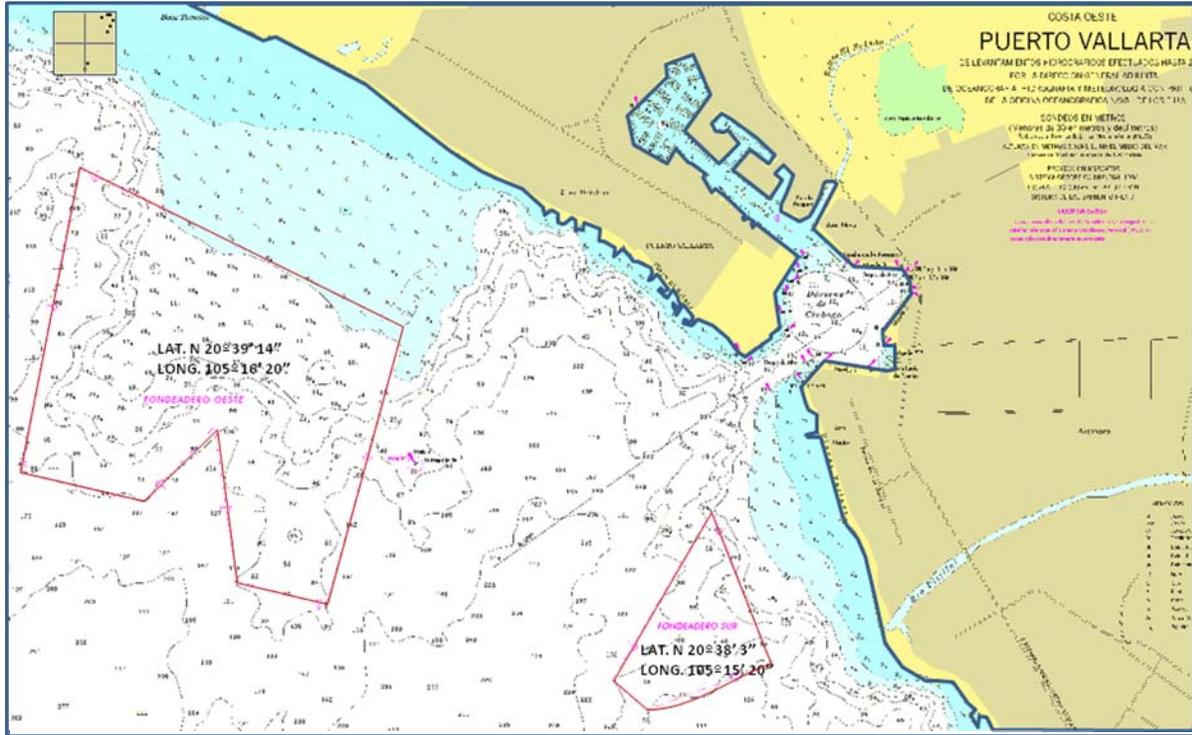
1. Muro deflector de oleajes de 120 m de longitud y construido con concreto armado.
2. La escollera norte de 150 m de longitud y coraza de cubos de concreto de 6.34 toneladas de peso.
3. La protección marginal sur con una longitud de 250 m y coraza de cubos de concreto de 6.34 toneladas de peso

Señalamiento marítimo.

Como señalamiento marítimo se tienen 26 señales: Dos balizas de enfilación, dos balizas de situación, dos balizas de ciaboga, cuatro boyas de canal, cinco boyas de dársena y diez luces de situación. Asimismo, se cuenta con una boya de recalada con SIA (Sistema de Identificación Automática).

Fondeaderos.

El puerto cuenta con dos posiciones de fondeo para embarcaciones mayores (cruceos), las cuales se localizan fuera del puerto según lo siguiente:



Pasarela.

Como parte de la infraestructura portuaria existente se incluye una vialidad interna que está limitada por un muro deflector y el lindero del recinto portuario hacia la Av. Francisco Medina Asensio principal acceso a la ciudad.

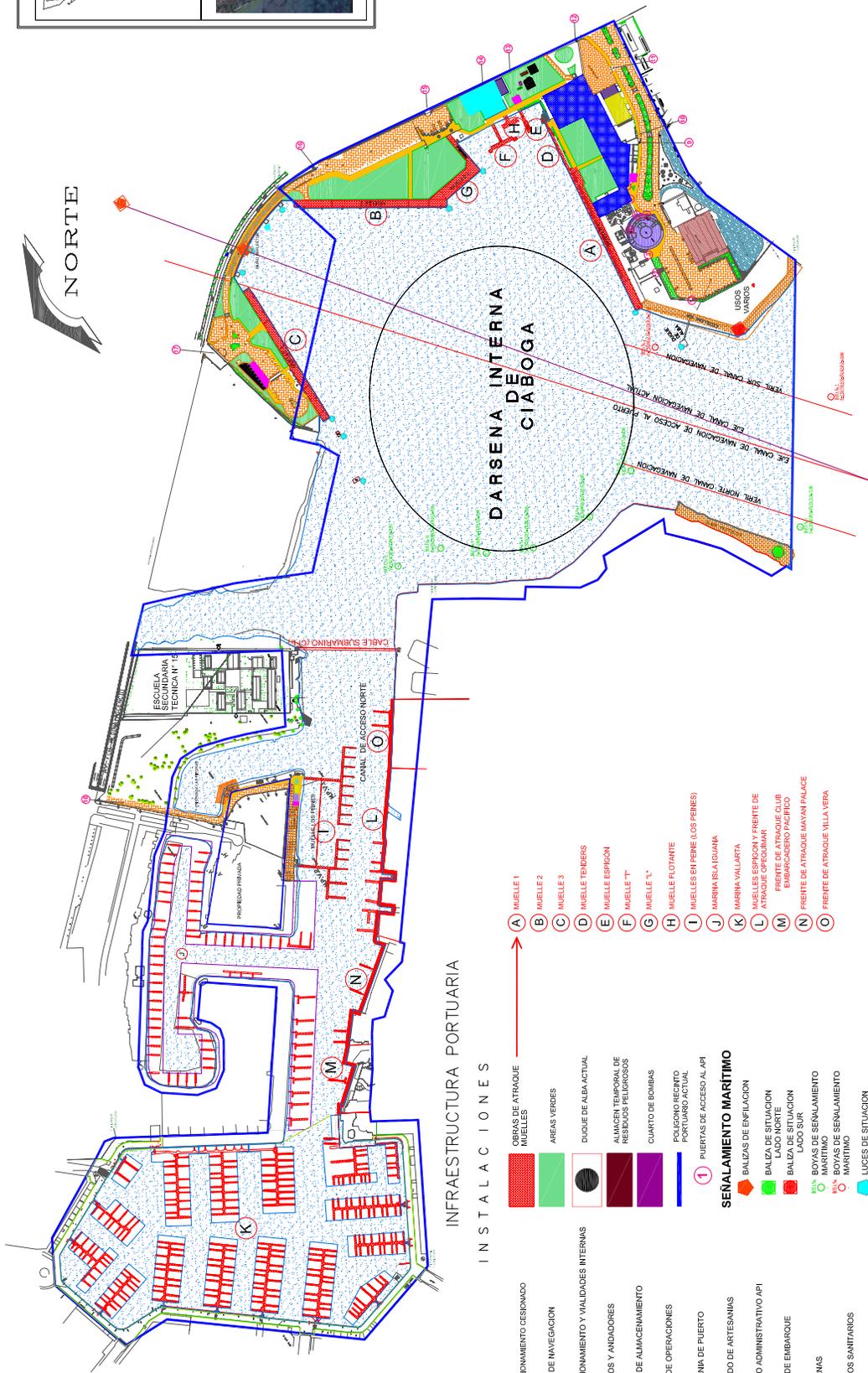
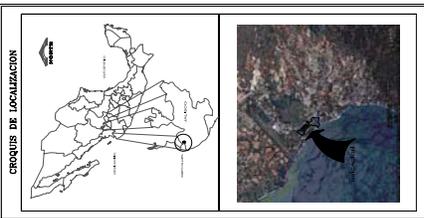
Dicha vialidad une al Muelle 2 y el Muelle 3 y tiene una longitud de 120 m y ancho de 8m, lo que permite la circulación en ambos sentidos de autobuses turísticos.

Dársena de Ciaboga.

El puerto tiene una dársena en forma elíptica con el eje mayor de 400 m con una orientación $NW 59^{\circ}29'54''$ y un eje menor de 350 m. En el año 2008 se aumentó la profundidad promedio a 12 m con lo que los cruceros pueden arribar y maniobrar en cualquier condición de mareas.



2.2 Plano de instalaciones portuarias (bodegas, vialidades, obras de atraque, de navegación, de abrigo, etc.)



PROGRAMA MAESTRO DE DESARROLLO PORTUARIO 2010-2015

ADMINISTRACION PORTUARIA INTEGRAL PUERTO VALLARTA S.A. DE C.V.

2.2 PLANO DE INSTALACIONES, BODEGAS, OBRAS DE ATRAQUE, DE NAVEGACION Y ABRIGO ETC

DIRECTOR GENERAL
ING. FRANCISCO MARTINEZ RAMIREZ

GERENTE DE OPERACIONES E INGENIERIA
ING. JOSE ANTONIO RUBIO PATIÑA

JEFE DEL DEPTO. DE OBRAS Y PAVO
ING. LEON AMARO VALLEJO GONZALEZ



3. Diagnóstico.

3.1 Vinculación del Puerto con su Zona de Influencia

Puerto Vallarta es un puerto que da servicio tanto al turismo nacional como al turismo internacional. Este destino turístico recibe turistas de prácticamente todo el país, por lo que su área de influencia interna se extiende a toda la República Mexicana.

El área de influencia exterior, como se señala en el estudio de mercado de Puerto Vallarta, la constituye el mercado atendido por las líneas navieras en las distintas rutas que incluyen a Puerto Vallarta como destino, el cual es el mercado mundial, aunque como, también se señala, los principales países emisores de turistas que viajan en estas rutas son Estados Unidos y Canadá.

Además de los servicios portuarios, la terminal marítima de Puerto Vallarta ofrece a sus visitantes diversos servicios turísticos y comerciales complementarios como son: taxis, guías-chofer, casa de cambio, mercado de artesanía, restaurantes, correo, teléfonos, ciber café, venta de boletos para las embarcaciones turísticas que recorren la Bahía de Banderas, todo en un marco de alta seguridad y eficiencia. Al respecto, cabe señalar la conveniencia de ampliar la oferta turística del puerto conforme a las tendencias del mercado de cruceros a fin de posicionar a Puerto Vallarta como centro turístico líder.

3.1.1. Enlaces marítimos y terrestres.

En México existen dos zonas geográficas que resultan atractivas para los recorridos de cruceros; la que abarca el Pacífico Mexicano y la del Caribe. Dentro de estas regiones se tienen diferentes rutas de cruceros con una duración variable que puede ir de 1 a 7 días para la Riviera Mexicana y de 3 a 10 días para el caso del Caribe.

La actividad de cruceros en nuestro país se realiza principalmente en 10 puertos, de los cuales destacan los puertos que conforman el Caribe Mexicano que participan con el 63% de los pasajeros y el 60% de los arribos; en particular, sobresale Cozumel, que por sí solo concentra el 45% de los pasajeros y el 42% de los arribos. Asimismo, los puertos de destino que integran el Pacífico Mexicano, participan con el 39% de los arribos y con el 36% de los pasajeros, destacando el puerto de Cabo San Lucas seguido por Puerto Vallarta y Mazatlán.

Como parte de la cadena turística del Pacífico Mexicano, Puerto Vallarta participa en las siguientes rutas:

- Tradicional de siete días: con origen y destino en las ciudades de Los Ángeles o San Diego y escalas en Puerto Vallarta, Mazatlán y Cabo San Lucas.
- Acapulco diez días: parte y arriba de Los Ángeles o San Diego con escala Cabo San Lucas, Mazatlán, Acapulco, Manzanillo y Puerto Vallarta.
- Acapulco once días: sale y llega a Los Ángeles o San Diego con escala Cabo San Lucas, Huatulco, Acapulco, Manzanillo, Puerto Vallarta y Mazatlán.
- Trans-canal de reposicionamiento, de temporada baja: al inicio de la primavera, cuando algunos cruceros del Caribe se integran a la ruta de Alaska, y al final del verano, cuando regresan al Caribe.
- Se tiene previsto para iniciar en mayo de 2009, un crucero de cabotaje de siete días, con puerto base en Acapulco y con embarque parcial en Puerto Vallarta.





Fuente: Secretaría de Comunicaciones y Transportes. Dirección General de Puertos. "Los Puertos Mexicanos en Cifras"

La situación de los puertos que conforman el Pacífico Mexicano presenta las características y tendencias siguientes:

- Ensenada presenta una tasa de crecimiento del 11% durante los últimos 20 años fundado en su importancia estratégica para los mercados con origen en Los Ángeles y San Diego, los cuales requieren de su uso para cumplir con la legislación de Estados Unidos; dicho puerto, además, ha sido incluido en las rutas de Vancouver y Seattle.
- Cabo San Lucas, con base en sus atractivos turísticos y su situación geográfica estratégica para la industria, ha logrado incrementar su posición con la Riviera Mexicana.
- En contraste, Acapulco ha perdido participación de mercado: en 1987 participaba con el 21% del movimiento de pasajeros del Pacífico Mexicano y para el 2004 dicha participación se redujo al 8%. Este destino turístico atiende principalmente las rutas trans-canal.
- En el caso de Puerto Vallarta, su actual posicionamiento corresponde a un puerto de tránsito; sin embargo, hace seis años sirvió durante tres viajes de puerto de origen-destino para una ruta corta de cabotaje, por lo que el enfoque será incrementar su infraestructura y modernizar los servicios para promover su desarrollo como puerto origen y destino.

El sistema de operación actual de las líneas navieras ubica a Puerto Vallarta como puerto primario en el mercado de 7 días, por lo que las salidas de cruceros desde los puertos base se dan los sábados y domingos invariablemente, lo que se traduce en arribos simultáneos de hasta cuatro cruceros a Puerto Vallarta.

Embarcaciones turísticas

Una de las principales diferencias que destaca a Puerto Vallarta con respecto a otras terminales turísticas portuarias, es la coincidencia de dos tipos de tráfico, el de cruceros y el de embarcaciones turísticas menores que ofrecen sus servicios en recorridos cortos por diferentes lugares de la Bahía de Banderas, con origen y llegada en el recinto portuario concesionado a la API, el cual se conoce como “embarcaciones turísticas”.

Los recorridos turísticos hacia diversos puntos de interés dentro de la Bahía de Banderas son: Los Arcos, Las Animas, Quimixto, Yelapa, Pizota, Islas Marietas y las Caletas; adicionalmente, se ofrecen los avistamientos de delfines y de ballenas (noviembre – marzo).

Cabe destacar que, por lo que se refiere a la atención de pasajeros, este tráfico representa el movimiento más importante que tiene el puerto. Para los últimos años, este tráfico presenta una tasa de crecimiento media anual del 2.5%.

El servicio es proporcionado por embarcaciones habilitadas para ese efecto de las que existen 29, con una amplia gama de calidad y capacidad, encontrando naves de 10 metros de eslora con capacidad de 15 pasajeros y 2 tripulantes, hasta las mayores de 35 metros con 300 pasajeros y 10 tripulantes. El nivel de servicio no ha variado sensiblemente durante los últimos años y sus clientes son fundamentalmente los turistas que llegan por diferentes medios a Puerto Vallarta, aunque los que arriban por crucero han aumentado su participación hasta alcanzar el 6.5%.

A pesar de que el volumen de pasajeros se ha incrementado en 6% anualmente, no se ha incrementado la capacidad por embarcación, sino que ha aumentado el número de embarcaciones y de recorridos, lo que con lleva, desde el punto de vista portuario, a una mayor demanda de infraestructura.

Existen 34 embarcaciones locales con distintas esloras, que van desde 8 metros hasta 33 metros, realizando sus recorridos en distintos horarios.

Actualmente, cuando se tienen arribos simultáneos de cruceros, se presentan problemas de embarque de pasajeros, ya que tienen que compartir los muelles que normalmente utilizan. Para elevar los índices de seguridad y los niveles de eficiencia operativa es preciso construir una Terminal especializada para atender este tipo de embarcaciones.

Transporte terrestre y aéreo

La ciudad y puerto están comunicados básicamente por 2 carreteras; las principales son Puerto Vallarta – Compostela con 132 kilómetros, a partir de este punto, a Tepic y Guadalajara; a estas ciudades se tiene una distancia de 38 kilómetros y 237 kilómetros, respectivamente. La otra carretera, hacia el Sur, comunica con Manzanillo en una distancia de 270 kilómetros.



El principal medio de transporte utilizado por los visitantes para arribar a Puerto Vallarta es, para el turismo nacional, el autobús con 78%, seguido del automóvil con 15%. Para el turismo extranjero, el avión representa el más importante medio de transporte, con una participación de 85% del total, seguido por los yates o cruceros con 9%.

En el año 2004, arribaron a Puerto Vallarta por avión 2'236,083 pasajeros, de los cuales 47% lo hizo a través de vuelos internacionales, 28% por vuelos charter y 23% en vuelos nacionales. En cuanto al número de vuelos, en ese mismo año, se realizaron 24,530, predominando los vuelos nacionales con 41%, seguido de los vuelos internacionales con 40% y los charter con 18%.

Por otra parte, los medios de conexión que ofrece el puerto a los turistas que hacen uso de sus instalaciones, se refieren básicamente a la prestación de servicios turísticos, tales como: Tour operadores que ofrecen recorridos en autobuses a los principales puntos de atracción de la ciudad; sitio de taxis autorizado; y, renta de autos. A continuación se detallan los mismos:

Cinco tour operadores

Dos empresas que agrupan a un total de 70 guías con automóvil.

Dos empresas que operan con 60 unidades el servicio de taxis.

Tres arrendadoras de autos.

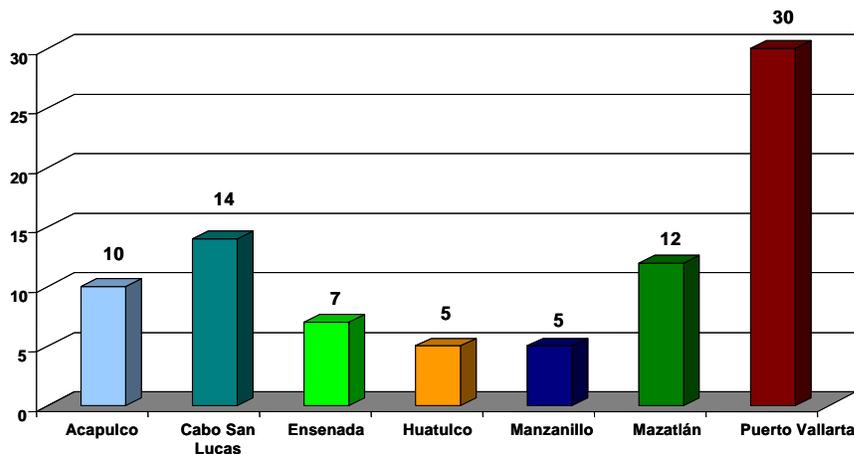
De un cruceo de 2,142 pasajeros, la distribución aproximada por medio de transporte es la siguiente:

Distribución	Personas	Participación %
Tour autobuses	630	29.4
Tour embarcaciones	222	10.4
Taxis placas federales	691	32.2
Guías con vehículos	118	5.5
Renta de autos	77	3.6
Otros	404	18.9
	2,142	100.00

Fuente: Administración Portuaria Integral de Puerto Vallarta, S.A. de C.V.

Por lo que se refiere a los Tour operadores, se considera que estos le asignan valor agregado al destino y determinan en mayor o menor grado la atracción, interés y variedad del mismo, en este sentido, los operadores de los paquetes o tours toman una gran importancia para el desarrollo de la actividad turística de la terminal.

Actualmente, en los distintos puertos del Pacífico mexicano, se ofrece tours en el número que se indica en la gráfica siguiente, en la cual destaca la variedad de opciones ofrecidas por Puerto Vallarta.



Estos tours se ofrecen a los pasajeros de los cruceros abordo de la embarcación y se contratan antes de su arribo y se calcula que 25% de los mismos utilizan el servicio; este tipo de paseos se ha venido incrementando, ya que ofrece una imagen de mayor seguridad en la atención de los turistas.

Cabe señalar que en la medida que se diversifiquen las posibilidades se podrá incrementar el atractivo de Vallarta como destino de las rutas y consecuentemente consolidar la ruta de la Pacifico Mexicano y particularmente puerto Vallarta en el contexto internacional.

3.1.2. Hinterland y Foreland Comercial

Hinterland de Cruceros

Este puerto es el centro concentrador de las actividades marítimo-portuarias, asociadas al turismo, de los referidos estados. Su área de influencia es nacional, apoyada principalmente en Guadalajara, la Ciudad de México y la región del Bajío, debido a las facilidades que ofrece su ubicación estratégica, condiciones climáticas, calidad y calidez de su tradición turística.



Las zonas continentales inmediatas a la Bahía de Banderas, tienen varias poblaciones, siendo la más importante Puerto Vallarta. Los pasajeros de cruceros realizan sus actividades recreativas en las cercanías del puerto. Se cuenta en la comunidad con una gran diversidad de actividades y prestadores de servicios para atenderlos.

Respecto a la oferta de servicios turísticos complementarios en Puerto Vallarta, destaca el de guías de turistas, seguido por las agencias de viajes. En cuanto a los servicios de alimentos y bebidas, el principal giro demandado por el turista, es el de restaurantes.

El empleo generado por la actividad turística en el año 2004 fue de un poco más de 26 mil empleos directos, y más de 60 mil indirectos, aproximándose estas cifras a los reportados en la zona metropolitana de Guadalajara. En el año 2004 la derrama económica derivada de la actividad turística alcanzó una cifra aproximada de 8 mil 197 millones de pesos, en donde el 64% provino del turismo extranjero y el 36% del nacional.

La zona de influencia del puerto de Puerto Vallarta se caracteriza por ser un centro turístico que se ha consolidado como una opción vacacional tanto para el turista nacional como para el extranjero; que cuenta con infraestructura y servicios relacionados suficientes para atender la demanda actual de los visitantes; casi una tercera parte de los turistas que visitan Puerto Vallarta demandan alguna actividad relacionada con el puerto; la ciudad cuenta con valores arquitectónicos típicos mexicanos que le reportan un valor agregado a la ruta de cruceros, y que forma parte de la Riviera Mexicana.

Hinterland de Embarcaciones Menores

Por lo que respecta al alojamiento de visitantes de fin de semana, predominan los residentes de la ciudad de Guadalajara. Este segmento poblacional se caracteriza por su desempeño en las actividades náuticas, por lo que, invariablemente, son demandantes de servicios portuarios privados. Puerto Vallarta supera en volumen de unidades a la infraestructura turística hotelera disponible en la capital del Estado.

De acuerdo a la información emitida por la Dirección de Informática y Estadística de la Secretaría de Turismo del Gobierno del Estado de Jalisco, la afluencia turística registrada en el año 2004 en Puerto Vallarta fue de 3,373,566 turistas, de los cuales 54% correspondió a turistas nacionales y el 46% a extranjeros. De dicha afluencia, 56% se hospedó en los distintos establecimientos que para tal fin se concentran en Vallarta, 24% llegó a casas particulares, y el 18% se encontraban en tránsito.

La oferta de hospedaje en el año 2004 fue de 202 establecimientos que representaron 20% del total del estado de Jalisco. En cuanto al número de unidades rentables, estas fueron de 18,024, las cuales representaron 39% del total del estado; destacando en este último punto, una oferta superior a la de la zona metropolitana de Guadalajara. De dichas unidades rentables destacan con 58% las pertenecientes a la hotelería en sus distintas categorías, y con 35% las correspondientes a condominios. Los hoteles de 4 estrellas son los que registran una mayor participación con 27% del total de las unidades rentables.

Los meses donde se registra una mayor afluencia de hospedaje en todas sus categorías, son de diciembre a marzo por la temporada invernal, y el mes de julio por vacaciones de verano.

Los principales lugares visitados por el turismo nacional y extranjero, son las playas y el centro de la ciudad respectivamente. Adicionalmente, se ofrece al turista diversas opciones para su diversión y esparcimiento, incluyendo las embarcaciones locales que hacen recorridos dentro de la bahía.

Para el turista nacional representa un gran atractivo los recorridos que se realizan en embarcaciones locales por los distintos puntos de la bahía, a quienes en una encuesta realizada en el año 2002 por la Secretaría de Turismo del Estado de Jalisco, se obtuvo por la mayoría de los encuestados un grado de satisfacción de excelencia por el servicio recibido.

En relación al nivel socioeconómico de los turistas nacionales, la mayoría de ellos está considerada con ingresos o nivel de vida medio, registrando un ingreso anual familiar que varía desde \$7,900.0 dólares hasta \$23,800.0 dólares. El ingreso medio aproximado de los visitantes extranjeros fue de \$60,000.0 a \$80,000.0 dólares anuales.

El origen principal del turismo nacional, proviene en primer lugar del estado de Jalisco, con 46%, seguido del Distrito Federal con 7%. En cuanto a los visitantes extranjeros, la gran mayoría procede de los Estados Unidos de Norteamérica 73% particularmente de los estados de California, Illinois y Texas; 15% corresponde a Canadá cuya participación se distribuye en los estados de Colombia Británica, Ontario y Alberta. La estancia promedio del turista es de 4.23 días, la mayor de todo el estado de Jalisco.

El gasto promedio diario de los visitantes que se hospedan en un hotel es de \$720 pesos; llegando a ser de hasta \$808 pesos por el turista extranjero, y de \$575 por el nacional.

Foreland

Puerto Vallarta no tiene un Foreland definido por la naturaleza de las rutas ya mencionadas, en ese sentido se puede considerar que el origen de las pasajeros se comprende fundamentalmente de los estados del oeste de los Estados Unidos y distintos puntos de Canadá; sin embargo se deben hacer algunos comentarios de la industria de cruceros.



La globalización de las economías y el desarrollo tecnológico de los sistemas de transporte y su impacto directo en la competitividad de los flujos comerciales entre los países, marcan las directrices en el comportamiento actual y futuro de la industria del transporte marítimo en el mundo. Estos factores están íntimamente relacionados con el crecimiento económico de los países. La industria de los cruceros es, probablemente, el negocio turístico náutico más exitoso de las últimas tres décadas; de 1980 a la fecha, ha experimentado un crecimiento anual del orden de los 8.4 puntos porcentuales (GP Wild Limited 2004), desde este año, más de 82 millones de

personas han realizado algún viaje en crucero, 37% del total en los últimos cinco años”.

Las alianzas estratégicas entre líneas navieras, las economías de escala y la construcción de embarcaciones con mayor capacidad son los signos de cambio más significativos en el transporte y el comercio internacional, lo que a su vez ha motivado que, para los próximos años, se prevea la necesidad de contar con puertos relativamente más grandes, con mayor infraestructura y con servicios más eficientes, seguros y competitivos

Las empresas navieras más pequeñas se han visto afectadas por la formación de alianzas entre las líneas navieras de mayor importancia, lo cual está ocasionando la formación de grandes compañías en la industria de la transportación marítima, por lo que la competencia se está incrementando debido a que continuamente se incorporan embarcaciones que han sido desplazadas de los flujos de alta concentración a prestar servicios en mercados tradicionales en los cuales anteriormente no competían.

Algunos de los indicadores que mejor representan estas tendencias son:

- El tamaño de los barcos se ha incrementado notablemente en los últimos 10 años.
- Recientemente se han llevado a cabo fusiones y adquisiciones entre las empresas navieras, cuyo resultado ha sido la formación de importantes consorcios que controlan más del 50% del mercado de cruceros.
- Prácticamente, todos los proveedores de la industria marítima tienen tasas de crecimiento alto; por ejemplo, en la construcción de barcos y en la renta de embarcaciones, entre otros.
- Como respuesta a las anteriores condicionantes, los gobiernos de distintos países han dado mayor prioridad a la promoción de sus políticas de fomento al turismo de calidad internacional, han mejorado los servicios de atención al transporte marítimo y han promovido la inversión privada y la especialización de terminales portuarias para hacerlas más eficientes, incrementado la competencia y la creación de más y mejores fuentes de empleo.

En el aspecto económico, las expectativas de la industria turística del mercado norteamericano y canadiense se estiman en 85 mil millones de dólares en los próximos 5 años, de los cuales, 57 mil millones de dólares provendrán de la industria de cruceros. Estas cifras, se refieren únicamente a la adquisición de los diversos paquetes y la derrama económica que generará la industria turística en dichos países.

Estados Unidos es hoy en día el principal mercado de cruceros en el mundo, con más de 6 millones de paseantes, cifra que se elevará muy posiblemente a 8 millones en el transcurso de esta década. En consecuencia, los pasajeros atendidos por líneas navieras, desde y hacia Estados Unidos, alcanzarán una tasa media histórica del 10%, ritmo que influye, en general, a toda la industria, ya que ese país representa el 75% del mercado mundial de cruceros.

En este tipo de industria se ha generado un esquema de costos sumamente sensible, debido fundamentalmente a su enorme frecuencia de movimientos y al clima de competencia que actualmente prevalece entre las líneas navieras, por lo que las opciones de servicio, precio y calidad, son factores cada vez más importantes en la elección de un destino y en la conformación de una ruta.

Factores específicos como la cantidad de terminales portuarias que se han habilitado; las islas privadas, que las propias líneas navieras han convertido en puntos de visita y sus propias terminales; los buques más antiguos, que son ubicados en mercados diferentes al norteamericano o simplemente retirados por no cumplir con el convenio SOLAS; y la entrada en operación de los mega cruceros con capacidad de cuatro mil pasajeros y eslora hasta de 300 metros deberán tomarse en cuenta ya que impactarán sin duda en el dimensionamiento y concepto de las actuales terminales de cruceros, ya sea en los puertos “base” (Homeport) o en los puertos “de escala” (Port of Call).

Uno de los factores a considerar es que la actual industria de cruceros ofrece servicios a una escala masiva, donde la creciente capacidad de las embarcaciones, que a su vez se han convertido en un atractivo adicional tan importante como los destinos, genera una mayor y variada oferta, que se ha incrementado de manera significativa en los últimos años.



3.2. Análisis DAFO.- descripción de debilidades, amenazas, fortalezas y oportunidades, por centro de negocios.

A continuación se realiza un diagnóstico del puerto con base al análisis DAFO, y se exponen las principales, debilidades, amenazas, fortalezas y oportunidades que enfrenta el puerto en sus distintos ramos de negocios.

CRUCEROS		
	Negativas	Positivas
	Debilidades	Fortalezas
Internos	Modelo tarifario disociado del mercado.	Estabilidad de ingresos de la API
	Ingresos insuficientes de la API para financiar el crecimiento a largo plazo	Autosuficiencia financiera para la operación de la API
	Existencia de una debilidad de ruta como oferta integral de servicios turísticos para el cruceristas.	Crecimiento de activos
	Reducida diferenciación de la oferta turística respecto a otros puertos de la ruta.	Los prestadores de servicios turísticos y portuarios tienen una amplia experiencia en el negocio de cruceros, así como lo relacionado con la actividad turística.
	Falta de conjunción de esfuerzos entre los puertos que integran las rutas de cruceros del Pacífico Mexicano en la promoción y comercialización de servicios	Puerto Vallarta y su zona geográfica inmediata cuenta con una diversidad de áreas turísticas con gran oferta de tours que hacen más atractivo el destino. Así como estar ubicado en una de las zonas de mayor relevancia en el puerto, dándole un acercamiento con la infraestructura aeroportuaria y hotelera, requerida para la atención de turistas nacionales y extranjeros, contando con acceso directo a la principal vía de comunicación de la ciudad.
	No existe un plan y recursos suficientes para enfrentar contingencias, así como falta de innovación turística para cruceros.	El origen y destino de los cruceros tiene base en la zona que presenta el mayor acercamiento de la población estadounidense con las actividades náuticas.
	Limitada capacidad para la recepción de los cruceros mayores a 300m de eslora.	El tránsito de personas por el recinto portuario registra un volumen de más de 950 mil personas anualmente, lo que permite el desarrollo de nuevas unidades de negocio no necesariamente vinculadas a los servicios netamente portuarios.
	Limitaciones en la prestación de servicios de agua potable a las embarcaciones.	El movimiento de pasajeros internacionales y locales no genera problemas ambientales importantes. Asimismo, las instalaciones del puerto no producen agentes nocivos que degraden el medio ambiente. El puerto cuenta con la certificación de industria limpia y con en el sistema de gestión ambiental ISO 14000.
	Alta dependencia de los ingresos generados por este centro de negocios.	Existen buenas relaciones entre el administrador portuario, el Municipio, el Gobierno del Estado y la comunidad de Puerto Vallarta, lo que permite armonizar los distintos objetivos e intereses.
	No existe comunicación entre los diferentes tour operadores que conforman cada uno de los destinos de la ruta del pacifico para diferenciar y hacer más atractivas las escalas.	El Gobierno del Estado en forma coordinada con el Municipio, brinda seguridad al turista nacional y extranjero, lo que genera una imagen como un destino seguro.
Falta de competidores en el servicio de pilotaje		
La API no puede acceder a fuentes de financiamiento para realizar inversiones, por lo que el desarrollo de nuevas infraestructuras e instalaciones se ve limitada a la utilización de excedentes de operación que se generen en el año.		

	Amenazas	Oportunidades
	Una desaceleración de la economía norteamericana podría reducir el número de cruceros y cruceristas, así como cambios en las preferencias de los turistas náuticos por otro tipo de destinos, así como creaciones de nuevos paradores náuticos que genere una mayor competencia.	Estabilidad macroeconómica en el país Mercado crediticio líquido, tasas de interés estables y disponibilidad de recursos de largo plazo al que podría acceder la API
	Restricciones presupuestales que limitan la promoción del negocio de cruceros	Maximizar el uso de la infraestructura disponible
	Reducción tarifaria significativa en destinos competidores	Negocios fuera de API con posibilidad de regularización e inclusión
	Riesgos latentes de actos terroristas o epidemias que puedan dañar significativamente la industria de cruceros	Atraer proyectos de inversión privada que hagan más atractivo el puerto para turistas nacionales y extranjeros, y lograr desarrollar un puerto de clase mundial.
	Fuerte competencia en el mercado internacional para atraer el turismo internacional con políticas gubernamentales activas	Tres puertos de origen (San Francisco, San Diego y Long Beach) constituyen una oportunidad para Puerto Vallarta para incrementar la actividad de cruceros en ruta de siete días.
	Riesgos de deterioro de la calidad de la ruta de cruceros del Pacífico si alguno de los destinos no mejora sus servicios	Expectativas de que la industria mundial de cruceros continúe su tendencia ascendente motivada por las expectativas de crecimiento del ingreso mundial en general y del ingreso de las familias estadounidenses en particular
	Continuo cambio en las tendencias del turismo mundial, que exige un continuo esfuerzo de innovación de productos y servicios	Elevada demanda potencial de cruceristas (más de 40 millones de pasajeros)
	Posibilidad de establecimiento de nuevos impuestos sobre la industria	Demanda creciente de nuevas opciones de esparcimiento y recreación por parte del turismo mundial
	Riesgos de incumplimiento de la normatividad ambiental a la que está sujeto el puerto	Convergencia de programas gubernamentales e institucionales con incidencia en la actividad turística de cruceros
	La competencia entre puertos de distintos países y el desarrollo tecnológico de las embarcaciones, exigen la modernización de la infraestructura y los servicios portuarios y turísticos, que de no llevarse a cabo con oportunidad pondrían en riesgo la funcionalidad operativa de la escala.	La colindancia del recinto portuario con la ciudad de Puerto Vallarta ofrece oportunidades para desarrollar la relación puerto-ciudad y lograr que los diversos activos urbanos sean atractivos adicionales para los turistas.
	El surgimiento de nuevos destinos de cruceros podría derivar en un posicionamiento permanente de embarcaciones hacia otros puntos geográficos	Puerto Vallarta se localiza en una región con prestigio turístico a nivel nacional e internacional, recibiendo más de tres millones de turistas anualmente.
	Con la incorporación de cruceros mayores la ruta Los Ángeles - Puerto Vallarta – Mazatlán - Cabo San Lucas, puede disminuir debido a que este último puerto carece de muelles, por lo que el desembarque de pasajeros mediante lanchas se dificulta.	El negocio mundial de cruceros presenta altas tasas de crecimiento y se prevé que éstas continúen a futuro, debido también a que los turistas se inclinan hacia la seguridad que ofrecen los buques comparada con la del transporte aéreo.
	Que no exista flexibilidad para otorgar contratos mercantiles de servicios conexos, particularmente en las instalaciones portuarias, así como para concertar alianzas y acuerdos para atraer inversiones y nuevas líneas. Es necesario ampliar la oferta de servicios	Por el gran número de vuelos internacionales de ruta y charter Puerto Vallarta puede transformarse en puerto de embarque. Con la finalidad de mejorar la experiencia del pasajero, puede promoverse con la iniciativa privada, por medio de contratos de cesión parcial de derechos, la construcción y explotación de instalaciones portuarias tipo terminal, que pueden complementarse con áreas comerciales por el gran número de turistas que arriban y visitan la ciudad por otras vías.
	El efecto que pudiera tener el establecimiento de algún derecho de inmigración por pasajero por parte del Gobierno Mexicano.	Por su ubicación estratégica, cerca de la ciudad de Guadalajara y destino vacacional para varias ciudades del bajo, Puerto Vallarta puede desarrollarse como puerto de origen/destino (Homeport) de cruceros, para este mercado nacional.

		TURISMO NÁUTICO		
		Negativos	Positivos	
		Debilidades	Fortalezas	
Internos	No se cuenta con instalaciones para separar los tráficos locales en el embarque y desembarque de pasajeros.	Destino consolidado y con prestigio internacional		
	No existe un plan y recursos suficientes para enfrentar contingencias	Imagen de Puerto Vallarta como un destino seguro		
	Vínculo puerto-ciudad débil, que impide aprovechar sinergias e integrar productos	Infraestructura básica suficiente		
	Falta de instalaciones independientes.	Amplia red de transporte carretero y aéreo.		
	Los accesos al puerto para los pasajeros de embarcaciones locales son poco eficientes	Los prestadores de servicios turísticos y portuarios tienen amplia experiencia en las actividades relacionadas con la actividad turística.		
	No contar con una terminal independiente de la operación de cruceros.	El puerto se encuentra cerca de la infraestructura aeroportuaria y hotelera, y cuenta con acceso directo a la vía de comunicación con esta, lo que facilitaría su operación como puerto de embarque.		
	No se han explorado negocios complementarios como: juegos, desarrollos inmobiliarios, centros comerciales, con visión moderna del negocio de cruceros	Existen coordinación entre el administrador portuario, el Municipio, el Gobierno del Estado y la comunidad de Puerto Vallarta, lo que permite armonizar los distintos objetivos e intereses		
	Áreas pendientes de integración al recinto portuario.	El Gobierno del Estado en forma coordinada con el Municipio, brinda seguridad al turista nacional y extranjero, lo que genera una imagen como un destino seguro.		
	Incipiente planeación de largo plazo, así como de inteligencia comercial.	Capital humano con experiencia en el negocio de cruceros, con ambiente laboral general estable.		
	Inexistencia de un sistema de inteligencia comercial	La API es una organización que permite el desarrollo del negocio turísticos		
	Promoción insuficiente de la inversión privada.	Existencia de una política nacional de cruceros.		
	Las contraprestaciones en las cesiones parciales de derechos no se vinculan al valor de los activos y negocios	El puerto se encuentra en medio de la zona de mayor valor inmobiliario de la ciudad.		
		Convergencia en planes y políticas institucionales para mejorar el turismo y el desarrollo urbano		
			Amenazas	Oportunidades
	Riesgos implícitos en la operación de este tipo de embarcaciones.	Por la madurez de este negocio puede ampliarse hacia una mejor calidad en los servicios que proporcionan las embarcaciones a bordo con nuevos atractivos		
Factores socio-económicos y de seguridad que impacten negativamente en esta actividad turística	Es posible una mejor alianza entre los armadores, el operador portuario y otros prestadores de servicios como guías de turistas y tour operadores.			
Mayores restricciones ecológicas a las obras en los puertos.	Una nueva terminal especializada ofrece más posibilidades de negocios como comercios y entretenimiento.			
Fuerte competencia por inversiones	Mejorar los procesos internos de la API respecto a este centro de negocios para mejorar la calidad de los servicios.			
No percibir ingresos considerables al no sesionar proyectos de alto valor agregado.	Oferta creciente de investigación especializada sobre la industria marítima portuaria y buenas prácticas internacionales.			
	Posibilidad de nuevos negocios y segmentos (por ejemplo cruceros de menor y mayor tamaño); servicios turísticos y clasificación y segmentación de los mercados.			
	Recursos turísticos importantes en el país que pueden vincularse a la industria, así como esquemas que den certidumbre jurídica a inversionistas en invertir en el puerto.			
	Mejorar los procesos internos de la API respecto a este centro de negocios para mejorar la calidad de los servicios.			
	Las áreas disponibles casi no han sido explotadas, pueden sesionarse proyectos de desarrollo.			

MARINAS PUBLICAS		
	Negativas	Positivas
	Debilidades	Fortalezas
Internas	No existe un plan y recursos suficientes para enfrentar contingencias	Puerto seguro
	Deterioro de las instalaciones de las marinas.	La administración portuaria y cesionarios con experiencia en el negocio de cruceros
		Red de transporte aéreo y terrestre adecuada
		Personal de la API Calificado
		Buena relación con la comunidad
		Generación de empleos directos e indirectos
	Amenazas	Oportunidades
Externas	Restricciones normativas y presupuestarias que limitan la promoción	Destino conocido por actividades náuticas.
	Incipiente convergencia en planes y políticas institucionales para mejorar el turismo y el desarrollo urbano	Disponibilidad en el mercado de mejoras tecnológicas
		Convergencia en planes y políticas institucionales para mejorar el turismo y el desarrollo urbano
		Existen casos y experiencias de éxito de las cuales pueden extraerse lecciones para una mejor estrategia
		Mejorar los procesos internos de la API respecto a este centro de negocios para mejorar la calidad de los servicios.

MARINAS PRIVADAS		
	Negativos	Positivos
	Debilidades	Fortalezas
Internas	Incipiente planeación de largo plazo, así como de inteligencia comercial.	Capital humano con experiencia en el negocio de cruceros, con ambiente laboral general estable.
	Inexistencia de un sistema de inteligencia comercial	La API es una organización que permite el desarrollo del negocio turísticos
	Promoción insuficiente de la inversión privada	Existencia de una política nacional de cruceros
	Las contraprestaciones en las cesiones parciales de derechos no se vinculan al valor de los activos y negocios	Convergencia en planes y políticas institucionales para mejorar el turismo y el desarrollo urbano
	No se han explorado negocios complementarios tales como juegos, desarrollos inmobiliarios, centros comerciales, con una visión moderna del negocio de cruceros	El puerto se encuentra en medio de la zona de mayor valor inmobiliario de la ciudad.
	Áreas pendientes de integración al recinto portuario	
	Amenazas	Oportunidades
Externas	Mayores restricciones ecológicas a las obras en los puertos.	Oferta creciente de investigación especializada sobre la industria marítima portuaria y buenas prácticas internacionales en la materia
	Fuerte competencia por inversiones	Posibilidad de nuevos negocios y segmentos (por ejemplo cruceros de menor y mayor tamaño); servicios turísticos y clasificación y segmentación de los mercados.
	No percibir ingresos considerables al no sesionar proyectos de alto valor agregado.	Recursos turísticos importantes en el país que pueden vincularse a la industria, así como esquemas que den certidumbre jurídica a inversionistas en invertir en el puerto.
		Mejorar los procesos internos de la API respecto a este centro de negocios para mejorar la calidad de los servicios.
		Las áreas disponibles casi no han sido explotadas, pueden sesionarse proyectos de desarrollo

3.3 Demanda de Mercado por línea de negocio.

Cruceros.- La atención de cruceros es la actividad principal del puerto y esta industria es la de mayor crecimiento en el ámbito turístico internacional en los últimos cincuenta años y es la que presenta perspectivas de mayor crecimiento en los próximos quince años.

Sin embargo, así como presenta importantes oportunidades para los destinos de cruceros de México, la industria presenta características, tendencias y retos que deben tomarse en cuenta para optimizar el crecimiento de la actividad y sus beneficios para la economía nacional, así como para las distintas regiones, en particular para Puerto Vallarta.

El fuerte crecimiento de la industria de cruceros ha tenido como impulsores fundamentales el crecimiento de la economía y el ingreso mundial; los importantes avances en la tecnología de transporte por mar, que permiten generar economías de escala y la innovación en productos; la mayor integración de los mercados; y la creación y diversificación de productos.

Entre las regiones de cruceros en el mundo, Estados Unidos sobresale como el principal mercado, con más del 70% de la demanda mundial, y el Caribe destaca como el destino de cruceros por excelencia, con la captación de más del 50% de los turistas de cruceros.

Por su posición geográfica estratégica para la industria y sus atractivos turísticos, naturales y creados, los puertos y destinos de cruceros de México están insertos en condiciones competitivas en la industria y tienen oportunidad de participar ventajosamente de la expansión que a nivel mundial se anticipa.

Los puertos de México participan en dos de las regiones del mercado de cruceros de mayor importancia en el mundo, tales como el Caribe y Pacífico. El número de pasajeros y de cruceros en estos mercados continúa en aumento y existen perspectivas muy favorables de crecimiento, teniendo estas áreas un mayor grado de madurez en la industria.

En México, la actividad de los cruceros se concentra en 15 puertos, 10 en el Pacífico y 5 en el Caribe. En el Caribe, en los puertos de Progreso, Cozumel, Playa del Carmen, Punta Venado y Majahual; y en el Pacífico en los puertos de Ensenada, Cabo San Lucas, La Paz, Mazatlán, Puerto Vallarta, Manzanillo, Zihuatanejo, Acapulco, Huatulco y Puerto Chiapas. Además, se presentan arribos ocasionales de cruceros en Cancún, en Topolobampo, Veracruz y otros puertos.

Si bien los puertos mexicanos con operación de cruceros participan en rutas consolidadas existen importantes retos en materia de integración del producto turístico, en la conformación de una oferta turística más sólida y competitiva, el desarrollo de la infraestructura y servicios urbanos de apoyo, transporte y comunicaciones, la construcción y mejora de infraestructura y servicios portuarios, una planeación y comercialización más eficiente.

Además de la importancia que para los puertos representa el crecimiento del turismo de cruceros, la actividad conlleva importantes oportunidades de desarrollo, inversión y empleo para las ciudades-puerto que operan cruceros.

ANNUAL CAPACTIY GROWTH 2010/2015 WORLDWIDE

	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Carnival Corporation	8,497,376	8,795,576	9,024,276	9,096,470	9,169,241	9,242,595
%Change	4.4%	3.5%	2.6%	0.8%	0.8%	0.8%
Royal Carribean Cruises	4,458,800	4,558,550	4,658,300	4,798,980	4,943,909	5,093,215
%Change	9.8%	2.2%	2.1%	3.02%	3.02%	3.02%
Star/NCL	1,308,500	1,372,093	1,438,776	1,508,701	1,582,024	1,658,910
%Change	12.8%	4.86%	4.86%	4.86%	4.86%	4.86%

	2016	2017	2018	2019	2020
Carnival Corporation	9,316,535	9,391,067	9,496,196	9,541,925	9,618,261
%Change	0.8%	0.8%	0.8%	0.8%	0.8%
Royal Carribean Cruises	5,246,011	5,404,440	5,567,655	5,735,798	5,909,019
%Change	3.02%	3.02%	3.02%	3.02%	3.02%
Star/NCL	1,739,533	1,824,074	1,912,723	2,005,681	2,103,157
%Change	4.86%	4.86%	4.86%	4.86%	4.86%

Fuente. - Cruise Industry News, Annual Report 2009

Turismo Náutico.- El Puerto registra también una actividad importante en el rubro de turismo náutico local con paseos en embarcaciones menores en la bahía. Esta actividad genera un flujo de más de 500,000 pasajeros por año, así mismo, Puerto Vallarta es uno de los principales destinos de cruceros en el Pacífico Mexicano y opera como destino ancla en las rutas en las que participa. El acelerado crecimiento del movimiento de embarcaciones y pasajeros de cruceros refleja la preferencia de navieras y de visitantes por este importante centro turístico nacional e internacional. Esto genera interés por parte de empresas privadas para establecerse dentro del recinto y proveer servicios náuticos turísticos.

Marinas Públicas.- Dentro del recinto portuario esta “Marina Vallarta”, una de las más emblemáticas del Pacífico Mexicano, cuenta con más de 150 slips, un malecón de acceso público y diversos comercios.

La API administra en forma directa unos muelles públicos tipo marina denominados Los Peines, cuenta con 125 slips y se prestan servicios públicos de pesca deportiva, buceo, paseos por la bahía, etc.

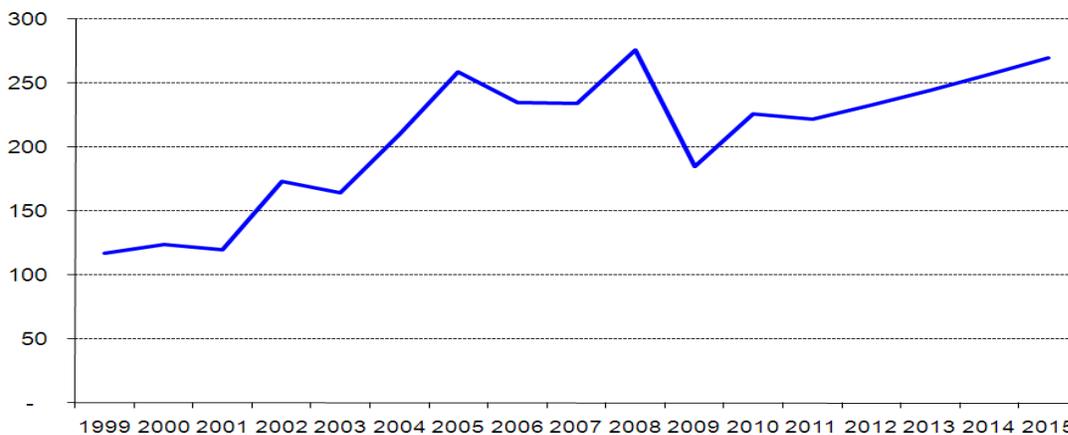
Marinas Privadas.- Se encuentra establecida también una marina seca privada para servicio a embarcaciones menores denominada Opequimar.

Recientemente se solicitó a la API un contrato de cesión parcial de derechos para desarrollar una marina privada para un desarrollo inmobiliario denominado tres mares. Debido a la complejidad de su ubicación, se analiza la autorización de la misma.

3.4 Movimiento portuario, histórico y pronósticos.

ARRIBO DE CRUCEROS PUERTO VALLARTA																	
MOVIMIENTO ANUAL	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
CRUCEROS	117	124	120	173	164	210	259	235	234	276	185	226	222	233	245	257	270
PASAJEROS	205,131	236,131	239,090	362,248	324,850	420,186	543,518	503,407	503,495	597,544	484,459	489,290	480,630	504,445	530,425	556,405	584,550

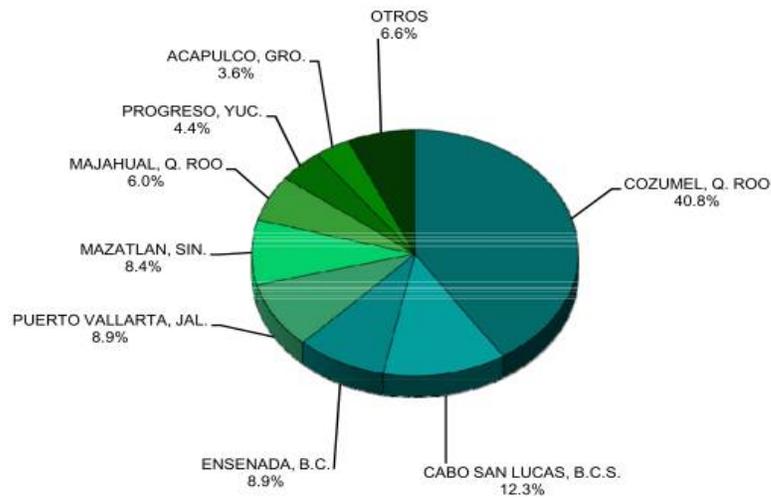
Serie histórica y proyectada de arribo de cruceros, Puerto Vallarta



Serie histórica y proyectada del movimiento de pasajeros, Puerto Vallarta



DISTRIBUCION DEL MOVIMIENTO DE CRUCEROS (PASAJEROS)

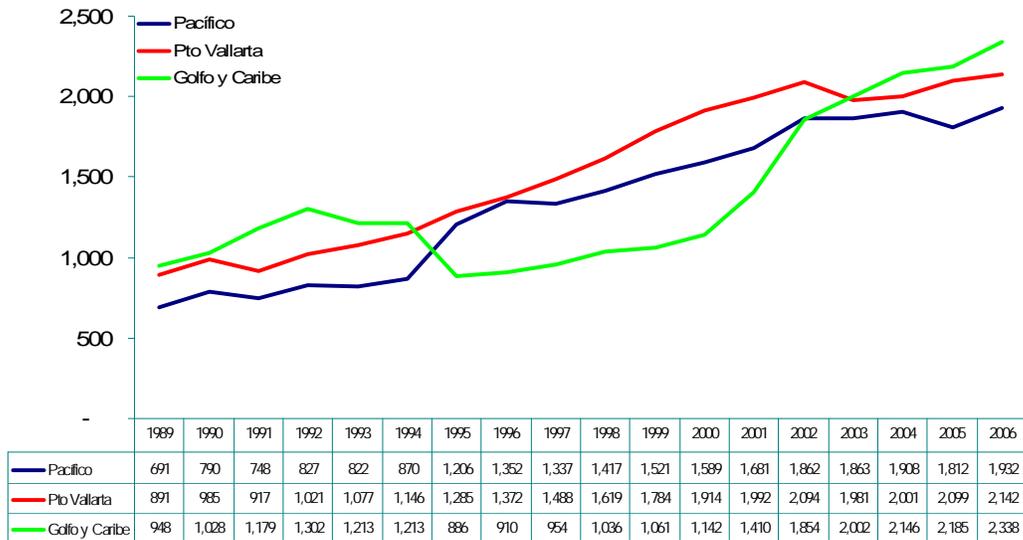


DISTRIBUCION POR PUERTO

Enero - diciembre, 2009

Evolución de embarque de pasajeros por cruceo promedio de Puerto Vallarta.

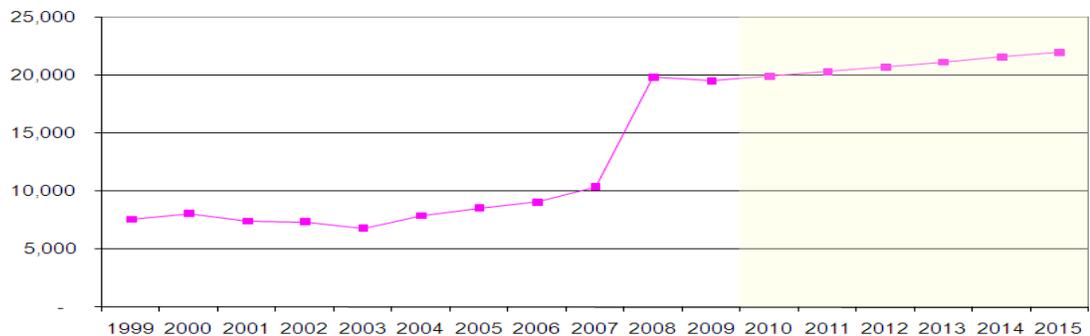
Litoral del Pacífico Mexicano Pasajeros



MOVIMIENTO PORTUARIO DE EMBARCACIONES TURISTICAS

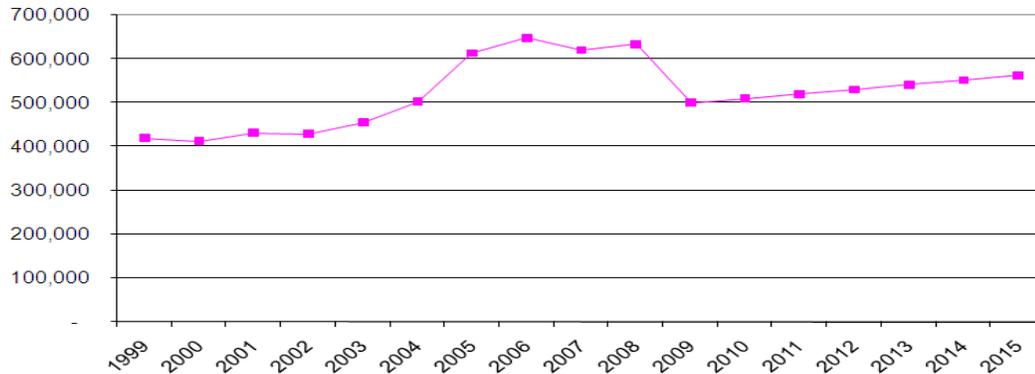
MOVIMIENTO ANUAL	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
RECORRIDOS	7,555	8,072	7,395	7,388	6,794	7,874	8,569	9,059	10,375	19,852	19,537	19,928	20,326	20,733	21,147	21,570	22,002
VISITANTES-TURISTAS	420,713	412,737	431,757	429,793	455,302	502,599	613,406	648,170	620,613	633,939	500,052	510,053	520,254	530,659	541,272	552,098	563,140

Serie histórica y proyectada del movimiento de embarcaciones turísticas
Recorridos realizados, Puerto Vallarta



Fuente: Administración Portuaria Integral de Puerto Vallarta, S.A. de C.V.

Serie histórica y proyectada del movimiento de visitantes que abordaron las embarcaciones turísticas, Puerto Vallarta



- **Pronóstico**

El puerto dispone a partir del año 2007 para la operación de cruceros de una dársena principal de 214,500 m², aproximadamente, en la que quedarán incluidos, en su mayor parte, la dársena de ciaboga, las de operaciones del Muelle 1, Muelle 2 y Muelle 3 donde atracarán los cruceros.

Los muelles tienen las siguientes dimensiones:

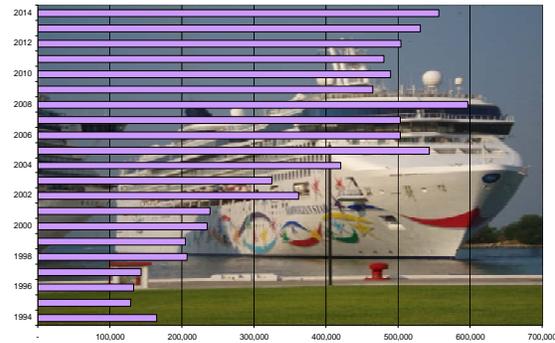
- Muelle 1: Longitud de atraque efectiva 202 m, ancho de plataforma de operaciones 12 m; 115,000 TBR, profundidad operativa de 10 m.
- Muelle 2: Longitud de atraque 200 m, ancho de la plataforma de operaciones 10 m; 115,000 TBR, profundidad operativa de 10 m.
- Muelle 3: Con 200 m de longitud con capacidad para recibir cruceros de hasta 295 m de eslora y 92,000 TRB, con algunas restricciones. En 2009 se construyó un duque de alba en la cabecera de este muelle que permitió tener esta capacidad, ya que antes solo se podía recibir cruceros de 260 m de eslora y 60,000 TRB.

Esta infraestructura permitirá incrementar significativamente el movimiento de pasajeros y buques de cruceros en el puerto, mejorar la eficiencia en la operación y elevar los índices de seguridad. A partir de la oferta de servicios y el crecimiento esperado de la demanda de viajes de crucero en las rutas del Pacífico, para los próximos años se estima que Puerto Vallarta tendrá incrementos constantes hasta alcanzar más de 600 arribos al año.

Arribo de cruceros y movimiento de pasajeros 1994-2015

Año	Pasajero	Arribos	E.P.1/
1994	164,967	144	1,146
1995	128,464	100	1,285
1996	133,095	97	1,372
1997	142,824	96	1,488
1998	207,280	128	1,619
1999	205,131	117	1,753
2000	235,131	124	1,896
2001	239,090	120	1,992
2002	362,248	173	2,094
2003	324,850	164	1,981
2004	420,186	210	2,001
2005	543,518	259	2,099
2006	503,407	235	2,142
2007	503,495	234	2,152
2008	597,144	276	2,164
2009	484,459	185	2,619
2010	489,290	226	2,142
2011	480,630	222	2,165
2012	504,445	233	2,165
2013	530,425	245	2,165
2014	556,405	257	2,165
2015	584,550	270	2,165

Pronóstico de pasajeros 2009-2014



Puerto Vallarta se distingue por ser el principal atractivo del Pacífico Mexicano en la industria de cruceros, lo cual ha resultado en un importante crecimiento en el arribo de cruceros a la Terminal marítima.

El nivel socioeconómico del turismo nacional que llega al puerto es de medio a alto y el turismo procedente de cruceros, en su totalidad son extranjeros y su nivel socioeconómico es alto.

Si bien Puerto Vallarta participa en un mercado con un alto nivel de aceptación entre el turismo de cruceros, no puede dejarse de considerar el hecho de que el puerto forma parte de recorridos que incluyen a otros sitios como Ensenada, Mazatlán, Cabo San Lucas y Acapulco, principalmente. Ello significa que las acciones puntuales que Implemente el puerto a fin de incrementar el arribo de embarcaciones se traducirán, de manera inmediata, en una mayor afluencia hacia los mismos, mención aparte de generar su propio flujo Puerto Vallarta es el destino más atractivo, y puede ser el detonador de los demás puertos.

En el año 2008 se recibieron en Puerto Vallarta 276 cruceros, y en Cabo San Lucas se recibieron 418 lo que aporta la evidencia de que en el Pacífico Mexicano navegan una gran cantidad de cruceros que no arriban a Puerto Vallarta.

El sistema de operación actual de las líneas navieras ubica al destino como puerto primario en el mercado de 7 días por lo que las salidas de cruceros desde los puertos base se dan los sábados y domingos invariablemente, lo que se traduce en un congestionamiento en los arribos a Puerto Vallarta.

En la tabla se muestran algunas caídas en las tendencias de arribos a Puerto Vallarta:

- En el año 1999 producida por el reemplazo de buques de segunda generación por los de tercera y cuarta.
- En el año 2001 producida por los actos terroristas de New York.
- En el año 2003 ocasionado por un incendio en el astillero Japonés que construyo el Diamond Princess lo que motivo la cancelación de 20 arribos en ese periodo sin embargo la tendencia de pasajeros ha sido más consistente.

PUERTO	1997			1998			1999			2000			2001			2002			2003			2004		
	Arribos	Pasajeros	E.P. /1	Arribos	Pasajeros	E.P. /1	Arribos	Pasajeros	E.P. /1															
Ensenada	231	334,873	1,450	221	327,773	1,483	216	334,072	1,547	219	336,593	1,537	239	421,909	1,765	156	319,019	2,045	193	442,767	2,294	249	56,857	228
Cabo San Lucas	125	85,418	683	151	124,888	827	174	162,520	934	181	263,557	1,456	193	275,772	1,429	242	407,464	1,684	240	497,464	2,073	286	510,646	1,785
Mazatlán	85	128,747	1,515	93	173,129	1,862	92	184,678	2,007	108	225,804	2,091	105	219,076	2,086	163	345,603	2,120	151	314,865	2,085	176	370,818	2,107
Puerto Vallarta	96	142,828	1,488	128	207,280	1,619	115	295,131	2,566	124	237,381	1,914	120	238,438	1,987	173	362,248	2,094	164	324,850	1,981	210	420,186	2,001
Acapulco	114	187,206	1,642	124	218,352	1,761	132	241,067	1,826	90	154,860	1,721	70	97,161	1,388	94	144,105	1,533	95	136,838	1,440	94	144,105	1,533
Subtotal Pacífico	708	946,744	1,337	829	1,174,469	1,417	808	1,228,869	1,521	821	1,304,831	1,589	777	1,037,433	1,335	828	1,578,439	1,906	845	1,626,784	1,925	1,015	2,014,329	1,985
Cozumel	725	1,087,882	1,501	764	1,142,619	1,496	862	1,341,203	1,556	882	1,504,603	1,706	797	1,567,614	1,967	1,171	2,343,135	2,001						
Playa del Carmen	594	177,055	298	505	162,089	321	530	172,896	326	538	183,957	342	395	183,309	464	96	78,802	821						
Total Nacional	2,149	2,320,957	1,080	2,195	2,589,282	1,180	2,435	2,956,838	1,214	2,471	3,189,365	1,291	2,196	3,296,044	1,501	2,095	4,000,376	1,909						

Fuente: Tabla elaborada con datos de la DGP
E.P.* Embarque Promedio, pasajeros por crucero

El mercado del Pacífico Mexicano participa actualmente a nivel mundial con el 6.5% GP Wild Limited (2004), y se integra principalmente por los puertos de Ensenada, Cabo San Lucas, Mazatlán, Puerto Vallarta y Acapulco. Entre 1997 y 2004, los arribos de cruceros a Puerto Vallarta se incrementaron en un 120 % como lo mostraron las tablas anteriores.

El movimiento de pasajeros en Puerto Vallarta ha crecido a un ritmo acelerado: de 165 mil pasajeros atendidos en 1994, pasó a 237.1 mil en 2000 y a 597 mil en 2008.

Encuestas realizadas para medir la satisfacción del cliente muestran resultados muy positivos tanto por el lado de los turistas visitantes como de las navieras y personal de las embarcaciones.

La proyección de arribos futuros de cruceros y turistas refleja lo anterior y la importancia de Puerto Vallarta como puerto de destino.

4. Estrategia

4.1 Misión y Visión del Puerto.

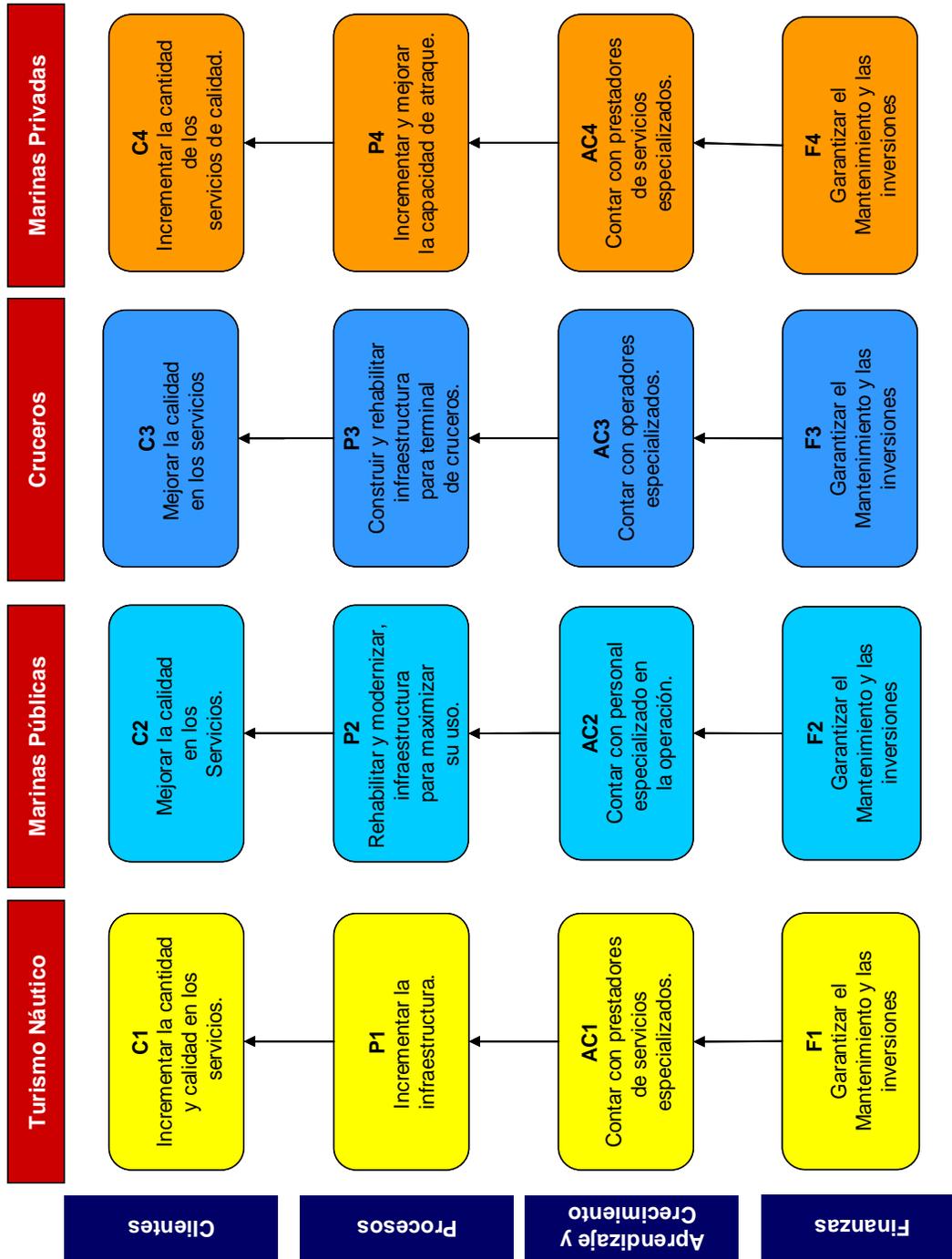
Misión

Participar competitivamente en las cadenas de valor de la industria mundial de cruceros, impulsar el desarrollo de la industria en la región, así como atender de forma eficiente los diversos tipos de turismo de cruceros y náutico nacional e internacional, fomentando la calidad de los servicios portuarios y conexos para incrementar la afluencia de visitantes al puerto, a través de una promoción permanente con las líneas navieras y sus agentes armadores de manera coordinada con las autoridades y organizaciones turísticas locales.

Visión

Ser un puerto de cruceros y turismo náutico de primer orden en el mercado mundial que maximiza la creación de valor para todos los agentes vinculados con la actividad y que impulsa el desarrollo nacional y regional participando competitivamente en las diversas cadenas productivas de la industria.

4.2 Objetivos estratégicos por línea de negocio.



4.3 Indicadores y metas de competitividad portuaria por objetivo.

Turismo Náutico

Embarcaciones Turísticas, Muelle Los Peines

Objetivo Estratégico: Código: F1	Garantizar el Mantenimiento y las Inversiones		Descripción del objetivo:	Asignar recursos suficientes para el mantenimiento de la infraestructura, así como promover inversiones, para un mejor desarrollo		
Indicador: F1.1	Mantenimiento programado ejecutado		Descripción del indicador:	Cantidad de dinero ejecutado en el mantenimiento de la infraestructura para el turismo náutico		
Fórmula de cálculo:	Presupuesto programado/Presupuesto ejercido		Unidad	Porcentaje		
Año	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Metas	21.5	0.0	0.0	0.0	7.5	0.0
Indicador: F1.2	Inversiones programadas ejecutadas.		Descripción del indicador:	Cantidad de dinero invertido para el desarrollo del turismo náutico		
Fórmula de cálculo:	Presupuesto Programado por año		Unidad	Miles de Pesos		
Año	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Metas	0.0	17.5	18.5	45.0	35.0	25.0

Objetivo Estratégico: Código: AC1	Contar con prestadores de servicios especializados		Descripción del objetivo:	Incorporar prestadores de servicios especializados para el Turismo Náutico.		
Indicador: AC1.1	Cantidad acumulada de prestadores de servicios especializados		Descripción del indicador:	Personal especializado destinado a la atención de servicios para el turismo náutico.		
Fórmula de cálculo:	Sumatoria		Unidad	Número		
Año	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Metas	N/A	1	2	2	2	2

Objetivo Estratégico: Código: PI	Incrementar la infraestructura		Descripción del objetivo:	Aumentar la capacidad de atraque y las instalaciones para el Turismo Náutico		
Indicador: PI.1	Metros lineales de Muelle		Descripción del indicador:	Metros lineales de muelle construidos para embarcaciones turísticas		
Fórmula de cálculo:	Metros lineales construidos		Unidad	Metros lineales		
Año	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Metas	1,482.64	0	0	0	0	0
Indicador: PI.2	Posiciones de Atraque nuevas construidas.		Descripción del indicador:	Número de posiciones de atraque disponibles		
Fórmula de cálculo:	Número de posiciones de atraque disponibles.		Unidad	Número		
Año	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Metas	146	0.0	30	0.0	0.0	0.0

Objetivo Estratégico: Código: C1	Incrementar la cantidad y calidad de los servicios.		Descripción del objetivo:	Aumentar la cantidad y calidad de servicios para el Turismo Náutico.		
Indicador: C 1.1	Número de servicios al turismo náutico		Descripción del indicador:	Número de servicios disponibles que brinda el centro de turismo náutico.		
Fórmula de cálculo:	Sumatoria		Unidad	Número		
Año	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Metas	0	0	0	1	2	2
Indicador: C 1.2	Índice de calidad de servicios		Descripción del indicador:	Conocer la opinión de los clientes sobre los servicios proporcionados de las instalaciones para el turismo náutico		
Fórmula de cálculo:	Porcentaje aceptable de índice de calidad		Unidad	Porcentaje		
Año	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Metas	80%	85%	90%	95%	95%	100%

Marinas Publicas.

Objetivo Estratégico: Código: F2	Garantizar el Mantenimiento y las inversiones		Descripción del objetivo:	Asignar recursos necesarios para el mantenimiento e inversión en la infraestructura de las marinas públicas.		
Indicador: F2.1	Mantenimiento programado ejecutado		Descripción del indicador:	Miles de pesos ejecutados en el mantenimiento de la infraestructura.		
Fórmula de cálculo:	Presupuesto anual Programado		Unidad	Miles de pesos		
Año	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Metas	2,718.4	2,990.2	3,289.2	0.0	0.0	0.0
Indicador: F1.2	Inversiones programadas ejecutadas		Descripción del indicador:	Miles de pesos ejecutados para el desarrollo de marinas publicas		
Fórmula de cálculo:	Presupuesto anual programado		Unidad	Miles de pesos		
Año	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Metas	0.0	21,470	0.0	0.0	0.0	0.0

Objetivo Estratégico: Código: AC2	Contar con personal especializado en la operación		Descripción del objetivo:	Garantizar que el operador, cumpla con los lineamientos establecidos en el reglamento de operación de marinas.		
Indicador: AC2.1	Lineamientos cumplidos		Descripción del indicador:	Lineamientos cumplidos por parte del operador en la marina pública		
Fórmula de cálculo:	Lineamientos cumplidos/número total de lineamientos		Unidad	Porcentaje		
Año	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Metas	80%	85%	90%	90%	95%	100%

Objetivo Estratégico: Código: P2	Rehabilitar y modernizar, infraestructura para maximizar su uso.		Descripción del objetivo:	Mejorar las condiciones físicas y operativas de los slips		
Indicador: P2.1.	Slips rehabilitados respecto al total de slips		Descripción del indicador:	Porcentaje de slips rehabilitados		
Fórmula de cálculo:	Slips rehabilitados entre número total de slips		Unidad	Porcentaje		
Año	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Metas	70%	75%	80%	85%	90%	95%

Objetivo Estratégico: Código: C2	Mejorar la calidad de los servicios		Descripción del objetivo:	Elevar la calidad de los servicios que se ofrecen para los clientes de la marina.		
Indicador: C2.1	Índice de calidad de servicios		Descripción del indicador:	Conocer la opinión de los clientes sobre el uso de instalaciones.		
Fórmula de cálculo:	Porcentaje de satisfacción de los usuarios según parámetros de la encuesta de calidad.		Unidad	Porcentaje		
Año	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Metas	70%	75%	80%	85%	90%	100%

Cruceros (Muelles I, II y III).

Objetivo Estratégico: Código: F3	Garantizar el Mantenimiento y las inversiones		Descripción del objetivo:	Asignar recursos necesarios para el mantenimiento de la infraestructura de cruceros, así como promover inversiones.		
Indicador: F3.1	Mantenimiento programado anual.		Descripción del indicador:	Recursos ejecutados en el mantenimiento de la infraestructura para cruceros.		
Fórmula de cálculo:	Presupuesto programado/Presupuesto ejercido		Unidad	Millones de pesos		
Año	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Metas	7.5	0.0	0.0	6.5	0.0	0.0
Indicador: F3.2	Inversiones programadas ejecutadas		Descripción del indicador:	Miles de pesos ejecutados para la remodelación y/o reconstrucción de muelles de Cruceros		
Fórmula de cálculo:	Presupuesto programado/Presupuesto ejercido		Unidad	Millones de pesos		
Año	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Metas	0.0	0.0	0.0	0.0	6.5	0.0

Objetivo Estratégico: Código: AC3	Contar con operadores especializados.		Descripción del objetivo:	Incorporar operadores de cruceros especializados en manejo de pasajeros.		
Indicador: AC 3.1	Número de operadores especializados.		Descripción del indicador:	Cantidad acumulada de operadores de servicios especializados.		
Fórmula de cálculo:	Sumatoria		Unidad	Número		
Año	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Metas	N/A	1	N/A	N/A	N/A	N/A

Objetivo Estratégico: Código: P3	Construir y rehabilitar la terminal de cruceros		Descripción del objetivo:	Construcción y rehabilitación de la infraestructura para la terminal de cruceros		
Indicador: P3.1	Metros cuadrados construidos.		Descripción del indicador:	Avance en metros cuadrados en la construcción de la terminal de cruceros.		
Fórmula de cálculo:	Sumatoria.		Unidad	Metros cuadrados.		
Año	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Metas	1.060	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Indicador: P3.2	Metros lineales de muelle rehabilitado.		Descripción del indicador:	Avance en metros lineales en la rehabilitación del Muelle 1.		
Fórmula de cálculo:	Sumatoria		Unidad	Metros lineales.		
Año	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Metas	98	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0

Objetivo Estratégico: Código: C3	Mejorar la calidad de los servicios.		Descripción del objetivo:	Eleva la calidad de los servicios que se ofrecen a los pasajeros		
Indicador: C3.1	Índice de calidad de servicios.		Descripción del indicador:	Conocer la opinión de los pasajeros sobre los servicios proporcionados		
Fórmula de cálculo:	Porcentaje según encuesta.		Unidad	Porcentaje.		
Año	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Metas	90%	100%	100%	100%	100%	100%

Marinas Particulares.

Objetivo Estratégico: Código: F4	Garantizar el mantenimiento y las inversiones.		Descripción del objetivo:	Asignar los recursos necesarios para el mantenimiento de la infraestructura de servicio para las marinas particulares.		
Indicador: F4.1	Mantenimiento anual programado		Descripción del indicador:	Cantidad de dinero ejecutado en el mantenimiento de la infraestructura de las marinas privadas.		
Forma de cálculo:	Presupuesto programado/Presupuesto ejercido		Unidad	Porcentaje.		
Año	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Metas	N/A	100%	100%	100%	100%	100%
Indicador: F4.2	Inversión anual en obra.		Descripción del indicador:	Cantidad de dinero invertido para el desarrollo de las marinas privadas		

Fórmula de cálculo:	Presupuesto ejercido anual en obra		Unidad	Millones de pesos		
Año	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Metas	0.0	47.5	47.5	0.0	0.0	0.0

Objetivo Estratégico: Código: AC4	Contar con prestadores de servicios especializados.		Descripción del objetivo:	Incorporar prestadores de servicios especializados en la operación de marinas.		
Indicador: AC 4.1	Número de operadores especializados.		Descripción del indicador:	Cantidad acumulada de operadores de servicios especializados		
Forma de cálculo:	Sumatoria		Unidad	Número		
Año	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Metas	N/A	N/A	4	2	2	1

Objetivo Estratégico: Código: P4	Incrementar y mejorar la capacidad de atraque		Descripción del objetivo:	Incrementar la cantidad de slips en marinas privadas y rehabilitar los slips existentes.		
Indicador: P 4.1	Número de slips construidos.		Descripción del indicador:	Cantidad de slips construidos.		
Fórmula de cálculo:	Sumatoria.		Unidad.	Número		
Año	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Metas	N/A	10	10	10	10	6
Indicador: P 4.2	Slips rehabilitados/slips totales		Descripción del indicador:	Cantidad de slips rehabilitados en las marinas privadas.		
Fórmula de cálculo:	Sumatoria		Unidad	Número		
Año	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Metas	N/A	N/A	2	2	2	2

Objetivo Estratégico: Código: C4	Incrementar la cantidad de los servicios de calidad.		Descripción del objetivo:	Aumentar los servicios de calidad en las Marinas Privadas		
Indicador: C4.1	Número de servicios		Descripción del indicador:	Cantidad acumulada de servicios de calidad.		
Fórmula de cálculo:	Sumatoria		Unidad	Número		
Año	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Metas	N/A	N/A	4	2	2	1

4.4. Iniciativas estratégicas (Acciones para el desarrollo y crecimiento)

Las iniciativas estratégicas, son grupos definidos de actividades clave y los logros que se esperan obtener. Su consecución incide directamente en el logro de los objetivos estratégicos. Se han identificado 6 iniciativas que son las siguientes:

- 1.- Desarrollo de infraestructura básica.
- 2.- Cesiones parciales de derechos.
- 3.- Mejora medio ambiental.
- 4.- Mejora de seguridad portuaria.
- 5.- Desarrollo del capital humano en la comunidad portuaria.
- 6.- Desarrollo comercial

INICIATIVA 1.- Desarrollo de infraestructura básica.

En el plano anexo número 5.1.1.8 se detallan los usos de suelo y zonificación dentro del recinto portuario, a su vez, en el anexo 6.8 se muestra una tabla con la justificación de usos, destinos y formas de operación de las áreas. En el anexo 6.9 se incluye el programa de construcción y los programas de expansión y modernización.

Nombre de la Iniciativa		Desarrollo de infraestructura básica.		N°	1
Descripción		Contar con posiciones de atraque para cruceros y embarcaciones turísticas suficientes y obras complementarias.			
Recursos Estimados		190.5 millones de pesos	Inicio (mm/dd/aaaa)	01/01/2010	Fin (mm/dd/aaaa) 31/12/2015
Objetivo principal que impacta la iniciativa			Logros esperados por la iniciativa (en unidades de los indicadores)		
F1, F2, C1, C2, PI-1, PI-4, PI-7	Promover la inversión en infraestructura y desarrollo del Puerto		Llevar a cabo proyectos rentables en obras e inversiones privadas.		
N°	Actividades clave previas		Inicio	Fin	
1	Reconstrucción del Muelle 1		2009	2010	
2	Construcción de muelles flotantes en las instalaciones Los Peines		2010	2010	
3	Construcción de muelles para la operación de embarcaciones menores.		2011	2012	
4	Construcción de Terminal especializada para embarcaciones turísticas		2013	2014	
5	Construcción de muelles flotantes en la ensenada Las Piedras		2012	2012	
6	Construcción de cisterna para almacenamiento de agua con capacidad de 800 m3		2013	2013	
7	Ampliación de edificio administrativo (segunda planta)		2014	2014	
8	Dragado de mantenimiento en la zona norte del recinto portuario (Marina Vallarta – Los peines.)		2011	2012	
9	Incremento de la reserva territorial gestionando la reubicación de la Secundaria Técnica Pesquera, colindante con el hospital naval.		2015	2015	

INICIATIVA 2.- Cesiones parciales de derechos

Incrementar los ingresos del puerto, aprovechando los espacios disponibles para celebrar nuevos contratos de cesión parcial de derechos.

Firmar contratos de cesión parcial de derechos con los propietarios colindantes con el recinto portuario y que hacen uso de una franja de tierra y de frente de agua del mismo. Esto a raíz de la ampliación del área concesionada a partir de la modificación del título de concesión del año 2004.

Nombre de la Iniciativa		Cesiones parciales de derechos			N°	2
Descripción		Incrementar los ingresos del puerto, aprovechando los espacios disponibles para celebrar nuevos contratos de cesión parcial de derechos.				
Recursos Estimados		2.0 Millones de Pesos	Inicio (mm/dd/aaaa)	01/01/2010	Fin (mm/dd/aaaa)	31/12/2015
Objetivo principal que impacta la iniciativa			Logros esperados por la iniciativa (en unidades de los indicadores)			
C2 ,F1, F2, PI-2, PI-10, PI-4, PI-5, PI-7	Conservar clientes actuales y atraer nuevos.		Número de contratos de cesión parcial de derechos firmados por año.			
N°	Actividades clave previas			Inicio	Fin	
1	Llevar a cabo la firma de contrato de cesión parcial de derechos para la construcción y operación de una marina a base de muelles tipo espigón adyacente a la dársena de ciaboga.			2009	2010	
2	Otorgar un contrato de cesión parcial de derechos para la construcción y explotación de una "Lonja Pesquera" con fines turísticos, dentro del recinto portuario.			2009	2010	
3	Programa de sustitución de concesiones por cesiones parciales de derechos.			2009	2011	

INICIATIVA 3.- Mejora medio ambiental.

Nombre de la Iniciativa		Mejora medio ambiental.		N°	3
Descripción		Que los proyectos de ejecución de infraestructura y prestación de servicios se realicen en apego a la normatividad ambiental			
Recursos Estimados	\$ 800,000.00	Inicio (mm/dd/aaaa)	01/01/2010	Fin (mm/dd/aaaa)	31/12/2015
Objetivo principal que impacta la iniciativa		Logros esperados por la iniciativa (en unidades de los indicadores)			
F3, C1, C3, PI-3, PI-5, PI-9, A4	Garantizar altos niveles de seguridad, de calidad y de cumplimiento ambiental.	Reducir al mínimo el número de no conformidades detectadas en el proceso de auditorias al Sistema de Administración Ambiental.			
N°	Actividades clave previas	Inicio	Fin		
1	Lograr la re-certificación de industria limpia. (Refrendo cada 2 años)	2010	Mar. 2015		
2	Mantener la conservación de flora y fauna existente dentro del recinto portuario y áreas.	2010	Dic. 2015		
3	Llevar a cabo acciones de concientización a favor del medio ambiente entre cesionarios y prestadores de servicios conforme a la norma ISO 14001.	2010	Dic. 2015		
4	Cumplimiento de todos los manifiestos de impacto ambiental que se deriven de los proyectos de ejecución de infraestructura y prestación de servicios.	2010	Dic. 2015		

INICIATIVA 4.- Mejora de seguridad portuaria.

Nombre de la Iniciativa		Mejora de seguridad portuaria.		N°	4
Descripción		Garantizar altos niveles de seguridad y protección portuaria.			
Recursos Estimados		\$ 600,000	Inicio (mm/dd/aaaa)	01/01/2010	Fin (mm/dd/aaaa) 31/12/2015
Objetivo principal que impacta la iniciativa			Logros esperados por la iniciativa (en unidades de los indicadores)		
F3, C1, C3, PI-1, PI-3, PI-5, PI-6	Garantizar altos niveles de seguridad, de calidad y de cumplimiento ambiental.	Aplicación al 100% del Código Internacional de Protección de Buques e Instalaciones Portuarias (PBIP)			
N°	Actividades clave previas	Inicio	Fin		
1	Establecer un grupo de análisis entre el API la SCT y la Secretaría de Marina, para valorar las propuestas de modificación a la delimitación del recinto portuario acordado con SEMARNAT.	Ene/2010	Feb/2010		
2	Proveer los apoyos necesarios y dar cumplimiento a los compromisos contraídos con la Secretaría de Marina para alcanzar niveles de seguridad que requiere el puerto, en la protección de las embarcaciones y a los pasajeros, así como coadyuvar en la protección al medio ambiente marino.	2010	2015		
3	Estudio de vulnerabilidad del recinto portuario para muelles 2 y 3	2010	2010		
4	Colocación de señalamientos.	2011	2012		
5	Colocación de alarma sonora para la instalación portuaria.	2009	2010		
6	Colocación de tubos fijos de contención en áreas de jardines.	2010	2012		
7	Colocación de iluminación separada en tres niveles de protección en los muelles 2 y 3	2011	2012		
8	Compra de arcos detectores de metales.	2010	2011		
9	Adquisición de un sistema contra incendios a base de motobombas para agua salada.	2011	2012		

INICIATIVA 5.- Desarrollo del capital humano

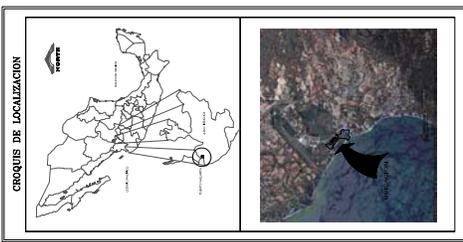
Nombre de la Iniciativa		Desarrollo del capital humano en la comunidad portuaria.		N°	5
Descripción					
Recursos Estimados		\$600,000	Inicio (mm/dd/aaaa)	01/01/2010	Fin (mm/dd/aaaa) 31/12/2015
Objetivo principal que impacta la iniciativa		Logros esperados por la iniciativa (en unidades de los indicadores)			
A1 F3, C1, C3, PI-1, PI-6, A4, A5	Promover el desarrollo del capital humano motivado y comprometido en la comunidad portuaria.	Iniciativas programadas / Iniciativas Cumplidas			
N°	Actividades clave previas	Inicio	Fin		
1	Promover y organizar un curso sobre calidad en el servicio anualmente para la comunidad portuaria.	2010	2015		
2	Crecimiento de la estructura organizacional de la API de acuerdo a las nuevas necesidades del puerto y la comunidad portuaria.	2010	2015		

INICIATIVA 6.- Desarrollo comercial.

Nombre de la Iniciativa		Desarrollo comercial		N°	6
Descripción		Participación en otras entidades del medio y promoción de negocios en el puerto.			
Recursos Estimados	0.3 mdp	Inicio (mm/dd/aaaa)	01/01/2010	Fin (mm/dd/aaaa)	31/12/2015
Objetivo principal que impacta la iniciativa		Logros esperados por la iniciativa (en unidades de los indicadores)			
F1, F2, C2, PI-2, PI-10, PI-4, PI-5, PI-7, PI-8	Ofrecer un puerto atractivo a la inversión privada.	Inversión privada en el puerto.			
N°	Actividades clave previas	Inicio	Fin		
1	Participar coordinadamente con entidades federales, estatales y municipales, promocionando el destino y el puerto.	2010	2015		
2	Impulsar, a través del comité de ruta de cruceros, la diferenciación de los puertos de escala en las rutas de siete días, adoptando un enfoque de ruta en los esfuerzos de promoción y comercialización de la entidad y el destino	2010	2011		
3	Promover entre los prestadores de servicios la mejora a la experiencia del usuario.	2010	2015		
4	Incrementar el arribo de cruceros, los metros cuadrados cesionados, el movimiento de embarcaciones turísticas y de las embarcaciones que operan en el muelle Los Peines.	2010	2015		
5	Contribuir a la simplificación administrativa de trámites federales para cruceros en ruta de siete días, que llegan a Puerto Vallarta.	2010	2015		

5. Usos, Destinos y Formas de Operación (Plan Maestro).

5.1 Plano de usos, destinos y formas de operación.



DESTINOS

- 1 MUELLE DE CRUCEROS DE USO COMUN.
- 2 MUELLE DE CRUCEROS DE USO COMUN.
- 3 MUELLE DE CRUCEROS DE USO COMUN.
- 4 ESTACIONAMIENTOS Y VIALIDADES DE USO COMUN.
- 4a) ESTACIONAMIENTO Y VIALIDAD DEL MUELLES 1
- 4b) ESTACIONAMIENTOS Y VIALIDADES DE LAS OF. DE API Y MERCADO DE ARTESANIAS
- 4b) ESTACIONAMIENTO Y VIALIDAD DEL MUELLES 2
- 4c) ESTACIONAMIENTO Y VIALIDAD DEL MUELLE 3
- 4d) ESTACIONAMIENTO Y VIALIDADES CIRCUNDANTES AL MUELLE 1 Y TENDERS
- 4e) ESTACIONAMIENTO Y VIALIDADES DEL MUELLE LOS PEINES
- 5 MUELLES DE USO COMUN PARA PESCA DEPORTIVA (LOS PEINES)
- 6 AREAS VERDES
- 7 ANDADORES DE USO COMUN.
- 8 MARINA (MARINA VALLARTA)
- 9 TURISMO NAUTICO (CLUB DE YATES)
- 10 INFRAESTRUCTURA DE ATRACHE PARA TURISMO NAUTICO (CLUB EMBARCADERO PACIFICO)
- 11 INFRAESTRUCTURA DE ATRACHE PARA TURISMO NAUTICO (MAYAN PALACE)
- 12 INFRAESTRUCTURA DE ATRACHE PARA TURISMO NAUTICO (OPEQUINAR)
- 13 INFRAESTRUCTURA DE ATRACHE PARA TURISMO NAUTICO (VILLA VERA)
- 14 MARINA
- 15 MARINA (ISLA IGUANA)
- 16 TURISMO COMERCIAL NAUTICO
- 17 ESTACIONAMIENTO
- 18 MUELLE DE EMBARCACIONES TURISTICAS DE USO COMUN
- 19 MUELLE DE EMBARCACIONES TURISTICAS DE USO COMUN
- 19' MUELLE DE EMBARCACIONES TURISTICAS DE USO COMUN
- 20 MUELLE DE EMBARCACIONES TURISTICAS DE USO COMUN
- 21 MUELLE PARA TENDERS
- 22 LONJA PESQUERA
- 23 ANDADOR PEATONAL Y PATIO DE OPERACIONES DE USO COMUN
- 24 CAPITANIA DE PUERTO
- 25 BODEGAS
- 26 SALA DE EMBARQUE
- 27 TURISTICO COMERCIAL
- 28 OFICINAS ADMINISTRATIVAS
- 29 AREA DE RESERVA PORTUARIA (SIN DESTINO)

TIPO DE USO

- USO PÚBLICO
- USO PARTICULAR



— POLIGONO ACTUAL

DIRECTOR GENERAL MARIO HERNANDEZ	DIRECTOR GENERAL DE OBRAS Y EQUIPAMIENTO JUAN CARLOS GONZALEZ
DIRECTOR GENERAL DE INGENIERIA Y PLANIFICACION JUAN CARLOS GONZALEZ	DIRECTOR GENERAL DE OPERACIONES Y MANTENIMIENTO JUAN CARLOS GONZALEZ
PROGRAMA MAESTRO DE DESARROLLO PORTUARIO 2010-2015 ADMINISTRACION PORTUARIA INTEGRAL PUERTO VALLARTA S.A. DE C.V. 5.1 PLANO DE USOS, DESTINOS Y FORMAS DE OPERACION	

5.2 Determinación de usos, destinos y formas de operación y su justificación.

Terminal / instalación	Área en el Plano 5.1	Destino (tipo de instalación o terminal)	Superficie (ha)	Longitud (m)	Forma de operación	Tipo de Uso
Muelle de cruceros de uso común Muelle 1	1	Muelle de Cruceros de uso común	0.20	200	Especializada	Público
Muelle de cruceros de uso común Muelle 2	2	Muelle de Cruceros de uso común.	0.21	200	Especializada	Público
Muelle de cruceros de uso común Muelle 3	3	Muelle de Cruceros de uso común	0.20	200	Especializada	Público
Estacionamiento y Vialidades de uso común	4	Estacionamiento y Vialidades de uso común.	N/A	N/A	Especializada	Publico
Estacionamiento y vialidad del Muelle 1	4a	Estacionamiento y Vialidades de uso común.	N/A	N/A	Especializada	Público
Estacionamientos y vialidades de las Of. de API y mercado de artesanías.	4a'	Estacionamiento y Vialidades de uso común.	1.67	16,695	Especializada	Público
Estacionamiento y vialidad del Muelle 2	4b	Estacionamiento y Vialidades de uso común.	0.315	3,144	Especializada	Público
Estacionamiento y vialidad del Muelle 3	4c	Estacionamiento y Vialidades de uso común.	0.20	2,006	Especializada	Publico

Terminal / instalación	Área en el Plano 5.1	Destino (tipo de instalación o terminal)	Superficie (ha)	Longitud (m)	Forma de operación	Tipo de Uso
Estacionamiento y vialidades circundantes al muelle 1 y Tenders	4d	Estacionamiento y Vialidades de uso común.	0.205	2,051	Especializada	Público
Estacionamiento y vialidades del muelle de peines	4e	Estacionamiento y Vialidades de uso común.	1.203	12,033	Especializada	Público
Muelle de uso común para pesca deportiva (Los Peines)	5	Muelle de uso común para pesca deportiva.	1.79	199	Especializada	Público
Áreas Verdes	6	Área verde	4.1	N/A	N/A	Público
Andadores de Uso Común	7	Andadores de uso común.	N/A	N/A	N/A	Público
Marina (Marina Vallarta)	8	Marina	10.28	1,217	Especializada	Público
Turismo Náutico (Club de Yates)	9	Turismo Náutico	0.53	134	Especializada	Particular
Infraestructura de atraque para turismo náutico (Club embarcadero Pacifico)	10	Infraestructura de atraque para Turismo Náutico	0.28	89	Semi especializada	Particular
Infraestructura de atraque para turismo náutico Mayan Palace	11	Infraestructura de atraque para Turismo Náutico	0.40	145	Semiespecializada	Particular
Infraestructura de atraque para turismo náutico OPEQUINAR	12	Infraestructura de atraque para Turismo Náutico	1.03	216	Especializada	Particular



Terminal / instalación	Área en el Plano 5.1	Destino (tipo de instalación o terminal)	Superficie (ha)	Longitud (m)	Forma de operación	Tipo de Uso
Infraestructura de atraque para turismo náutico Villa Vera	13	Infraestructura de atraque para Turismo Náutico	0.53	134	Semiespecializada	Particular
Marina	14	Marina	2.08	690	Especializada	Particular
Marina (Isla Iguana)	15	Marina	0.01	695	Especializada	Público
Turismo comercial Náutico	16	Proyecto Turístico Náutico	.96	N/A	Especializado	Particular
Estacionamiento	17	Estacionamiento Cesionado	.41	N/A	Semiespecializada	Público
Muelle de embarcaciones turísticas de uso común Muelle L	18	Muelle de embarcaciones turísticas de uso común.	0.12	68	Semiespecializada	Público
Muelle de embarcaciones turísticas de uso común Muelle T	19	Muelle de embarcaciones turísticas de uso común.	0.02	60	Semiespecializada	Público
Muelle de embarcaciones turísticas de uso común Muelle Flotante	19a	Muelle de embarcaciones turísticas de uso común.	0.02	60	Semiespecializada	Público
Muelle de embarcaciones turísticas de uso común Muelle Espigón	20	Muelle de embarcaciones turísticas de uso común.	0.01	15	Especializada	Público
Muelle Tenders	21	Muelle para Tenders de uso común	0.03	70	Semiespecializada	Público

Terminal / instalación	Área en el Plano 5.1	Destino (tipo de instalación o terminal)	Superficie (ha)	Longitud (m)	Forma de operación	Tipo de Uso
Lonja Pesquera	22	Lonja Pesquera	0.17	N/A	Especializada	Público
Andador peatonal y Patio de operaciones	23	Andador peatonal y patio de operaciones de uso común	N/A	N/A	Especializada	Público
Capitanía de Puerto	24	Capitanía de puerto	0.18	N/A	Especializada	Público
Bodegas	25	Bodegas	0.05	N/A	Especializada	Público
Sala de Embarque	26	Sala de Embarque	0.08	N/A	Especializada	Público
Mercado de Artesanías	27	Turismo Comercial	.14	N/A	Semíespecializada	Público
Oficinas Administrativas	28	Administración API	0.18	N/A	Especializada	Público
Área de Reserva Portuaria	29	Reserva Portuaria	0.95	N/A	N/A	N/A

5.3 Programa de mantenimiento de API y de Cesionarios.

Programa de Mantenimiento API Miles de pesos

Instalación Portuaria	Cesionario / Operación	2010	2011	2012	2013	2014	2015	Monto Total
Muelle de cruceros de uso común .Muelle 1	API Vallarta	2,775	5,132.5	5,513	4,875	4,990	5,385	28,670
Muelle de cruceros de uso común. Muelle 2	API Vallarta	1,351	2,445	2,925	2,420	2,326	2,885	14,352
Muelle de cruceros de uso común. Muelle 3	API Vallarta	550	850	925	1,180	960	1,165	5,630
Muelle de uso común para pesca deportiva Los Peines	API Vallarta	125	218	238	230	210	228	1248

Programa de Mantenimiento CESIONARIOS Miles de pesos

Terminal / instalación	Proyecto	2010	2011	2012	2013	2014	2015	Monto Total (Miles de pesos)	Fuente de Financiamiento
Marina Vallarta	Mantenimiento General	2,991	3,290	3,619	3,980	4,378	4,815	23,073	Cesionario
Turismo Comercial (Mercado de Artesanías)	Mantenimiento General	90	95	101	107	113	120	626	Cesionario
Infraestructura de atraque para turismo náutico (Mayan Palace)	Mantenimiento General		700	742				1,442	Cesionario
Estacionamientos y vialidades de uso comun	Mantenimiento General	56	59	62	67	70	75	389	Cesionario
Cesiones parciales menores a 25 m2	Mantenimiento General	192	203	215	228	242	257	272	Cesionario

5.4 Programa de inversiones de API y Cesionarios.

Programa de Inversión API

Terminal / instalación	Proyecto	2010	2011	2012	2013	2014	2015	Monto Total (Millones de pesos)	Fuente de Financiamiento
Muelle de cruceros de uso común. Muelle 1	Reconstrucción del Muelle 1	37.5						37.5	Recursos fiscales
Muelle de uso común para pesca deportiva Los Peines	Construcción de muelles flotantes en las instalaciones Los Peines	21.5						21.5	Recursos propios
Proyecto de Turismo Comercial Náutico	Construcción de muelles para la operación de embarcaciones turísticas (contiguo al canal principal y estero el salado)		8.0	9.0				17.0	Recursos Fiscales
	Construcción de Terminal especializada para embarcaciones turísticas (terreno por incorporar al recinto portuario)			45.0	25.0			70.0	Iniciativa privada
	Construcción de muelles flotantes (polígono 16 contiguo a la Ensenada Las Piedras)			11.0				11.0	Recursos Fiscales
Muelle de embarcaciones turísticas de uso común. Muelle Espigón	Reconstrucción por daños	2.0	2.5					4.5	Recursos propios
Canal de navegación norte del puerto	Dragado de mantenimiento en la zona norte del recinto portuario			7.5				7.5	Recursos Propios
Zonas de Muelle 1, 2 o 3 de Cruceros, por definir.	Construcción de instalación portuaria tipo Terminal de pasajeros con servicios turísticos comerciales de clase mundial	N/A	N/A	133,30	133.4	N/A	N/A	Por Definir	Iniciativa privada

5.5. Proforma del Estado de Resultados que justifica la inversión.

5.5.1. Análisis Financiero

Se elaboró un modelo como instrumento para simular el comportamiento de los ingresos en base a la Tasa Media de Crecimiento Anual (TMCA), comenzando a partir del año 2001 al 2007, obteniéndose un crecimiento en dicho periodo de 14.18 por ciento con respecto a los ingresos de la Entidad.

El modelo incluye los ingresos por infraestructura, cesión parcial de derechos, servicios portuarios y otros ingresos. Los ingresos son principalmente por el arribo de cruceros, y servicios que se brindan a los mismos.

5.5.2. Pronósticos de ingresos y egresos

La determinación de los ingresos de infraestructura los componen lo siguientes conceptos:

- Puerto
- Atraque y zarpe
- Embarque y desembarque

En el caso de puerto se determina por la tarifa vigente en el 2008 por las Toneladas Brutas de Registro (TRB); en el atraque se consideró los metros, eslora y hora para determinar los ingresos por ese concepto, finalmente el embarque y desembarque se considera la tarifa vigente en el año 2008.

Ingresos 2004-2014
(Pesos constantes del 2004)

AÑOS	INFRAESTRUCTURA	CESION PARCIAL DE DERECHOS	SERVICIOS PORTUARIOS	OTROS INGRESOS	TOTAL
2004	51,318,907	3,834,582	3,198,661	199,128	58,551,277
2005	67,060,680	4,818,572	3,064,989	260,613	75,204,855
2006	65,088,729	5,306,141	3,903,064	401,115	74,699,050
2007	66,349,090	6,484,745	5,093,242	551,119	78,478,196
2008	73,980,035	11,325,848	7,443,343	238,186	92,987,411
2009	60,905,017	11,325,848	2,500,000	170,000	74,900,864
2010	82,823,095	11,325,848	6,562,298	635,196	101,346,436
2011	84,349,557	11,325,848	7,013,557	710,079	103,399,040
2012	85,906,548	11,325,848	8,255,275	864,797	106,352,468
2013	87,494,679	11,325,848	9,797,387	1,053,227	109,671,141
2014	81,611,076	11,325,848	7,797,387	853,227	101,587,538

FUENTE: Modelo financiero basado en datos de API Vallarta.

Los egresos están conformados en varios conceptos, los cuales se consideraron para su proyección de manera exógeno a partir de comportamientos y cambios porcentuales en el horizonte de estudio y análisis.

Los egresos por concepto de contraprestación se consideran conforme a lo establecido en el oficio 7.3.-2439.08 de la Dirección General de Puertos de fecha 18 de julio del 2008 en el que se sujetará a pagar el 5 por ciento de los ingresos brutos por concepto de infraestructura.

Se consideran depreciaciones en un panorama igualmente exógeno ya que este tipo de conceptos va conjuntamente proyectado a los gastos y costos estimados y es variable según el comportamiento de los mismos.

ADMINISTRACIÓN PORTUARIA INTEGRAL PUERTO VALLARTA, S.A. DE C.V.
ESTADO DE RESULTADOS PRO FORMA PROYECTADOS DEL PERIODO DE 2009-2014 (Pesos)

CONCEPTOS	SALDOS ESTIMADOS 31-Dic-09	SALDOS ESTIMADOS 31-Dic-10	SALDOS ESTIMADOS 31-Dic-11	SALDOS ESTIMADOS 31-Dic-12	SALDOS ESTIMADOS 31-Dic-13	SALDOS ESTIMADOS 31-Dic-14
INGRESOS						
INFRAESTRUCTURA	60,905,017	82,823,095	84,349,557	85,906,548	87,494,679	81,611,076
Puerto	37,668,442	56,421,948	57,550,387	58,701,395	59,875,423	55,525,961
Atrache y desatraque	2,654,750	2,974,780	2,984,276	2,993,961	3,003,840	2,967,240
Embarque/Desembarque	20,581,825	23,426,367	23,814,894	24,211,192	24,615,416	23,117,874
CESIÓN PARCIAL DE DERECHOS	11,325,848	11,325,848	11,325,848	11,325,848	11,325,848	11,325,848
SERVICIOS PORTUARIOS	2,500,000	6,562,298	7,013,557	8,255,275	9,797,387	7,797,387
OTROS INGRESOS	170,000	635,196	710,078	864,797	1,053,227	853,227
DESCUENTOS						
TOTAL DE INGRESOS	74,900,864	101,346,436	103,399,040	106,352,468	109,671,141	101,587,537
COSTOS Y GASTOS						
Costo por infraestructura	37,220,887	29,629,366	29,222,648	31,750,979	34,505,099	30,825,160
Puerto	25,628,688	16,492,299	16,336,253	17,815,308	19,428,275	16,415,308
Costo por Atrache y Desatraque	4,123,995	7,529,120	7,240,634	7,687,265	8,161,446	8,161,446
Costo de Embarque y Desembarque	7,468,204	5,607,947	5,645,761	6,248,406	6,915,379	6,248,406
Costo por Arrendamiento	5,144,157	5,491,279	5,755,211	6,031,829	6,321,742	6,031,829
Costo Prestación de Maniobras	207,021	217,372	228,240	239,652	251,635	264,217
Costo de Servicios	2,723,693	2,998,953	3,093,743	3,500,904	3,961,650	3,500,904
CONTRAPRESTACIÓN CONTRAPRESTACIÓN EXTRAORDINARIA	3,045,251	4,141,155	4,217,478	4,295,327	4,374,734	4,080,554
	48,341,008	42,478,125	42,517,320	45,818,691	49,414,860	44,702,663
GASTOS DE ADMINISTRACIÓN	11,684,716	12,476,248	12,088,287	12,921,218	13,811,541	13,811,541
Servicios Personales	6,760,126	7,218,062	6,993,609	7,475,497	7,990,588	7,990,588
Materiales y Suministros	527,922	563,684	546,156	583,788	624,013	624,013
Servicios Generales	4,396,669	4,694,502	4,548,522	4,861,933	5,196,940	5,196,940
COSTO DE OBRA EN DONACIÓN	5,000,000	10,000,000	10,000,000	10,000,000	10,000,000	9,000,000
OTROS GASTOS	35,541	215,399	196,100	198,139	200,201	200,201
Depreciaciones	10,889,708	18,573,820	19,792,795	22,203,618	24,948,630	23,203,618
UTILIDAD DE OPERACIÓN.	-1,050,109	17,602,845	18,804,539	15,210,801	11,295,910	10,669,515
COSTO INTEGRAL DE FINANCIAMIENTO						
Productos Financieros	1,860,000	3,348,919	3,358,877	3,704,752	4,086,243	2,058,877
Gastos Financieros	122,223	82,487	109,949	157,548	225,753	109,949
Resultado por posición monetaria						
Resultado neto de financiamiento	1,737,777	3,266,432	3,248,928	3,547,204	3,860,490	1,948,928
UTILIDAD ANTES DE IMPUESTOS	687,668	20,869,277	22,053,467	18,758,005	15,156,400	12,618,442
Impuesto Sobre la Renta	192,547	5,843,397	6,174,971	5,252,241	4,243,792	3,533,164
I.S.R. Diferido (Boletín D-4)	0				0	0
Impuesto al Activo	0				0	0
Participación de trabajadores en las Utilidades	68,767	2,086,928	2,205,347	1,875,800	1,515,640	1,261,844
UTILIDAD (PERDIDA) DEL EJERCICIO.	426,354	12,938,951	13,673,149	11,629,963	9,396,968	7,823,434

FUENTE: Modelo financiero basado en información de API Vallarta.

5.5.2.1 Márgenes de Inversión

Con la finalidad de estar en condiciones de seguir realizando obra y que ésta sea transferida por los medios establecidos para tal efecto al Gobierno Federal, se deberá cuidar que esta inversión en obra no impacte en un resultado negativo para la empresa, por lo cual se tomó en cuenta el siguiente esquema, el cual permite obtener finanzas sanas.

Margen de la inversión	
(Pesos)	
Año	Monto
2009	5,000,000
2010	10,000,000
2011	10,000,000
2012	10,000,000
2013	10,000,000
2014	9,000,000

Fuente: Modelo financiero basado en información de API Vallarta.

5.5.2.2 Fuente de financiamiento

Los ingresos básicos de la administración portuaria provienen de los cobros por infraestructura, es decir puerto, atraque y embarque y desembarque, así como por cesión parcial de derechos, maniobras y servicios. Todos estos conceptos son considerados como propios.

Para realizar las proyecciones en los ingresos no se consideraron apoyo por recursos fiscales, es decir algún apoyo por parte del gobierno federal u otro agente externo, ya que al ser la API empresa paraestatal, no es sujeto de crédito por terceros.

6. Servicios.

6.1 Cesionarios Actuales.

Relación de cesiones parciales de derechos

Nomenclatura en plano 6.5	Cesionario	Uso Particular o Publico	Objeto del Contrato	Vigencia	Contraprestación anual
1	IMPULSORA TURÍSTICA DE VALLARTA S.A DE C.V. (ITV) (Marina Vallarta)	Publico	Construcción operación y explotación de una marina turística.	26/09/07 AL 25/09/32	\$ 5,526,277.00
2	UNION DE VENEDORES DE ARTESANIAS DE LA TERMINAL MARITIMA DE PUERTO VALLARTA A.C.	Publico	Venta de Artesanias	01/01/08 AL 31/12/10	\$ 2,053,015.00
3	DESARROLLO MARINA VALLARTA S.A. DE C.V. (Mayan Palace)	Privado	Uso de franja de recinto portuario con frente de agua	13/11/08 AL 12/11/2010	\$325,323.00
4	JOSÉ ANDRÉS FAMANIA SÁNCHEZ	Publico	Estacionamiento 2	01/01/10 AL 31/12/10	\$ 122,400.00
5	CESIONES PARCIALES DE DERECHOS MENORES A 90 METROS CUADRADOS	Se anexa cuadro con desglose	En la tabla de enseguida se relacionan cada una de estas cesiones menores.	Según tabla	Según tabla

Aéreas cesionadas y tipos de contrato (Público o privado con o sin tarifa regulada)



Nomenclatura en plano 6.5	Cesionario	Área Cesionada	Pública	Privada	Tarifa Regulada SI	Tarifa Regulada NO
1	IMPULSORA TURÍSTICA DE VALLARTA S.A DE C.V. (ITV)	47,737.22 m ²	X		X	
2	UNION DE VENDEDORES DE ARTESANIAS DE LA TERMINAL MARITIMA DE PUERTO VALLARTA A.C.	1,409 m ²	X		N/A	
3	DESARROLLO MARINA S.A. DE C.V.	3,963 m ²	X		X	
4	JOSÉ ANDRÉS FAMANÍA SÁNCHEZ	4,061 m ²	X		X	
5	CESIONES PARCIALES DE DERECHOS MENORES A 90 METROS CUADRADOS	1,721 m ² Desglose anexo	Desglose anexo			

Nota.- Se señalan las áreas cesionada de acuerdo a plano 6.5.
PLANO DE CESIONARIOS Y AREAS DE USO COMUN.

Relación de cesiones parciales de derechos menores a 90 metros cuadrados (que prestan servicios conexos a pasajeros)

Ref.	Cesionario	Área	Objeto del contrato	Vigencia		Contraprestación anual (Pesos)	Tipo de Uso
		Cesionada		inicia	termina		Particular O Público
5.1	ADARGATIS, S.A. DE C.V.	1	VENTA ARTICULOS EMBARCACIONES MARIGALANTE	01/01/09	31/12/09	140,280	Público
5.2	ADARGATIS, S.A. DE C.V.	1	COCINA PARA SUS CRUCEROS LOCALES	01/01/09	31/12/09	95,640	Privado
5.3	ALBERTO NORIEGA DIAZ	1	CAFETERIA Y BOUTIQUE	01/12/08	31/12/09	113,520	Público
5.4	ANTONIO SANCHEZ RIOS	1	ALMACENAMIENTO EQUIPO FOTOGRAFICO	01/01/09	31/12/09	8,160	Privado
5.5	AUTENTICO ARTE MEXICANO SA DE CV	1	VENTA DE ARTESANIAS MEXICANAS AV DE ACCESO	01/01/09	31/12/09	73,800	Público
5.6	BANCO MERCANTIL DEL NORTE S.A.	1	CAJERO	01/01/06	31/12/09	11,760	Público
5.7	BG VALLARTA SA DE CV	1	PROMCION Y VENTA DE SOUVENIRS REST. BUBBA GUMP	01/01/09	31/12/09	95,460	Público
5.8	CAFÉ YOLANDA SUPERIOR DEL PACÍFICO SA DE CV	1	VENTA DE CAFÉ Y VAINILLA	01/01/09	31/12/09	31,200	Público
5.9	CARMEN MARGARITA ROMO PÉREZ	1	VENTA DE ALIMENTOS Y VARIOS A TURISTAS DE CRUCEROS LOCALES	01/01/08	31/12/09	220,440	Público
5.10	COMERCIAL ARIETE S.A. DE C.V.	1	RENTA DE AUTOS AVIS	01/01/09	31/12/09	30,720	Público
5.11	CONSORCIO J.C., S.A. DE C.V.	1	RENTA DE AUTOS DOLLAR	01/01/09	31/12/09	29,400	Público

Nota.- Se tomaron las áreas cesionadas de acuerdo a plano 6.5. PLANO DE CESIONARIOS Y AREAS DE USO COMUN

Ref.	Cesionario	Área Cesionada	Objeto del contrato	Vigencia	Contraprestación anual	Contraprestación anual (Pesos)	Uso Particular o Público
5.12	CRUCEROS DE PESCA DEPORTIVA, SA DE CV	1	MODULO DE ATENCION A SUS CLIENTES DE EMBARACIONES LOCALES.	01/01/09	31/12/09	11,520	Público
5.13	ELIZABETH MENA ESPARZA	4	CAFETERÍA	01/01/09	31/12/09	76,800	Público
5.14	GASTRONOMICA ORRACA S.A. DE C.V.	1	PROM REST LA DESTILERIA, WINGS Y CHILIS	01/12/08	31/12/09	29,556	Público
5.15	GRUPO NAVIERO DE LA BAHIA S.A. DE C.V.	1	MODULO DE ATENCIÓN A SUS CLIENTES DE CRUCEROS LOCALES	01/01/09	31/12/09	11,940	Público
5.16	GUÍAS DE TURISTAS DE PUERTO VALLARTA	1	RECORRIDOS TURISTICOS GUIAS CHOFER	01/01/09	31/12/09	28,356	Público
5.17	JORGE ALBERTO ARROYO MELCHOR	1	VENTA DE BEBIDAS	01/01/09	31/12/09	75,876	Público
5.18	JOSE DE JESUS BOBADILLA PALOMERA	4	VENTA DE ALIMENTOS	01/01/09	31/12/09	14,400	Público
5.19	JOSE LUIS JOYA RODRIGUEZ	1	MODULO DE ATENCION A SUS CLIENTES DE CRUCEROS LOCALES	01/01/09	31/12/09	11,760	Público
5.20	JUAN PEÑA DAVALOS	1	ACCESO PEATONAL A SUS EDIFICIOS DE LA PLAZA	01/01/09	31/12/09	101,280	Público
5.21	MACIAS ROSALES Y CIA. S.C.	1	DIST. PUB. O'BRIENS Y SR. FROGS	01/01/09	31/12/09	63,960	Público
5.22	MARIA DE LOURDES NUÑEZ GUERRERO	1	Spa	01/01/09	31/12/09	81,600	Público
5.23	MARIA KATINA DEMERUTIS DE LA MORA	1	DIS. PUB. REST. BLUE SHRIMP	01/01/09	31/12/09	33,360	Público

Nota.- Se tomaron las áreas cesionadas de acuerdo a plano 6.5. PLANO DE CESIONARIOS Y AREAS DE USO COMUN

Ref.	Cesionario	Área Cesionada	Objeto del contrato	Vigencia	Contraprestación anual	Contraprestación anual (Pesos)	Uso Particular o Público
5.24	MARIA MICAELA ACEVES OROZCO	4	VENTA DE ALIMENTOS Y AVITUALLAMIENTO EN LOS PEINES	01/01/09	31/12/09	44,160	Público
5.25	MARIA YOLANDA BUCIO HERNANDEZ	1	VENTA DE JOYERIA Y ARTESANIA AV. ACCESO	01/01/09	31/12/09	104,280	Público
5.26	MARTIN GILBERTO MORENO CARRANZA	1	VENTA DE ARTICULOS NAUTICOS AV. DE ACCESO	01/01/09	31/12/09	88,800	Público
5.27	OPERADORA HARD ROCK, S.A.	1	DIST. PUB. HARD ROCK	01/01/09	31/12/09	34,416	Público
5.28	OPERATEL CENTROS DE VANGUARDIA SA DE CV	1	CYBER, CASA DE CAMBIO Y TELEFONIA DE LARGA DISTANCIA NACIONAL E INTERNACIONAL	01/01/09	31/12/09	125,520	Público
5.29	GREGORIO BRITO GARCIA	1	VENTA DE JOYERIA Y PIEDRAS PRECIOSAS	01/01/09	30/04/09	255,600	Público
5.30	PAMELA ANN LAMKIN PHILBRICK	1	PASEOS A CABALLO EN DIF. RANCHOS DE LA CIUDAD	01/01/09	31/12/09	31,560	Público
5.31	RAQUEL LOZANO CASTAÑEDA	1	RENTA DE AUTOS QUICK	01/01/09	31/12/09	31,836	Público
5.32	SEBASTIAN MICHEL RODRIGUEZ	1	MODULO DE ATENCIÓN A SUS CLIENTES DE CRUCEROS LOCALES	01/01/09	31/12/09	11,760	Público
5.33	SERVICIO POSTAL MEXICANO	1	ADMINISTRACIÓN LOCAL	01/01/09	31/12/09	EN COMODATO	Público
5.34	SINDICATO NACIONAL DE PILOTOS DE PUERTO	1	OFICINA DEL PRACTICO DE PUERTO	01/01/09	31/12/09	41,640	Público
5.35	SOCIEDAD COOPERATIVA AUTOTRANSPORTES COSTA DE VALLARTA S.C.L	1	OFICINAS DE SERVICIO DE TAXIS AV. ACCESO	01/01/09	31/12/09	73,200	Público
5.36	TURISMO RECEPTIVO DE LA BAHÍA SA DE CV	1	MODULO DE ATENCIÓN A SUS CLIENTES PARA EMB KONTIKI	01/01/09	31/12/09	11,280	Público

Nota.- Se tomaron las áreas cesionadas de acuerdo a plano 6.5. PLANO DE CESIONARIOS Y AREAS DE USO COMUN.

Ref.	Cesionario	Área Cesionada	Objeto del contrato	Vigencia	Contraprestación anual	Contraprestación anual (Pesos)	Uso Particular o Público
5.37	UNION DE EXPENDEDORES DE BOLETOS PARA EXCURSIONISTAS EN EMBARCACIONES DE TURISMO Y SIMILARES DE PUERTO VALLARTA	1	VTA DE BOLETOS RECORR. CRUC. LOCALES (avenida de acceso)	01/01/09	31/12/09	93,480	Público
5.38	UNION DE EXPENDEDORES DE BOLETOS PARA EXCURSIONISTAS EN EMBARCACIONES DE TURISMO Y SIMILARES DE PUERTO VALLARTA	1	VENTA DE BOLETOS DE CRUCEROS TURÍSTICOS LOCALES (boots emb. Turísticas)	01/01/09	31/12/09	16,680	Público
5.39	UNION DE EXPENDEDORES DE BOLETOS PARA EXCURSIONISTAS EN EMBARCACIONES DE TURISMO Y SIMILARES DE PUERTO VALLARTA	1	VENTA DE BOLETOS DE CRUCEROS TURÍSTICOS LOCALES (edificio circular)	01/01/09	31/12/09	30,240	Público
5.40	VALLARTA ADVENTURE, S.A. DE C.V.	1	MÓDULO DE ATENCIÓN A SUS CLIENTES DE CRUCEROS LOCALES	01/01/09	31/12/09	23,460	Público
5.41	VALLARTA NAUTICA, S.A. DE C.V.	1	OFICINA EMPRESA AMARRE DE CABOS Y LANCHAJE	01/01/09	31/12/09	33,600	Público
5.42	JAZMIN ADRIANA GONZALEZ PEÑALOZA	1	VENTA DE BEBIDAS	01/12/08	01/01/10	84,000	Público
5.43	YATES YELAPA, S.A. DE C.V.	1	MODULO DE ATENCIÓN A SUS CLIENTES DE CRUCEROS LOCALES	01/01/09	31/12/09	11,760	Público

La contraprestación no incluye IVA.

Nota.- Se tomaron las áreas cesionadas de acuerdo a plano 6.5. PLANO DE CESIONARIOS Y AREAS DE USO COMUN

Nota:

Debido a los movimientos que se generan por cambios de giro y dado el tamaño de los locales, los nombres de los cesionarios varían frecuentemente, por lo que estas listas son de carácter informativo. Todas ellas se refieren a las áreas comerciales no fijas que se instalan temporalmente en las áreas de uso común.

6.2 Prestadores de servicios

NOMBRE DE LA PERSONA FÍSICA Ó MORAL	OBJETO DEL CONTRATO	PLAZO DEL CONTRATO	CONTRAPRESTACIÓN ANUAL	AREA PARA OPERAR	TARIFA REGULADA	
					SI	NO
VALLARTA NAUTICA, S.A. DE C.V.	Lanchaje	01 Ene 2009 31 Dic 2011	7% sobre facturado	En muelles y áreas de navegación del Puerto.	X	
YATES YELAPA S.A. DE C.V.	Lanchaje	01 Ene 2009 31 Dic 2011	6% sobre facturado	Muelle 1, 2 y 3, y posiciones de atraque para embarcaciones turísticas.	X	
VALLARTA NAUTICA, S.A. DE C.V.	Amarre de Cabos	01 Ene 2009 31 Dic 2011	7% sobre facturado	Muelle 1, 2 y 3	X	
SR. JULIO MELCHOR GARCIA	Amarre de Cabos	01 Ene 2009 31 Dic 2011	7% sobre facturado	Muelle 1, 2 y 3	X	
SR. JUAN JOSÉ PEÑA PALACIOS	Extracción de Aguas Residuales	01 Ene 2009 31 Dic 2011	18% sobre facturado	Muelle 1, 2 y 3 y Muelle Los Peines	X	
DISTRIBUIDORA CENTRAL DE DIESEL DE VALLARTA SA DE CV	Entrega de Combustible	01 Ene 2009 31 Dic 2011	\$15,000 + IVA	Muelle 1, 2 y 3		X
JORGE AHUMADA VENTURA	Recolección de residuos	01 Ene 2009 31 Dic 2011	13% sobre facturado	Muelle 1, 2 y 3	X	
B.B.G COMUNICACIÓN, S.A DE C.V.	Operar 13 Casetas Telefónicas	01 Ene 2009 31 Dic 2009	\$8.00 USD Por llamada IVA incluido	Muelle 1, 2 y 3		X
INDUSTRIA NACIONAL DE LUBRICANTES SA DE CV	Extracción de Aceites Quemados	01 Ene 2009 31 Dic 2011	13% sobre facturado	Muelle 1, 2 y 3	X	
SR. JUAN JOSÉ PEÑA PALACIOS	Extracción de Aceites Quemados	01 Ene 2009 31 Dic 2011	13% sobre facturado	Muelle 1, 2 y 3	X	
BUNKER'S DE MEXICO S.A. DE C.V.	Entrega de Combustible	20 Mar 2009 31 Dic 2011	\$15,000 + IVA	Muelle 1, 2 y 3		X
TRATAMIENTO ECOLOGICO DE RESIDUOS S.A. DE C.V.	Extracción de basura y residuos	01 Ene 2009 31 Dic 2011	7% sobre facturado	Muelle 1, 2 y 3	X	

6.3 Cesionarios potenciales

1. VILLA VERA.

El Hotel Nautilus (Ahora Villa Vera) se encuentra dentro de la ampliación de la concesión del recinto portuario. Tenía una concesión que amparaba un área de 1,496.21 metros cuadrados de zona federal marítimo terrestre exclusivamente para jardín, protección y ornato, frente a sus instalaciones, otorgada por la Secretaría de Desarrollo Social (Actualmente SEMARNAT) con una vigencia de diez años, que concluyó el 30 de octubre de 2004.

2. OPEQUIMAR S. A. DE C. V.

Con fecha 20 de mayo de 1987, la empresa OPEQUIMAR S. A. DE C. V., obtuvo la concesión por parte de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes por una superficie de 22,639.31 metros cuadrados con el objeto de la Construcción y uso de tres muelle para reparaciones navales, muelles para recinto fiscalizable, muelle para venta de combustible caseta para venta de combustible, travelift y otras obras relacionadas con la actividad, con una vigencia de 20 años, cuya fecha de vencimiento fue el 19 de mayo de 2007

3. CLUB EMBARCADERO PACIFICO.

Este hotel ocupa 2,752 m² de los cuales 483m² tienen edificaciones y el resto por jardinería y alberca La SCT no cuenta con antecedentes respecto a las condiciones de ocupación de la superficie.

4. MARINA ISLA IGUANA).

Cuenta con una concesión para construir, operar y explotar una marina, otorgada el 3 de marzo de 1987 por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes. El 5 de diciembre de 1993 la SCT autorizó la modificación de la concesión, por lo que la vigencia de dicho título, será hasta el año 2013.

5. TRES MARES.

La empresa Xtra Inmuebles, S.A. de C.V. está desarrollando un proyecto inmobiliario denominado Tres Mares el cual comprende la construcción de una marina colindante con la dársena principal del puerto. Para ello presentó una solicitud a la API para celebrar un contrato de cesión parcial de derechos con este propósito.

6.4 Prestadores de servicios potenciales.

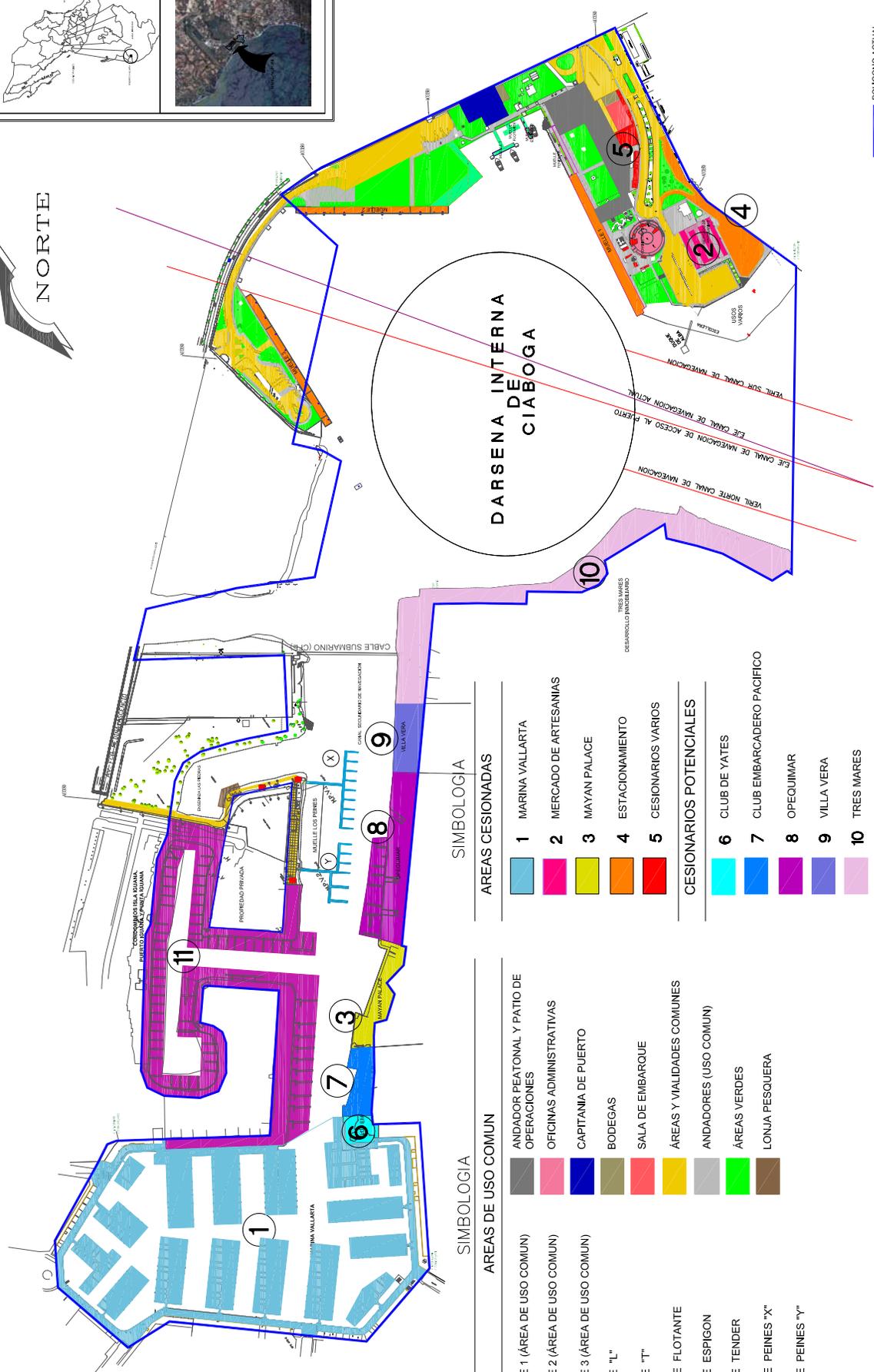
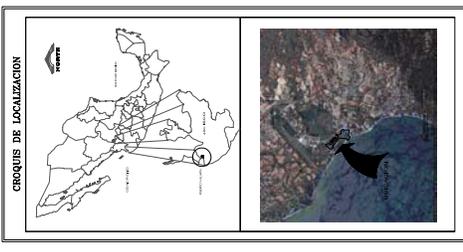
Frecuentemente se reciben solicitudes para la prestación de servicios portuarios y servicios portuarios conexos, por lo que la API realiza contratos de acuerdo con la siguiente política de ingreso establecida.

Forma de otorgar contratos para la prestación de servicios a las embarcaciones.

Servicio	Política de Ingreso
Pilotaje	Libre entrada
Lanchaje	Libre entrada
Remolque	Libre entrada
Amarre y desamarre de cabos.	Libre entrada
Suministro de combustible a embarcaciones	Libre entrada
Agua potable	Administrador portuario
Recolección de basura	Libre entrada
Recolección de aguas residuales	Libre entrada
Avituallamiento	Libre entrada



6.5 Plano de cesionarios y Áreas de Uso Común.



— POLIGONO ACTUAL

SIMBOLOGIA

AREAS DE USO COMUN

	MUELLE 1 (ÁREA DE USO COMUN)		ANDADOR PEATONAL Y PATIO DE OPERACIONES
	MUELLE 2 (ÁREA DE USO COMUN)		OFICINAS ADMINISTRATIVAS
	MUELLE 3 (ÁREA DE USO COMUN)		CAPITANIA DE PUERTO
	MUELLE "L"		BODEGAS
	MUELLE "T"		SALA DE EMBARQUE
	MUELLE FLOTANTE		ÁREAS Y VIALIDADES COMUNES
	MUELLE ESPIGON		ANDADORES (USO COMUN)
	MUELLE TENDER		ÁREAS VERDES
	MUELLE PEINES "X"		LONJA PESQUERA
	MUELLE PEINES "Y"		

SIMBOLOGIA

AREAS CESIONADAS

	1 MARINA VALLARTA
	2 MERCADO DE ARTESANIAS
	3 MAYAN PALACE
	4 ESTACIONAMIENTO
	5 CESIONARIOS VARIOS
CESIONARIOS POTENCIALES	
	6 CLUB DE YATES
	7 CLUB EMBARCADERO PACIFICO
	8 OPEQUIMAR
	9 VILLA VERA
	10 TRES MARES
	11 MARINA ISLA IGUANA



PROGRAMA MAESTRO DE DESARROLLO PORTUARIO 2009-2013
 ADMINISTRACION PORTUARIA INTEGRAL PUERTO VALLARTA S.A. DE C.V.
 6.5 PLANO DE CESIONARIOS Y AREAS DE USO COMUN.



DIRECTOR GENERAL
 DIRECTOR GENERAL DE DESARROLLO PORTUARIO
 DIRECTOR GENERAL DE OPERACIONES Y SERVICIOS
 DIRECTOR GENERAL DE ADMINISTRACION Y FINANZAS

7. Anexos

7.1. Estudio de Mercado.

La industria de cruceros es una de las actividades económicas con mayor crecimiento en el mundo. Durante el periodo 1990-2000, el negocio de los cruceros creció a una tasa media anual de 7.9%, ritmo considerablemente mayor al registrado por la demanda mundial de viajes internacionales, la cual creció al 4.3% durante el mismo periodo.

De la demanda mundial por viajes en crucero, Norteamérica participa con más del 70% de la demanda. Como segunda región demandante se ubica Europa con más de 2 millones de viajes.

Para el 2006, el mercado mundial se calcula en 13.6 millones de cruceristas, cantidad muy superior a los 4.4 millones de pasajeros registrados en 1990.

Demanda Mundial de Cruceros 1989-2000
(Millones)

Pasajeros por región	1989	1991	1995	2000
Norte América	3.29	4.0	4.4	6.88
Europa	0.53	0.7	0.97	1.95
Resto del mundo	0.2	0.22	0.30	0.78
Total	4.02	4.92	5.67	9.61

Fuente: Elaboración propia con información de la Organización Mundial de Turismo.

Las principales navieras de cruceros son de ámbito mundial y operan sus buques en diferentes regiones en función de la estacionalidad y de la demanda de mercado.

Para el año 2005, en el mundo, operaron 325 embarcaciones de crucero con una capacidad superior a las 313,000 camas, cifras significativamente superiores a las registradas a principios del 2002, cuando había 223 embarcaciones, con una capacidad total de 238,417 camas.

Es importante señalar que la estructura mundial y regional de la industria del crucero fue alterada por los acontecimientos del 11 de septiembre en Nueva York, registrándose un fuerte desplazamiento de embarcaciones de regiones de Asia y el Mediterráneo al Caribe, mercado que mostró capacidad para absorber una mayor oferta y tráfico de cruceros.

Flota de embarcaciones de cruceros al año 2002

Región	Número de barcos	Capacidad de pasajeros	Pasajeros previstos	Ocupación estimada
Norteamérica	121	8,454,380	7,500,000	93 %
Europa	90	1,800,000	1,900,000	91 %
Asia	12	680,546	800,000	75 %
Total	223	10,934,926	10,200,00	90 %

FUENTE: Cruise Industry News Annual 2002. Estos datos se refieren a la capacidad de las compañías establecidas en cada zona y no a los buques que operan en ellas.

Las principales regiones en las que se desarrolla la industria de cruceros son el Caribe, el Mediterráneo, Asia/Pacífico, Alaska, la Costa Oeste de México, el Norte de Europa y Hawai en las cuales se desarrolla el 91.2% de la actividad.

Dinámica cruceristas 2002 Participación porcentual en el mercado

Región	Participación
Caribe / Bahamas	50.40%
Mediterráneo y N. Europa	14.40%
Asia / Pacífico Sur	7.20%
Alaska	7.00%
Costa Oeste de México	5.50%
Norte y oeste de Europa	3.90%
Hawai	2.80%
Islas Bermudas	1.80%
Coste este de EE.UU.	1.80%
Canadá / Nueva Inglaterra	1.60%
América del Sur	1.40%
Islas Canarias	1.50%
Viajen trasatlánticos	1.30%
Océano Índico	0.30 %
África	0.10%
Cruceros alrededor del mundo	0.10%
Varios	0.60 %

FUENTE: Cruise Industry News 2002

Principales mercados regionales

El Caribe es el área de cruceros por excelencia, con una cuota de mercado de 50.4%. Sus ventajas radican en el favorable clima semi-tropical, que prácticamente no cambia en el año y las distintas opciones de cultura, historia, arqueología y folklore.

El Mediterráneo es la segunda región en importancia, con una participación de mercado de 14.4%. La oferta se extiende de marzo a octubre, con base en las bondades de su clima.

La *región de Asia y el Pacífico* tiene una participación del 7.2%, e incluye una variedad de regiones que permite que la oferta se mantenga todo el año.

Siguen en importancia: *Alaska* (7.0%), *Costa Oeste de México* (5.5%) y *Norte y Oeste de Europa* (3.90 %). *Alaska y el Norte de Europa* son regiones con una actividad de cruceros estacional, la cual se desarrolla sólo en el verano, durante tres o cuatro meses, debido al duro clima polar o semi-polar. Las dos regiones son muy atractivas y gozan de gran demanda: *Alaska* por su belleza y medio ambiente y el *Norte de Europa* por su historia y otros atractivos.

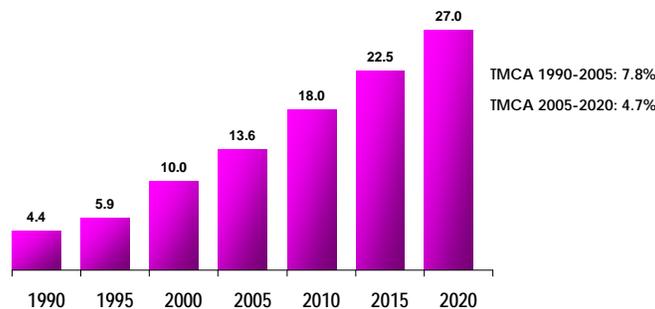
El resto de las regiones participan con 8.8%: en este grupo de regiones se encuentran Canadá, Nueva Inglaterra y las Islas Bermudas, caracterizadas por su duro clima invernal.

Demanda potencial de viajes de crucero

Aun cuando en el periodo 1990-2000, el negocio mundial de cruceros creció a un ritmo acelerado, 7.9% promedio anual, las expectativas al 2020 son que la industria continúe creciendo a un ritmo acelerado, tanto con la incorporación de nuevos segmentos de consumidores en las regiones tradicionales de turismo de cruceros como con la incorporación de nuevas regiones.

Para los próximos años se prevé un crecimiento promedio anual de 5.8% en la demanda de viajes en crucero, lo que permitirá pasar de 13.6 millones en 2005 a 18 millones en 2010 y a 27 millones en 2020.

Dinámica y Crecimiento Esperado del Turismo Mundial de Cruceros



FUENTE: Elaboración propia con base en información de la OMT y Cruise Industry News

La demanda potencial en el mercado de cruceros de EE UU se estima en 43.6 millones de personas y se calcula que, a la fecha, sólo se ha atendido al 15.8% de dicha demanda potencial (CLIA). El público objetivo está definido como la población mayor de 25 años y con ingresos por unidad familiar que pueden ser mayores a U\$ 40,000/año, según estimaciones de CLIA.

El mercado y la operatividad de los cruceros son distintos de una zona a otra. La costa oriental, donde están situados los puertos de Nueva York, Boston, Baltimore, Charleston y Filadelfia, entre otros, se caracteriza por su estacionalidad debido a su dura climatología invernal. Los itinerarios de estos puertos están ligados a los puertos del Canadá, también afectados por la misma climatología, por lo que la temporada se limita al verano.

Sin embargo, en el Sur de la costa Occidental el clima permite la operatividad durante todo el año, contrario a la parte septentrional, también condicionada por la climatología invernal. Normalmente los cruceros tienen su inicio en el puerto de Los Ángeles con destino a los puertos más al Sur de la costa Oeste norteamericana y en la costa Noroeste de México.

La costa Oriental de EE.UU. está dividida en varios sectores: Islas Bermudas, puertos del Norte y Sur y Canadá. El crecimiento en el área de las Bermudas está condicionado al estricto control que mantienen las autoridades locales sobre la limitación del número anual de buques con autorización para escalar. El mercado de Canadá muestra movimientos irregulares; sin embargo, en la actualidad opera niveles superiores al de las islas Bermudas.

En los años 2000 al 2005 los crecimientos promedio en el área de Bermudas, Canadá y costa oriental han sido del 9.7%; -0.2% y 10.9 % respectivamente.

Los puertos de cruceros principales de la costa oriental son Cabo Cañaveral, Lauderdale y Miami con más de tres millones de cruceristas al año cada uno. Todos son puertos base donde inician y terminan la casi totalidad de los cruceros por el Caribe y gozan del privilegio de situarse en una zona de clima semi-tropical, lo que permite operar todo el año.

Los puertos canadienses del Atlántico y de la provincia de Quebec están inmersos en una importante campaña para la promoción de los mismos, a la vez que se realizan importantes inversiones en infraestructura portuaria para cruceros.

Los puertos norteamericanos del Golfo de México, tales como Galveston, Houston, y Nueva Orleans, excepto Tampa, no han tenido mucha actividad de cruceros hasta el año 2002. Los acontecimientos del 11-S han variado la mentalidad de los norteamericanos en cuanto a preferencias en el momento de escoger un crucero: actualmente prefieren no viajar en avión a no ser que sea imprescindible, prefiriendo embarcar en puertos accesibles por tierra, evitando de esta manera los desplazamientos aéreos.

Las compañías norteamericanas han reaccionado a esta situación incrementando notablemente sus ofertas en el Golfo de México, mediante la utilización de Galveston y Nueva

Orleans como puertos de embarque y desembarque de los cruceros con itinerarios a los puertos del Golfo en los Estados Unidos y a puertos del Caribe y Centroamérica.

En cuanto a la costa occidental, el puerto más importante es el de Los Ángeles, con más de un millón de cruceristas anuales siendo inicio y fin de itinerarios de los cruceros a la costa Oeste mexicana. San Diego, San Francisco y Seattle tienen también un considerable número de pasajeros, registrando un notable crecimiento en los últimos años.

En América, después del Caribe, Alaska es la segunda zona de cruceros demandada por el turismo de los EE.UU. Esta zona también está condicionada por la estacionalidad. Debido a los inviernos polares, la temporada queda limitada al verano. Ketchikan y Sitka, son los puertos con mayor movimiento de pasajeros. A la vez, son los únicos puertos que registraron un crecimiento positivo durante el periodo 1994-2005, con una tasa media anual de 8.4% y 1.6% respectivamente. Dentro de sus principales puertos también se encuentran Anchorage, capital de Estado de Alaska, Port Haines, Skagway, Puerto Valdez, Whittier y Wrangell.

Las autoridades de Alaska son, probablemente, las que más protegen su medio ambiente mediante estrictas medidas de seguridad ambiental y anti-polución, tanto marítima como aérea. Los barcos que navegan por sus aguas y operan en sus puertos deben cumplir no solamente con las medidas adoptadas en los convenios internacionales, sino también con las propias del estado de Alaska, la mayoría de las cuales son mucho más estrictas. Las multas por incumplimiento de estas normas son elevadísimas, y en caso de reincidencia puede llegarse a la prohibición de navegar por aguas jurisdiccionales de Alaska.

Alaska es una zona en continua expansión y cada vez más preferida por el cruceristas norteamericanos. Las compañías responden a esta demanda incrementando la oferta cada año. El aumento en el número de cruceros que solicitan el obligatorio permiso para escalar en los puertos de Alaska ha llegado a un extremo tal que las autoridades tienen en proyecto una ley para limitar el número de escalas e incluso de pasajeros, además de imponer una elevada tasa por escala y pasajero

Vancouver en la costa occidental, es el puerto con mayor movimiento de pasajeros en Canadá. Este puerto es el punto de partida de los cruceros a Alaska. En el periodo 1994 - 2005 el movimiento de pasajeros en este destino observó un crecimiento medio anual del 4.0%. Su gran rival es el puerto norteamericano de Seattle, que cada vez está tomando más importancia debido al importantísimo plan de mejora y ampliación de su infraestructura de cruceros. El crecimiento medio de este puerto en el periodo 1994 al 2005 fue superior al 60%.

Halifax, en Nueva Escocia, es el segundo puerto en movimiento de pasajeros y el puerto de cruceros más importante del Canadá. También es utilizado por los buques de crucero como escala en sus viajes trasatlánticos de posicionamiento en la costa oriental de los EE.UU.

Quebec es el tercer puerto en importancia del Canadá. Además de ser puerto de escala habitual en los itinerarios de la zona, está idealmente situado en la entrada del río San Lorenzo. Las autoridades están realizando un amplio plan de expansión e inversiones para mejorar sus instalaciones.

En Hawaii, la oferta de cruceros es realizada por líneas locales y, al parecer, están perdiendo posición en las rutas del Pacífico. Las compañías Norwegian Cruise Line, Star Cruises, han suspendido su oferta a causa de nuevas y estrictas normas dictadas por el gobierno del estado en cuanto al juego a bordo de los buques en sus aguas jurisdiccionales.

Proyección de crecimiento de la demanda

Puerto Vallarta es un destino consolidado para el turismo de cruceros, por lo que está incluido en la estrategia de las principales líneas de cruceros al desplegar los buques existentes y nuevos en el Pacífico.

El propio mercado definió al turismo como la actividad principal de Puerto Vallarta, por lo que el puerto únicamente tiene tráfico de cruceros y embarcaciones menores que realizan recorridos por la bahía de Puerto Vallarta cuenta además con el muelle Los Peines para el atraque de las embarcaciones de pesca deportiva.

El crecimiento de la demanda de viajes de cruceros a Puerto Vallarta tiene como factores impulsores fundamentales, como se ha señalado anteriormente:

- el crecimiento de la producción y el ingreso mundial, en particular de los Estados Unidos y Canadá;
- la globalización de la industria, lo cual permite incorporar nuevos destinos y productos, así como nuevos mercados; la oferta de nuevos productos y servicios a los distintos segmentos de mercado;
- los avances tecnológicos, que han permitido ofrecer nuevos servicios a precios relativos menores, así como atender a mercados masivos; y
- la habilitación de nuevos puertos de origen y destino, lo cual eleva el número de rutas y puntos emisores del turismo de cruceros. La gráfica siguiente resume estos aspectos.



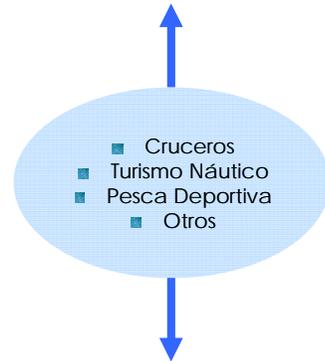
Impulsores del Crecimiento del Turismo de Cruceros en Puerto Vallarta

- Crecimiento Económico Mundial y Regional
- Globalización de la industria
- Nuevos productos
- Economías de red, clusters, supply chain, economías urbanas
- Tecnología de embarcaciones y de información
- Fuerte crecimiento de la Red portuaria mundial

- Mayor ingreso, ocio y oferta de servicios.
- Profundización de los mercados internacionales
- Nuevos servicios, paquetes, destinos y rutas que permiten una segmentación creciente del mercado.
- Mejora e innovación en la red de servicios de apoyo.
- Buques más grandes para servicios más diversificados y segmentados, economías de escala y costos menores.
- Red de puertos en crecimiento y en fuerte competencia como base de nuevos destinos y rutas



Crecimiento de los diferentes segmentos de negocios

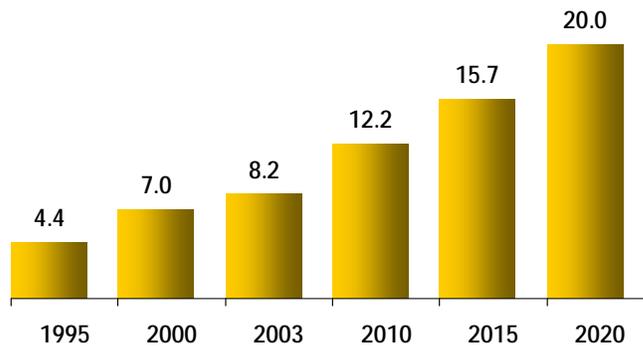


Mayor rentabilidad, y crecimiento de la capacidad y la flota de industria

Fuente: Elaboración propia.

Con base en el crecimiento registrado en la última década, así como en la expectativa de crecimiento de la economía internacional y de los Estados Unidos, se estima que la demanda de viajes en crucero generada en los Estados Unidos pasará de 6.2 millones en 2003 a 12.2 millones en 2010, a 15.7 millones en 2015 y a 20 millones para el año 2020.

Demanda de cruceristas norteamericanos proyectada al año 2020
Millones de pasajeros



FUENTE: Elaboración propia con información de The world cruise shipping Industry to 2020. Ocean shipping consultants LTD.

Las expectativas de la industria del mercado estadounidense y canadiense en los próximos cinco años se estiman en 85 mil millones de dólares, y de 57 mil millones de dólares respectivamente para el segmento que probablemente viajaran en crucero en el mismo periodo.

El mercado del Pacífico Mexicano en el año 2002 estaba situado, con un porcentaje de participación a nivel mundial del 5.33% sobre la base de camas disponibles y entre los 4 500 millones a 3,000 millones de dólares como se refleja en el histórico. Al terminar 2004 dicho porcentaje se encuentra en 6.5%.

Comportamiento de Mercado Internacional de Cruceros 1987-2002

DESTINO	1987	1995	1998	1999	2000	2001	2001	2002	2002	2002 vs 2001
	CAMAS DISP.	%	CAMAS DISP.	%	% de CAMBIO					
CARIBE	8,828,791	15,254,551	17,117,659	16,666,328	21,510,142	21,833,347	36.64%	26,741,052	42.06%	22.48%
MEDITERRANEO	841,051	3,477,729	5,092,530	5,898,948	6,277,064	7,546,816	12.67%	6,497,444	10.22%	-13.90%
ALASKA	1,715,197	3,008,146	3,790,816	4,086,620	4,197,332	4,698,538	7.89%	5,052,907	7.95%	7.54%
BAHAMAS	1,922,386	2,761,224	2,891,352	3,060,866	3,200,346	4,698,724	7.89%	2,876,295	4.52%	-38.79%
TRANS CANAL	970,191	2,277,201	2,612,788	3,036,208	2,573,444	2,396,424	4.02%	2,092,723	3.29%	-12.67%
MEXICO WEST	1,131,462	1,754,312	2,421,126	2,529,106	2,680,934	1,166,756	1.96%	3,386,475	5.33%	190.25%
EUROPA	357,516	1,582,589	3,714,437	3,475,922	3,744,693	4,837,375	8.12%	6,922,608	10.89%	43.11%
BERMUDA	1,141,121	1,094,707	1,094,982	1,482,573	988,391	1,269,952	2.13%	1,226,806	1.93%	-3.40%
TRASATLANTICO	339,388	658,928	725,040	961,213	1,015,625	1,129,669	1.90%	1,005,665	1.58%	-10.98%
HAWAII	602,728	601,542	745,216	885,268	857,390	1,557,438	2.61%	1,903,302	2.99%	22.21%
PACIFICO SUR	352,983	574,218	369,507	947,382	1,155,217	1,158,004	1.94%	835,454	1.31%	-27.86%
SURESTE ASIA	272,592	430,123	157,705	150,107	244,620	429,550	0.72%	346,196	0.54%	-19.40%
AFRICA	0	347,432	291,850	184,373	502,773	401,011	0.67%	259,962	0.41%	-35.17%
CANADA	283,714	334,735	527,530	681,689	1,107,689	1,138,975	1.91%	1,150,950	1.81%	1.05%
LEJANO ORIENTE	465,608	327,009	218,988	188,038	201,582	215,022	0.36%	360,022	0.57%	67.43%
MISSISSIPPI	231,392	286,228	353,510	353,088	347,140	403,956	0.68%	0	0.00%	-100.00%
MUNDIALES	0	272,425	545,242	565,824	414,342	613,046	1.03%	582,314	0.92%	-5.01%
SUD AMERICA	620,396	255,83	943,392	657,992	825,670	1,422,755	2.39%	1,394,808	2.19%	-1.96%
COSTA OESTE EU	64,444	108,092	136,198	65,108	217,518	1,944,752	3.26%	216,338	0.34%	-88.88%
OCEANO INDICO	0	84,009	90,159	40,572	120,698	227,483	0.38%	93,708	0.15%	-58.81%
SIN CLASIFICACION	0	69,560	119,158	86,890	108,676	239,774	0.40%	233,258	0.37%	-2.72%
PACIFICO	17,904	42,610	99,814	86,150	52,400	67,120	0.11%	143,020	0.22%	113.08%
COSTA ESTE EU	132,794	42,840	50,648	113,387	1,402,429	80,312	0.13%	147,422	0.23%	83.56%
ANTARCTICA	0	12,240	63,603	53,179	48,499	48,517	0.08%	73,176	0.12%	50.83%
CRUCEROS DE FIESTA	85,336	3,602	67,462	59,846	68,203	56,010	0.09%	43,296	0.07%	-22.70%
TOTALES	20,376,994	35,406,052	44,240,712	46,316,677	53,862,817	59,581,326	100.0%	63,585,201	100.0%	6.72%

Fuente: Análisis de destinos. 2002 CLIA

Ante las expectativas de crecimiento de la industria mundial de cruceros y en particular en la principal región de la industria y principal mercado emisor que son los Estados Unidos, se puede anticipar que el ritmo de crecimiento de la actividad de cruceros en Puerto Vallarta continúe creciendo a las tasas históricas promedio registradas en el periodo 1998-2004 (6.21%).

Para el pronóstico de movimiento portuario se utilizó la TMCA de la CLIA toda vez que se considera la más certera debido a que es la proyección de las líneas navieras en el Pacífico Mexicano, estimando un embarque promedio de 2,000 pasajeros.

En tales condiciones, para 2007 se estima el arribo de 234 cruceros, de 268 en el 2010, de 269 en el 2015, de 297 en el 2020. La proyección en cuanto a pasajeros y arribos al año 2009 se muestra en la página 117

La escala de un crucero conlleva la prestación de servicios logísticos, turísticos y comerciales, que conviene describir para precisar su importancia y su cuantía. Se distingue tres tipos de actividades ligadas a una escala como lo es el puerto, la ciudad y la región, y su presencia turística.

- La asistencia al crucero. La primera condición en toda escala es el arribo del buque, interviniendo en forma directa el pilotaje, el lanchaje, amarre de cabos y las autoridades aduanales y fitosanitarias. Una vez inmobilizado, ya sea atracado o fondeado, el buque cae bajo el dominio del agente consignatario que va a asegurar la consignación del buque y de su pasaje. Es preciso que se establezca procedimientos ágiles y homogéneos de aplicación en todos los puertos de México para la llamada “liberación” del buque por parte de las autoridades.
- La recepción del pasaje. Es decisiva en la imagen del puerto, de la ciudad, instalaciones y la recepción en tierra de los cruceristas, cada puerto puede añadir un toque propio, como instalaciones y la organización de recibimientos excepcionales o habituales. En el caso de Vallarta se colocan toldos, vallas, vehículos para personas con capacidades diferentes. Se cuenta con un mercado de artesanías, guías, servicio de telefonía, Internet, entre otros.

Prestaciones logísticas en tierra

- El transporte de pasajero. Tanto si se trata de una simple transferencia del pasaje a la ciudad, de una visita guiada o una excursión, las condiciones de transporte terrestre requieren de una atención especial por su impacto comercial y sobre la imagen del destino. Esto explica la atención que se presta a los tours operadores, guías de turistas y el gremio de taxistas en todas las ciudades.
- Las conexiones internacionales. Desempeñan un papel decisivo a la hora de la elección de un puerto, particularmente en los casos de los puertos de origen y destino.

Actividades turísticas

- El programa de excursiones. Es un componente fundamental de numerosos itinerarios, pues constituye un medio de enriquecer y hacer más atractivo el destino. Por su naturaleza, su duración y su precio se han convertido en un importante generador del beneficio para el armador. Cada vez se esmeran más las navieras en seleccionar las agencias de viajes receptoras poniendo especial acento en contratar autobuses, guías, intérpretes, más adecuados.
- Compras en tierra. La actividad habitual de los cruceristas puede ir desde pequeñas compras de recuerdos (tarjetas postales, camisetas) a otras de mayor importancia (artesanías), según la clase socioeconómica y la nacionalidad de la clientela y la oferta comercial del destino. Estos consumos suscitan el interés, de las compañías de cruceros, que editan y distribuyen guías de compra. A ello se une el comercio local, que, paga comisiones a las navieras.

Tendencias de la economía mundial y de la economía mexicana

En los últimos quince años, la economía mundial ha crecido a un ritmo superior al 3.2% promedio anual. Durante el periodo 1987-1994, el PIB mundial creció a una tasa media anual de 3.2%, ritmo que aumentó a 3.6% en los años 1995-2002 y a 4.3% en el periodo 2000-2006.

Los organismos internacionales anticipan que para el periodo 2007-2010, el crecimiento de la producción mundial será también de 4.3% promedio anual.

Evolución de la Producción y el Comercio Mundial 1987-2004 y Perspectivas 2006-2010 Variación porcentual anual

	1987-94	1995-2002	2003-2006	2003	2004	2005	2006	2007-2010
Producción mundial (PIB)	3.2	3.6	4.5	4.0	5.1	4.3	4.4	4.3
Economías avanzadas	3.0	2.7	2.7	2.0	3.4	2.6	3.0	2.9
Otras ec emerg y en des	3.5	4.7	6.5	6.4	7.2	6.3	6.0	5.8
Comercio mundial (volumen)	6.2	6.6	7.4	4.9	9.9	7.4	7.6	6.9
Importaciones								
Economías avanzadas	6.2	6.5	6.2	3.6	8.5	6.5	6.3	5.9
Otras ec emerg y en des	5.3	7.2	11.8	8.9	15.5	12.0	11.0	9.6
Exportaciones								
Economías avanzadas	6.3	6.0	5.9	2.8	8.1	5.9	6.8	6.2
Otras ec emerg y en des	6.2	8.2	11.0	10.7	13.8	9.9	9.7	8.8

FUENTE: Elaboración propia con base en datos de FMI. Outlook, Abril, 2005 y FMI. Outlook, Abril, 2007.

La economía de Estados Unidos, el principal país socio comercial de México, ha registrado un crecimiento menor que el promedio de las economías del mundo: durante el lapso 2000-2006 registró una tasa de crecimiento de 2.5% frente al 4.3% de crecimiento medio anual registrado por éstas.

Por su parte, durante el periodo 1980-2005, la economía mexicana tuvo un crecimiento en su producción de 1.8% promedio anual, con lo cual registró un incremento acumulado de 55.6% durante el periodo, siguiendo la dinámica de crecimiento de la economía de los Estados Unidos que tuvo un crecimiento acumulado de 57.9%. En los subperiodos 1990-1999 y 2000-2006, la economía mexicana creció a un ritmo medio anual de 3.1% y 2.2%, respectivamente.

Durante la última década, la economía mexicana registró un acelerado crecimiento en su comercio exterior, particularmente de los productos no petroleros.

A partir de la entrada en vigor del NAFTA, el comercio entre México y Estados Unidos casi se triplicó y con Canadá más que se duplicó. Antes del NAFTA, el comercio exterior de México con Estados Unidos rondaba el 70%, en el periodo posterior ha superado el 90%.

Crecimiento de la Producción en México y Principales Socios Comerciales, 1980-2006

Variación porcentual anual

	1980-90	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
México	1.9	4.2	3.5	1.9	4.5	-6.2	5.1	6.8	4.9	3.9	6.6	-0.2	0.8	1.4	4.4	4.0	4.2
Estados Unidos	3.3	-0.2	3.3	2.7	4.0	2.5	3.7	4.5	4.2	4.4	3.7	0.8	1.9	3.0	4.4	3.6	3.3
Canadá	2.8	-2.1	0.9	2.3	4.8	2.8	1.6	4.2	4.1	5.5	5.2	1.8	3.4	2.0	2.8	2.9	3.1
Euro área	2.4	2.5	1.2	-0.8	2.4	2.3	1.4	2.4	2.8	2.8	3.7	1.7	0.9	0.6	1.8	1.2	2.0
Total OECD	3.2	1.3	2.0	1.5	3.3	2.5	3.1	3.6	2.7	3.3	3.9	1.1	1.6	2.1	3.4	2.6	2.9

FUENTE: OECD. Económico Outlook. June 2005.

Las expectativas sobre el desempeño de la economía mexicana para el periodo 2007-2010, apuntan a un mayor crecimiento en el largo plazo, 4.2% promedio anual, con una contribución fundamental de su comercio exterior y una creciente importancia del mercado interno.

Potencial de Puerto Vallarta para operar como Home Port

Nuestro país tiene el potencial para desarrollar puertos base (Homeports) tanto en su mercado del Caribe-Golfo de México como del lado del Pacífico. De hecho, la operación de un puerto como base de salidas y llegadas para una línea de cruceros le da el carácter de Homeport.

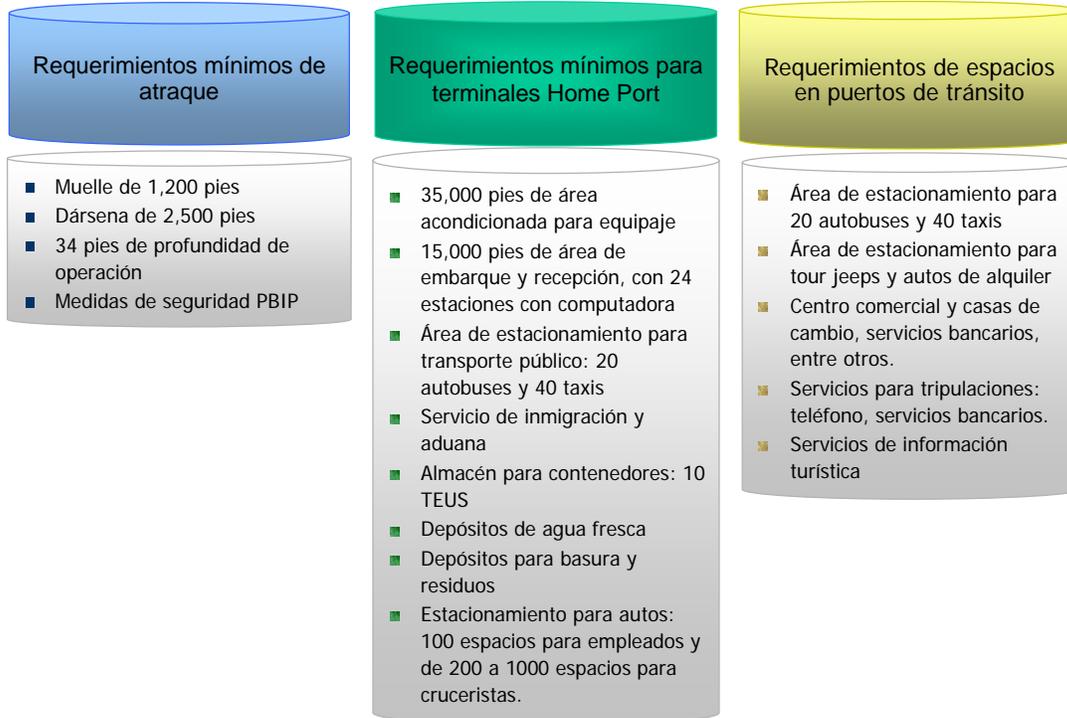
Este tipo de puertos normalmente se ubica estratégicamente en una ciudad con madurez turística, cuya infraestructura hotelera, aeroportuaria, de servicios y abasto, responda de manera adecuada en cantidad y calidad a este segmento turístico.

Un Home Port debe contar con todos servicios: de migración, aduana, carga, descarga, vialidades y áreas de servicios para turismo; ya que cumple con funciones similares a las de los aeropuertos

Diversos estudios realizados al interior de la SCT muestran la posibilidad de crear un Home Port en las costas mexicanas. Por su infraestructura y servicios aéreos, hoteleros y portuarios existen las condiciones: Puerto Vallarta y Cozumel, Acapulco fue durante varios años el único puerto mexicano que realizaba operaciones de embarque y desembarque de pasajeros.

Cabe mencionar que en otros destinos como la Riviera Maya, no hay consenso para que se construya una terminal de salida de cruceros, principalmente por la percepción de sustitución de la oferta de alojamiento y alimentación terrestre con la de los cruceros.

Estándares actuales de diseño para terminales de cruceros



FUENTE: Elaboración propia con base en John Tercek. AAPA. 2005.

Turismo náutico local

Para este tipo de tráfico se considera que presentará una oferta de recorridos similares a los actuales y se prevé un aumento en el embarque promedio hasta alcanzar los 65 pasajeros.

Históricamente el tráfico de embarcaciones locales se ha centrado en paseos por la Bahía de Banderas. Adicionalmente, la capacidad de embarque de estos barcos no se ha visto incrementada, sino que tienen un nivel más alto de rotación en su utilización, ya que realizan un mayor número de recorridos con objeto de satisfacer la demanda de servicios. Para fines del presente programa se considera que esta tendencia se mantendrá constante en el periodo 2007 – 2017.

Sin embargo, para atender lo establecido por el código PBIP, así como ofrecer mejores condiciones de seguridad y operación se hace necesario contar con una terminal especializada para este tipo de embarcaciones.

Los pasajeros que utilizan los servicios que prestan las embarcaciones locales representan el movimiento de personas más importante que se registra en el puerto, los cuales realizan paseos turísticos por diversos puntos de interés en la Bahía de Banderas.

Se parte de consideraciones similares a las asumidas para cruceros dada la regularidad del servicio. El tiempo de permanencia de las embarcaciones, asciende a media hora durante el día, tiempo suficiente para realizar el desembarque y embarque de pasajeros de acuerdo a las reglas de operación que garantizan la adecuada prestación del servicio.

Estos servicios de paseo están programados por la mañana a partir de las 9:00 y hasta las 10:30 horas, con uso de las instalaciones por cada una de las embarcaciones menores en lapsos de 15 minutos, por lo que el servicio de embarque de pasajeros se realiza de forma eficiente. El retorno de las embarcaciones ocurre entre las 16:00 y 18:30 horas, en cuyo caso el uso de las instalaciones no toma más de 15 minutos por embarcación. Por la tarde un menor número de embarcaciones realizan recorridos, regresando el último a las 23:30 horas.

Las embarcaciones se atienden regularmente por los muelles de uso público denominados, en "T", Espigón y Tenders, siempre y cuando los muelles 1 y 2 no se encuentren ocupados por los cruceros, ya que sus cabos de maniobra dificultan las operaciones de las embarcaciones menores.

El ingreso al puerto de los pasajeros se efectúa por la Puerta 10, en donde se paga en la taquilla la tarifa por el embarque/desembarque. Cada persona recibe un boleto que le da derecho a ingresar al área específicamente delimitada para estas actividades. Esta operación origina largas filas de personas en la banqueta externa de la calle principal del puerto, lo que refleja una imagen limitada de la terminal.

Es preciso que la tarifa de embarque se incluya en la del recorrido para simplificar la operación.

Una vez que el pasajero local entra al puerto se le ubica en el patio de operaciones, en donde son asignados los sitios de embarque y desembarque con la ayuda del personal de los propios armadores, los cuales ayudan a distribuir al pasaje a las zonas correspondientes. En esta área, se localizan los módulos de los prestadores de servicios de embarcaciones locales y en su extremo oriente cuenta con pequeños locales comerciales y cafetería

Para la atención de turistas en grupo, previo cumplimiento de requisitos de seguridad se permite el acceso de autobuses por las Puertas 11 y 15 hacia el patio de operaciones.

Para este tipo de tráfico se considera que presentará una oferta de recorridos similares a los actuales que se mencionan en el capítulo 5.1.3 "Enlaces" del presente documento y se prevé un aumento en el embarque promedio hasta alcanzar los 65 pasajeros.

Marinas en la zona de influencia

El turismo náutico se ha desarrollado en diferentes matices en el territorio nacional. Inicialmente, este tipo de turismo buscó la forma de desarrollarse en zonas cuyo potencial turístico y recreativo fue un factor determinante para su evolución.

Puerto Vallarta es uno de los lugares privilegiados para la instalación de este tipo de desarrollos, principalmente por el atractivo que representa para los turistas la pesca deportiva. Mazatlán y Cabo San Lucas formaron parte de los destinos tradicionales en donde se desarrollo el turismo náutico en el país.

Recientemente, bajo este modo de turismo se han desarrollado nuevos modelos orientados exclusivamente al mercado externo, en donde además de la actividad turística se desarrollan actividades paralelas como la inmobiliaria. El principal ejemplo de este tipo de desarrollos se encuentra en el Proyecto de la Escalera Náutica del Mar de Cortés.

Con el fin de determinar la zona de influencia, se considera dentro de la misma a la Marina Vallarta, ubicada en la propia zona de Puerto Vallarta. Su principal competencia se encuentra, por su cercanía, en la Marina Nuevo Vallarta y en un futuro cercano al desarrollo de la Cruz de Huanacastle, ubicados al norte en el estado de Nayarit dentro de la misma Bahía de Banderas.

Asimismo, se analiza la situación del proyecto Escalera Náutica lo que permitirá al mejorar los escenarios de proyección sobre el mercado de esta actividad turística en Puerto Vallarta.

En este destino, los desarrollos náuticos se encuentra circunscritos a las áreas bajo concesión a la Administración Portuaria Integral de Vallarta, S.A. de C.V., dicha concesión está vigente desde el 29 de marzo de 2004, fecha en que se adicionaron las áreas de las marinas a la concesión que ya se tenía de la Terminal de cruceros.



Desarrollos Turísticos Recreacionales Panamericanos S.A. de C.V. recibió la concesión para la construcción, operación y explotación de la Marina Turística del Noreste de Bahía Banderas. En la Bahía del mismo nombre, afectando 35,554.00 m² ZFM el 5 de diciembre de 1993.



Impulsora Turística de Vallarta, S.A., recibió el 15 abril de 1988, la autorización para construir, operar y explotar la marina turística denominada "Marina Vallarta", para la construcción de muelles en peine, plataformas y rampa. Afectando un área en el recinto de Puerto Vallarta de 39,936.87 m² ZM y 503.99 m² zfmt; así mismo recibió la autorización para construir muelles en peine y un restaurante el 30 de abril de 1990, así como la autorización para Operar y explotar los muelles G, J, L y M



Marina Vallarta puede albergar más de 400 yates de todo tipo de calado, y los que más visitan Marina Vallarta son los yates de gran lujo. Esta empresa, pretende Instalar un cruce submarino de uso particular, en el canal de acceso principal de la marina, a 6.50 m de profundidad.

Opequimar, S.A. recibió el 20 de mayo de 1987, la autorización para construir y usar tres muelles de reparaciones muelle para recinto fiscalizable, muelle para venta de combustibles travelift, mástiles, fosa de izado, grúa, patio de reparaciones y otros servicios, esto en un área de 22,639.31 m² de zona federal marítimo, y 9,391.81 m² de zona federal marítimo terrestre. Esta empresa, localizada en el recinto portuario de Puerto Vallarta, ofrece los servicios: Venta de Embarcaciones Nuevas y Usadas, Marina Seca para 300 Embarcaciones, Travelift de 88 Toneladas, Suministro de Diesel-Gasolina y Lubricantes, Taller para motores Diesel-Gasolina Fuera de Borda, Tienda



de Accesorios para embarcaciones Rampa-Pluma para Varado y Botado, Equipo de Buceo, Servicio de Radio VHF-Canal 68, Taller de Soldadura, Bomba Rápida de Diesel Marino (38 Gal.x Min.), y un Hotel de cuatro estrellas con tarifa preferencial, para usuarios de sus muelles.¹

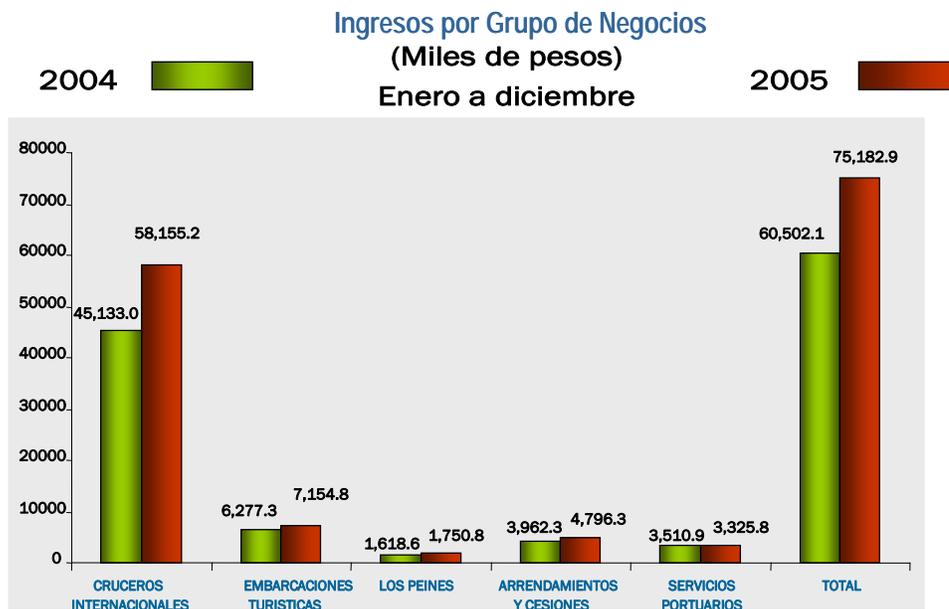


OFERTA DE INFRAESTRUCTURA Y SERVICIOS PORTUARIOS

Unidades de negocios del puerto

Las unidades de negocio del puerto se agrupan en 4 rubros principales, con la siguiente distribución de acuerdo a los ingresos que generan.

- Cruceros Internacionales y Servicios Portuarios
- Embarcaciones turísticas
- Cesión Parcial de derechos y Arrendamientos
- Muelle los Peines

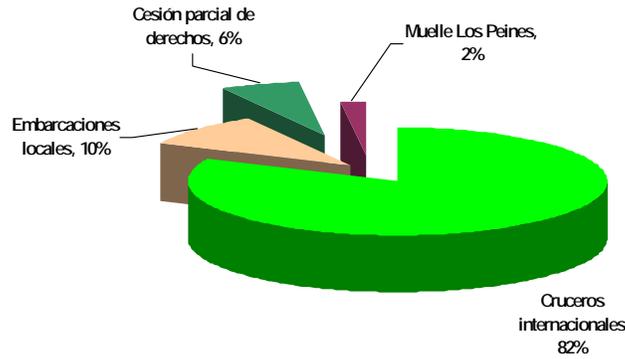


La operación de cruceros genera el 82% de los ingresos de la API, la operación de embarcaciones locales 10%, las cesiones parciales de derechos para la prestación de diversos servicios 6% y la operación de embarcaciones de pesca deportiva el 2%.



Porcentaje de los ingresos por unidad de negocio

Fuente: API

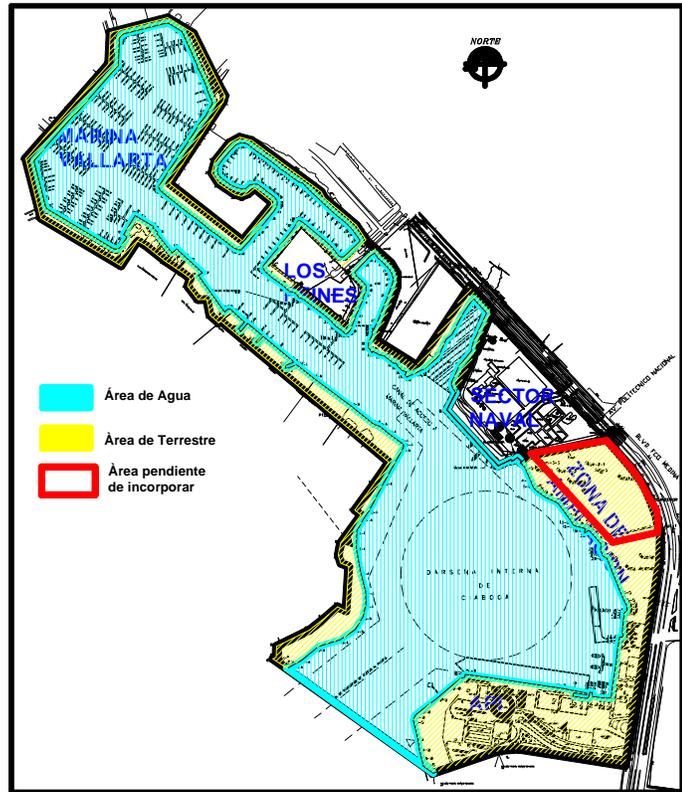


Infraestructura e Instalaciones

El recinto portuario abarca una superficie de 67.2 ha. Dentro del mismo, el área concesionada a la API Puerto Vallarta incluye 39.2 ha., de las cuales, 8.9 ha corresponden a espacios de tierra.

Recinto portuario

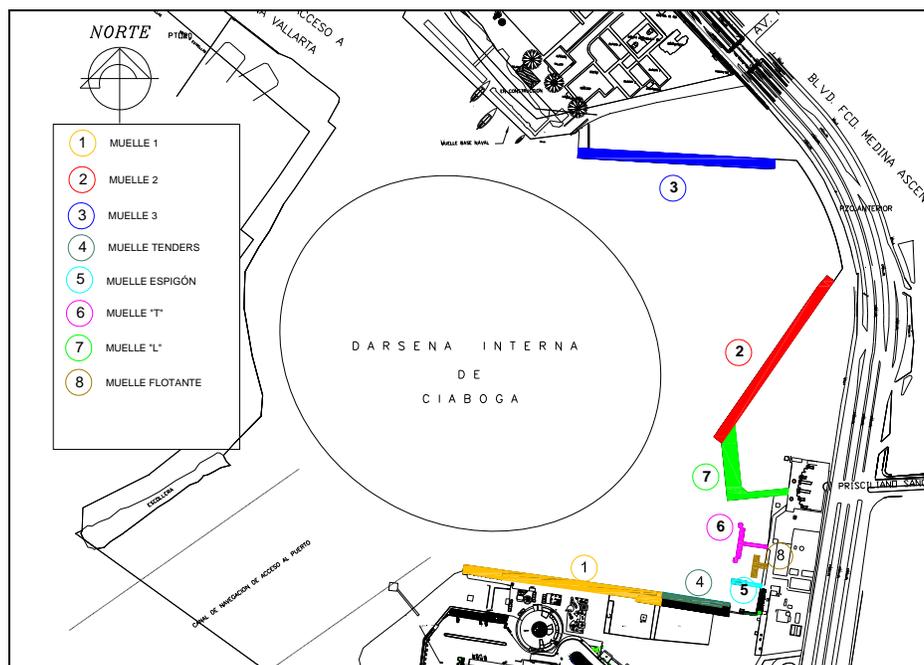
Nombre del área	Superficie m2	Porcentaje %
Terrestre	221,319,526	31.6
Marítima	450,283,568	64.3
En trámite de incorporación	28,908,462	4.1



Fuente: Administración Portuaria Integral de Puerto Vallarta, S.A. de C.V.

El Puerto cuenta con una terminal especializada para el arribo de cruceros de hasta 310 metros de eslora, en el año de 2007 se inició la operación de dos muelles con una banda de atraque de 200 metros.

La infraestructura marítimo-portuaria integra disponible, áreas de agua, obras de protección y de atraque, áreas de almacenamiento, patios, estacionamientos, vialidades, equipamiento para el señalamiento marítimo y las instalaciones administrativas para la prestación de los servicios a pasajeros y embarcaciones y se describen en el catastro portuario.



Fuente: Administración Portuaria Integral de Puerto Vallarta, S.A. de C.V.

De acuerdo con el tipo de servicios que prestan los cruceros, la permanencia de estos barcos en el puerto y el muelle es de 12 horas en promedio durante el día, lo que arroja un total de 2448 horas/año de capacidad máxima bajo el esquema actual de operación.

Capacidad instalada

La infraestructura portuaria de Puerto Vallarta se compone de la siguiente manera:

Muelle 1

Esta infraestructura es utilizada principalmente para la atención de los cruceros, cuenta con un muelle marginal de concreto armado, con una longitud total de 202 metros y plataforma de 18 metros de ancho. La banda de atraque se encuentra en buenas condiciones de operación. Dispone de servicios de agua potable, iluminación y telefonía. Adicionalmente cuenta con defensas y tres muertos de amarre lo que permite contar con un muelle que garantiza la seguridad de las embarcaciones que utilizan la terminal.

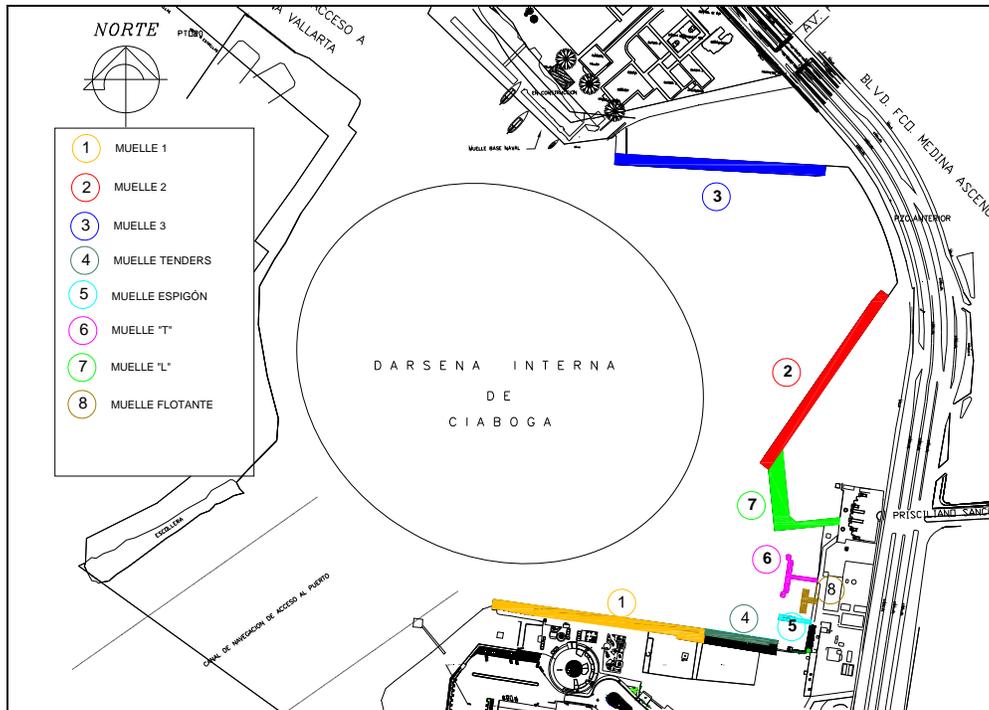
Muelle 2

Está destinado a la operación de cruceros

Muelle 3

Está destinado a la operación de cruceros

Instalaciones en la dársena principal.



Fuente: Administración Portuaria Integral de Puerto Vallarta, S.A. de C.V.

Otras instalaciones

Muelle L. Comprende parte del antiguo Muelle 2 tiene una longitud de 50 m y temporalmente sirve para atraque de embarcaciones turísticas de mayor parte.

Muelle en T. Construido de concreto armado y disposición en "T", con una longitud de atraque de 50 metros y 4.5 metros de ancho y 7.5 metros de profundidad a pie de muelle, con tres bandas de atraque, apto para las embarcaciones menores de pasajeros que realizan recorridos turísticos en Bahía de Banderas. Los duques de alba de sus extremos se utilizan en ocasiones como puntos de amarre para cruceros atracados en el Muelle 2.



- Muelle Tenders.** De 50 metros de longitud, 9 metros de ancho, disposición marginal y con capacidad de recepción de dos embarcaciones simultáneamente. En ausencia de cruceros el muelle Tenders, se destina al servicio de embarcaciones locales. El movimiento de pasajeros se realiza de manera ágil y segura. La superficie de las áreas de operación es adecuada para atender las necesidades de embarque y desembarque simultáneos de, aproximadamente, 2,600 pasajeros/arribo.
- Muelle en Espigón.** Construido a base de losa de concreto armado, con una longitud de 15 metros y 4.8 metros de ancho. Su pasarela tiene una longitud de 15 metros y 2.6 metros de ancho, contando con un barandal tubular para acceder al muelle. La construcción tiene pilotes de concreto armado, de 0.50 m por 0.50 metros para el espigón y de 0.40 por 0.40 metros para la pasarela.
- Muelle Los Peines.** Estas instalaciones se ubican al oeste de Isla Iguana. Se localiza justamente en el canal de navegación de acceso a la zona de la marina.
- Estacionamientos.** Las dimensiones y características de las áreas de los espacios destinados a estacionamiento son las siguientes:

Instalación	Superficie (m ²)	Área de estacionamiento (m ²)	Capacidad de estacionamiento (veh / año)
Estacionamiento 1	3,315	2,210	27,600
Estacionamiento 2	2,657	1,753	29,400
Estacionamiento capitania	600	400	6,600
Estacionamiento de operación	2,000	1,333	16,500
Estacionamiento Muelle L	1,800	1,200	15,000
Estacionamiento Muelle 2	14,651	3,739	20,805
Estacionamiento Muelle 3	6,485	1,508	13,140
Total	31,508	12,143	129,045

Fuente: Administración Portuaria Integral de Puerto Vallarta, S.A. de C.V.

Salvo el espacio de estacionamientos, los restantes disponen de suficiente señalización, áreas verdes y amplios espacios para el tránsito peatonal, así como alumbrado público.

Puerto Vallarta es el destino ancla del Pacífico Mexicano cuenta con más de 30 Tour diferentes. Sin embargo, con objeto de dotar de una oferta más amplia de servicios turísticos y de diferenciar Puerto Vallarta como destino turístico, se debe buscar la mejora continua, ya que una buena parte de los pasajeros de crucero son repetidores y nuevos atractivos turísticos.

Puerto Vallarta atiende las rutas de cruceros de siete días, las cuales se originan en Estados Unidos los días sábados y domingo, lo que define que las embarcaciones arriben al Puerto los martes, miércoles y jueves, provocando la coincidencia de arribos de diferentes líneas en temporada alta.

Puerto Vallarta está incluido en las rutas siguientes:

LÍNEA NAVIERA	DÍAS	RUTAS DE ORIGEN Y DESTINO
<i>Norwegian Cruise Line</i>		
Norwegian Star	8	Los Ángeles, Acapulco, Zihuatanejo, Puerto Vallarta, Cabo San Lucas.
Norwegian Sun	8	Los Ángeles, Acapulco, Zihuatanejo, Puerto Vallarta, Cabo San Lucas.
<i>Cristal Cruise Line</i>		
Cristal Harmony	7	San Diego, Mazatlán, Puerto Vallarta, Cabo San Lucas.
Cristal Serenity	15	Los Ángeles, San Diego, Cabo San Lucas, La Paz, Mazatlán, Puerto Vallarta, Zihuatanejo, Acapulco, Cabo San Lucas, La Paz, San Diego, Los Ángeles.
<i>Radisson 7 Seas Cruises</i>		
Seven Seas Mariner	10	Los Ángeles, Puerto Vallarta, Zihuatanejo, Acapulco, Cabo San Lucas, San Diego LA
<i>Disney Cruise Line</i>		
Disney Magic	7	Los Ángeles. Puerto Vallarta, Mazatlán, Cabo San Lucas, Los Ángeles.
<i>Silver Seas Cruise Line</i>		
Silver Shadow	9	Los Ángeles, Mazatlán. Puerto Vallarta, Cabo San Lucas, Ensenada, Los Ángeles

Fuente: API

La puesta en operación de nuevos puertos de origen (San Francisco, San Diego y Long Beach) permite prever que los arribos al Puerto se incrementarán, lo que presionará aún más a la infraestructura existente, y podría significar el desaprovechamiento de oportunidades (API).

Capacidad y nivel de ocupación

Con la construcción de los dos nuevos muelles, los cuales entraron en operación a principios del 2007, Puerto Vallarta cuenta con capacidad para atender el arribo de embarcaciones previsto para los próximos años (ver concentrado de resultados en el apartado 6.5 Capacidad Instalada).

Oferta de servicios en el puerto

Por lo que se refiere a la cobertura de servicios que se presta en el puerto en sus diferentes zonas se muestra la siguiente tabla que resume la capacidad del puerto en lo que se refiere a la atención del pasajero:



Giro	Muelle 1	Muelle 2	Muelle 3	Embarcaciones Locales		Muelles Los Peines
Amarre/desamarre de cabos	X	X	X	X	X	
Cafetería y restaurante	X				X	X
Cambio de moneda	X					
Intercambio de datos	X					
Limpieza de embarcaciones		X	X			X
Orientación turística	X	X	X		X	
Recolección de basura	X	X	X	X		
Renta de vehículos	X	X	X	X	X	
Reparaciones a flote						
Servicio de avituallamiento	X	X	X	X	X	X
Servicio de fax	X				X	
Servicio de lanchaje	X	X	X	X		
Servicio de pilotaje	X	X	X	X		
Servicio de teléfono	X	X	X	X	X	X
Servicio de vigilancia	X	X	X	X	X	X
Suministro de agua potable	X	X	X		X	X
Suministro de combustibles	X	X	X	X	X	X
Suministro de energía eléctrica	X	X	X		X	X
Suministro de lubricantes	X	X	X	X		X
Tiendas de artesanías	X					X
Tiendas de conveniencia	X				X	
Venta de boletos	X				X	
Cajero automático					X	
Estacionamiento	X	X	X	X	X	X

Fuente: Administración Portuaria Integral de Puerto Vallarta, S.A. de C. V.

Competencia y complementariedad interportuaria

En general, existe un alto grado de complementariedad entre los puertos del Pacífico, ya que forman parte de las rutas o itinerarios que operan en el Pacífico mexicano. En tal sentido, la variedad de atractivos turísticos que un puerto de destino ofrece refuerza la calidad del conjunto de puertos que conforman la ruta.



Tarifas portuarias

Servicios en puerto:

Prestados por la Administración Portuaria. Las tarifas varían en función del arqueo del buque y del número de pasajeros. Se proporciona suministro de agua potable y extracción de basura.

Prestados por los profesionales portuarios. El pilotaje, es obligatorio, únicamente existe un prestador del servicio de lanchaje y dos de amarre de cabos. Eventualmente extracción de aguas residuales.

La remuneración del agente consignatario. La rentabilidad es baja, debido a la gran competencia existente y sobre todo, a la desaparición progresiva de la facturación de prestaciones y suministros adicionales.

Hay que considerar otros servicios y suministros complementarios, menos frecuentes:

- Avituallamiento, que corresponde al aprovisionamiento del buque así como al suministro de piezas y de diversos consumos como grasas y aceites para la maquina principal y auxiliar y de víveres y productos de consumo, que responden a las necesidades del servicio de restaurantes y de la hotelería a bordo. Por su doble función de medio de transporte y de hotel, el crucero genera necesidades importantes de aprovisionamiento, que son satisfechas por suministradores especializados. Esta es la razón por la cual los armadores disponen de su propio servicio encargado de asegurar y organizar estos aprovisionamientos en el puerto base.
- Mantenimiento y reparación del buque presentan las mismas características que el avituallamiento, con necesidades y costos de intervención extremadamente variables, a excepción de las compras de piezas de recambio no disponibles a bordo o de pequeños equipos ligeros, que son generalmente satisfechos por el agente consignatario.

La mayor dificultad para realizar un comparativo de costos efectuados por un crucero en una ruta determinada es la escasez de información disponible y la gran disparidad de las cifras que publican los medios portuarios y turísticos. Ante esta situación, es necesario proceder de forma metódica a analizar la demanda y el consumo de bienes y servicios durante la escala de acuerdo con los gastos en destino.

A continuación se presenta un análisis de gastos con base en un crucero de 1,500 camas con arribo a Puerto Vallarta comparado con la Costa Azul francesa y en algunos conceptos con el Caribe.

La categoría de gastos están agrupados por su naturaleza en el gasto total (GTOTAL) definiéndose por la suma de los siguientes gastos parciales:

$$\text{Gasto Total} = \text{Gasto en Puerto} + \text{Gasto en Tierra}$$

Gastos Imputables a los servicios en puerto:

- Prestados por la Administración Portuaria un crucero de 1,500 camas es facturado por \$82,241 como tarifa de puerto, atraque \$1,935 embarque y desembarque \$43,785 (crucevistas que aloja).
- Servicios Portuarios.- Pilotaje \$28,281 que el practico percibe por entrada o salida de cada crucero.
- La remuneración del agente consignatario, emplea por término medio dos personas durante la estadía del crucero con un cobro de \$ 6,552.00

- Las excursiones de cruceristas en tierra en promedio paga \$ 655.20, de los cuales el 50% le corresponde al armador.
- Las compras en tierra de cruceristas tiene un promedio de \$ 327.60, de los cuales un porcentaje le corresponde al armador.

El costo total de los servicios en puerto y por escala oscila entre los \$162,794 para un gran crucero de (1,500 camas)

El análisis toma como referencia el tipo de cambio de \$ 13.34 por euro y \$ 10.91 por dólar, al mes de septiembre de 2005, por lo que de manera general se toman los siguientes puertos:

En la Costa azul francesa:

- Prestados por la Autoridad Portuaria. Con el fin de acotarlos se señalan las siguientes cifras: En Marsella las tarifas representan por puerto base \$ 101,384.00 para el “Costa Romántica” (embarcan y desembarcan 500 de los 1,700 cruceristas que aloja) y \$ 81,374.00 para el “Bolero” (200 embarcan y desembarcan de 800 pasajeros) y por puerto secundario \$ 30,682.00 para el “Splendor of the Seas” (1,500 cruceristas).
- Prestados por los profesionales portuarios:
El piloto percibe de \$ 20,010.00 a \$ 40,020.00 por entradas o salida por termino medio.
La remuneración del agente consignatario, emplea por término medio de tres a cinco personas durante dos a tres días y varía entre los \$ 14,674.00 y \$ 40,020.00/escala.
- El costo total de los servicios en puerto y por escala oscila entre \$ 120,060.00 para pequeño crucero en puerto secundario (400 camas) y \$ 366,850.00 para un gran crucero en puerto base (1,500 camas). El costo medio de una escala en los puertos franceses del Mediterráneo puede estimarse en \$ 202,768.00.
- Gasto en el puerto: El conjunto de los gastos portuarios en la Costa Azul varía entre \$152,743.00 y \$ 208,104.00/escala, repartiéndose esquemáticamente entre la autoridad portuaria y los servicios profesionales (práctico, remolque y amarre) y la consignataria. Representan alrededor de \$ 426.88 por pasajero.

En el Caribe

Las cifras antes mencionadas son bastante inferiores a las proporcionadas por la FCCA para el Caribe, debido en parte al mayor número de cruceristas (aproximadamente el doble), que alojan los cruceros que operan esta región.

En los gastos descritos para ambos casos no se han considerado los de carácter eminentemente técnico, como son:



El mantenimiento y la reparación del buque, que presentan unos valores extremadamente variables y, por tanto, de difícil estimación a priori.

Gastos en tierra realizados por los cruceristas

En la costa azul.

- Compras en tierra. La clientela de la embarcación Cunard, con una alta afluencia de turistas británicos, presentó un poder adquisitivo menor al ser pasajero más joven. Caso aparte es el de los rusos, cuyo gasto medio de los japoneses es evaluado en \$ 426.88 por pasajero. En cuanto a la clientela americana se estima que el monto medio de sus gastos de compras oscila entre los \$400.20 y \$ 613.64 por pasajero.
- Las excursiones. El gasto en excursiones depende del destino. En Cannes, el gasto promedio en excursiones se eleva a \$ 827.08 por pasajero, es decir, casi el doble que en Villefranche y cuatro veces más que en Niza.

Las ventas en general oscilan de \$ 306.82 a \$400.20 por media jornada y de \$ 600.30 a \$1000.50 con comida para jornada completa. Las excursiones son más demandadas por los europeos que por los estadounidenses, oscilando la tasa de participación entre el 55 al 65%. Las visitas guiadas a las ciudades son también cada vez más atendidas por los taxistas especializados sobre una base de \$ 613.64 por hora y pasajero.

Por tanto, se puede afirmar que los gastos en tierra son en función de la categoría del buque de crucero, de la naturaleza de escala y de la nacionalidad del crucerista.

En el Caribe. El gasto unitario total es menor, es decir de \$ 1,352.84 frente a los \$ 1,581.95 en la Costa Azul francesa. Se observa que la distribución del gasto no es uniforme, pues la oferta de compras constituye una variable muy importante. St Thomas, con uno de los centros comerciales más rentables del mundo, presenta un gasto unitario total doble promedio y superior en cinco veces al menor.

Lo que podemos concluir con la siguiente tabla comparativa:

Concepto	Puerto Vallarta	Costa Azul (Francia)
Infraestructura	\$127,961.00	\$ 366,850.00
Pilotaje	\$28,281.00	\$ 30,015.00
Agente Consignatario	\$ 6,552.00	\$ 9,170.00
Excursiones	\$ 655.00	\$ 827.00
Compras en tierra	\$ 327.00	\$ 506.00

Nota: El concepto de infraestructura engloba los costos de puerto, atraque, embarque y desembarque de pasajeros.

Ecología y seguridad

Ninguna de las instalaciones de Puerto Vallarta generan agentes nocivos que degraden el medio ambiente. En igual sentido el movimiento de pasajeros internacionales y locales no son generadores de problemas ambientales de ninguna especie.

Independientemente de la calificación establecida hay algunos aspectos que deben ser motivo de consideración:

Uno de ellos es el relativo al tratamiento de aguas residuales y desechos sólidos, ya que la mayor parte de las demandas portuarias se satisfacen utilizando para el tratamiento de las aguas negras, el sistema municipal en operación, que en su momento requerirá actualizarse debido al crecimiento de la mancha urbana y del movimiento portuario.

Otro aspecto se refiere a la basura que se capta en el puerto y se deposita en el relleno sanitario municipal, en el cual se da el manejo adecuado a estos desechos, sobre todo los de origen internacional cuyo manejo y tratamiento se realiza de acuerdo cumpliendo con las regulaciones y normas nacionales e internacionales para fines de su disposición final.

Por tal motivo la APIVAL ha instalado un almacén temporal de residuos peligrosos, el cual opera con estricto apego a la normatividad aplicable, y es el depositario temporal de los residuos líquidos y sólidos considerados como peligrosos en la legislación correspondiente, para posteriormente ser entregados a empresas facultadas para ello por la autoridad competente, para su correcta disposición final.

El control reglamentario de estos procesos se ha puesto en marcha, lo que obliga a la constante supervisión del cumplimiento del marco legal establecido, a fin de eliminar los posibles riesgos que implica la contaminación de la dársena. Especialmente ahora que la concesión a la API se amplió a la totalidad del recinto portuario.

Otro aspecto que conviene destacar se refiere a que la API lleva un control sistemático de los procesos que pueden alterar el medio ambiente, en el área concesionada de su competencia, no así en las restantes instalaciones portuarias que se localizan en Puerto Vallarta. En razón de lo anterior, por conducto del Comité de Operación del Puerto, se deberán establecer las medidas que faciliten la preservación del medio ambiente en la dársena interior y la bocana del puerto.

Como consecuencia de la implantación del código PBIP relativos a la protección de las instalaciones portuarias, la APIVAL ha tomado en cuenta las disposiciones aplicables para el caso de movimiento de personas como es la característica del puerto.

El puerto fue construido en la parte colindante con el estero de El Salado, esta área protegida tiene su conexión con la dársena, por lo que es preciso cuidar que el estero no sufra daños por la actividad portuaria.

7.2 Análisis y pronósticos del tráfico actual y potencial.

Los cálculos de movimiento de pasajeros y embarcaciones de crucero para Puerto Vallarta para el periodo 2007-2024 tuvieron como base los siguientes aspectos:

- Previsiones de crecimiento del turismo de cruceros en el mercado internacional, realizadas por la Asociación Internacional de Líneas de Cruceros (CLIA) y Ocean Shipping Consultants LTD.
- Las previsiones para el Litoral del Pacífico y, en particular, para el Pacífico Mexicano realizadas por las entidades anteriores.
- La trayectoria de crecimiento de pasajeros de cruceros, embarcaciones de turismo local y de embarcaciones atendidas en la Marina Vallarta.
- El promedio de pasajeros por crucero registrado en Puerto Vallarta en los últimos años y el tamaño de las embarcaciones atendidas.

Con base en lo anterior se asumió la tasa de crecimiento de pasajeros estimada para las rutas del Pacífico Mexicano calculada por CLIA.

Proyección de la demanda

Año	Base	Pasajeros		Arribos
		Bajo	Alto	
2009	558,600	569,100	611,100	279
2010	592,200	606,900	661,500	296
2011	627,900	644,700	716,100	314
2012	665,700	686,700	777,000	333
2013	705,600	732,900	842,100	353
2014	747,600	779,100	913,500	373
2015	793,800	831,600	991,200	397
2016	842,100	884,100	1,073,100	421
2017	892,500	942,900	1,163,100	446
2018	947,100	1,003,800	1,262,100	473
2019	1,005,900	1,068,900	1,367,100	503
2020	1,066,800	1,138,200	1,400,700	533
2021	1,131,900	1,211,700	1,518,300	565
2022	1,201,200	1,291,600	1,644,300	600
2023	1,274,700	1,375,500	1,780,800	637
2024	1,352,400	1,465,800	1,929,900	676
2025	1,434,300	1,560,300	2,091,600	717

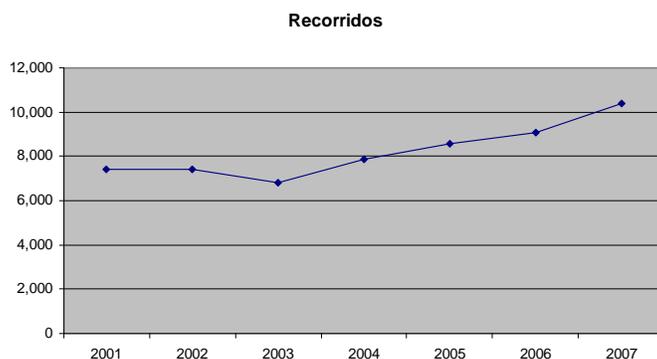
Por lo que se refiere al tránsito local, las embarcaciones destinadas a los recorridos turísticos y recreacionales han experimentado un incremento del 2% medio anual en el periodo 2001-2004. El promedio de recorridos realizados en el periodo de 629, nivel inferior al registrado en el 2004 en donde se registraron 656 recorrido. Para el 2007, en el periodo enero a agosto, el promedio de recorridos fue de 721, nivel que se espera fortalezca la tendencia de en su crecimiento en los últimos años.

En el caso de los pasajeros por estas embarcaciones, para el mismo periodo, se atendieron en promedio 40,218 personas mensualmente, nivel inferior al observado para el último año, 2004, en donde se atendieron a 41,883 personas. Este nivel superior al promedio se deriva de un crecimiento medio anual del 5%, a la vez que refleja la tendencia creciente que tiene este mercado. Para el año 2012, y de mantenerse el incremento medio anual, se esperaría atender un promedio de 62,805 pasajeros mensualmente, cifra que representa más del 50% de crecimiento del promedio observado en el periodo 2001-2007.

Recorridos recreacionales y turísticos en Embarcaciones Turísticas

	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
Enero	756	1,139	710	758	857	969	1,109
Febrero	691	535	658	764	825	898	955
Marzo	867	699	698	819	906	944	1,076
Abril	734	590	630	705	687	826	924
Mayo	645	515	558	516	592	681	730
Junio	572	513	511	536	587	630	697
Julio	636	613	617	649	677	692	746
Agosto	623	651	550	636	638	674	820
Septiembre	427	563	406	542	547	533	576
Octubre	437	502	383	591	644	726	871
Noviembre	489	494	444	615	752	602	820
Diciembre	518	574	629	743	857	884	1,051
Total	7,395	7,388	6,794	7,874	8,569	9,059	10,375
Promedio	616	616	566	656	714	755	865

Embarcaciones utilizadas en recorridos recreacionales y turísticos 2001-2007



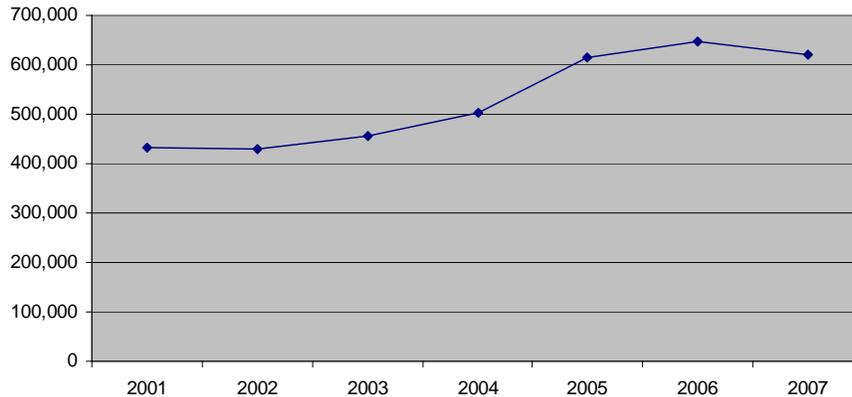
Pasajeros transportados en recorridos recreacionales y turísticos

	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
Enero	37,761	35,196	38,489	43,161	49,678	60,018	56,897
Febrero	36,416	33,557	37,321	45,050	46,361	54,547	52,135
Marzo	37,170	46,703	40,081	49,714	65,428	68,103	61,584
Abril	49,937	38,675	45,843	50,644	45,918	64,051	62,463
Mayo	36,412	31,553	34,599	32,090	42,904	46,424	46,642
Junio	35,478	35,409	32,230	38,824	49,256	50,107	49,090
Julio	52,754	55,469	61,627	58,991	75,385	78,244	71,621
Agosto	45,428	50,056	48,592	49,022	57,833	62,190	58,602
Septiembre	16,936	21,831	21,870	23,226	28,269	26,762	23,343
Octubre	22,967	23,866	22,299	28,422	37,590	36,949	37,144
Noviembre	28,338	23,597	27,968	34,678	55,189	45,295	45,148
Diciembre	32,160	33,881	44,383	48,777	59,595	55,480	55,945
Total	431,757	429,793	455,302	502,599	613,406	648,170	620,614
Promedio	35,980	35,816	37,942	41,883	51,117	54,014	51,718



Turistas transportados en recorridos recreacionales y turísticos 2001-2007

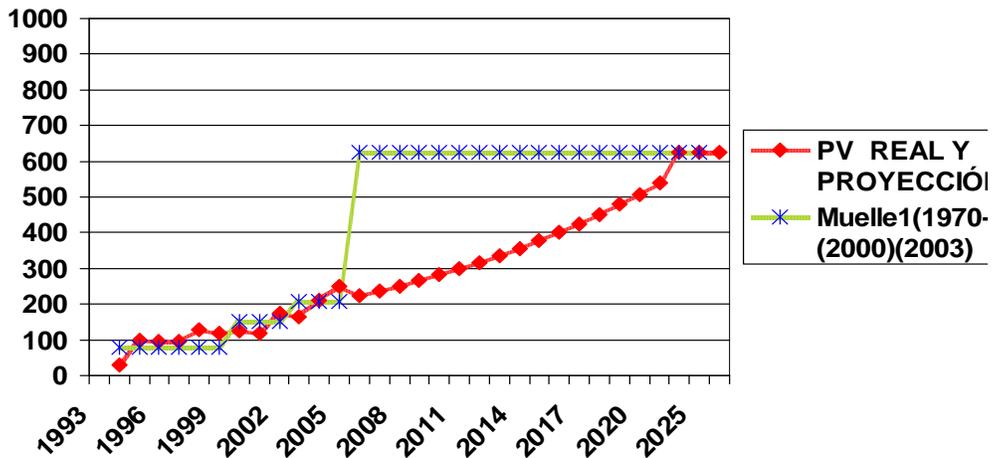
Turistas



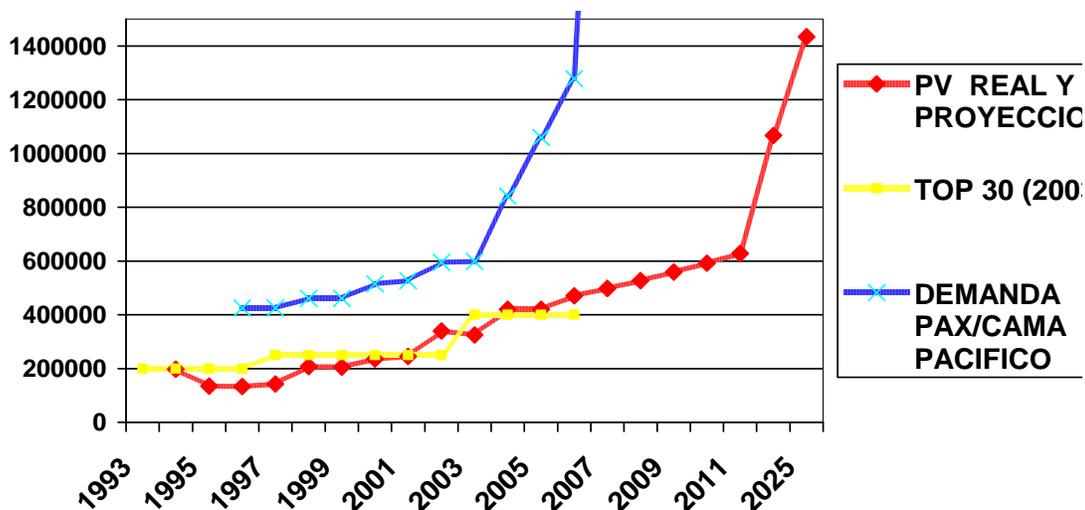
7.3 Capacidad instalada y nivel de ocupación

Con la construcción de los dos nuevos muelles, los cuales entraron en operación a principios del 2007, Puerto Vallarta cuenta con capacidad para atender el arribo de embarcaciones previsto para los próximos años (ver gráfica siguiente).

Comparativo Capacidad Instalada en Arribos y Proyección de Tráfico



Comparativo de Capacidad y Movimiento de Pasajeros Proyectado



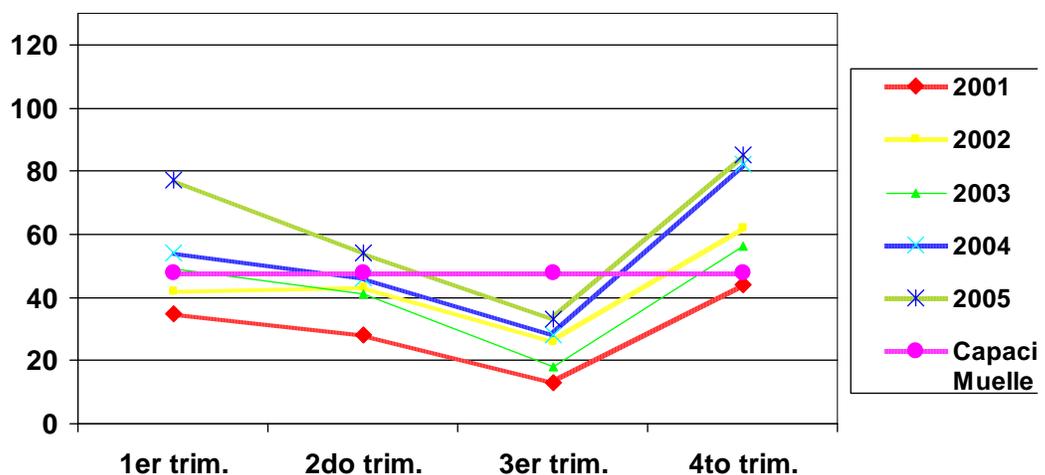
Dado el fuerte crecimiento en el número de arribos de cruceros a Puerto Vallarta, la capacidad de 208 arribos con que contaba la infraestructura de atraque fue rebasada en el 2004.

Ante, la tendencia a que los cruceros sean de dimensiones más grandes y transporten más personas reemplazando a los cruceros más antiguos, el mercado requiere posiciones de atraque más largas acorde con las características de los nuevos cruceros.

Cabe señalar, que en el año 2004 se realizaron operaciones con escala en Puerto Vallarta de cruceros de última generación, algunas de estas presentaron tonelajes de superiores a las 110 mil toneladas de registro bruto, y 300 metros de eslora tipo "Panamax".

Conforme a los estudios de análisis emitidos por GP Wild internacional Limited (2004) a partir del año 2003, la Florida and Caribbean Cruise Association (FCCA) determinó que para ingresar al TOP-30 mundial los puertos deben sobrepasar la barrera de los 400,000 pasajeros anuales, lo que les permite posicionarse como puerto elegible para desplegar cruceros nuevos con características de 300 m de eslora. (El nivel previo era de 250,000 pasajeros, en el año 1999) Puerto Vallarta para el 2004 recibió pasajeros por 420,000 y la tendencia es a la alza en los próximos años.

Comparativo Real de Arribos de Cruceros Contra la Capacidad Actual de Recepción



Tomando los registros de la API por trimestre la capacidad del muelle es de 48 arribos por trimestre dando un total de 144 temporada alta y en temporada baja son 64.

Es necesario mencionar que ante el arribo simultáneo de cruceros, el segmento de recorridos locales (segunda unidad de negocios) se ve afectado al inutilizarse los muelles tipo T y el muelle para Tenders, por lo que solo queda en operación el Muelle en Espigón el cual por sus características no permite el atraque de las principales embarcaciones locales, las cuales se ven forzadas a embarcar y desembarcar a sus pasajeros a través de pequeñas lanchas.

Igualmente es necesario señalar que la capacidad del propio destino es la de tres arribos simultáneos, ya que un mayor número de turistas en la ciudad generaría dificultades de tránsito, estacionamiento temporal, entre otros y por lo tanto disminución en la calidad de los servicios turísticos.



Administración Portuaria Integral Puerto Vallarta S.A. de C.V.
Blvd. Francisco Medina Ascencio Km. 4.5 Terminal Marítima
48333 Puerto Vallarta, Jalisco, México.
Tel (322) 224 1839, Fax (322) 224 1350
E-mail: gcomercial@puertodevallarta.com.mx
www.puertodevallarta.com.mx

MÉXICO
2010

SCT



SECRETARÍA DE
COMUNICACIONES
Y TRANSPORTES