



CONTENIDO	
1.0	Misión y visión del puerto
2.0	INTRODUCCIÓN
2.1	Antecedentes
2.2	Propósito del programa maestro
2.3	Lineamientos
3.0	ANÁLISIS DE LOS NEGOCIOS Y MERCADOS DEL PUERTO
3.1	Escenario global
3.2	Escenario regional
3.3	Escenario local
3.4	Zona de influencia
3.5	Servicios portuarios
3.6	Contratos de cesión parcial de derechos
3.7	Capacidad
3.8	Transporte
3.9	Perfil de los clientes actuales y potenciales
3.10	Desempeño
4.0	FINANZAS Y SERVICIOS
4.1	Ingresos
4.2	Egresos
4.3	Análisis del flujo de efectivo



CONTENIDO	
5.0	ANÁLISIS DAFO
5.1	Debilidades
5.2	Amenazas
5.3	Fortalezas
5.4	Oportunidades
6.0	PRONÓSTICO DE TECNOLOGÍAS
6.1	Tipo y tamaño de buques
6.2	Rutas y servicios
6.3	Ecología y seguridad
7.0	OBJETIVOS ESTRATÉGICOS
8.0	PLAN ESTRATÉGICO
8.1	Calidad, eficiencia y competitividad
8.2	Oportunidades de negocio
8.3	Desarrollo
8.4	Recursos financieros
8.5	Entorno ecológico
8.6	Fuerza laboral
8.7	Vinculación puerto – ciudad
9.0	ACCIONES CLAVE
10	ANEXOS



1.0 MISIÓN Y VISIÓN

Misión

Mantener y mejorar la atención que se proporciona a los tres tipos de turismo náutico: cruceros, recorridos por la Bahía de Banderas y embarcaciones menores; cumpliendo con las obligaciones establecidas por el Gobierno Federal en el título de concesión, así como promover la calidad de los servicios portuarios y conexos para incrementar la afluencia de visitantes al puerto, al través de una promoción permanente con las líneas navieras y sus agentes armadores coordinadamente con las autoridades y organizaciones turísticas locales.

Visión

Ser un puerto con la capacidad necesaria para atender las embarcaciones de turismo náutico y constituirse en centro de atracción en la región, mediante la modernización de sus instalaciones portuarias, y el desarrollo comercial de los espacios disponibles que permitan acrecentar y optimizar la relación puerto-ciudad.



2.0 INTRODUCCIÓN

2.1 Antecedentes

2.1.1 Justificación.

En Junio de 2000, se modificó el Programa Maestro que la API había presentado originalmente dado que habían transcurrido cinco años y conforme a la cláusula NOVENA Capítulo III del Título de Concesión se requirió su actualización.

El programa 2000-2005 considera acciones como ganar terrenos al mar, declara zonas de desarrollo portuario superficies donde no es posible hacerlo, adquisición de terrenos los cuales no pueden ser utilizados para fines portuarios, la zonificación de los desarrollos del puerto cuando es el caso que por las dimensiones y características de operación del Puerto se requiere un proyecto integral, entre otras.

Por otro lado el mencionado programa fue un poco asertivo en su pronóstico de crecimiento del mercado de los cruceros internacionales, y de las dimensiones de los mismos, proponiendo la creación de infraestructura para las embarcaciones locales, cuyo segmento del mercado no ha registrado un incremento sensible, en detrimento de la infraestructura necesaria para la atención de los cruceros los cuales han registrado un incremento importante en el volumen de sus visitas a Puerto Vallarta.

Por lo anteriormente expuesto y por la demanda que actualmente presenta el Puerto de Vallarta por parte de los cruceros internacionales la cual es explicada en los capítulos siguientes hace necesario modificar el programa que actualmente esta vigente para poder responder de forma eficiente a la demanda de infraestructura portuaria incrementando la capacidad de recepción del mismo en beneficio de la empresa, de la región y del país.

La vigencia para el programa maestro modificado se propone sea para el periodo 2004-2009, en función de la maduración de dos proyectos clave, que se proponen y describen en el cuerpo del documento que son: la ampliación de la infraestructura portuaria y la realización de un proyecto turístico náutico y comercial en el recinto portuario.

Por las necesidades de la industria de cruceros y de la ciudad que requiere de contar con una terminal turística de clase mundial, ambos proyectos deben realizarse al muy corto plazo, por lo que se propone sea el inicio en el año 2004.

2.1.2 Avance en el programa 2000-2005.

El programa establece siete premisas indispensables para la ejecución de las actividades de dicho documento, el avance en estas es el siguiente:

1) Reubicación de la escuela técnica-pesquera para poder utilizar el terreno que actualmente ocupa para la instalación de una marina.

Avance: 0%, toda vez que la demanda de posiciones de atraque para una marina es atendida por las instalaciones de Marina Vallarta (privada), no ha sido necesario considerar esta opción, ya que la inversión no se justifica.



2) Integración del Estero del Salado al Recinto Portuario para el establecimiento de marinas y parques acuáticos.

Avance: 0%, el Estero del Salado ha sido declarado "área natural protegida", por lo que cualquier proyecto de urbanización y utilización de los terrenos del mismo ha sido cancelado.

3) Integración del terreno particular con frente al Recinto Portuario, para la instalación de una terminal de embarcaciones locales y flota comercial de pesca, así como una estación náutica de combustibles.

Avance: 100%, se adquirió el terreno para la ampliación de la infraestructura para cruceros, las embarcaciones locales tendrán a su disposición de manera permanente los muelles T, Espigón, y la cabecera sur del Muelle 2: la flota de pesca comercial no se ha desarrollado.

4) Adquisición del terreno que limita con la plaza de toros, la Aurora y SAM'S Club para construir en este predio la nueva escuela técnica –pesquera.

Avance: 0%, debido a que no se dispone de los recursos necesarios y no se considera necesario reubicar la escuela para fines náuticos.

5) Restituir la Zona Federal Marítimo Terrestre colindante al norte de la dársena de ciaboga para el establecimiento de la tercera posición de atraque para Cruceros Internacionales.

Avance: 0%, la restitución de esta Zona Federal no es necesaria, toda vez que se mantiene en los límites trazados en el decreto de creación del Recinto Portuario de Vallarta.

6) Integrar al Recinto Portuario el terreno de 6 ha que se ubica entre el Westin Regina y la Zona Federal Marítimo Terrestre al norte del Recinto Portuario, con el propósito de construir una terminal de Cruceros Internacionales de origen y destino.

Avance: 0%, en estudios posteriores se concluye que el establecimiento de una posición de atraque en esta zona no es el adecuado a pesar de que se desarrollara una terminal debido a que no se cuentan con las vías de comunicación necesarias ya que se provocarían serios trastornos viales en toda la Península Vallarta.

7) Integrar el terreno que se ubica frente a la escuela técnica – pesquera para destinarlo a desarrollos inmobiliarios con frente de agua.

Avance: 0%, las prioridades para el Puerto de Vallarta son referentes a la inminente saturación de la infraestructura para la recepción de Cruceros Internacionales, y por el costo que representaría este proyecto se deberían de aplazar los demás.

Por lo elevado de los costos de ejecución de estos proyectos y por las variables que contiene, no ha sido posible dar cumplimiento al Programa Maestro de Desarrollo 2000-2005, razón por la cuál se plantea la necesidad de modificarlo con el fin de que de acuerdo a las condiciones actuales de demanda, los recursos se orienten al desarrollo de la Terminal.



2.1.3 Base Legal.

Con la expedición de la Ley de Puertos y la creación de las Administraciones Portuarias Integrales (APIS) se establecieron las bases de la planificación portuaria en México, misma que considera ciertas herramientas que permiten explotar diversos aspectos para desarrollar la operación portuaria, como son:

- ✓ La facultad que guarda el Estado para formular y conducir políticas y programas para el desarrollo del sistema portuario nacional;
- ✓ La obligación por parte de las APIS 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 táctico para cumplir con los objetivos, metas y estrategias establecidas anteriormente en los programas maestros de desarrollo portuario.

Las bases de proceso de planificación portuaria nacional se establecen básicamente en tres ordenamientos jurídicos:

- ✓ La Ley de Puertos y su Reglamento;
- ✓ Los títulos de concesión de las APIS otorgados por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes; y,
- ✓ Los documentos emitidos por la Dirección General de Puertos en dicha materia.

Ley de Puertos

La Ley de Puertos, establece que la autoridad portuaria se ejerce por conducto de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes 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 la construcción de obras en los mismos y para la prestación de servicios portuarios a las APIS (Art. 20).

La API existe 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).

En los títulos de concesión que otorga la Secretaría a las APIS, se establecen las bases generales a las que debe sujetarse la organización, funcionamiento y se incluye, como parte de los mismos, el programa maestro correspondiente.



El administrador portuario responde ante la Secretaría por las obligaciones establecidas en el título de concesión respectivo, 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).

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.

Los programas maestros de desarrollo portuario a los que los administradores portuarios se sujetan deben contener:

- ✓ Los usos, destinos y modos de operación previstos para las diferentes zonas del puerto o grupo de ellos, así como su justificación.
- ✓ Las medidas y previsiones necesarias para garantizar una eficiente explotación de los espacios portuarios, su desarrollo futuro y su conexión con los sistemas generales de transporte.

2.2. Propósito del programa maestro

El propósito del programa maestro esta claramente señalado en el Reglamento de la Ley de Puertos, mismo que se describe a continuación:

Reglamento de la Ley de Puertos

El Reglamento de la Ley de Puertos establece que el programa maestro de desarrollo portuario que presente el administrador portuario a la Secretaría, para identificar y justificar los usos, destinos y formas de operación de las diferentes zonas del puerto, deberá incluir:

- ✓ El diagnóstico de la situación del puerto que contemple expectativas de crecimiento y desarrollo, así como su vinculación con la economía regional y nacional;
- ✓ La descripción de la áreas operacionales portuarias con la determinación de los usos, destinos y formas de operación, vialidades y áreas comunes, así como la justificación técnica correspondiente;



- ✓ Los programas de construcción, expansión y modernización de la infraestructura y del equipamiento con el análisis financiero que los soporte;
- ✓ Los servicios y las áreas en los que, en los términos del artículo 46 de la Ley, deba admitirse a todos aquellos prestadores que satisfagan los requisitos que establezcan los reglamentos y reglas de operación respectivos;
- ✓ Las medidas y previsiones necesarias para garantizar una eficiente explotación de los espacios portuarios, su desarrollo futuro, la conexión de los diferentes modos de transporte y el compromiso de satisfacer la demanda prevista;
- ✓ Los compromisos de mantenimiento, metas de productividad calendarizadas y aprovechamientos de los bienes objeto de la concesión.

2.3 Lineamientos

El Título de Concesión tiene como objeto (Condición Primera):

- ✓ El uso, aprovechamiento y explotación de los bienes del dominio público de la Federación que integran el recinto portuario.
- ✓ El uso, aprovechamiento y explotación de las obras e instalaciones del Gobierno Federal ubicadas en el recinto portuario.
- ✓ La construcción de obras, terminales, marinas e instalaciones portuarias, en el recinto concesionado.
- ✓ La prestación de los servicios portuarios.

El antecedente VI del título de concesión considera que se aprecia que el uso y aprovechamiento del puerto serían más racionales si sus instalaciones, o parte de ellas se destinaran preponderantemente a fines turísticos y si por lo mismo, las actividades de la concesionaria se orientaran a la atención preferente de embarcaciones y pasajeros de tal naturaleza, y se asociaran a las comerciales, de negocios, culturales, de entretenimiento, habitacionales 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 mismo título incorpora lo referente a los servicios que se prestan al turismo y se establece que la Concesionaria, 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, según se indica en el antecedente VI del título de concesión, sean necesarias para brindar tales servicios.



Asimismo, el título de concesión señala que, la Concesionaria será responsable ante la Secretaría de que se atiendan las demandas de cruceros turísticos 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.

El antecedente VI del título de concesión considera que se aprecia que el uso y aprovechamiento del puerto serían más racionales si sus instalaciones, o parte de ellas se destinaran preponderantemente a fines turísticos y si por lo mismo, las actividades de la concesionaria se orientaran a la atención preferente de embarcaciones y pasajeros de tal naturaleza, y se asociaran a las comerciales, de negocios, culturales, de entretenimiento, habitacionales 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.



3.0 ANÁLISIS DE LOS NEGOCIOS Y MERCADOS DEL PUERTO

3.1 Escenario global

La globalización de las economías y la modernización de los sistemas de organización, administración, alianzas estratégicas, flujos de información, así como los avances tecnológicos, marcan las directrices en el comportamiento de la economía y el futuro de la industria del transporte marítimo en el mundo. Estos factores están íntimamente relacionados con el crecimiento económico de los países.

El comercio internacional desempeña un papel cada vez más importante, ya que se incrementa con mayor rapidez que el Producto Interno Bruto y fomenta la inversión gubernamental y de organizaciones internacionales en la creación y actualización de infraestructura en los puertos.

De esta manera, 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.

Por otra parte, 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 su servicio 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 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, 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.

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 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.

Entre 1987 y 2002, la oferta de camas prácticamente se ha triplicado; la participación en México con respecto del resto de los destinos en el mundo alcanzó, para el 2002, 5.37%. Un factor que ha incidido notablemente en el incremento en la oferta de camas es el avance tecnológico en el diseño de las embarcaciones, las cuales tienden a presentar una manga más ancha para aumentar la capacidad de alojamiento de pasajeros.

El espectacular crecimiento de esta industria, ha llevado a las líneas navieras en los últimos años, a concentrarse en cuatro grandes consorcios: Carnival Cruise Lines (CCL), que controla más del 50% del mercado mundial y cuyos ingresos estimados en el 2002, fueron de 3 mil millones de dólares. Royal Caribbean Internacional (RCI) con más de 26% del mercado global e ingresos estimados por 2 mil 600 millones de dólares en el 2002. P&O/Princess, con 1 mil 800 millones y Norwegian Cruise Lines (NCL) con 767 millones. Sin embargo, pese a esa concentración, existen todavía cerca de 84 pequeñas firmas de cruceros para ser incorporados en consorcios más grandes o bien que subsisten de manera individual.

La industria de los cruceros es, probablemente, el negocio turístico más exitoso de las últimas 3 décadas, de 1980 a la fecha, ha experimentado un crecimiento anual del orden del 8.4 %. Se estima que más de 82 millones de personas han realizado algún viaje en crucero, 37% en los últimos 5 años.

3.2 Escenario regional

En México, el desarrollo de infraestructura para cruceros se ha vuelto una de las áreas de mayor participación empresarial en las costas nacionales. Se estima que la inversión global realizada en este rubro en el periodo 1994-2002 superó los 400 millones de dólares, de los cuales Quintana Roo, con Cozumel a la cabeza, concentró el 50%.

México recibió durante 2002 a 4 millones 720 mil turistas de crucero, lo que lo convierte en el 5º destino más visitado en el mundo después de Miami, San Juan de Puerto Rico, Cañaveral y Saint Thomas. En ese mismo año arribaron al país 2,542 cruceros que dejaron un ingreso aproximado de 117 millones de dólares tan solo por el concepto de tarifas por uso de infraestructura portuaria.

La actividad de cruceros en nuestro país se realiza principalmente en 10 puertos de atraque, de los cuales destaca: Cozumel, que por sí solo concentra el 50% de los pasajeros y el 46% de los arribos. Asimismo, los puertos que conforman el Caribe Mexicano participan con el 64% de los pasajeros y el 64% de los arribos; los puertos de atraque restantes que, en conjunto, integran el Pacífico Mexicano, contribuyen con el 36% en ambos casos, destacando el puerto de Cabo San Lucas seguido por Puerto Vallarta y Mazatlán

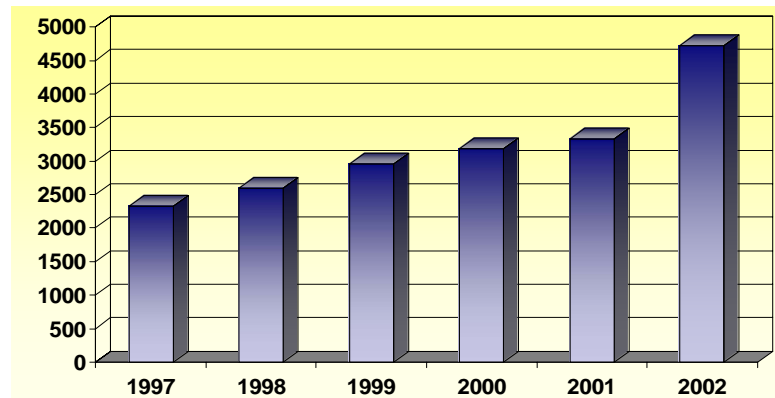


CRUCEROS EN EL SISTEMA PORTUARIO NACIONAL

PUERTO	1997		1998		1999		2000		2001		2002	
	ARR	PAS	ARR	PAS	ARR	PAS	ARR	PAS	ARR	PAS	ARR	PAS
PACIFICO	708	946,744	829	1,174,469	808	1,228,869	783	1,295,836	779	1,309,158	913	1,699,811
ENSENADA	231	334,873	221	327,773	216	334,072	219	336,593	240	421,909	156	319,019
CABO SAN LUCAS	125	85,418	151	124,888	174	162,520	181	263,557	193	275,789	242	407,464
PICHILINGUE	-	-	-	-	-	-	-	-	4	3,558	11	12,690
SANTA ROSALIA	-	-	-	-	-	-	-	-	2	2,168	2	2,259
GUAYMAS	-	-	-	-	-	-	-	-	5	424	-	-
MAZATLAN	85	128,747	93	173,129	92	184,678	108	225,804	105	219,013	163	345,603
PUERTO VALLARTA	96	142,824	128	207,280	115	205,131	124	237,381	120	239,090	173	362,248
MANZANILLO	3	2,370	25	21,609	17	21,758	10	10,351	5	7,996	5	8,317
ZIHUATANEJO	18	20,815	37	37,850	28	37,667	35	50,804	21	26,510	38	61,238
ACAPULCO	114	187,206	124	218,352	132	241,067	90	154,860	70	97,161	94	144,105
HUATULCO	36	44,491	50	63,588	34	41,976	16	16,486	14	15,540	29	36,868
GOLFO Y CARIBE	1,441	1,374,213	1,366	1,414,813	1,628	1,727,969	1,650	1,884,533	1,434	2,022,392	1,629	3,020,295
ALTAMIRA	-	-	-	-	-	-	3	61	13	139	-	-
VERACRUZ	-	-	-	-	2	860	14	12,939	4	4,497	2	3,109
DOS BOCAS	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	86
SEYBAPLAYA	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	87
PROGRESO	-	-	4	1,982	50	22,007	46	22,676	14	12,941	86	128,432
PUERTO MORELOS	-	-	-	-	-	-	15	2,003	17	2,138	5	688
PLAYA DEL CARMEN	594	177,055	505	162,089	530	172,896	538	183,957	395	183,309	96	78,802
COZUMEL	725	1,087,882	764	1,142,619	862	1,341,203	882	1,504,603	796	1,595,417	1,171	2,343,135
CANCUN	39	48,835	22	22,446	59	78,501	22	33,575	55	12,059	1	25
PUNTA VENADO	83	60,441	71	85,677	125	112,502	130	124,719	103	136,473	125	173,375
MAJAHUAL	-	-	-	-	-	-	-	-	37	75,419	141	292,556
TOTAL	2,149	2,320,957	2,195	2,589,282	2,436	2,956,838	2,433	3,180,369	2,213	3,331,550	2,542	4,720,106

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

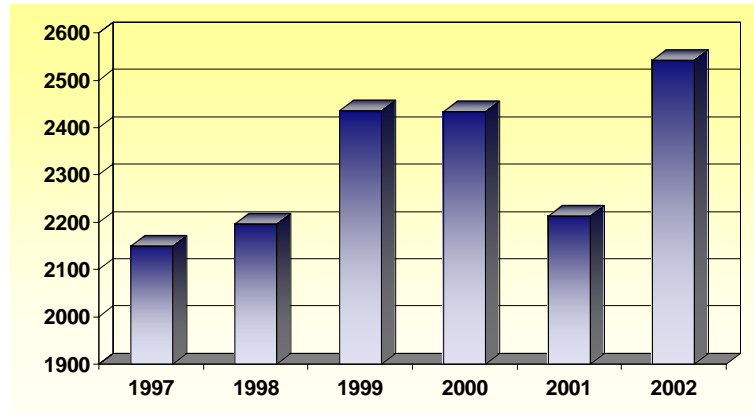
**Pasajeros de Cruceros en el Sistema Portuario Nacional
1997 – 2002
Miles de Pasajeros**



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



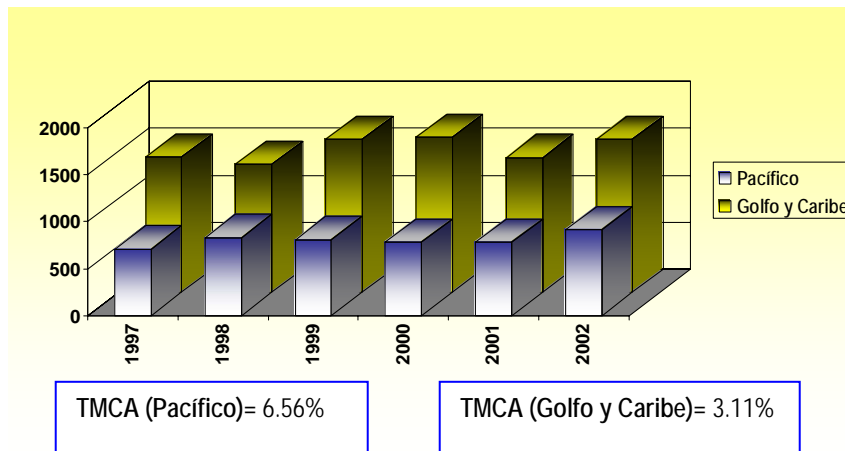
**Arribos de Cruceros en el Sistema Portuario Nacional
1997 – 2002**
Número de Arribos



TMCA= 4.29%

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

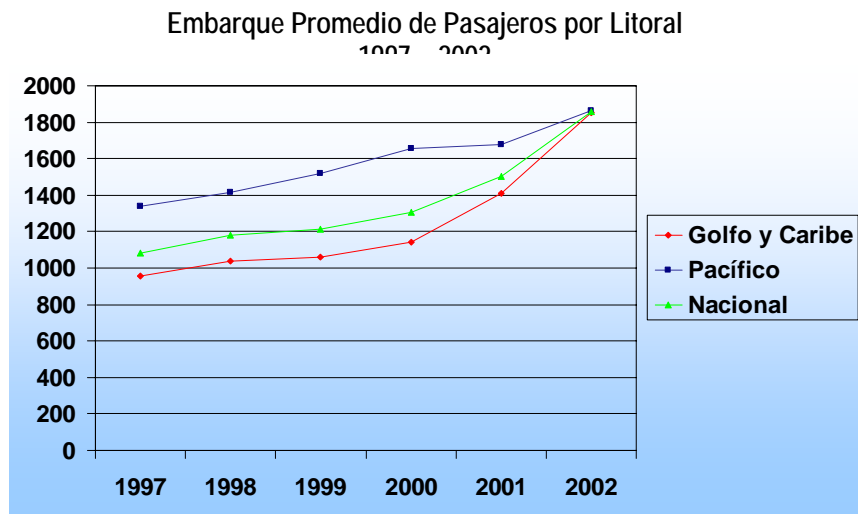
**Arribos de Cruceros Litoral Pacífico, Golfo y Caribe
1997 – 2002**
No. Arribos



TMCA (Pacífico)= 6.56%

TMCA (Golfo y Caribe)= 3.11%

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



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

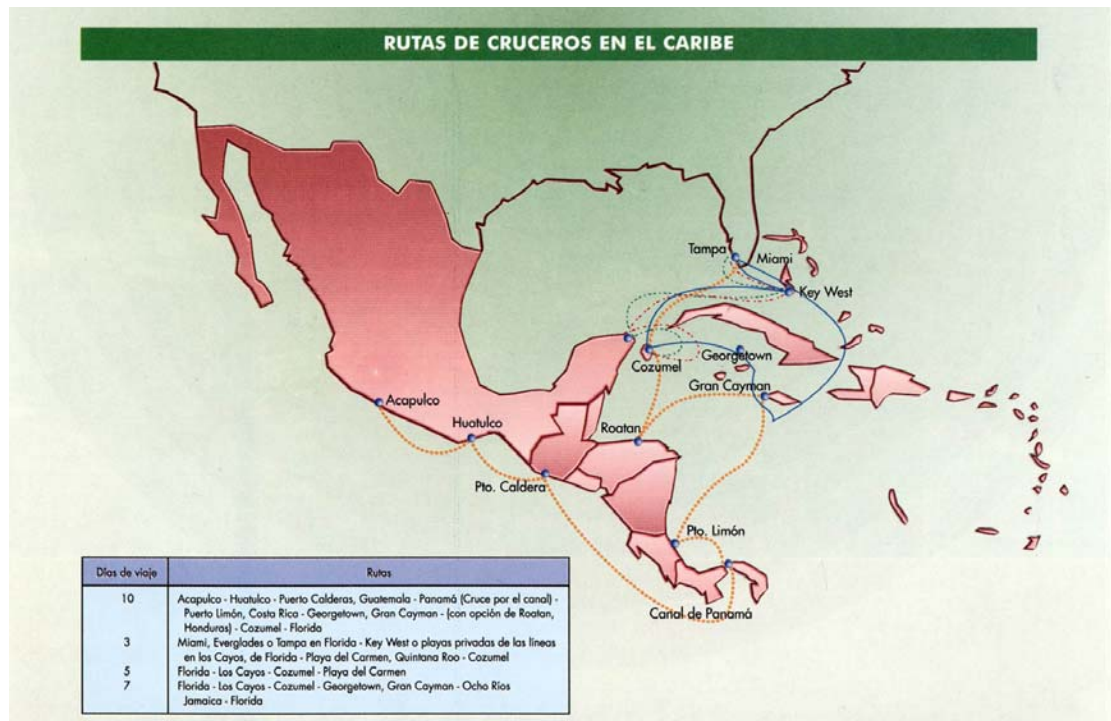
Como se observa en las gráficas anteriores, el Caribe es el destino que recibe un mayor número de arribos y de pasajeros, sin embargo, su embarque promedio por embarcación estaba por abajo del promedio nacional, lo que indica, que antes del año 2002, los cruceros con mayor capacidad arribaban al litoral del pacífico, a partir de ese año la capacidad de las embarcaciones se iguala en ambos litorales.

En México existen 2 zonas geográficas que resultan atractivas para los recorridos de cruceros; la que abarca el Pacífico Mexicano y la del Caribe. Dentro de estas regiones encontramos 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.

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

- Tradicional de siete días: con origen 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 pasando por Cabo San Lucas, Mazatlán, Acapulco, Manzanillo y Puerto Vallarta.
- Acapulco once días: sale y llega a Los Ángeles o San Diego pasando por Cabo San Lucas, Huatulco, Acapulco, Manzanillo, Puerto Vallarta y Mazatlán.
- Riviera Mexicana tres días con partida y llegada a Puerto Vallarta hacia Mazatlán y Cabo San Lucas. (En proyecto, Suspendida)
- Riviera Mexicana cuatro días con origen destino en Puerto Vallarta con escalas en Acapulco y Manzanillo. (En proyecto, Suspendida.)

- Transcanal 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.





El análisis de las tendencias muestra que, tanto en el ámbito regional como mundial, el comportamiento de la industria de cruceros ha sido exitosa, ya que en los últimos veinte años, se ha registrado una tasa promedio de crecimiento del 8.4%

La evolución de la industria como tal, inició en los años sesentas operando en la Florida y en el Mar Caribe, expandiéndose al Mediterráneo durante los setentas, consolidándose durante los ochentas y modernizándose recientemente en las zonas de mayor éxito que son el Caribe, el Mediterráneo y Alaska.

Sin embargo, el comportamiento de la industria de los cruceros presenta características diferentes. En el Caribe, por ejemplo, a pesar de que cuenta con el mayor mercado de turistas al año y el posicionamiento del 50% de la flota, hay zonas que se han mantenido sin crecimiento por niveles altos de saturación, en cambio en los últimos cinco años, el mercado del Caribe Occidental ha presentado crecimientos, mientras que la Riviera Mexicana se ha mantenido estable en el mercado y necesitara ser mas agresiva en sus estrategias de participación ante los sofisticados y altamente rentables cruceros de Alaska, el Occidente del Canadá y la ruta Transcanal, esta última ha logrado los mayores porcentajes de incremento, sobrepasando el volumen de pasajeros de Bermudas, el Trasatlántico y el Este de los Estados Unidos.

La situación de los puertos que conforman la ruta del Pacífico Mexicano presenta las características siguientes:

- Ensenada ha logrado mantenerse debido a su importancia estratégica para los mercados que se originan en Los Ángeles y San Diego, ya que requieren de su uso para cumplir con la legislación del estado de California y además tiene la virtud de que ha sido incluido en las rutas de Vancouver y Seattle.
- En el caso de Cabo San Lucas, se ubica en similar situación que Ensenada y ha logrado mantener su posición por su vinculación con la Riviera Mexicana, sin embargo no ha podido captar de manera permanente las crecientes del tráfico que en los últimos años se han registrado.
- En contraste, Acapulco ha perdido participación de mercado ya que en el periodo 1997-2002 su tráfico disminuyó en un 23% y atiende en particular las rutas transcanal.
- En el caso de Puerto Vallarta, su actual posicionamiento corresponde a un puerto de tránsito, sin embargo ocasionalmente sirve de puerto de origen-destino para rutas cortas, por lo que el enfoque será incrementar su infraestructura para apoyar y consolidar su desarrollo como puerto origen y destino.

La ruta del Pacífico Mexicano deberá identificar sus atractivos individuales en relación con el crecimiento de la industria de cruceros, para hacer frente común ante lo variado y atractivo de las nuevas rutas y ampliar de manera efectiva las condiciones de infraestructura, servicio y entretenimiento local para los pasajeros, como son los casos de éxito de Alaska que se consolidó en los principios de esta década y la rutas Transcanal de 14 y 18 días.

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.

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 megacruceros 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" (home ports) o en los puertos "de escala" (call port).

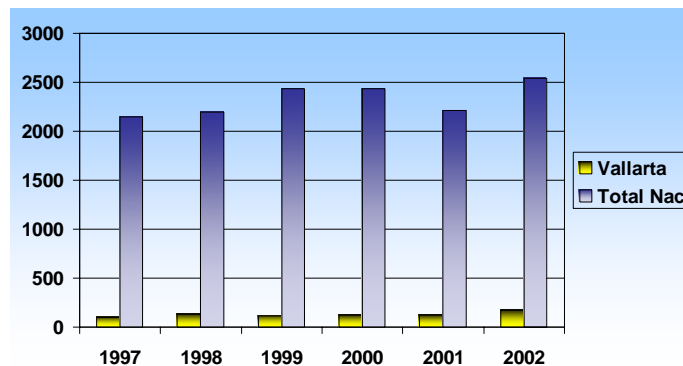
3.3 Escenario local.

Tráfico internacional

Puerto Vallarta ha desempeñado un papel estratégico en el sistema portuario nacional. Su vocación turística se ha afirmado, especialmente a partir de la década de los noventa, a nivel nacional e internacional.

Actualmente es un puerto de escala obligado entre las rutas de cruceros internacionales del Pacífico Norte de América. Puerto Vallarta participó durante 1997 con el 4.4% de los arribos totales a nivel nacional y con el 6% de los pasajeros, esta intervención se ha ido incrementado hasta alcanzar 173 arribos, en el 2002, lo que representa el 7% de los arribos de cruceros y, con el mismo porcentaje, para los pasajeros.

Participación de Puerto Vallarta en Arribos de Cruceros
a Nivel Nacional
1997 – 2002
No. de Arribos

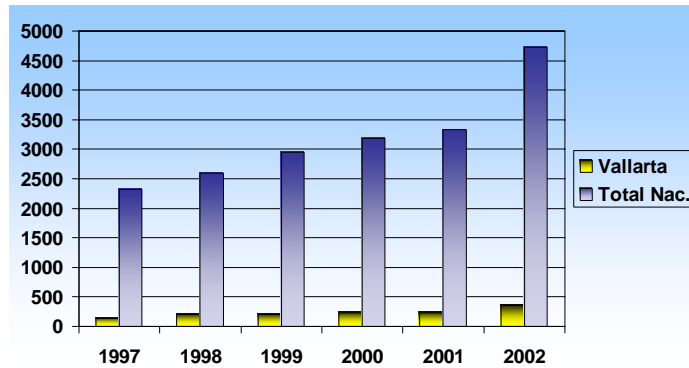


Fuente: Secretaría de Comunicaciones y Transportes. Dirección General de Puertos



En materia de pasajeros que arribaron a puertos mexicanos en el periodo 1997 – 2002 se observa una tasa media de crecimiento anual del 19%, cabe destacar que Puerto Vallarta supera la media nacional al registrar, para el mismo periodo una tasa del 26% de crecimiento. En el año 2002 el movimiento de pasajeros por el puerto en este rubro ascendió a 362,240 personas.

Participación de Puerto Vallarta en Pasajeros de Cruceros a Nivel Nacional 1997 – 2002
Miles de Pasajeros

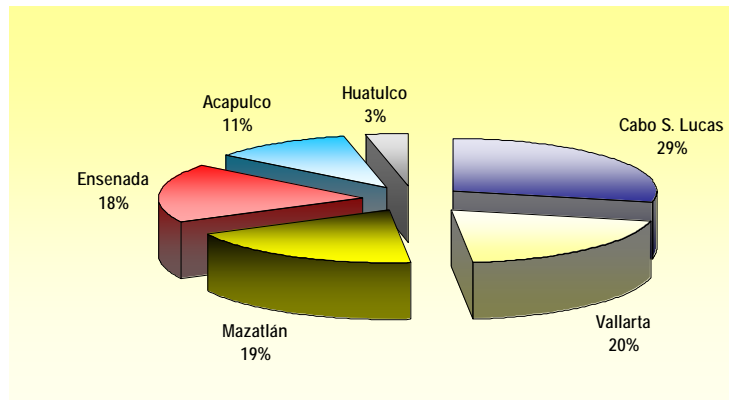


TMCA Nac. = 19.4%

TMCA Vallarta = 26.0%

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

Participación del Movimiento de Arribos de Cruceros en El Pacífico Mexicano 2002



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



De acuerdo a las estadísticas en los últimos veinte años, Puerto Vallarta logró en 1992 restablecer gradualmente el tráfico que perdió en 1986, pasando de 220 arribos en 1985 a 263 en 1992, en una tendencia que permitía considerar una participación sólida conforme al crecimiento de la industria de los cruceros. De 1992 al 2002 disminuyó en 90 arribos pero aumento en pasajeros al sustituirse las embarcaciones que operaban por otras de mayor tamaño.

Por lo que se refiere al número de pasajeros, que en gran medida establece el nivel de desempeño, pasó de 268 mil pasajeros a 362 mil en igual periodo y el promedio de pasajeros por embarcación, que se ha registrado en el periodo 1986-1992, fue de mil pasajeros, que comparado a los 2,094 que actualmente se registra, indica que su participación en el mercado también depende en gran medida, de factores como contar con la capacidad de recepción adecuada y del comportamiento de la oferta de la industria de los cruceros.

Embarcaciones locales

Una de las principales diferencias que destaca a Puerto Vallarta con respecto a otras terminales turísticas portuarias, es la coincidencia de dos tráficos, el de cruceros internacionales y al tráfico de embarcaciones turísticas menores que ofrecen sus servicios en recorridos cortos por diferentes lugares de la Bahía de Banderas, con origen y salida en el recinto portuario concesionado a la API, la cual se ha dado por denominar como cruceros locales.

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, y adicionalmente, los avistamientos de delfines y de ballenas (noviembre – marzo).

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

Estos viajes se realizan prácticamente todo el año y principalmente por las mañanas con una duración promedio de seis horas, con estadías en el puerto de treinta minutos para el embarque y desembarque de los turistas y un promedio de 20 viajes al día.

El servicio es proporcionado por embarcaciones habilitadas para ese efecto, 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 no arriban en cruceros a Puerto Vallarta, aunque estos últimos han aumentado su participación hasta alcanzar el 6.5%.

A pesar de que el volumen de pasajeros se ha incrementado en un 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 y a la falta de aprovechamiento de las economías de escala que se generarían al implementar embarcaciones más modernas.

Existen cerca de 30 cruceros locales con distintas longitudes de eslora, que van desde 8 metros hasta 33 metros, realizando sus recorridos en distintos horarios.

CRUCEROS LOCALES			
AÑO	Pasajeros	Recorridos	% Pasajeros por Recorrido
1997	388,369	6,756	57
1998	386,744	7,272	53
1999	420,713	7,555	56
2000	412,737	8,072	51
2001	431,757	7,395	58
2002	429,793	7,388	58

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

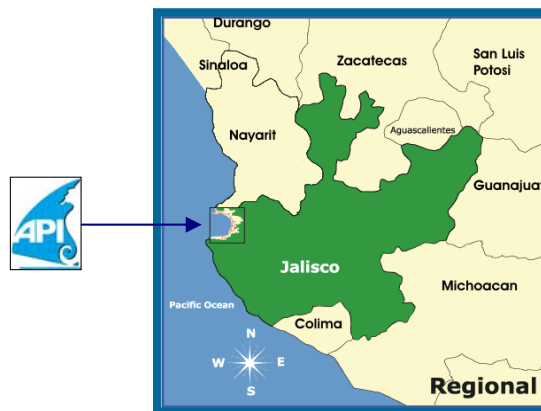
Áreas terrestres.

El Recinto Portuario cuenta con 8.9 ha de superficie de las cuales 7.5 ha son utilizadas en el área operativa por dos edificios administrativos (API y Capitanía), tres bodegas (Mantenimiento, Operación y recursos materiales), y dos estacionamientos uno para cada entidad, cuatro módulos sanitarios, patios operativos, jardines y avenidas. Y en el área comercial-turística un mercado de artesanías, 17 módulos comerciales, 10 módulos de venta de boletos-información y dos estacionamientos uno de ellos concesionado.

Sólo se encuentran sin utilizar 1.4 ha que son zona de reserva en el área norte del Recinto Portuario, las cuales pueden ser aprovechadas como parte del establecimiento de un proyecto de ampliación de infraestructura portuaria y de uno turístico- comercial relacionado con actividades portuarias.

3.4 Zona de influencia

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.





La importancia económica de Puerto Vallarta en el entorno regional es ampliamente reconocida. Es el punto nodal de desarrollo del Pacífico Mexicano, en la confluencia de los estados de Jalisco y Nayarit.

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.

El medio que caracteriza a la zona de influencia del puerto es primordialmente turístico. Algunos datos generales del entorno que sustenta las actividades del puerto se mencionan a continuación:

Por lo que respecta al desarrollo de alojamiento para visitantes de fin de semana es considerable, especialmente de residentes de la ciudad de Guadalajara. Compite en importancia numérica con la infraestructura turística hotelera disponible. Este segmento poblacional se caracteriza por su desempeño en las actividades náuticas, por lo que, invariablemente, son demandantes de servicios portuarios privados.

Dada la creciente demanda de bienes y servicios, impuesta por la población extranjera y nacional residente y por los visitantes y turistas nacionales y extranjeros, gran parte de los servicios se generan en la región que articula Puerto Vallarta.

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 2002 en Puerto Vallarta fue de 3,032,443 turistas, de los cuales el 55% correspondió a turistas nacionales y el 45% a extranjeros. De dicha afluencia, el 57% se hospedó en los distintos establecimientos que para tal fin se concentran en Vallarta, el 43% restante llegó a casas particulares, o bien se encontraban en tránsito.

La oferta de hospedaje en el año 2002 fue de 200 establecimientos que representaron el 18% del total del estado de Jalisco. En cuanto al número de unidades rentables, estas fueron de 17,964, las cuales representaron el 36% 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 el 55% las pertenecientes a la hotelería en sus distintas categorías, y con un 37% las correspondientes a condominios. La categoría dentro del sector hotelero (9,915 unidades rentables) más importante con el 27%, son los hoteles de 4 estrellas (2,684 unidades rentables).

Las preferencias para el hospedaje, tanto del turismo nacional como del extranjero, son para el giro de la hotelería con un 85% y un 75% respectivamente.

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.

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.

La distribución por sexo del turismo en Puerto Vallarta, corresponde al género masculino con un 60%, y al femenino con el 40% restante, predominando esta tendencia tanto para el nacional como para el extranjero. En cuanto a los rangos de edad de los visitantes tanto nacionales como extranjeros a este destino turístico, destaca el rango de 26 a 35 años sobre los demás, con un 37% de la distribución total.

La principal razón por la que es visitado este destino tanto por el turista nacional como por el extranjero, es para el descanso o placer, seguido por el desarrollo de negocios.

Es digno de mencionarse que el grado de escolaridad, tanto de los turistas nacionales como de los extranjeros que visitaron Puerto Vallarta, tienen por lo menos estudios universitarios, representando estos al 45% del universo.

En relación al nivel socioeconómico de los turistas nacionales, la mayoría de ellos está considerado con ingresos o nivel de vida medio, registrando un ingreso anual familiar que varía desde \$7,900.0 dólares hasta \$23,800.0 dólares (considerando un tipo de cambio de \$10.5 pesos por dólar). El ingreso medio aproximado de los visitantes extranjeros fue de \$60,000.0 a \$80,000.0 dólares anuales.

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 lugar de residencia principal del turismo nacional, proviene en primer lugar del estado de Jalisco, con un 42%, seguido del Distrito Federal con un 14%. En cuanto a los visitantes extranjeros, la gran mayoría procede de los Estados Unidos de Norteamérica en 82%, particularmente de los estados de California, Illinois y Texas; el 10% corresponde a Canadá cuya participación se distribuye en los estados de Colombia Británica, Ontario y Alberta.

La estancia promedio del turista es de 4.19 días, siendo el mayor de todo el estado de Jalisco.

El gasto promedio diario de los visitantes que se hospedan en un hotel es de \$534.28 pesos; llegando a ser de hasta \$732.85 pesos por el turista extranjero, y de \$520.55 por el nacional.

El empleo generado por la actividad turística en el año 2002 fue de 25,077 empleos directos, y de 62,693 indirectos, aproximándose estas cifras a los reportados en la zona metropolitana de Guadalajara.

En el año 2002 la derrama económica derivada de la actividad turística alcanzó una cifra aproximada de 6 mil 787 millones de pesos, en donde el 64% provino del turismo extranjero y el 36% del nacional.

En resumen, 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 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.



3.5 Servicios portuarios

La prestación de servicios portuarios constituye la operación portuaria y puede efectuarse en el recinto portuario mediante la celebración de los contratos correspondientes con la API. Los servicios portuarios que presta el puerto se mencionan a continuación, y se enumeran de acuerdo a la clasificación que establece la normatividad de la Ley de Puertos en la materia:

Servicio a las embarcaciones para realizar sus operaciones de navegación: pilotaje, lanchaje y amarre y desamarre de cabos.

Servicios generales a las embarcaciones: avituallamiento, agua potable, combustible, comunicación, electricidad, recolección de basura o desechos y eliminación de aguas residuales.

Actualmente para la prestación de servicios de pilotaje existen dos pilotos quienes operan con permisos expedidos por la SCT, los servicios de atraque, embarque y desembarque, y puerto son proporcionados por la API. Por lo que se refiere al resto de los servicios se mantiene el principio de libre entrada, y deben registrar sus tarifas ante la Secretaría de Comunicaciones y Transportes. Cabe señalar que todos los prestadores de servicios deben cumplir con las Reglas de Operación del puerto para el desarrollo de sus actividades

Al 2003 los contratos de prestación de servicios que se tienen registrados ante la Secretaría de Comunicaciones y Transportes son:

Relación de Contratos de Prestación de Servicios Portuarios 2003

No	NOMBRE O RAZON SOCIAL	OBJETO	FECHAS		VIGENCIA CONTRATO
			CONTRATO	REGISTRO	
1	VALLARTA NAUTICA, S.A. DE C.V.	LANCHAJE	06/09/2001	24/10/2001	01/08/2003
2	VALLARTA NAUTICA, S.A. DE C.V.	AMARRE DE CABOS	22/11/2001	16/01/2002	01/11/2003
3	SR. JULIO MELCHOR GARCIA	AMARRE DE CABOS	29/08/2002	23/09/2002	01/08/2003
4	SR. JUAN JOSE PEÑA PALACIOS	EXTRACCION DE AGUAS RESIDUALES	21/08/2001	16/10/2001	21/08/2003

Existen otras modalidades de contratación, para la prestación de servicios que no son considerados como portuarios, y su necesidad resulta del mercado turístico al cual atiende el puerto. Cabe señalar que estos contratos difieren de los de prestación de servicios portuarios ya que no consideran las mismas obligaciones y su aplicación esta sujeta a una temporalidad muy alta.

Dentro de la categoría anterior la API tiene celebrados los contratos que a continuación se mencionan bajo las siguientes modalidades de contratación:



CONTRATOS EXCLUSIVOS PARA PROMOCIÓN

TITULAR	OBJETIVO	VIGENCIA	OBSERVACIONES Enero - Julio 2003
ASOCIACION DE RANCHOS TURISTICOS DE PUERTO VALLARTA A.C.	OFRECER PASEOS TURISTICOS A CABALLO POR LA LOCALIDAD	JUL/01/2003 DIC/31/2003	OPERAN UNICAMENTE CUANDO SE TIENE CRUCERO
EDUARDO SUAREZ AGUILAR	FOTOGRAFO	ENE/01/2003 DIC/31/2003	LABORA CUANDO HAY CRUCERO SIN MODULO
1) PRESTADORES DE SERVICIO DE TRANSPORTE PUBLICO	SERVICIO DE TRANSPORTE TERRESTRE EN LA TERMINAL MARÍTIMA	DIC/31/2003 DIC/31/2003 SIN CONTRATO	TAXIS GUIAS AUTOBUSES DE TOUR OPERADORES
MACÍAS ROSALES Y CIA. S.C.	DISTRIBUIR PUBLICIDAD	JUL/01/2003 DIC/31/2003	REST. CARLOS O'BRANS Y MR. FROG'S
OPERADORA HARD ROCK, S.A.	DISTRIBUIR PUBLICIDAD	JUL/01/2003 DIC/31/2003	REPARTIR PUBLICIDAD, OPERA SOLO CUANDO HAY CRUCERO
SESENTA Y NUEVE DE JALISCO S. DE R.L. DE C.V.	DISTRIBUIR PUBLICIDAD	JUL/01/2003 DIC/31/2003	OPERA SOLO CUANDO HAY CRUCERO
DEPORTES ACUATICOS DE MEXICO	DISTRIBUIR PUBLICIDAD	JUL/01/2003 DIC/31/2003	OPERA SOLO CUANDO HAY CRUCERO
CÁRMEN VELASCO LEGARRETA	SHOW DE AVES	ENE/01/2003 DIC/31/2003	DOS PERSONAS SIN MÓDULO
PARQUE ACUÁTICO DE PUERTO VALLARTA, S.A.	SPLASH	ENE/01/2003 DIC/31/2003	DOS PERSONAS SIN MÓDULO PAGÓ POR SEMESTRE ADELANTADO

1) En estos contratos básicamente contienen el importe que cubren a la API por servicio.



Por otra parte, la API a celebrado contratos por uso del suelo, que son de vigencia anual y no crean obligaciones de renovación, con la característica de que si la API requiere su cancelación anticipada la contraparte estará conforme. Los contratos por uso de suelo se relacionan en el siguiente cuadro:

CONTRATOS POR USO DE SUELO

TITULAR	OBJETIVO	VIGENCIA
AMERICAN TELESOURCE INTERNATIONAL DE MÉXICO, S.A. DE C.V.	TELÉFONOS PÚBLICOS Y SERVICIOS DE FAX	ENE/01/2003 DIC/31/2003
SINDICATO NACIONAL DE PILOTOS DE PUERTO	OFICINA DEL PRACTICO DE PUERTO	ENE/01/2003 DIC/31/2003
VALLARTA SHORE EXCURSIONS, S.A DE C.V.	TOUR OPERADOR	ENE/01/2003 DIC/31/2003
UNIÓN DE EXPENDEDORES DE BOLETOS DE TERMINAL MARÍTIMA	VENTA DE BOLETOS DE CRUCEROS TURÍSTICOS LOCALES	ENE/01/2003 DIC/31/2003
SERVICIO POSTAL MEXICANO	ADMINISTRACIÓN LOCAL DE CORREOS N° 4.	ENE/01/2003 DIC/31/2003
VALLARTA NÁUTICA, S.A. DE C.V.	OFICINA EMPRESA AMARRE DE CABOS Y LANCHAJE	ENE/01/2003 DIC/31/2003
CYBERPORT, S.A. DE C.V.	SERVICIO DE TELECOMUNICACIONES. INTERNET, CORREO ELECTRÓNICO.	
VIAJES VIVA TOURS, S.A. DE C.V.	AGENCIA CONSIGNATARIA SERVICIO DE TRANSPORTE EN AUTOMOVIL TURISMO	ENE/01/2003 DIC/31/2003
JESÚS VILLASEÑOR GÓMEZ	VENTA DE ALIMENTOS Y VARIOS A TURISTAS DE CRUCEROS LOCALES.	ENE/01/2003 DIC/31/2003
CARMEN MARGARITA ROMO PÉREZ	VENTA DE ALIMENTOS Y VARIOS A TURISTAS DE CRUCEROS LOCALES.	ENE/01/2003 DIC/31/2003
HELIX COMUNICACIONES, S.A. DE C.V.	OPERAR 11 CASSETAS TELFONICAS	ENE/01/2003 DIC/31/2003

Fuente: Administración Portuaria Integral de Puerto Vallarta, S.A. de C.V. Datos actualizados al 31 de octubre 2003



CONTRATOS POR USO DE SUELO

TITULAR	OBJETIVO	VIGENCIA
GRUPO NAVIERO DEL PACÍFICO S.A. DE C.V.	MODULO DE ATENCIÓN A SUS CLIENTES DE CRUCEROS LOCALES	ENE/01/2003 DIC/31/2003
UNIÓN DE EXPENDEDORES DE BOLETOS	MÓDULO DE ATENCIÓN A SUS CLIENTES DE CRUCEROS LOCALES	ENE/01/2003 DIC/31/2003
TOURS CARNAVAL, S.A. DE C.V.	MODULO DE ATENCIÓN A SUS CLIENTES DE CRUCEROS LOCALES	ENE/01/2003 DIC/31/2003
SEBASTIAN MICHEL IBARRA	MODULO DE ATENCIÓN A SUS CLIENTES DE CRUCEROS LOCALES	ENE/01/2003 DIC/31/2003
YATES YELAPA, S.A. DE C.V.	MODULO DE ATENCIÓN A SUS CLIENTES DE CRUCEROS LOCALES	ENE/01/2003 DIC/31/2003
ADARGATIS, S.A DE C.V.	MODULO DE ATENCIÓN A SUS CLIENTES DE CRUCEROS LOCALES	ENE/01/2003 DIC/31/2003
VALLARTA ADVENTURE, S.A.	MÓDULO DE ATENCIÓN A SUS CLIENTES DE CRUCEROS LOCALES	ENE/01/2003 DIC/31/2003
RECREACIONES TURISTICAS S.A. DE C.V.	MODULO DE ATENCIÓN A SUS CLIENTES DE CRUCEROS LOCALES	ENE/01/2003 DIC/31/2003
MARIA ELENA ARCE PALOMERA	MODULO DE ATENCION A SUS CLIENTES DE CRUCEROS LOCALES	ENE/01/2003 DIC/31/2003
TRANSPOCAR, S.A DE C.V.	RENTA DE AUTOS	JUL/01/2003 DIC/31/2003
CONSORCIO J.C., S.A.	RENTA DE AUTOS	JUL/01/2003 DIC/31/2003
NATALIA AGUILA MARTINEZ	RENTA DE AUTOS	JUL/01/2003 DIC/31/2003

Fuente: Administración Portuaria Integral de Puerto Vallarta, S.A. de C.V. Datos actualizados al 31 de octubre 2003



CONTRATOS POR USO DE SUELO

TITULAR	OBJETIVO	VIGENCIA
PLAZA MARSOL, S.A. DE C.V.	ACCESO PEATONAL A SUS EDIFICIOS DE LA PLAZA	ENE/01/2003 DIC/31/2003
ADARGATIS, S.A. DE C.V.	COCINA PARA EMBARCACIONES LOCALES	ENE/01/2003 DIC/31/2003
B.B.G COMUNICACIÓN, S.A DE C.V.	OPERAR 11 CASETAS TELEFÓNICAS	ENE/01/2003 DIC/31/2005
ROSA ELIZABETH MENA ESPARZA	CAFETERÍA	ENE/01/2002 JUN/30/2003
JESÚS BOBADILLA PALOMERA	VENTA DE ALIMENTOS	JUL/01/2003 DIC/31/2003
JOSÉ ANDRÉS FAMANÍA ORTEGA	ESTACIONAMIENTO API	ABR/11/2003 DIC/31/2003
CONBUSTIBLES DE LA BAHIA, S.A. DE C.V.	ÁREA DE ACCESO A GASOLINERA	ABR/06/1995 ABR/06/2005
OPERADORA AERO-BOUTIQUES, S.A. DE C.V.	DUTY FREE VENTA DE DIVERSOS ARTICULOS	JUL/01/2001 DIC/31/2003
SILVIA OLIVAS MUÑOZ	VENTA DE BEBIDAS	ENE/01/2003 DIC/31/2003
	EDIFICIO CIRCULAR	ENE/01/2003 DIC/31/2003

Fuente: Administración Portuaria Integral de Puerto Vallarta, S.A. de C.V. Datos actualizados al 31 de octubre 2003



El cuadro siguiente resume la cobertura de los servicios que se prestan en el puerto en función de su infraestructura:

Giro	Muelle 1	Muelle 2	Cruceros Locales	Muelles en Peine
Amarre/desamarre de cabos	X	X	X	
Cafetería	X		X	X
Cambio de moneda	X			
Intercambio de datos	X			
Limpieza de embarcaciones		X		X
Orientación turística	X	X	X	
Recolección de basura	X	x		
Renta de vehículos	X			
Reparaciones a flote		X		X
Servicio de avituallamiento	X	X	X	X
Servicio de fax	X			
Servicio de lanchaje	X	X		
Servicio de pilotaje	X	X		
Servicio de teléfono	X	X		
Servicio de vigilancia	X	X	X	x
Suministro de agua potable	X	x		x
Suministro de combustibles	X	x		X
Suministro de energía eléctrica	X	X	X	X
Suministro de lubricantes	X	x		X
Tiendas de artesanías	X			
Tiendas de conveniencia	X	X	X	
Venta de boletos	X		X	

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



3.6 Cesión parcial de derechos y obligaciones

Para los fines del presente apartado cabe indicar que la SCT, en los términos de la Ley de Puertos, lleva el registro de los contratos de cesión parcial de derechos establecidos por API.

A la fecha, el único contrato de cesión parcial de derechos, registrado ante la Secretaría es:

CESION PARCIAL DE DERECHOS Y OBLIGACIONES

NOMBRE O RAZON SOCIAL	OBJETO	FECHAS		VIGENCIA CONTRATO	AREA CEDIDA
		CONTRATO	REGISTRO		
UNION DE VENDEDORES DE ARTESANIAS DE LA TERMINAL MARITIMA	MERCADO DE ARTESANIAS	28/09/2002	23/03/2001	31/12/2004	1,276.8 mts ²

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

Dicho contrato se celebró considerando que estaba sustituyendo una concesión otorgada con anterioridad a la Ley de Puertos. La cesión parcial de derechos considera una fracción del recinto portuario de la terminal, incluidas las instalaciones en tierra para la comercialización de artesanías, principalmente a los pasajeros provenientes de los cruceros internacionales.

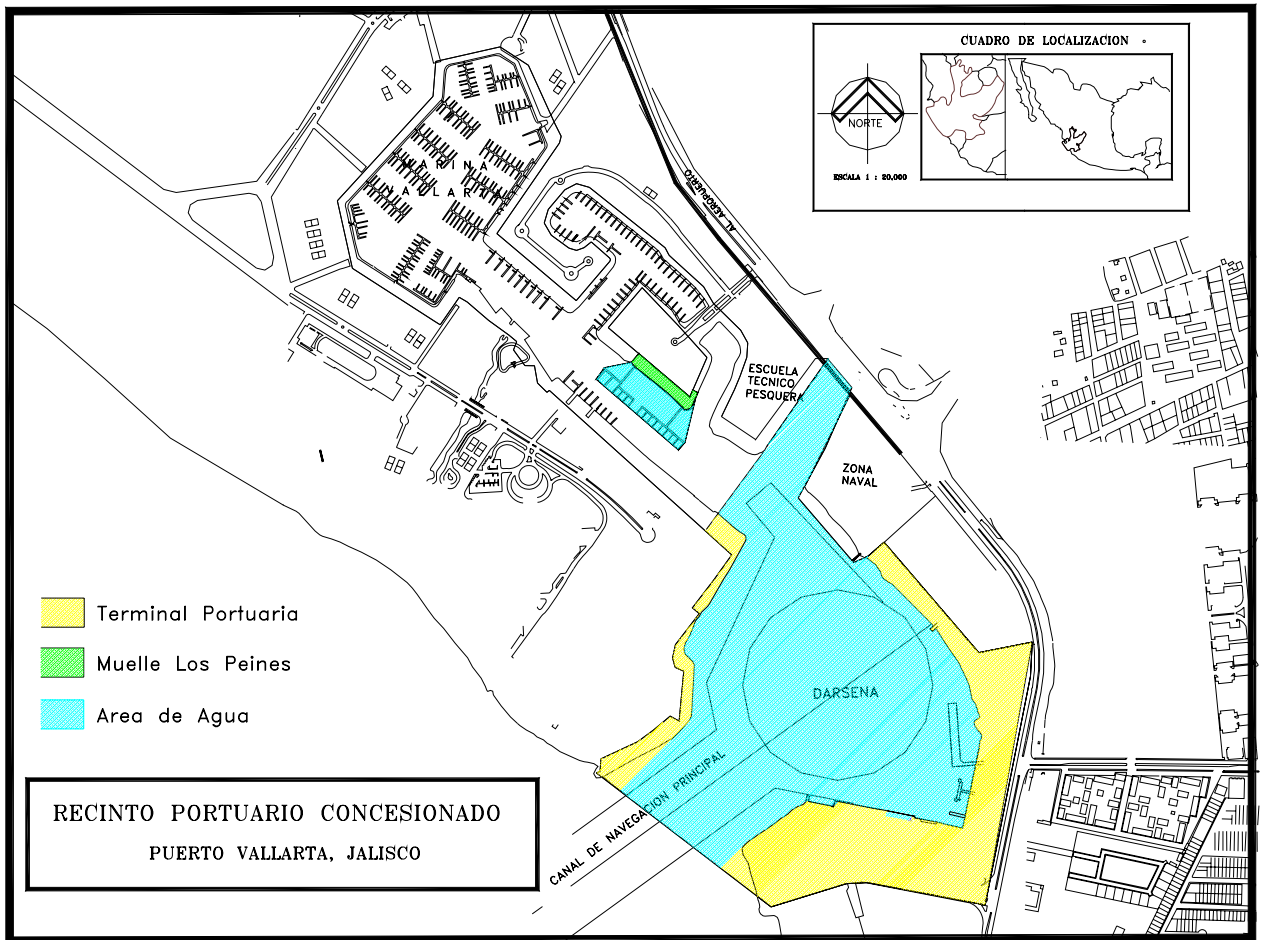
3.7 Capacidad

A continuación se describe la infraestructura e instalaciones marítimo – portuarias que el Ejecutivo Federal, por conducto de la SCT., otorgó en concesión a la API Puerto Vallarta, S.A. de C.V.; dicha exposición se hace con objeto de diagnosticar las condiciones actuales y establecer la capacidad para la atención y prestación de servicios.

La delimitación del recinto portuario de Puerto Vallarta se publicó el 14 de Octubre de 1994 en el Diario Oficial de la Federación.

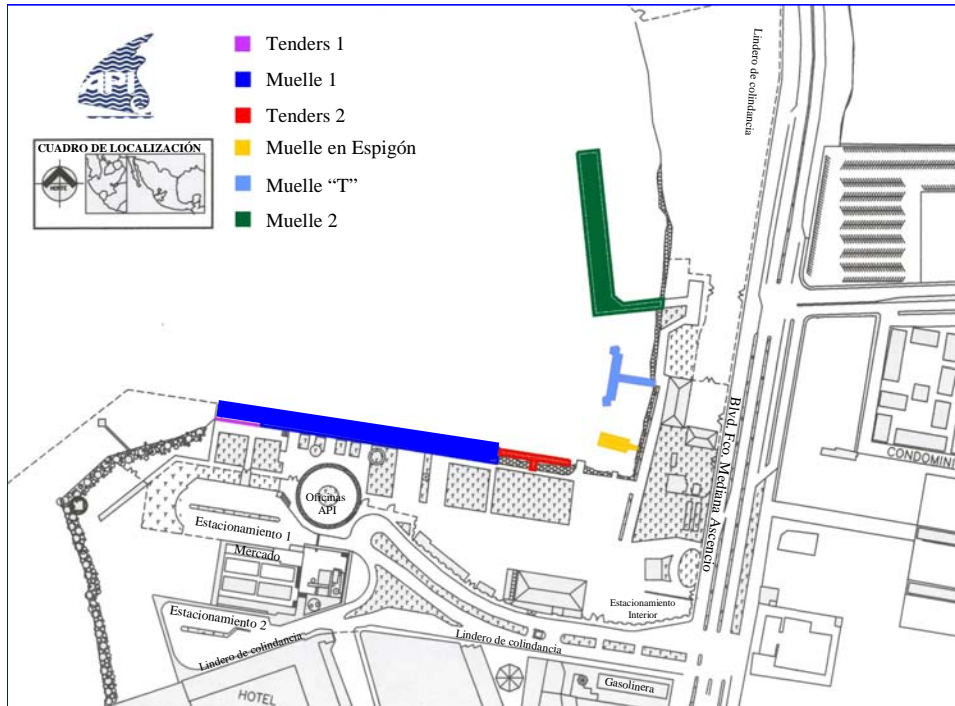
El recinto portuario abarca una superficie de 67.2 ha. Dentro del mismo, el área concesionada a la API Puerto Vallarta incluye 39.2 ha., de las cuales, 8.9 ha corresponden a espacios de tierra.

Nombre del Área	Superficie Hectáreas	Porcentaje
Área de instalaciones marítimas	8.9	22.6
Zona federal marítimo terrestre	0.9	2.4
Área de agua	29.4	75.0
Área Total	39.2	100.0



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

La infraestructura marítimo-portuaria íntegra 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. **(Anexo 1)**



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

Las áreas de agua tienen las dimensiones requeridas para garantizar el tránsito adecuado de las embarcaciones que utilizan el puerto, sin que haya sido necesario el dragado de mantenimiento frecuentemente, en virtud de que se trata de espacios protegidos, sin asolvas importantes.

Las obras de protección en servicio aseguran las condiciones de navegabilidad y abrigo a las embarcaciones, durante su permanencia en el puerto.

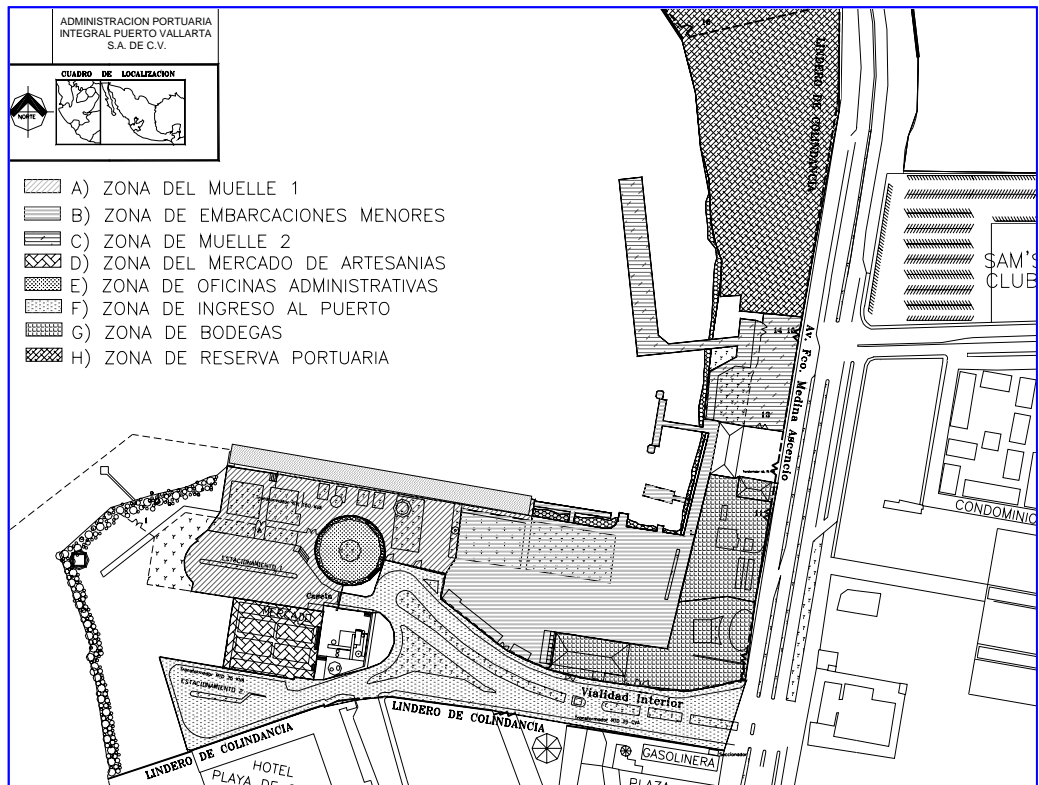
Las obras de atraque en operación han permitido la prestación adecuada de los servicios marítimo-portuarios, gracias a su actual estado de conservación.

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.

Las áreas de estacionamiento, almacenes y patios con que cuenta el puerto se encuentran en buen estado de conservación.

Las instalaciones administrativas del puerto se concentran en el edificio terminal y en el antiguo edificio de servicio de transbordadores donde actualmente se ubican las oficinas de la Capitanía de Puerto. En ambos casos el estado de conservación y mantenimiento es adecuado

Plano del Puerto con los Usos de Suelo actual



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

A continuación se formula una descripción de las instalaciones con que dispone el puerto para hacer frente a los requerimientos de servicio impuestos por la demanda. Ver **Anexo 1** "Catastro Portuario".

Muelle 1

Esta infraestructura es utilizada principalmente para la atención de los cruceros internacionales, 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, instalaciones contra incendio, 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.

La capacidad de recepción del muelle de cruceros le permite atracar buques de hasta 110,000 toneladas brutas de registro y 300 metros de eslora. Cuenta con una profundidad operativa variable de 9.5 a 10 metros.



Este muelle se complementa con un edificio de servicios, construido para oficinas administrativas y autoridades federales.

El edificio tiene 2,196 m². de área disponible, donde actualmente se encuentran las oficinas de API y algunos prestadores de servicios. Su estado de conservación es bueno.

Anexo al Muelle 1 hacia el lado este se localiza el Muelle de Tenders . Que facilita el atraque de las embarcaciones del servicio de lanchaje y también se utiliza para dar servicio a las embarcaciones locales siempre y cuando no se encuentre un crucero internacional atracado en el Muelle 1.

Los patios de desalojo de pasajeros se encuentran debidamente señalizados. La capacidad de servicio permite, en condiciones extremas, la atención de más de tres mil trescientos pasajeros por hora.

Los autobuses y automóviles de servicio público y privado, para el servicio de los pasajeros, disponen actualmente de áreas de estacionamiento suficientes para operar con dos cruceros simultáneos de 2500 pasajeros y 1800 pasajeros cada uno eficientemente y para el futuro se cuenta con la reserva terrestre suficiente para darle servicio de transporte a los pasajeros de tres cruceros de 2500 pax cada uno simultáneamente.

Muelle 2

Este muelle es una estructura de concreto armado, en forma de "L". Tiene en su parte más profunda 10 m (32 pies), tres paramentos de atraque. El exterior de 116 metros de longitud, para cruceros internacionales, y el interior de 100 metros que se aprovecha para dar servicio a las embarcaciones locales. Adicionalmente, en la pasarela del muelle se aloja, en su lado exterior, la tercera zona de atraque de cruceros locales. Cuenta con energía eléctrica. Su estado de conservación y mantenimiento es bueno.

El mayor tipo de buque que arriba a esta posición corresponde a una embarcación de 49,000 toneladas brutas de registro, de 220 metros de longitud; aun cuando en el año 2002 atraco un crucero de 77,441 toneladas brutas de registro y 261 metros de eslora.

El área de desalojo de pasajeros es adecuada para la demanda de las embarcaciones que en él atracan. Permite la atención simultánea de más de setecientos pasajeros por crucero por hora; los servicios de autobuses y taxis se localizan al este del muelle.

Cabe señalar que el movimiento máximo observado, en ambos muelles (1 y 2), asciende a 4,200 pasajeros por día, los cuales pueden ser desalojados en el lapso de una hora en condiciones de absoluta seguridad,

Tomando como referencia que el 70% de los pasajeros de cada buque desembarca a realizar actividades en el destino se tiene que existe la capacidad terrestre de servicios suficiente actualmente y el potencial para darles las atenciones que requieran con excelente calidad.

Como puerto de escala en las rutas establecidas como es el caso de Los Ángeles-Puerto Vallarta-Mazatlán-Cabo San Lucas-Los Ángeles, los días en que obligadamente arriban a Puerto Vallarta son los martes, miércoles, y jueves dependiendo del día de fin de semana de salida, y de la forma de recorrido ya primer arribo o tercero. Otros días de arribo que se presentan pueden ser los del resto de la semana cuando se trata de rutas transcanal o reposicionamiento.



El calendario de arribos del año 2004 puede ilustrar lo anterior.

Calendario programado de arribos 2004

	Lunes	Martes	Miercoles	Jueves	Viernes	Sabado	Domingo	Total
Enero	2	2	5	7	3	3	1	23
Febrero	0	2	5	4	1	1	0	13
Marzo	1	4	8	4	1	1	1	20
Abril	0	5	5	6	3	0	0	19
Mayo	1	0	9	8	1	1	0	20
Junio	0	0	5	4	0	0	0	9
Julio	0	0	4	5	0	0	0	9
Agosto	0	0	4	4	0	0	0	8
Septiembre	0	2	5	5	0	0	1	13
Octubre	1	6	5	5	3	3	3	26
Noviembre	1	8	7	5	3	0	0	24
Diciembre	1	5	7	5	4	3	3	28
Total	7	34	69	62	19	12	9	204

En el año se presentaran: 19 arribos simultáneos de 2 cruceros y 5 arribos simultáneos de tres cruceros.

Lo anterior significa que existe una estacionalidad en el arribo de cruceros que es determinada por la forma de realizarse el turismo en el hemisferio norte, que origina una temporada alta de octubre a abril y una baja de mayo a septiembre.

Por lo anterior se requiere que la infraestructura se determine en función de la demanda de la temporada alta.

Cuando se requieren instalaciones para cruceros de 290 m de eslora en forma simultanea ya que actualmente no es posible atenderlos, tal es el caso de 24 arribos en el 2004 de la línea Holland American.



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. Este muelle se utiliza para cruceros locales, y tiene capacidad para recibir dos embarcaciones de menor calado en forma simultánea. Cuenta con toma de agua a pie de muelle, así como extintores. Su estado de conservación es bueno.

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. Su estado de conservación es bueno.

Muelle Tenders

De 50 metros de longitud, 9 metros de ancho, disposición marginal y con capacidad de recepción de dos embarcaciones simultáneamente. En ambos casos su estado de conservación y mantenimiento es bueno. En ausencia de cruceros internacionales el muelle Tenders, se destina al servicio de cruceros locales. El movimiento de pasajeros se realiza de manera ágil y segura. La amplitud de las áreas de operación es adecuada para atender las necesidades de embarque y desembarque simultáneos de, aproximadamente, 2,600 pasajeros / hora.

En condiciones normales de operación con 2 cruceros internacionales en puerto estos muelles son insuficientes para hacer frente a la demandas de la flota de 29 embarcaciones menores. Lo anterior significa que cuando no hay cruceros internacionales en puerto estas embarcaciones pueden utilizar la mayoría de las instalaciones. Cuando se ocupan los muelles 1 y 2, la operación de los cruceros locales se realiza con cierta dificultad en particular las embarcaciones con mayor capacidad de pasajeros, las cuales tienen que fondear en la dársena y realizar su operación mediante lanchas.

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.

El muelle Los Peines está destinado básicamente a la atención de las necesidades de atraque de las embarcaciones menores, y en algunos casos, se utiliza para la pernocta de algunos cruceros locales, embarcaciones de pesca deportiva, lanchas rápidas y otras. Su estado de conservación y mantenimiento es bueno.

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 2	1,800	1,200	15,000
Total	10,372	6,897	95,100

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

Las áreas disponibles para estacionamiento de vehículos son suficientes para atender los requerimientos de la demanda máxima de servicio durante las horas pico, regularmente entre 9:00 y 10:30 horas de la mañana, cuando coinciden los movimientos de pasajeros de cruceros internacionales y locales.

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

3.8 Transporte

A continuación se describen los medios de transporte generales que ofrece la ciudad de Puerto Vallarta y que permiten conectar al puerto con su región geográfica. Asimismo, se mencionan los nodos de conexión que ofrece el puerto con otros medios de transporte para dar servicio a los pasajeros que hacen uso de sus instalaciones.

La ciudad y puerto están comunicados por vía terrestre únicamente por carretera; 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 a 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, por autobús con un 56%, seguido del avión con un 17%. Para el turismo extranjero, el avión representa su más importante medio de transporte con un 87%, seguido por los yates o cruceros con un 9%.

En el año 2002, arribaron a Puerto Vallarta por avión 1,962,807 pasajeros, de los cuales el 44% lo hizo al través de vuelos internacionales, el 37% por vuelos charter y el 19% en vuelos nacionales. En cuanto al número de vuelos, se realizaron en ese mismo año 22,589, predominando los vuelos nacionales con un 44%, los vuelos internacionales el 34% y los charter con un 22%.

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

Una sociedad anónima que agrupa a 35 guías-chofer

Una sociedad cooperativa que opera con 42 unidades el servicio de taxis

Tres arrendadoras de autos.

De un crucero de 2000 pasajeros, la distribución por medio de transporte es la siguiente:

Distribución	Personas	Participación %
Tours autobuses	500	25.0
Tours embarcaciones	160	8.0
Taxis placas federales	700	35.0
Guías con vehículos	150	7.5
Renta de autos	50	2.5
Libres	440	22.0
	2000	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 cierto 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 se ofrece los tours siguientes:

- City tour, recorrido por los principales atractivos turísticos de la ciudad, como es el centro, el malecón y la isla del Río Cuale;
- Shopping Tour, recorrido por el centro de la ciudad y algunos centros comerciales;
- Beach party, lunch en una playa de algún hotel en Puerto Vallarta;
- Country FIDE Tour, recorrido en las cercanías de Puerto Vallarta;



- Snorkel, recorrido en un crucero local y práctica del buceo con snorkel en los Arcos o en alguna playa de la región.
- Paseo a caballo, recorrido por alrededores de la ciudad.

Estos tours se ofrecen a los pasajeros de los cruceros internacionales 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.

La oferta y diversidad de estos paquetes turísticos en tierra es variada sin embargo analizando las posibilidades de estos servicios en Puerto Vallarta y en sus alrededores encontramos diversidad de tours con un alto potencial de explotación como es el desarrollo de paseos ecológicos, culturales o deportivos, por lo que sería importante buscar mecanismos para incorporar en la cartera de atractivos estos productos.

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.

3.9 Perfil de los clientes actuales y potenciales

Por su naturaleza turística, el puerto atiende dos grandes segmentos de mercado que se pueden clasificar en función de las necesidades que requieren cada uno de ellos. Dicha clasificación se refiere a la atención de pasajeros de cruceros por un lado y por otro los servicios prestados a las embarcaciones.

El perfil de los pasajeros por tipo de tráfico se describe a continuación y fue obtenido con base en una encuesta realizada recientemente por la API:

✓ Pasajeros de cruceros internacionales

En su mayoría los pasajeros de cruceros internacionales contratan los servicios por conducto de agencias tour operadoras en su lugar de origen. Las propias agencias se encargan de proveer los servicios turísticos en cada uno de los puertos de escala.

Los usuarios de los cruceros internacionales, provienen preponderantemente de los Estados Unidos en 84%, en 9% de Canadá y en 4% de otros países. La ocupación de los visitantes de cruceros esta dominada por profesionistas en 33%, en tanto que los jubilados 23.8% son otro segmento importante y que tiene relación con la edad de los visitantes; el 69 % de los usuarios entrevistados son casados en tanto que los solteros son el 17%.

La forma de viaje de los usuarios es en 94% acompañado, ya sea de familiares 74%, de amigos 17%, compañeros de trabajo 2%, en tanto que el 5% lo hace solo; el 65 % es su primera visita a Puerto Vallarta; el ingreso promedio de este estrato es del orden de 59,000 USD/año; la edad representativa con 70% es de 31 a 64 años; el gasto promedio por día de permanencia por persona en el puerto de escala es de \$60 USD, destinados principalmente, a la adquisición de artesanía, joyería, entre otros.



✓ Pasajero de cruceros locales

El usuario de los cruceros locales son turistas nacionales en su mayoría 66%, el 28% proviene de Estados Unidos y el 8% de Canadá; el medio de arribo de de los usuarios de cruceros locales mas frecuente es el avión 47%, en tanto el 24% lo hace en auto propio y el 24.3% en autobús; el 59% de los usuarios de cruceros locales es la primera vez que visitan puerto Vallarta en tanto el 40% ya lo había visitado anteriormente; el estado civil de los entrevistados es en 75% casados y el 19% solteros, solo el 1.9 divorciados .

El grado de escolaridad esta dominado por los que tienen nivel licenciatura con el 45%, preparatoria el 30.1% y secundaria el 15%.El ingreso familiar mensual de los turistas nacionales que utilizaron los cruceros locales es en un 51% entre 6,400 y 19,200 mensuales. Los ingresos anuales de los consumidores extranjeros es en un 36% entre 40,000 y 59,999 USD/año. El 54% de los visitantes tienen un gasto por día de 1,000 a 1,999 pesos. Durante su estancia en Puerto Vallarta, los usuarios de cruceros locales entrevistados declararon en un 30% tener un gasto promedio durante su estancia de 10,000 a 19,999 pesos.



Por lo que se refiere a las embarcaciones se pueden clasificar dependiendo de su tráfico:

✓ Líneas de Cruceros



La evolución de la flota de cruceros que arriba a los puertos mexicanos del Pacifico, tiende a ser cada vez de mayores dimensiones. Desde 1994 se ha recibido con éxito la nueva generación de embarcaciones tipo megaliner, cuyas principales características, en términos de su diseño, son la mayor capacidad de alojamiento de pasajeros y tripulantes. Esta condición influirá en forma significativa en el número de arribos en el corto plazo.



Las líneas navieras de cruceros que atiende el puerto son de las más importantes en el mundo. A continuación se presenta la información sobre el movimiento de estas durante el 2002:



MOVIMIENTO DE LINEAS NAVIERAS EN EL 2002					
LINEA NAVIERA	ARRIBO	PAX	% ANUAL ARRIBOS	% ANUAL PAX	PROMEDIO PAX/ARRIBO
CARNIVAL CRUISE LINE	54	129,559	31.2	35.8	2,399
PRINCESS CRUISES	50	119,341	28.9	32.9	2,387
ROYAL CARIBBEAN INTERNATIONAL	40	83,120	23.1	23.0	2,078
HOLLAND AMERICA LINE	18	21,950	10.4	6.0	1,219
CRYSTAL CRUISES	4	2,554	2.3	0.7	639
NORWEGIAN CRUISE LINE	2	3,878	1.2	1.1	1,939
RADISSON SEVEN SEAS CRUISES	2	690	1.2	0.2	345
CUNARD LINE LTD	1	624	0.6	0.2	624
PASSAT SHIPMANAGEMENT LTD	1	379	0.6	0.1	379
RESIDENSEA CRUISES	1	153	0.6	0.1	153
	173	362,248	100.00	100.00	2,094
Tripulantes		92,307			



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



De acuerdo con la programación de arribos del año 2003, la mayor embarcación que hace uso de las instalaciones portuarias es el "Star Princess" de 108,886 TRB y 290 metros de eslora perteneciente a la "Princess Cruises" y la menor el "Ryndam" de 55,451 TRB, con 220 metros de eslora de la "Holland América Line".

Por otro lado, en los próximos 3 años serán puestas en operación 5 nuevas embarcaciones que superarán las 110 mil toneladas de registro bruto, de las cuales, 4 podrían arribar al puerto por pertenecer a líneas que participan en el circuito del Pacífico Mexicano, y 2 de ellas rebasarán los 300 metros de eslora (311 metros).

Se han realizado contactos con ejecutivos clave de las principales líneas acerca de sus necesidades en el puerto y la opinión ha sido en el sentido de incrementar la capacidad de recepción de cruceros de nueva generación a corto plazo y advierten la posibilidad que vallarta sea omitido de las nuevas rutas debido a la carencia de espacios su interés en participar en la ampliación de la infraestructura.

Catalogo de cruceros actuales y futuros a operar en: Anexo 3

Embarcaciones locales

Actualmente el servicio se presta con 29 embarcaciones que registran un embarque promedio de 58 pasajeros, a continuación se presenta el padrón de las mismas:

Embarcación	Eslora metros
Blood Hound	12
Elias Mann	16
Sarape	33
Vallarta Adventure	21
Princesa Vallarta	27
Princesa Yelapa	27
Vagabundo	17
Bora Bora II	18
Santa María	22
Marigalante	34
Cielito Lindo	13
Kontiki	19
Luna de Miel	18
Shamballa II	16
Simpática	16
Simbad	11
Discovery	19
Vallarta Sol	20
Vallarta Adventure II	18
Jerónimo	20
Vallarta Adventure III	18
Day Off	23
Bahía Alegre	23



Embarcación	Eslora metros
Prince of Whales	8
Carnaval Night and Day	28
Isis	19
Vallarta Adventure IV	23
Náutica Adventure	11
Dancer	27

3.10 Desempeño

El nivel de desempeño que ha registrado el puerto lo podemos apreciar si observamos los marcos operativos considerados para la prestación de los servicios, así como los niveles de ocupación que presenta la infraestructura e instalaciones portuarias.

Muelles de cruceros internacionales

El movimiento de pasajeros de cruceros presenta un sistema operativo sencillo y eficiente.

La embarcación atracada usa portalones para entrar o salir del barco, sin detectarse eventuales cuellos de botella. En cuanto a seguridad tanto a la salida como al regreso a la embarcación, el pasajero debe presentar su identificación electrónica lo que ocasiona mínimas filas en el muelle o en el propio barco y cuyos tiempos de espera no rebasan los 13 minutos en condiciones extremas.

Generalmente un portalón se utiliza para el personal de servicio del barco (tripulación), así como para atender las necesidades inmediatas de abasto. Esta vía de acceso normalmente no presenta congestión, puesto que las entradas y salidas se programan con oportunidad.

El tránsito de pasajeros del muelle a la terminal se realiza, generalmente, de forma ágil ya que la amplitud de la pasarela es lo suficiente para permitir un cómodo y seguro desalojo. Invariablemente se colocan toldos para conducir y proteger del sol y la lluvia a los pasajeros.

En la terminal portuaria existen algunos locales comerciales para el servicio del turista. Las áreas de circulación son espaciosas y no presentan inconvenientes para su desalojo.

En el Muelle 1 los turistas desalojan la terminal por la Puerta 3 y pasan al Estacionamiento 1, en el cual los prestadores de servicios los guían a los autobuses para su traslado a los diferentes lugares turísticos contratados previamente a bordo de la embarcación. En la misma zona, se localizan las taxis ubicadas en la calle principal frente a las puertas 8 y 9, destinadas a la atención de los turistas que no utilizan los servicios precontratados de tours por la ciudad. El embarque de los pasajeros se realiza en las mismas condiciones pero en sentido inverso.

En el Muelle 2, las operaciones de embarque y desembarque de pasajeros se desarrollan en las instalaciones de la zona este, donde se ubican autobuses y taxis para hacer frente a la demanda de los usuarios. En algunos casos, los pasajeros transitan por la zona de Tenders 2 y por el patio de operaciones hasta llegar a la Puerta 3. El recorrido de la zona de desembarque hasta la salida, es de aproximadamente 340 metros.



En la eventualidad de un tercer arribo simultáneo, el crucero se fondea aproximadamente a dos millas náuticas fuera de la dársena, en cuyo caso el embarque y desembarque de pasajeros se realiza por medio de tenders que operan en los muelles de embarcaciones locales.

El sistema de programación de las líneas navieras permite conocer y determinar anticipadamente la asignación de las posiciones de atraque, con lo cual se resuelven en parte los problemas de operación que originan los arribos simultáneos de cruceros en el puerto y en su caso se determinan las embarcaciones que tendrán que ser fondeadas, ya sea por sus dimensiones o por la ocupación plena de los muelles existentes. (Una posición para cruceros de 300 m y otra para cruceros de 220 m).

La necesidad de contar con tres muelles para cruceros de 300 m se debe a que los itinerarios de los buques inician los sábados y domingos en los Ángeles o San Diego por lo que después de tres días de navegación coinciden simultánea y frecuentemente en puerto Vallarta por lo que la capacidad actual queda rebasada, tan solo en este año 2004 se tienen programados 8 arribos triples y 4 cuádruples sin contar los cruceros que pasan de largo al tener información previa de que en esos días las posiciones actuales ya están ocupadas por clientes fijos.

Los muelles registraron durante el 2002 los siguientes coeficientes de ocupación:

Instalación	Arribos
Muelle 1	158
Muelle 2	9
Fondeadero	3

Los muelles registraron durante el 2003 los siguientes coeficientes de ocupación:

Instalación	Arribos
Muelle 1	138
Muelle 2	19
Fondeadero	7

Muelles de cruceros locales

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.



La API tiene establecida una estrategia operativa que hace que las actividades se lleven a cabo en forma expedita, sin limitar los requerimientos de servicio de los usuarios de las instalaciones.

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 internacionales, 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 una ficha que da derecho a ingresar al área específicamente delimitada para estas actividades en el patio de operaciones, en donde son asignados los sitios de embarque y desembarque mediante un sistema computarizado que utiliza pizarrones electrónicos, los cuales ayudan a distribuir a los pasajeros en las zonas correspondientes. En esta área, se localizan los módulos de los prestadores de servicios de cruceros 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.



4.0 FINANZAS Y SERVICIOS

Derivado de la concesión que fue otorgada por el Gobierno Federal en 1994, a la API Puerto Vallarta, S.A. de C.V, para el uso, aprovechamiento y explotación de los bienes del dominio público de la federación, ubicados dentro del recinto portuario, se ha logrado alcanzar, entre otros fines, su autonomía financiera.

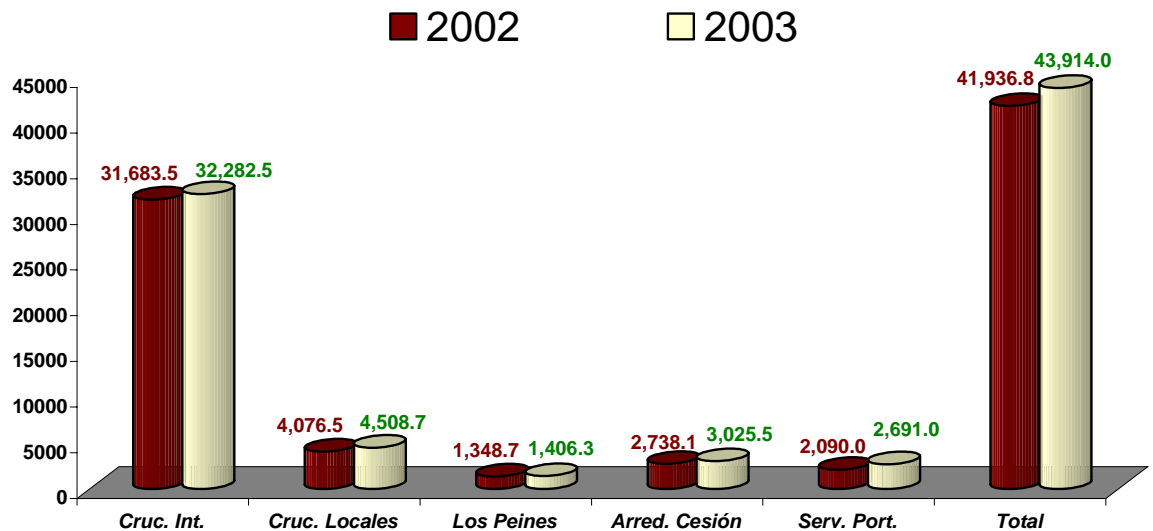
Los resultados obtenidos en los últimos 5 años, en lo que respecta a sus finanzas y servicios han sido satisfactorios, derivados de los esfuerzos realizados para el cumplimiento en estas materias.

Las tarifas por uso de infraestructura, así como las contraprestaciones que se obtienen de los contratos de cesión parcial de derechos y los de prestación de servicios, así como, las tarifas que los usuarios pagan por el uso del puerto, son en términos generales lo que integra el concepto de los ingresos.

Por otra parte el rubro de egresos lo conforman el gasto en inversión y mantenimiento así como los servicios generales.

4.1 Ingresos.

Actualmente la API Puerto Vallarta tienen consideradas como fuente de recursos las siguientes unidades de negocios:



En el año 2002, la principal fuente de ingresos fue la de los cruceros internacionales que arribaron al puerto, misma que representó el 75% de los ingresos; quedando en segundo término los ingresos obtenidos por los cruceros locales con el 10%; los ingresos por los servicios portuarios, arrendamientos, cesiones y por el muelle Los Peines, constituyó el 15% restante.



Por lo que se refiere a las actuales tarifas portuarias son resultado de actualizaciones de los aprovechamientos que se aplicaban antes del inicio de operación de la API, de acuerdo a la inflación y a la paridad cambiaria del peso frente al dólar.

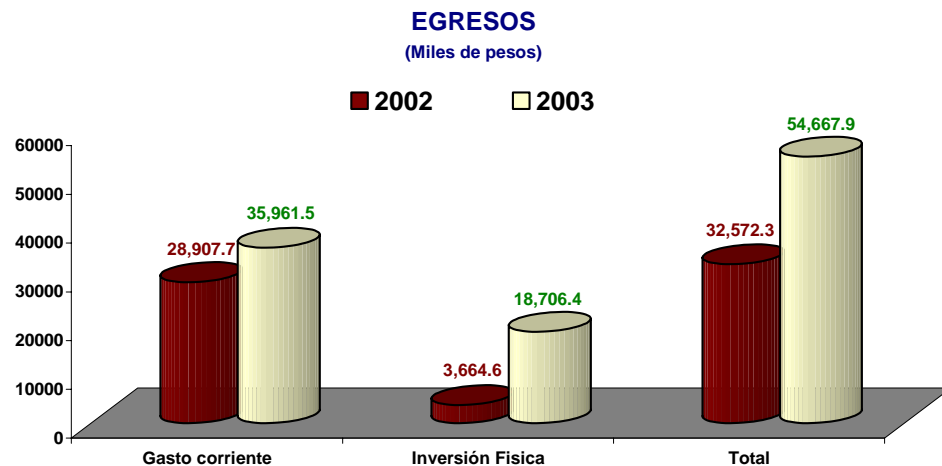
En lo que respecta al rubro "Cesiones y Arrendamientos", se ha mantenido la estructura de cobro y condiciones de las concesiones y permisos otorgados, previo al inicio de operaciones de la API por la Secretaria de Comunicaciones y Transportes, excepto la cesión parcial de derechos cuya contraprestación fue actualizada mediante avalúo en el año 2000.

En lo referente a los cobros que realizan las autoridades y los prestadores de servicio privados a las líneas navieras estos, se encuentran en niveles aceptables según lo manifiesta la Asociación de Líneas de Cruceros de la Florida (FCCA), con excepción del servicio de pilotaje donde solicitan un cobro único sin cargos adicionales.

Los ingresos por contraprestación y uso de infraestructura, cuentan con un sustento de costos que ha permitido identificar, agrupar y evaluar el desempeño financiero por unidades de negocio y la contabilidad que se realiza, asigna porcentajes a cada concepto de ingreso y gasto.

4.2 Egresos

Los egresos clasifican, primeramente por los que se incurren en la operación, donde destacan los derivados de los servicios generales en el que se presentan los gastos de mantenimiento; además componen este concepto las erogaciones por servicios personales y por los materiales y suministros. Complementan este rubro las disposiciones para Inversiones, tanto para Bienes Muebles como para Obra Pública.





4.3 Análisis del flujo de efectivo

El flujo de efectivo correspondiente al periodo 1998 – 2003, fue el siguiente:

ADMINISTRACION PORTUARIA INTEGRAL PUERTO VALLARTA, S.A. DE C.V.					
FLUJO DE EFECTIVO					
(Miles de pesos con un decimal)					
INGRESOS	1999	2000	2001	2002	2003
Venta de Servicios	22,223.4	26,008.7	29,594.1	39,868.8	46,643.4
Infraestructura	18,943.1	22,522.4	25,594.4	34,767.8	40,780.1
Puerto	9,918.6	11,907.5	13,559.9	20,533.9	23,928.1
Atrake	1,091.1	1,772.6	2,403.3	2,256.3	2,916.2
Emb. Desemb.	7,933.4	8,842.3	9,631.2	11,977.6	13,935.8
Arrendamiento	1,271.7	1,528.2	1,756.7	2,086.4	2,300.3
Cesion Parcial Derechos	166.5	199.5	507.6	906.8	866.0
Servicios Portuarios	1,842.1	1,758.6	1,735.4	2,107.8	2,697.1
Ingresos Diversos	1,739.1	1,711.1	1,623.0	1,491.5	10,098.9
SUMA INGRESOS AÑO	23,962.5	27,719.8	31,217.1	41,360.3	56,742.3
EGRESOS	1999	2000	2001	2002	2003
Gasto Corriente de Operación	18,291.1	18,896.9	29,007.8	28,907.7	35,961.5
Servicios Personales	6,870.4	7,518.9	8,054.9	9,572.8	11,623.8
Materiales y Suministros	1,122.4	1,213.1	1,292.8	1,782.7	1,369.1
Servicios Generales	10,298.3	10,164.9	19,660.1	17,552.2	22,968.6
Inversion Física	3,194.3	8,504.6	1,381.4	3,664.6	18,706.4
Bienes Muebles	814.3	577.1	468.2	1,681.8	554.2
Obra Publica	2,380.0	7,927.5	913.2	1,982.8	18,152.2
SUMA EGRESOS AÑO	21,485.4	27,401.5	30,389.2	32,572.3	54,667.9
BALANCE DE OPERACIÓN	2,477.1	318.3	827.9	8,788.0	2,074.4

La API Puerto Vallarta, ha incrementado sus ingresos por la creciente actividad de cruceros internacionales.

La Venta de Servicios ha aumentado sensiblemente de 1998 a 2003, principalmente por el cobro de las tarifas de infraestructura que se tienen implantadas en el puerto.

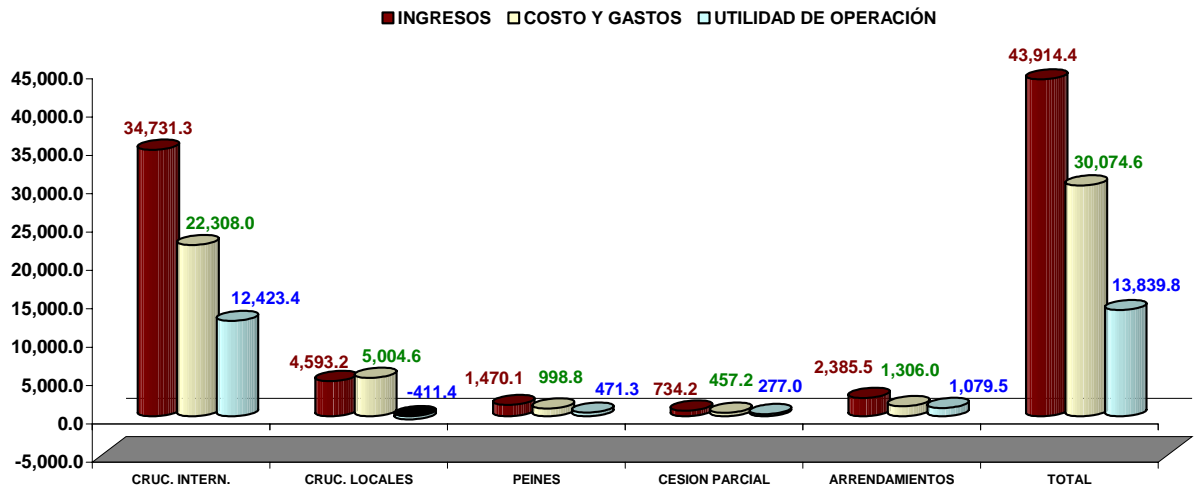
En el año 1998 se tuvieron 128 arribos con 207,280 pasajeros, que comparados con los 173 arribos y 362,240 pasajeros en el 2002, se obtuvo un incremento en este periodo del 35% y del 75% respectivamente; lo que avala el aumento de los ingresos que se ha mencionado.



Por parte de los egresos, se mantiene un crecimiento estable debido al movimiento portuario; salvo que en el 2001, hubo un impacto en el concepto de Servicios Generales, como lo fue la implementación de procedimientos de seguridad en concordancia a lo exigido por las normas internacionales, después de los sucesos del 11 de septiembre, además de la reparación de los pilotes del muelle 1.

Por último, destaca en los egresos del 2002 los dividendos decretados por la cantidad de 11 millones, 41 mil pesos.

RENTABILIDAD POR UNIDADES DE NEGOCIOS





5.0 ANÁLISIS DE DEBILIDADES, AMENAZAS, FORTALEZAS Y OPORTUNIDADES (DAFO)

De los aspectos internos y factores externos que fueron descritos en apartados anteriores, se presenta el siguiente análisis, el cual sirve para orientar la determinación de los objetivos a seguir para el periodo que comprende el presente Programa Maestro de Desarrollo Portuario.

5.1 Debilidades

- Al no haberse considerado desde sus orígenes, el crecimiento del puerto y los requerimientos impuestos por la evolución y sustitución de la flota de cruceros internacionales, las condiciones de atraque que demandan las embarcaciones de última generación, actualmente solo pueden proporcionarse en una posición de atraque.
- Las áreas que conforman el recinto portuario, presentan limitaciones de espacio para la construcción de nuevos muelles.
- Baja identificación regional de la identidad del estado y su determinación como producto único. el nivel de atractivo de la ruta depende del grado de diferenciación entre los diferentes destinos.
- La API, de acuerdo a la normatividad vigente, no puede acceder a fuentes de recursos financieros vía apalancamiento, por lo que la inversión para el desarrollo de nuevas infraestructuras e instalaciones se ve limitada a la propia generación de recursos en el año de ejercicio.

Amenazas

- Las líneas de cruceros comercializan paquetes con varios destinos, por lo que los puertos que se encuentren dentro de la ruta del Pacífico Mexicano que no ofrezcan condiciones homogéneas de infraestructura, servicios y condiciones heterogéneas de atractivos pueden poner en riesgo su participación en el mercado.
- Los riesgos latentes de actos terroristas hacia la industria de cruceros.
- Las líneas navieras cambian estacionalmente las rutas de sus embarcaciones en función a la temporalidad de la demanda.
- El desarrollo de nuevas rutas de cruceros en otras regiones del Pacífico
- La competencia entre puertos de distintos países exigen la modernización de sus instalaciones, que de no llevarse a cabo con oportunidad para las embarcaciones y pasajeros pondrían en riesgo el atractivo de la terminal y el destino.

5.3 Fortalezas

- 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 esta por certificarse en el sistema de gestión ambiental ISO 14000.

- El puerto cuenta con la infraestructura para suministrar tanto en cantidad y calidad el agua potable que satisfaga los requerimientos de los cruceros.
- Los prestadores de servicios turísticos y portuarios tienen amplia experiencia en las actividades relacionadas con la actividad turística.
- Por su naturaleza el puerto no maneja ningún tipo de carga, y su actividad se enfoca en su totalidad al turismo.
- Existen buenas relaciones entre el Administrador Portuario, el Municipio, el Gobierno del Estado y la comunidad Vallartense, lo que permite armonizar sus intereses.
- El puerto se encuentra estratégicamente ubicado en una zona que le otorga una gran cercanía con la infraestructura aeroportuaria y hotelera, y cuenta con acceso directo a la principal vía de comunicación de la ciudad lo que facilitaría su operación como puerto origen y destino.
- Las instalaciones para la atención adecuada de los pasajeros que transitan por el puerto son suficientes actualmente y pueden soportar un aumento de flujo.
- El tránsito de personas por el recinto portuario registra un volumen de más de 900 mil personas anualmente, lo que permite el desarrollo de nuevas unidades de negocio.

5.4 Oportunidades

- El puerto se localiza en una región con prestigio turístico a nivel nacional e internacional, recibe más de 3 millones de turistas anualmente, lo que permite que la ciudad cuente con infraestructura y servicios de primer nivel para la atención de los visitantes.
- La colindancia del recinto portuario con la ciudad de Puerto Vallarta ofrece oportunidades para desarrollar la relación puerto – ciudad y ser un paseo atractivo para los turistas.
- El negocio mundial de cruceros presenta altas tasas de crecimiento, y no se prevé una disminución en estos índices. Debido también a que los turistas se inclinan hacia la seguridad que ofrecen los buques comparada con la del transporte aéreo.
- Actualmente las navieras están reposicionando sus cruceros de Europa hacia las rutas en América, debido al auge de los destinos cercanos a los Estados Unidos.
- Existe una demanda potencial en Estados Unidos de 43.5 millones de clientes y a su vez la tasa de crecimiento anual es de un orden superior al 7.6%.
- Por la ubicación privilegiada del puerto, por su infraestructura turística, de hospedaje y de transportación aérea. Con el incremento de la infraestructura portuaria se contara con



condiciones para constituirse en puerto origen y destino con la consecuente repercusión en su zona de influencia.

- Se han tenido contacto con ejecutivos clave de las principales líneas navieras acerca de la posibilidad de establecer un puerto origen -destino y las respuestas han sido positivas en dar su apoyo a la realización de este proyecto y promover el destino para el mercado de la costa Este de Estados Unidos.
- Existe actualmente la conjunción de las condiciones del mercado de cruceros, el interés manifiesto de usuarios e inversionistas y la voluntad política por apoyar al puerto.



6.0 PRONÓSTICO DE TECNOLOGÍA

Las características que presenta el movimiento portuario de Puerto Vallarta son en su totalidad de carácter turístico, y se fundamentan en la atención de cruceros internacionales, embarcaciones menores y tránsito de pasajeros por las instalaciones portuarias.

De esta manera, los pronósticos de tecnología están determinados por los planes de desarrollo de las líneas de cruceros que establecen las condiciones que deberá adoptar el puerto para estar en circunstancias de desarrollar este tráfico.

6.1 Tipo y tamaño de buques

Cruceros internacionales

En razón de que las líneas navieras han conformado alianzas estratégicas teniendo como finalidad la búsqueda de las economías de escala se ha puesto especial énfasis en la construcción de embarcaciones con mayor capacidad, por lo que, se prevé que arriben a Puerto Vallarta embarcaciones de última generación que operan en rutas transcanal, lo que implicará que la manga permanezca constante con una eslora mayor que en promedio alcanzara mínimo 260 metros.

Cabe señalar, que se tienen programadas para el año 2004 operaciones con escala en Puerto Vallarta de cruceros de última generación. Se contempla el inicio de operaciones en el puerto de cuatro embarcaciones que superarán 110 mil toneladas de registro bruto, de las cuales, dos rebasarán los 300 metros de eslora tipo "Panamax" respecto a la manga de 36 m y calado entre 8.5 y 9 m. En el corto plazo, se prevé un aumento en el número de arribos simultáneos al puerto para este tipo de embarcaciones.

En el año 2004 según calendario se tiene previsto el arribo simultáneo de más de 2 cruceros en 8 ocasiones por lo que deberán fondearse, igualmente al arribo simultáneo de cruceros de mayor porte, uno de ellos tendrá que fondear porque las dimensiones del Muelle 2 no permiten su atraque.

Embarcaciones locales

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 2004 – 2009.

6.2 Rutas y servicios

Cruceros internacionales

Las líneas de cruceros consideran para la determinación de sus rutas varios factores, entre ellos podemos encontrar la necesidad de que los lugares de destino cumplan con ciertas condiciones de distancia, atractivos turísticos, infraestructura, entre otras.



Por lo anterior, se considera que la ruta del Pacífico Mexicano mantendrá los recorridos actuales, mismos que se mencionan a continuación:

RUTAS

- **Acapulco diez días:** parte y arriba de Los Ángeles o San Diego pasando por Cabo San Lucas, Mazatlán, Acapulco, Manzanillo y Puerto Vallarta.
- **Acapulco once días:** sale y llega a Los Ángeles o San Diego pasando por Cabo San Lucas, Huatulco, Acapulco, Manzanillo, Puerto Vallarta y Mazatlán.
- **Riviera mexicana tres días** con partida y llegada a Puerto Vallarta hacia Mazatlán y Cabo San Lucas. (proyecto)
- **Riviera mexicana cuatro días** con origen destino en Puerto Vallarta con escalas en Acapulco y Manzanillo. (proyecto)
- **Transcanal 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.

Embarcaciones locales

Para este tipo de tráfico se considera que presentará una oferta de recorridos similares a los actuales que se mencionan en el capítulo 3.3 del presente documento.

Pronósticos

Con base en los aspectos anteriores se presenta el escenario considerado para el movimiento portuario de Vallarta en el periodo comprendido entre el año 2004 y 2009:

Para determinar la Tasa Media de Crecimiento Anual (TMCA) del Puerto se utilizó información proveniente de la Cruise Lines International Association (CLIA), GP Wild Limited, PSA/OMT y datos estadísticos de la APIVAL :

- 1) El reporte 2001 de la CLIA de pasajeros transportados en el mundo en la década pasada determina la TMCA del mercado de cruceros mundial (8.40%).
- 2) La TMCA registrada en el Puerto de Vallarta en el periodo 1998-2002 para el movimiento de cruceros (6.21%).
- 3) El pronóstico de la TMCA del mercado para la Riviera Mexicana publicado por la CLIA en el "Brochure / Destination Análisis, 2001", (5.33%)
- 4) Información actual presentada en el foro de consulta sobre políticas públicas de cruceros (Dic/03) y dada a conocer por el representante de la Organización Mundial de Turismo.



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.

*Se ha iniciado la promoción para que a partir de 2006 se inicie las operaciones como puerto de origen y destino por lo que en ese año se tendría un incremento de un crucero semanal con buques de mediano porte, con salidas y llegadas en días de baja ocupación de muelles.

Pronóstico del Movimiento Portuario de Puerto Vallarta 2003 - 2009

Año	Cruceros		Embarcaciones Locales		Total de Pasajeros
	Arribos	Pasajeros	Recorridos	Pasajeros	
2003	188	376,000	7,791	444,664	820,664
2004	198	396,000	7,797	460,049	856,049
2005	208	416,000	7,803	475,966	891,966
2006	259	478,000	7,816	492,435	970,435
2007	270	500,000	7,838	509,473	1,009,473
2008	281	523,000	7,838	510,000	1,033,000
2009	293	540,000	7,838	515,000	1,055,000

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

Por lo que se refiere a las embarcaciones locales, se considero el índice de crecimiento de la actividad turística de Vallarta de 1988 / 2002 obtenida con base en la información proporcionada por la Secretaría de Turismo del Estado de Jalisco en su anuario estadístico 2002, que determina el 3.46% de crecimiento en el periodo mencionado, y se pronostica un aumento en el embarque promedio hasta alcanzar los 65 pasajeros.

6.3 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 cuya manipulación 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.

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



7.0 OBJETIVOS ESTRATÉGICOS

Los objetivos considerados en el presente apartado se definen en función a la misión y visión del puerto y se sustentan en los aspectos identificados en el capítulo 5.0, "Análisis de debilidades, amenazas, fortalezas y oportunidades", del presente Programa Maestro de Desarrollo Portuario.

Ampliar la infraestructura portuaria para contar con instalaciones que permitan el arribo simultáneo de tres cruceros de 300 m de eslora.

Considerar para el estudio de maniobrabilidad con tres cruceros de 300 m. de eslora que es el actual punto de referencia del mercado en cuanto a dimensiones actuales y futuras promedio. Este estudio de ser aprobado será realizado en el simulador de un proveedor aprobado. (Se anexa más información a este respecto en la sección final.)

Apoyar a los cruceros locales con instalaciones que les permitan realizar permanentemente sus operaciones aun y cuando se encuentren atracados cruceros internacionales.

Incrementar la participación de mercado del puerto. Como se indica en el apartado 6.2 respecto a la operación adicional como puerto origen y destino.

Mejorar la coordinación entre usuarios y prestadores de servicios del puerto y actualizar las Reglas de Operación conforme a los cambios en la infraestructura e instalaciones de los espacios comerciales.

Aumentar los ingresos mediante el impulso a la unidad de negocios de cesiones y arrendamientos.

Crear nuevos espacios de interés para la comunidad y el entorno turístico de Puerto Vallarta, que permita fomentar la relación con la ciudad con una apertura de los aspectos marítimo-comerciales.



8.0 PLAN ESTRATÉGICO

8.1 Calidad, eficiencia y competitividad

En este apartado se considera la aplicación y ejecución de las estrategias que se mencionan a continuación:

Promover la libre competencia dentro del marco normativo de la Ley de Puertos, de su Reglamento, del título de concesión de la API y de los instrumentos legales aplicables en la materia, en la prestación de los servicios y en las áreas en las que deba admitirse a todos aquellos prestadores que satisfagan los requisitos definidos por la API en el marco operativo considerado en las Reglas de Operación del puerto y en las normas establecidas en la materia.

Número de Prestadores de Servicios Potenciales

Tipo de Servicios	No. de Prestadores	Área de Servicios
Amarre y desamarre de cabos	Libre entrada	Muelles de uso público excepto Muelle Los Peines.
Pilotaje	Libre entrada	Todo el puerto
Lanchaje	Libre entrada	Todo el puerto
Avituallamiento	Libre entrada	Todo el puerto
Suministro de agua potable	API	Muelles 1 y 2
Suministro de combustibles y lubricantes	Libre entrada	Muelle 1 y Muelle Los Peines
Suministro de energía eléctrica	Libre entrada	Todo el puerto
Recolección de basura	Libre entrada	Todo el puerto
Reparaciones a flote	Libre entrada	Muelle 2 y muelle Los Peines
Limpieza de embarcaciones	Libre entrada	Muelle 2 y muelle Los Peines
Renta de vehículos	Libre entrada	Zona comercial
Equipaje	Libre entrada	Muelle 1 y 2
Cafetería	Libre entrada	Todo el puerto
Cambio de moneda	Libre entrada	Zona comercial
Servicio de fax e Internet	Libre entrada	Zona comercial
Orientación turística	Libre entrada	Todo el puerto excepto Muelle Los Peines
Servicio de telefonía	Libre entrada	Todo el puerto
Locales comerciales	Libre entrada	Zona comercial
Servicios bancarios	Libre entrada	Zona comercial

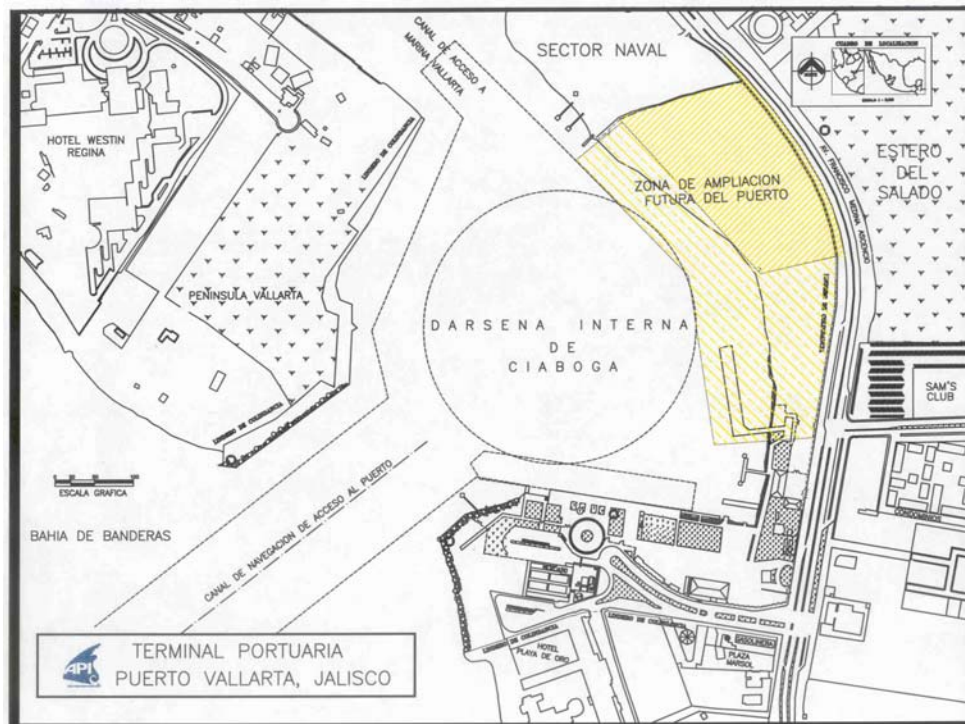
Establecer mecanismos de coordinación entre usuarios, prestadores de servicios, autoridades y organismos involucrados en la actividad portuaria, para garantizar el óptimo aprovechamiento de la infraestructura del recinto portuario.

Para asegurar las condiciones de arribo de cruceros se llevará a cabo el mantenimiento preventivo y correctivo de la infraestructura e instalaciones que se detalla en el anexo 2 del presente programa.



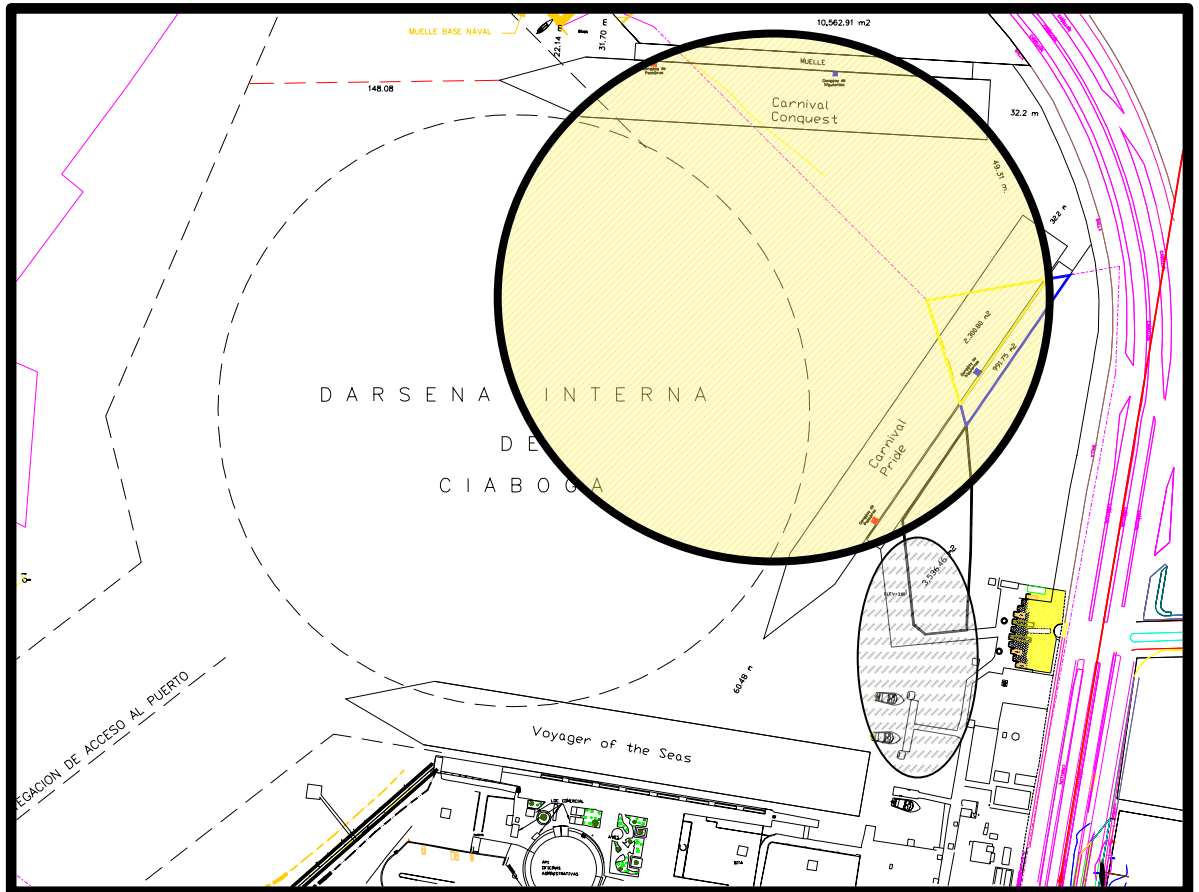
Con la construcción de nuevos muelles se estaría en posibilidad de recibir cruceros de hasta 300 metros de eslora y realizaría con mayor eficiencia el desembarque-embarque de pasajeros y otros servicios portuarios.

La zona prevista para el desarrollo de esta infraestructura se muestra a continuación:



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

En el presente programa se considera que la opción para ampliar la infraestructura portuaria, será la que permita tener dos nuevas posiciones de atraque para cruceros de 300 m de eslora.
Construcción de un nuevo muelle con dos bandas de atraque.



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

El área enmarcada indica la zona de desarrollo para los cruceros internacionales y la zona sombreada indica el área de la que podrían disponer permanentemente para su operación las embarcaciones locales, el costo de este proyecto se estima en \$ 157 millones.

La zona terrestre restante del Recinto Portuario será aprovechada a través de un desarrollo turístico, náutico y comercial, respetando las áreas operativas que para tal efecto se consideren en el estudio ejecutivo correspondiente.

Las ventajas que ofrece este proyecto son entre otras que aporta al Puerto de Vallarta la infraestructura necesaria para la atención de la creciente demanda de posiciones de atraque por parte de los cruceros internacionales, al mismo tiempo libera parte de la infraestructura existente, como es el caso del Muelle 2, para la operación de las embarcaciones menores.



La ampliación de la infraestructura portuaria se logrará con la construcción de dos posiciones de atraque en terrenos recién adquiridos. El proyecto comprende lo siguiente:

- Construcción de dos muelles para cruceros de 300 m de eslora.
- Demolición de parte del muelle 2
- Adaptación de instalaciones para el atraque de cruceros locales en la zona del actual muelle 2.
- Estacionamientos para el servicio para el servicio de los cruceros y la zona comercial.

La justificación de este proyecto se basa en lo siguiente.

Las expectativas de crecimiento en arribos son:

Escenario	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2020	2023
M 1	173	198	208	208	208	208	208	208	208
M 2	0	11	11	22	34	46	59	208	208
M 3	0	0	8	11	15	18	19	51	100
Totales	173	209	227	241	257	272	286	467	516

- Puerto Vallarta es el destino ancla de las rutas del Pacífico Mexicano por lo que su operación beneficia y afecta directamente a Mazatlán y Cabo San Lucas.
- El Puerto estaría en condiciones de satisfacer la demanda hasta en los próximos 20 años.
- Los otros destinos de la ruta incrementarían sus arribos e ingresos para los puertos y ciudades.
- Las instalaciones de Puerto Vallarta podrían adaptarse como lugar de origen y destino.
- La derrama que generarían los visitantes de cruceros en la localidad ascendería a \$3400 millones adicionales en los próximos 20 años.

Además significaría ingresos al puerto por \$585.8 millones en los siguientes 20 años.

	2005	2006	2007	2016	2020	2023	Total
Arribos Totales	219	254	310	361	443	516	6,656
Ingresos adicionales por arribos en el Muelle 2 y 3	2.6	10.8	23.9	35.9	55.0	72.1	\$585.8
Pasajeros adicionales captados por el proyecto	23,100	96,600	214,000	321,300	493,500	646,800	5,405,000
Derrama adicional en el destino originada por el proyecto	14.9	62.4	138.3	207.6	318.9	418.0	\$ 3,493 miles

* Recuperación de la inversión 8 años

Financiamiento

Este proyecto deberá desarrollarse a partir del año 2005 y de acuerdo a los flujos de efectivo y utilidades de operación, los excedentes de la API hacen factible el proyecto; sin embargo debido a que la entidad no cuenta actualmente con facultades para obtener préstamos se consideran las siguientes opciones de financiamiento:



- a) Recursos de la API del 40 % del costo y el complemento con apoyo del gobierno federal, ejecutando el proyecto en etapas.

Ventajas:

- La API operaría las tres posiciones de atraque buscando obtener la máxima productividad.
- Se mantendría el control en todo el recinto portuario

- b) Inversionistas privados mediante una cesión parcial de derechos.

Ventajas:

- Se ejecutaría prácticamente en una etapa
- Habría la garantía de obtener el arribo de los cruceros ya que se establecería una asociación estratégica con las líneas navieras.

- c) Promover la creación de mecanismos financieros alternativos.

Este proyecto no compromete la maniobrabilidad de los buques que operan en las instalaciones del sector naval.

En este proyecto se deberán definir los puntos de depósito del material producto de las excavaciones en seco y dragado, que pueden ser para el relleno y nivelado de diversos predios propiedad del municipio.

El proyecto no afecta al Estero del Salado, el cual ha sido declarada Área Natural Protegida por el Congreso del Estado de Jalisco.

Las condiciones mínimas que deberán de observar los servicios portuarios son:

Infraestructura cruceros internacionales. El uso de la infraestructura deberá desarrollarse en instalaciones especializadas al tipo de tráfico para garantizar a las embarcaciones que contarán con tres posiciones de atraque con capacidad suficiente para realizar sus operaciones.

Infraestructura embarcaciones locales. El uso de la infraestructura deberá realizarse en instalaciones diferentes al tráfico de cruceros internacionales y deberá garantizar a las embarcaciones que realicen su operación. Posiciones de atraque suficientes para el embarque o desembarque conjunto de al menos 4 embarcaciones de forma simultánea y la pernocta de embarcaciones.

Almacén para cruceros internacionales y embarcaciones locales, el cual deberá ser dividido por tipo de tráfico. Deberá contar con las instalaciones necesarias para el almacenamiento de herramientas, refacciones o víveres de la embarcación y su ubicación se deberá situar en áreas adecuadas que no afecten el flujo de pasajeros y actividades comerciales.

Conexión de líneas telefónicas. Se contará con líneas de teléfono suficientes para su conexión con la embarcación y con equipos especializados para el registro de los cargos.

Seguridad. Comprende Instrumentos y procesos de seguridad para garantizar la integridad física de las embarcaciones, pasajeros y tripulantes al estar dentro de las zonas que se encuentren delimitadas en el recinto portuario concesionado, además de la implementación obligatoria del código PBIP que será rigurosamente controlado.



Pilotaje, Este servicio deberá prestarse con oportunidad y seguridad en las operaciones de la embarcación y deberá cobrarse un pago único sin cargos adicionales conforme a las reglas de aplicación.

Lanchaje, Deberá ser prestado con embarcaciones que ofrezcan la mayor seguridad para los pilotos de puerto y pasajeros. Es recomendable la presencia de otra empresa que proporcione el servicio.

Amarre y desamarre de cabos, este servicio deberá desarrollarse bajo un alto nivel de seguridad tanto para el usuario de la terminal como del prestador del servicio y el posicionamiento de las bitas de amarre deberá localizarse en áreas estratégicas maximizando el aprovechamiento de las instalaciones del recinto portuario.

Recolección de basura, Deberá ser prestada en áreas operativas con unidades de transporte adecuadas y con capacidad suficiente para la recolección de desechos y sin interferir con las operaciones turísticas de la terminal y comercios, su disposición final deberá ser en áreas determinadas por la autoridad competente.

Suministro de agua potable, Se prestará previa requisición de las embarcaciones en áreas operativas y con prestadores de servicios que presenten los permisos respectivos y normas de calidad de producto determinadas por la autoridad competente. Es recomendable garantizar el suministro al aumentar el número de cruceros en puerto con un sistema de bombeo.

Extracción de aguas residuales, Se deberán contar con el equipo necesario para la recepción de las aguas residuales mediante la utilización de mangueras o tuberías que no interfieran en el desarrollo de las actividades turísticas de la terminal portuaria y que no afecten en su disposición final al entorno ecológico de la zona.

Extracción de aceites quemados, El servicio deberá prestarse mediante la utilización de mangueras o tuberías conectadas hacia tanques de almacenamiento que no interfieran en el desarrollo de las actividades turísticas de la terminal portuaria y que no afecten en su disposición final al entorno ecológico de la zona, considerando la posible comercialización de los aceites en diversas industrias.

Trámites de autoridades, Mismos que se deberán desarrollar con la mayor rapidez y confort posibles para el pasajero o tripulante de la embarcación y en instalaciones apropiadas para las autoridades.

8.2 Oportunidades de negocio

La actividad que desarrolla el puerto de Vallarta en el entorno en el cual se desenvuelve, está enfocada en su totalidad a la prestación de servicios portuarios para el turismo nacional e internacional, mismos que demandan infraestructura y espacios adecuados para su atención.

El avance tecnológico en la ingeniería naval y las exigencias de las nuevas embarcaciones, establecen las condiciones imperantes en la actividad del transporte marítimo y en la forma de disponer las instalaciones de un puerto, en aras de mantener una posición de mercado acorde al alto nivel de crecimiento de la industria.



La actividad portuaria que se realiza en el recinto portuario, ha registrado una tasa de crecimiento positiva, lo cual se debe principalmente a que los esfuerzos por mantener la participación de Puerto Vallarta en el mercado de cruceros y del turismo en general, provienen de agentes externos al puerto.

Es de suponer que, estos agentes externos mantendrán su interés en el destino ya que los turistas continuarán visitando Puerto Vallarta, por lo que la posición comercial de la API será reactiva y complementaria a las oportunidades que le brinde el mercado.

Dentro del grado de potencialidad del puerto se tiene que si se desarrolla la infraestructura necesaria y se crean otras dos posiciones para cruceros de 300 m de eslora se tendrá capacidad de recibir simultáneamente 3 embarcaciones y se estará en posibilidad de crear una opción de ruta origen- destino en combinación con las líneas navieras. Esto daría la oportunidad de atacar el mercado de la costa este de Estados Unidos que actualmente aborda en los Ángeles ya que se cuenta con rutas aéreas directas desde este destino hacia ciudades de la región este y se tienen las facilidades de cercanía del aeropuerto e infraestructura hotelera amplia lo cual redundaría en beneficios económicos a la ciudad.

Por otra parte, en virtud de las condiciones y características actuales que presenta la API, entre las que destacan: su ubicación como negocio en marcha, con crecimiento del mercado internacional de cruceros ; la orientación empresarial como administrador; que su principal activo es la explotación del recinto portuario; sus limitaciones importantes para invertir; y, el espíritu del título de concesión que ostenta, para sesionar parcialmente los derechos a inversionistas privados; conlleva a definir las estrategias a seguir en el Programa Maestro de Desarrollo, mismas que se indican a continuación:

Desarrollar y ampliar la participación de la unidad de negocios denominada “Arrendamientos y Cesiones” mediante la creación de un complejo turístico, náutico y comercial.

El recinto portuario en su parte terrestre consta de 8.9 hectárea, los cuales han venido siendo utilizados como espacios para la atención de los visitantes en áreas de operación, estacionamientos, jardinería, almacenes, módulos de atención, taquillas y una cesión parcial de derechos.

Se considera que esta distribución ha venido operando adecuadamente ;sin embargo es preciso modificar el esquema y obtener un mejor aprovechamiento de las áreas privilegiando la función básica del puerto en cuanto a la atención del turismo náutico, es decir cruceros internacionales y cruceros locales, y toda vez que en el área interior no son factibles proyectos propiamente portuarios, se considera conveniente para el puerto y para la comunidad, llevar a cabo un proyecto náutico-comercial que vendría a complementar las características del puerto en su calidad de terminal portuaria, turística y sería un punto adicional de atracción del destino en 6.7 ha .

Se cumpliría además con lo establecido en el título de concesión otorgado a la API Vallarta en el mismo; en su antecedente VI y condición segunda.

Infraestructura comercial

Como consecuencia de la vinculación inherente de los tráficos y al propio volumen que se concentran en la terminal, se considera la explotación comercial de áreas especializadas para el desarrollo de actividades de valor agregado a las funciones básicas del puerto, aprovechando la localización del recinto dentro del contexto de la ciudad y su propia relación con la población local.



Como parte integral de esta unidad de negocio se considera el desarrollo de infraestructura comercial, misma que tiene por objeto la explotación de la capacidad de compra de los turistas que visitan Puerto Vallarta, de los vallartenses, de los pasajeros de cruceros internacionales, de su tripulación y de los pasajeros de cruceros locales, mediante la oferta de un centro de paseo y comercio familiar dentro del puerto.

Los servicios que se incluyen bajo este concepto son:

Complejo turístico-náutico-comercial, Deberá desarrollarse como un proyecto turístico que cuente con comercios y restaurantes de nivel medio y alto, y contar con instalaciones suficientes para desarrollar actividades culturales como conciertos, exposiciones de arte.

Se pretende que este complejo se conecte a los flujos de pasaje, del tráfico de los cruceros internacionales y embarcaciones locales, y al igual que en las terminales de pasajeros, deberá contar con planos del puerto o monitores donde se informe de las características de la terminal y de las posiciones de atraque, para facilitar el embarque.

Para el desarrollo de la infraestructura comercial prevalecerá el criterio de garantizar que las operaciones y servicios portuarios se realicen en condiciones óptimas, manteniendo la seguridad a las embarcaciones, a los pasajeros y a la infraestructura concesionada a la API.

Por lo tanto, deberán considerar las zonas operativas siguientes:

ZONA
Vialidades
*Estacionamiento operativo
*Estacionamiento administrativo
Almacenes
Oficinas para la API y Capitania

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

*Los estacionamientos, almacenes y oficinas podrán ubicarse en áreas y edificios del área comercial.

Proporcionar al pasajero internacional y local las mayores comodidades en infraestructura en la terminal portuaria, asegurando la calidad de los prestadores de servicios terrestres y marítimos, como en los servicios comerciales del recinto portuario.

Para ello se deberá atender la condición décimo quinta del título de concesión, la cual señala que para la ejecución de obras no específicamente portuarias, que sean de las mencionadas en el antecedente VI y en la condición segunda, se observaran las mismas reglas que se establecen en la condición 14 pero en el entendido de que adicional mente, la concesionaria deberá exhibir un documento en el que se haga constar que las obras proyectadas no afectan el plan de desarrollo urbano ni dañan la imagen arquitectónica de la ciudad.



Es importante señalar que para poder brindar a los pasajeros los servicios que esperarían encontrar en instalaciones portuarias reconocidas por su alta calidad necesario impulsar el desarrollo de las áreas comerciales a través de las inversiones del sector privado, por lo que se deberá impulsar la licitación necesaria con la finalidad de asignar la cesión parcial de derechos a inversionistas para que desarrollen este proyecto.

Servicios al pasajero

Es necesario la segmentación de los pasajeros con objeto de ofrecer los servicios acordes a las características particulares de los mismos, el desarrollo de las actividades se deberá entonces enfocar a la operación de terminales especializadas tanto para el turista local como para el turista internacional que se vinculen eficientemente a los servicios marítimos, terrestres y a los servicios comerciales.

Los servicios que se incluyen bajo este concepto son:

Terminales internacionales, que oriente al pasajero respecto a las instalaciones y la embarcación, sin interrupciones y cambios abruptos, de forma que se perciba a la terminal como una extensión del crucero y deberá ofrecer todos aquellos servicios que satisfagan las necesidades de los pasajeros y contar con planos del puerto o monitores donde se informe de las características de la terminal, y su flujo se deberá tomar en cuenta a las áreas comerciales como opción a visitar.

Terminales locales, debe contar con servicios destinados a los pasajeros de los cruceros locales y mostrar planos del puerto o monitores donde se informe al pasajero de las características de la terminal, cabe señalar que al igual que en los cruceros internacionales, la tarifa de uso de infraestructura deberá ser recolectada por el armador, con objeto de disminuir las molestias al pasajero, eliminando así un cuello de botella.

Adicionalmente los beneficios básicos para el destino de Puerto Vallarta, serían los siguientes:

Gasto en destino:

- En forma de compras, excursiones y pernocta hoteleras
- Importancia para el comercio local
- Deseos de los cruceristas de volver por otros medios de transporte (50% según CLIA)

Puertos:

- Gasto, inversiones en terminales y es elemento básico del programa puerto-ciudad

Interacción del crucero con el entorno

Portuarios:

- Asistencia técnica (pilotaje y atraque) + consignación,
- Suministro de combustible y avituallamiento
- Mantenimiento y reparaciones navales
- Recepción del pasaje (proporciona imagen del Puerto y Ciudad)



Logísticos en tierra:

- Transporte del pasaje (taxi, visitas guiadas, excursiones),
- Conexiones internacionales (puerto bases-aeropuerto)

Turísticos:

- Programa de excursiones,
- Restauración en escalas
- Compras en tierra (souvenirs, electrónica, gastos de tripulaciones...).
- Oferta de alojamiento (hotelera en caso de puertos base)

Efecto sobre el medio marino: sustentabilidad

- Normativa y directrices de la OMI (protección del medio marino),
- ZMES (zonas marítimas especialmente sensibles),
- Control de emisiones a la atmósfera.
- Pilotaje obligatorio o regulación del tráfico marítimo
- Convenio SOLAS y MARPOL

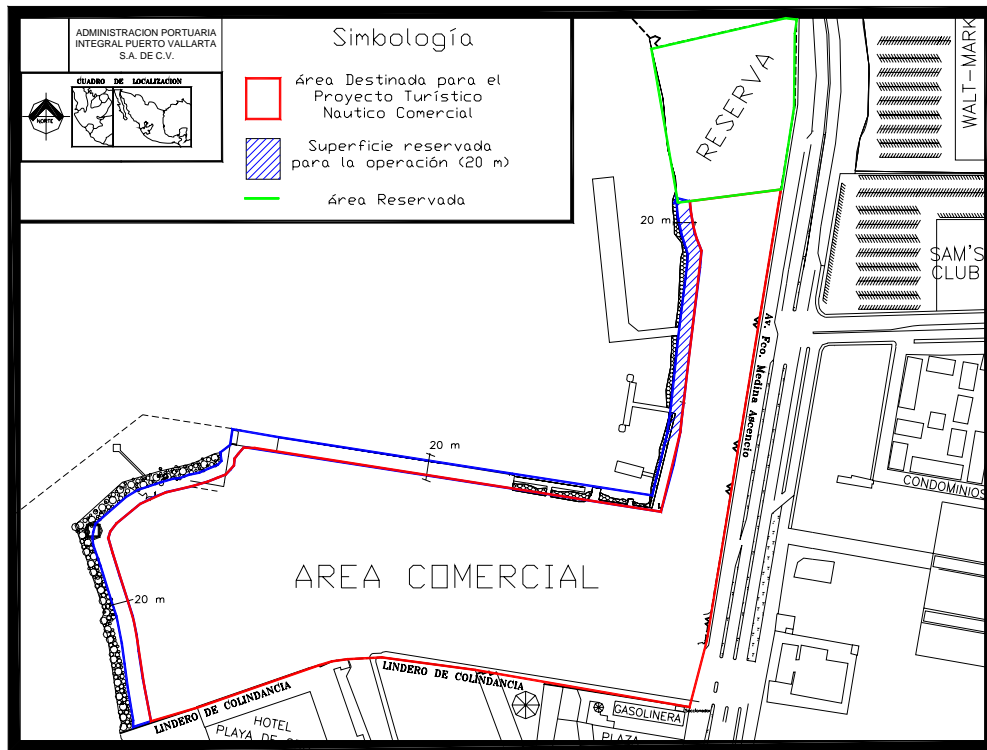
Seguridad

- Implementación de código PBIP (ISPS)
- Prevención de terrorismo y delincuencia

Disposición de desechos

- Residuos sólidos
- Agua de sentinas (sludge)
- Respuesta a derrame de combustible
- Emisiones aéreas

Las unidades de negocio de la API deberán desarrollarse de forma autosuficiente, y permitir mejorar la distribución del riesgo, mediante la captación de mayores ingresos y de inversionistas privados especializados capaces de desarrollar y comercializar de manera proactiva.



8.3 Desarrollo

El terreno colindante con el sector naval militar con frente al recinto portuario concesionado y a la avenida Francisco Medina Ascencio, deberá ser destinado al crecimiento del puerto para ampliar la infraestructura portuaria.

Se deberá promover el desarrollo y compatibilidad entre las áreas del recinto portuario y los usos de suelo para garantizar una explotación equilibrada del puerto, cumpliendo con la Ley de Puertos, su Reglamento y el Título de Concesión.

La parte del recinto portuario que corresponde a la denominada Península Vallarta podrá destinarse a instalaciones de atraque para embarcaciones menores vinculadas a desarrollos inmobiliarios por parte de inversionistas privados. De tal forma que no afecten a la operación y a la navegación dentro de la dársena.

El gobierno federal otorgó a la Administración Portuaria Integral Puerto Vallarta, S.A. de C.V., el título de concesión el 26 de julio de 1994, comprendiendo a la totalidad del recinto portuario. Posteriormente el 18 de julio de 1997, el área concesionada tuvo modificaciones, habiendo sido reducido a la dársena principal, destinada básicamente a la atención de cruceros y de embarcaciones que realizan recorridos por la Bahía de Banderas.



El 13 de marzo del año 2000, se adicionó el área conocida como muelle Los Peines, ubicado dentro del canal de navegación a la denominada Marina Vallarta, en estas instalaciones se proporciona servicio de atraque a embarcaciones menores.

Para atender en forma total a todo lo relacionado con el puerto y darle un carácter integral, se considera necesario volver a otorgarle a la API Vallarta el recinto portuario original, de esta manera podrá llevar a cabo acciones de control ambiental y regulación de instalaciones privadas, entre otros.

8.4 Recursos Financieros

Con base en el pronóstico conservador de tráfico del puerto que se presenta en el apartado 6.2 " Rutas y Servicios" a continuación se muestra el flujo de efectivo para el periodo 2004 - 2009:

Pronóstico del Flujo de Efectivo 2004 – 2009

ADMINISTRACION PORTUARIA INTEGRAL PUERTO VALLARTA, S.A. DE C.V.						
PROYECCION DE INGRESOS 2004 AL 2009						
(Miles de pesos con un decimal)						
INGRESOS	2004	2005	2006	2007	2008	2009
Venta de Servicios	47,177.8	49,494.7	52,027.2	54,571.7	57,251.7	60,063.6
Infraestructura	42,174.9	44,241.3	46,505.3	48,774.2	51,164.1	53,671.2
Puerto	24,001.6	25,213.8	26,547.2	27,880.6	29,288.6	30,767.6
Atraque	2,613.6	2,745.6	2,890.8	3,036.0	3,189.3	3,350.4
Emb. Desembarque	15,559.7	16,281.9	17,067.3	17,857.6	18,686.2	19,553.2
Arrendamiento	2,444.0	2,566.0	2,695.0	2,829.0	2,970.2	3,118.4
Cesión Parcial Derechos	767.0	805.0	845.0	887.0	930.9	977.0
Servicios Portuarios	1,791.9	1,882.4	1,981.9	2,081.5	2,186.5	2,297.0
SUMA INGRESOS AÑO	47,177.8	49,494.7	52,027.2	54,571.7	57,251.7	60,063.6
EGRESOS						
Gastos corriente	38,225.0	40,035.2	41,131.1	43,079.3	42,848.5	43,747.4
Servicios personales	11,442.3	11,899.9	11,507.8	11,968.1	11,917.6	12,167.6
Mat.y Suministros	1,575.3	1,654.8	1,742.4	1,829.9	1,801.8	1,839.6
Servicios Generales	25,207.4	26,480.5	27,880.9	29,281.3	29,129.1	29,740.2
Inversión Física	6,135.3	5,671.8	5,457.7	5,450.0	5,400.0	6,050.0
Bienes Muebles	535.3	671.8	457.7	450.0	400.0	550.0
Obra Pública	5,600.0	5,000.0	5,000.0	5,000.0	5,000.0	5,500.0
SUMA EGRESOS AÑO	44,360.3	45,707.0	46,588.8	48,529.3	48,248.5	49,797.4

Cabe señalar, que el rubro de Cesión Parcial de Derechos no refleja la contraprestación que se obtendrá del complejo inmobiliario que se tiene contemplado desarrollar, se estima del orden de \$ 10 millones anuales.



De acuerdo a los proyectos que se tienen para el desarrollo del puerto, la API puede recibir recursos por concepto del inicio de operaciones como puerto origen y destino a partir del año 2006 con \$ 5 millones al año y por los nuevos muelles \$ 5.6 en el primer año incrementándose a \$ 9.9 millones en el segundo, \$ 14.7 en el tercero, hasta \$ 80.4 en el año 20 de operaciones.

Por las variables que contienen estos esquemas los posibles flujos que se obtendrían en el periodo 2004-2009, los ingresos de la API se verían incrementados en aproximadamente \$ 130 millones.

Acciones a realizar a corto y mediano plazo:

Realizar en el 2004 Dragado de Mantenimiento en el puerto, con recursos propios de la API, por un monto aproximado de \$5 millones 500 mil pesos y modificación del muelle de tenders para proteger el Muelle 1 de deslaves con un importe de \$3 millones ,500 mil pesos.

Asignar los recursos necesarios para realizar las obras de inversión y mantenimiento que se tienen programadas de acuerdo al **anexo 2**:

Cada una de las unidades de negocios deberá ser rentable por lo que se deberá mantener un riguroso control de costos y de ingresos por concepto de tarifas.

8.5 Seguridad y Entorno Ecológico

De acuerdo a lo que señala la Ley General de Equilibrio Ecológico y Protección al Ambiente, así como la normatividad estatal, en este aspecto, y lo que establece el Plan de Desarrollo Urbano de Puerto Vallarta, con respecto a los objetivos referentes a preservar y mejorar las áreas forestadas de ríos, escurrimientos y acuíferos en el centro de población y sus áreas tributarias y la procuración de que el centro de población mantenga y desarrolle de manera integral la calidad de la imagen visual característica de la ciudad, se propone las siguientes estrategias:

El Programa Maestro deberá cumplir cabalmente con lo preceptuado en la Ley en la materia, como por ejemplo la realización de un estudio de impacto ambiental para las obras de inversión programadas.

Realizar proyectos conjuntos con la SEMARNAT de protección al medio natural.

Continuar con la medición de descargas a la red sanitaria de acuerdo a la NOM – 052 - ECOL.

Continuar verificando el cumplimiento de las obligaciones, que en materia medio-ambiente, estén consideradas en los contratos de prestación de servicios relacionados con: limpieza de embarcaciones, recolección de basura, reparaciones a flote, suministro de agua potable, combustibles y lubricantes, por lo que se deberá mantener el almacén temporal de residuos peligrosos y los programas de prevención.

Mantener el programa de protección ambiental y la certificación de industria limpia, de acuerdo a las normas aplicables.

Establecer un monitoreo semanal de la calidad del agua en las áreas de agua del puerto para detectar posibles descargas residuales provenientes de embarcaciones, asimismo se verificará se tomen las precauciones necesarias para impedir derrames de combustibles.



Continuar vigilando en el interior del puerto el buen funcionamiento de equipos y sistemas contra incendios en oficinas, bodegas, almacenes, patios y vehículos, de acuerdo a la norma aplicable en la materia y mantener el programa de capacitación del personal en esta materia.

Fomentar en el seno de la Comisión Mixta de Seguridad e Higiene la verificación de las condiciones de seguridad e higiene en la prestación de servicios portuarios.

Vigilar que las medidas establecidas dentro del marco del Programa de Protección al Turista, tales como las áreas de seguridad, procesos de evacuación, puntos de reunión y seguridad al turista, se cumplan estrictamente, así como procurar su mejora continua.

Vigilar el cumplimiento del Programa de Protección Civil.

Verificar el cumplimiento del Plan de Seguridad y Protección del Puerto de conformidad con el Código Internacional para la Protección de Embarcaciones y de las Instalaciones Portuarias SOLAS-ISPS de la OMI.

Para la ejecución de obras no específicamente portuarias, se deberá respetar los requisitos que las obras deban cumplir en materia de planeación urbana y características según lo establezcan los reglamentos municipales en la materia.

8.6 Fuerza laboral

Coordinar con las autoridades e instituciones de educación superior, el desarrollo de cursos de capacitación en materia portuaria, así como otorgar facilidades para la realización de prácticas profesionales y servicio social.

Organizar cursos de capacitación tanto para el personal de la API como para los distintos prestadores de servicios, incluyendo al cesionario, en materias tales como: seguridad e higiene, educación ambiental, turismo, cultura regional, negociación, entre otros, que permitan elevar el nivel de atención que se presta al turista.

Implementar programas motivacionales al personal de la API buscando con ello la superación personal y la integración a su centro de trabajo.

8.7 Vinculación puerto - ciudad

Promocionar el puerto, sus servicios y atractivos turísticos en coordinación con las autoridades estatales y municipales en los foros nacionales e internacionales relacionados con el tema del turismo.

Participar en el consejo de turismo municipal como miembro activo para dar a conocer los proyectos que realiza la API y tener una participación más eficaz en el logro de objetivos comunes.

Tener presencia en la comisión consultiva del puerto con el propósito de obtener mayor funcionalidad y seguridad a los flujos de vialidad y también para lograr mayor calidad y eficiencia en los servicios urbanos, de alojamiento y alimentos, comerciales y de entretenimiento así como impulsar el desarrollo



del puerto en todos los órdenes y lograr el apoyo de las autoridades para atender los temas vinculados con la región.

Promoción de parte del órgano antes citado ante las autoridades locales, estatales y los organismos correspondientes del sector turismo de la realización de un análisis y elaboración de un estudio de mercado de visitantes que considere servicios de tours y programa de actividades con objeto de planear las necesidades de las personas que llegan en cruceros lo que redundaría en mayor beneficio para la economía de la región.

Uno de los objetivos del programa de comercialización ha sido el que la comunidad Vallartense tenga mayor conocimiento del acontecer en la propia terminal portuaria. Para ello, se ha implantado como actividad permanente el que niños de primaria, secundaria, preparatoria y bachillerato de esta localidad, realicen visitas a la terminal cuando se tenga arribo de crucero. Para lo anterior, se estableció la comunicación con el Departamento de Educación del H. Ayuntamiento de Puerto Vallarta.



9.0 ACCIONES CLAVE

El Programa Maestro de Desarrollo Portuario de la API Puerto Vallarta, se basa en contar con instalaciones adecuadas para mantener y mejorar la atención que se proporciona a los tres tipos de turismo náutico: cruceros, recorridos por la bahía y muelles para embarcaciones menores; así como, desarrollar y ampliar la unidad de negocios denominada "Arrendamientos y Cesiones" que permita la explotación comercial de áreas especializadas para el desarrollo de actividades de valor agregado a las funciones básicas del puerto, conforme a lo que establece el Título de Concesión.

De acuerdo a lo anterior las como acciones relevantes son las siguientes:

Construcción de dos muelles que permitan la recepción de embarcaciones de cruceros de 4ª generación, para ello se deberán realizar, los estudios que incorporen aspectos tales como: identificación de costos; consulta a las líneas navieras de cruceros; maniobrabilidad; condiciones de aprovechamiento y explotación del proyecto, entre otros.

Con la ejecución del proyecto el puerto dispondrá de las áreas de agua y tierra, dentro del recinto portuario, propicias para el establecimiento de terminales adecuadas para cruceros tanto de escala como para origen y destino, para lo cual el puerto ya cuenta con la infraestructura urbana, hotelera y aeroportuaria adecuadas para su operación.

Incorporar a la zona de desarrollo del puerto, el terreno de propiedad particular colindante con el sector naval militar, con frente al recinto portuario concesionado y a la avenida Francisco Medina Ascencio.

Crear un atractivo a la ciudad mediante el desarrollo de un complejo turístico, náutico y comercial, que cuente con instalaciones adecuadas para la realización de actividades comerciales, culturales y recreativas, a través de inversionistas privados especializados en la materia, privilegiando las actividades náuticas portuarias.

Establecer vínculos de coordinación con las autoridades municipales, estatales y federales para el desarrollo e implementación de programas de protección al turista; protección civil; y, de prevención y atención de delitos dentro del Recinto Portuario.

Mantener los centros de costos con base en los ingresos por contraprestación y uso de infraestructura que permita identificar la rentabilidad de cada unidad de negocios.

Promover conjuntamente con los puertos turísticos del Pacífico Mexicano el establecimiento de nuevas rutas de cruceros mediante la caracterización de cada destino y tarifas promocionales.

Atender las áreas del recinto portuario que se incorporan a la concesión de la API, en su control administrativo, operacional y ecológico.



10 ANEXOS

ANEXO 1 – CATASTRO PORTUARIO

ANEXO 2 – PROGRAMA DE INVERSIÓN Y MANTENIMIENTO 2004 – 2009

ANEXO 3 – CATALOGO ACTUAL DE CRUCEROS Y A FUTURO