

**Parque Industrial y Pesquero de Puerto Morelos,  
S.A. de C.V.**

Estudio de Factibilidad de Mercado

Julio, 2002

15 de Julio de 2002

Ing. Juan Ignacio Athié Lambarri  
Director General  
Puerto Industrial y Pesquero de Puerto Morelos, S.A. de C.V.  
Av. Axial Manzana 20 #77  
Súper Manzana 3 Uxmal y Bonampac  
77500 Cancún, Q. Roo

Estimado Ing. Athié:

El presente estudio de mercado (en lo sucesivo, el “Estudio”) ha sido diseñado por Ruiz, Urquiza y Cía., S.C. (en lo sucesivo “RUCIA.”) para el uso del Parque Industrial y Pesquero de Puerto Morelos, S.A. de C.V. (en lo sucesivo “Parque Logístico Puerto Morelos”, “Parque Logístico Morelos”, el “Proyecto, el “Parque”, la “Empresa” o la “Compañía”, indistintamente) de acuerdo a una carta mandato firmada el 31 de octubre de 2001. El propósito de este Estudio es presentar los resultados del análisis de mercado de parques industriales de la región caribe, mismos que muestran el potencial de mercado para el Parque.

El uso de este Estudio está gobernado por los términos y condiciones de la propuesta de servicios profesionales firmada con Parque Morelos el pasado 31 de octubre del 2001, ateniéndose a las cláusulas ahí expuestas. El presente Estudio no puede ser distribuido, reproducido o utilizado sin el consentimiento expreso de RUCIA., o para ningún otro propósito diferente al descrito en la carta mandato.

La información aquí contenida es información de mercado o directamente proporcionada por la Empresa, asumiéndose como veraz y confiable; sin embargo, ni Parque Morelos ni RUCIA. garantizan expresamente su veracidad y confiabilidad.

Ninguna información contenida en este Estudio es o puede ser considerada como una promesa o representación del futuro y RUCIA. no se hace responsable de su cumplimiento ni se compromete a lograr el mismo.

Todas las solicitudes deberán hacerse directamente a RUCIA. con la siguiente persona:

Mauricio Costemalle  
Socio “Global Corporate Finance”  
Bosque de Ciruelos No. 186 – Piso 11  
11700 México, D.F.  
Tel. (5255) 5237 4602  
Fax (525) 237-4607

Muy atentamente,

Ruiz, Urquiza y Compañía, S.C.

## Índice

<b>1</b>	<b>Resumen Ejecutivo.....</b>	<b>5</b>
<b>2</b>	<b>Parque Logístico Morelos .....</b>	<b>5</b>
	Concepto de negocio .....	7
	El Capítulo México del Plan Puebla-Panamá .....	9
	Quintana Roo Puerta al Mundo. El Nuevo Hub de las Américas .....	10
	<i>Proyecto: Aeropuerto de Chetumal</i> .....	11
	<i>Proyecto: Carretera Caobas – Arroyo Negro</i> .....	12
	<i>Proyecto: Puerto de Altura de Puerto Morelos</i> .....	12
	Sistema Portuario Estatal.....	22
	Puerto Morelos .....	23
	<i>Chetumal</i> .....	26
	<i>Cozumel</i> .....	27
	<i>Playa del Carmen</i> .....	27
	<i>Puerto Juárez</i> .....	27
	<i>Isla Mujeres</i> .....	28
	<i>Punta Sam</i> .....	28
	El Aeropuerto Internacional de Cancún .....	29
<b>3</b>	<b>El Estado de Quintana Roo .....</b>	<b>34</b>
	PIB .....	40
	Población .....	42
<b>4</b>	<b>Mercado de Parques Industriales en la Región Caribe de México .....</b>	<b>45</b>
	Parques Industriales en el Estado de Quintana Roo.....	46
	Parques Industriales en el Estado de Yucatán .....	47
	<i>Niveles de Sueldos en los Parques Industriales de la Región Sur</i> .....	51
	<i>Niveles de Sueldos en la Industria Hotelera de la Riviera Maya</i> .....	53
	Empleo .....	54
	<i>Empleo en la Industria Maquiladora</i> .....	55
	Empleo en Quintana Roo.....	56
	Vivienda .....	58
	Clima y naturaleza de la región.....	60
	Mercado Internacional .....	61
<b>5</b>	<b>Mercado Turístico.....</b>	<b>70</b>
	Turismo Mundial .....	71
	Turismo en México .....	73
	<i>Visitantes a México</i> .....	73
	<i>Balanza Turística</i> .....	74
	Mercado Turístico de Quintana Roo.....	74
	Mercado Turístico de Cancún .....	75
<b>6</b>	<b>Mercado de Cruceros Turísticos.....</b>	<b>77</b>
	Mercado Mundial de Cruceros .....	77
	<i>Oferta de cruceros</i> .....	77
	<i>Oferta de cruceros por destino</i> .....	79
	<i>Demanda de pasajeros de cruceros</i> .....	80

<i>Puertos de Embarque</i> .....	83
Mercado Nacional de Cruceros.....	84
<b>7 Estrategias recomendadas</b> .....	<b>90</b>
Análisis Estratégico Parque Logístico Morelos .....	92
Análisis Estratégico Mercado de Parques Industriales.....	94
Mercado .....	95
Precios .....	96
Canales de Distribución .....	96
Promoción y Publicidad .....	98
<i>Anexos</i> .....	102

## 1 Resumen Ejecutivo

Después de haber realizado el estudio del mercado de parques industriales en la región Caribe de México, es posible concluir que el Proyecto en su fase inicial es factible, siempre y cuando se cumplan las premisas, condiciones y supuestos de mayor importancia que se mencionan a continuación:

- Que el Estado de Quintana Roo refuerce la promoción a la inversión a través de incentivos, ya sean fiscales, de capacitación e impuestos prediales, entre otros
- Que se integren los servicios del puerto, aeropuerto y carreteras con los del Parque Logístico, con el fin de ofertar un paquete integral multimodal, especialmente enfatizando la posibilidad de contar con el recinto fiscal
- Dar opciones de financiamiento al comprador final
- Diferenciación del Parque como Logístico y Multimodal
- Se apliquen exitosamente las estrategias de comercialización del parque (posicionamiento del parque, atacar a los segmentos de mercado adecuados, inversión en publicidad y promoción)
- Se cuente con las condiciones externas de mercado (oferta y demanda)

Aún cuando todas las premisas, condiciones y supuestos se cumplan, debe tomarse en cuenta que los parques industriales tienen un lento período de recuperación de la inversión realizada.

## 2 Parque Logístico Morelos

El Parque Morelos es una sociedad anónima constituida el 20 de octubre de 1992 en la ciudad de Mérida, Yuc., con el objeto social, principalmente, de la construcción, concesión y administración de parques industriales y pesqueros, muelles, astilleros y vías de comunicación.

Con base en la dependencia económica del estado de Quintana Roo en un 90% en el sector turístico, el Gobierno del Estado consideró la autorización de la Constitución del Fideicomiso para la creación, operación y comercialización del Puerto Industrial y Pesquero de Puerto Morelos, Quintana Roo el 3 de abril de 1998.

Los integrantes del Fideicomiso son: el Gobierno del Estado de Quintana Roo, la empresa Parque Industrial y Pesquero de Puerto Morelos, S.A. de C.V. y el Banco Bancrecer, S.A., como el fiduciario del mismo.

En el Fideicomiso se establece que el Gobierno del Estado aporta 232 hectáreas de su reserva territorial para la empresa Puerto Morelos, quien con sus propios recursos realizará los proyectos, estudios, construcción, comercialización, así como la futura operación y mantenimiento de dicho parque.



El Gobierno del Estado recibirá como contraprestación a su aportación el pago de MN\$25 por metro cuadrado conforme se realice la venta y comercialización de los lotes resultantes de la lotificación según el proyecto definitivo. El Fideicomiso permite gravar y poner en garantía el predio aportado para la consecución de los recursos necesarios para la ejecución y desarrollo del Proyecto.

Puerto Morelos se encuentra ubicado en la carretera Chetumal-Puerto Juárez entre los kilómetros 317 y 320, a 4 kilómetros del puerto fiscal de Puerto Morelos el cual mantiene un tráfico regular con los puertos estadounidenses de Miami y Nueva Orleans así como con los países de Belice, Honduras y Guatemala.

El Proyecto contempla una zona de apoyo comercial y de servicios en 40,000 m<sup>2</sup>, además de la donación de 17 Has. para áreas verdes en la zona colindante con la colonia Cetina Gasca, lo que ayudará a mejorar los servicios y la calidad de vida de la población local.

Con base en información proporcionada por la Empresa, el costo total del proyecto se estima en alrededor de USD \$12.67 millones, de los cuales USD \$1.7 millones es el financiamiento para desarrollo de infraestructura y USD \$10.9 millones como financiamiento para la construcción de naves industriales.



Se ha considerado la conectividad del Parque Logístico Morelos como la principal ventaja comparativa debido a que está:

Localizado:

- A 2.5 kilómetros de Puerto Morelos
- A 21 kilómetros del Aeropuerto Internacional de Cancún
- A 36 kilómetros de Cancún
- A aproximadamente 5 kilómetros de Calica y a 37 kilómetros de Puerto Juárez
- A 2 ó 3 días navegables a Europa utilizando líneas navieras entre puertos de origen y destino y de una semana a 15 días a través de barcos de ruta

Con base en la ubicación estratégica del Parque Logístico Morelos, el objetivo será el lograr atraer el mayor número de empresas ofreciéndoles la mejor calidad de infraestructura básica, de servicios y comunicaciones.

Dentro de los beneficios más importantes que generará el establecimiento del Parque Logístico será la generación de empleos en sectores diferentes al turístico, sirviendo como opción de trabajo para la zona del sur del Estado, diversificando las opciones de producción, además de pretender ser un vínculo logístico entre los diferentes medios de transporte, convirtiéndolo en un concepto multimodal.

La estrategia de desarrollo del Parque será el posicionamiento como “Logístico” y “Multimodal”, que ofrezca excelente conectividad a través de los diferentes medios de transportes, con ubicación estratégica y, sobre todo, con recinto fiscal. También se planea el ofrecer el diseño, construcción y arrendamiento de naves industriales dentro del sistema llave en mano.

Actualmente, la operación del Parque es mixta entre el sector público y privado, pero se pretende llevar a cabo una asociación estratégica con una empresa operadora que pruebe su eficacia para manejar el Parque Logístico con la mayor rentabilidad posible.

Dentro de los aspectos críticos del parque que deberán considerarse como prioritarios, se encuentran:

- Terminar la infraestructura básica necesaria, entre la que destaca:
  - Calles de acceso
  - Generación de energía eléctrica
  - Iluminación
  - Red de agua
  - Manejo de basura y desechos, entre otros
- El dragado del puerto para que puedan atracar barcos con mayor capacidad de carga
- Ofrecer incentivos fiscales al inversionista

### **El Capítulo México del Plan Puebla-Panamá**

Quintana Roo será uno de los estados beneficiados por el Plan Puebla-Panamá, el cual es un programa del gobierno del Presidente Vicente Fox para impulsar el desarrollo integral de las nueve entidades federativas que forman la región Sur-Sureste de México (Puebla, Guerrero, Oaxaca, Veracruz, Tabasco, Campeche, Chiapas, Yucatán y Quintana Roo) y para coordinar acciones con los gobiernos de los siete países de Centroamérica (Guatemala, Belice, Honduras, El Salvador, Nicaragua, Costa Rica y Panamá), en la perspectiva de promover una mayor integración económica entre ambas regiones.

En su Capítulo México, el Plan Puebla-Panamá se propone como objetivo fundamental atacar la pobreza y la marginación en que vive un amplio segmento de 27.5 millones de mexicanos que habitan la región Sur-Sureste. Con ese objetivo, el gobierno del Presidente Fox ha adoptado nuevas políticas públicas federales para la región.

De manera coordinada, tanto con los gobiernos locales y comunidades de las entidades federativas correspondientes, así como con la iniciativa privada y social, llevará a cabo en los próximos años diversas acciones de desarrollo integral, generando así nuevas oportunidades para todos y coadyuvando al mejoramiento sustancial de la calidad de vida de los mexicanos del Sur-Sureste.

Dentro de las principales acciones del Plan Puebla-Panamá se encuentran:

- Construcción o mejoramiento de carreteras, caminos y puentes, ferrocarriles, puertos, aeropuertos, plantas hidroeléctricas, complejos petroleros y nuevas fuentes energéticas
- Promoción de la micro, pequeña y mediana empresa y del desarrollo empresarial en general
- Promoción del desarrollo agropecuario y agroindustrial
- Promoción del desarrollo integral de las comunidades y pueblos indígenas
- Preservación del medio ambiente y de la riqueza biológica
- Ampliación y mejoramiento del sistema de salud
- Ampliación y mejoramiento del sistema educativo
- Promoción de la participación ciudadana en la toma de decisiones públicas

Dentro de los beneficios principales que producirá el Plan Puebla-Panamá para la región Sur-Sureste, se encuentran:

- Se incrementarán las oportunidades de empleo bien remunerado
- Mejorará la calidad de la educación pública y con ellos los niños y jóvenes tendrán mejores perspectivas de desarrollo personal
- Se ampliarán y mejorarán los servicios públicos de salud para toda la población
- Se erradicará el analfabetismo
- Se reducirá sustancialmente la mortalidad infantil y mejorará la nutrición de todos los niños
- Las comunidades indígenas tendrán mejores condiciones para desarrollarse, salvaguardando sus derechos e identidad cultural
- La producción de bienes y servicios crecerá a mayor ritmo que en el pasado
- Se detendrá la depredación del ambiente y de la riqueza biológica
- Mejorará sustancialmente la calidad de vida

Hasta ahora, el costo estimado para la construcción del sistema carretero de México en el Plan Puebla-Panamá es de 2 mil millones de dólares. Las obras serán por casi 3 mil kilómetros entre

los tres corredores: Puebla-Panamá, Atlántico y corredores complementarios como Veracruz-Monterrey y Puebla-Ciudad Hidalgo.

Actualmente se encuentran en negociaciones bilaterales con el Banco Interamericano de Desarrollo (BID) para obtener un crédito para la realización de estas obras; no obstante, el financiamiento básico es el presupuesto para infraestructura del propio país.

### **Quintana Roo Puerta al Mundo. El Nuevo Hub de las Américas**

El Parque Logístico Puerto Morelos es parte integral del proyecto Quintana Roo Puerta al Mundo dentro del Nodo Multimodal Norte, por lo que a continuación se describen las características de este importante proyecto:

Quintana Roo Puerta al Mundo, es un proyecto logístico que pretende consolidar a Quintana Roo como un centro internacional de negocios y distribuidor de mercancías aprovechando sus privilegiadas características geográficas, así como su posición en el mercado turístico internacional. El proyecto “Quintana Roo Puerta al Mundo. El nuevo Hub de las Américas”, permitirá consolidar al sureste de México como centro de negocios, siendo Quintana Roo el eje distribuidor de personas, productos y servicios.

Bajo este concepto existen diversos factores que fortalecen el proyecto como son: la saturación del puerto y aeropuerto de Miami en materia de movimiento de carga, la disponibilidad de espacios de carga en los vuelos operados desde el aeropuerto de Cancún hacia Estados Unidos, Canadá, Europa y América Latina.

Los cuatro ejes motores del proyecto son:

- El desarrollo de la micro, pequeña y mediana empresa
- El desarrollo del comercio internacional
- La diversificación de la oferta turística
- El desarrollo de infraestructura

Dentro de las principales fortalezas de este proyecto, se encuentran:

- Abundantes y exuberantes recursos naturales
- Destino turístico mundialmente conocido
- Tráfico anual de más de 4 millones de visitantes extranjeros
- Infraestructura portuaria en constante crecimiento
- 3 aeropuertos internacionales
- Amplia infraestructura hotelera
- Clima no extremoso
- Paz social

La estructura está dividida en dos: el Nudo Multimodal Norte y el Nudo Multimodal Sur, la cual se expone a continuación:

### Quintana Roo Puerta al Mundo. El nuevo Hub de las Américas

Nodo Multimodal Norte	Nodo Multimodal Sur
Puerto <ul style="list-style-type: none"> <li>• Parque Industrial y Zona de Libre Comercio</li> <li>• Carga</li> <li>• Cruceros</li> <li>• Ferris</li> </ul>	Aeropuerto <ul style="list-style-type: none"> <li>• Terminal de carga</li> <li>• Terminal de pasajeros con proyección internacional</li> <li>• Comercio</li> <li>• Industria</li> </ul>
Central de Abastos	Carretera Internacional (Chetumal-Guatemala) <ul style="list-style-type: none"> <li>• Consolidar Mundo Maya</li> <li>• Tráfico de mercancías</li> <li>• Integración al Plan Puebla-Panamá</li> </ul>
Aeropuerto <ul style="list-style-type: none"> <li>• Terminal de Carga Binacional                             <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Migración</li> <li>▪ Aduana</li> </ul> </li> </ul>	
Hemisferia	

Fuente: Análisis de RUCIA., con base en información de la Secretaría de Promoción Económica del Estado de Quintana Roo. 2002.

A continuación se presenta la descripción de los proyectos que integran el plan Quintana Roo Puerta al Mundo, con base en la información proporcionada por la Secretaría de Promoción Económica del mismo estado:

*Proyecto: Aeropuerto de Chetumal*

La adecuación del aeropuerto de Chetumal, se concibe como una necesaria respuesta a las demandas inmediatas y futuras que generarán los diversos proyectos de desarrollo que se están gestando en la zona sur de estado de Quintana Roo, como son: el puerto Costa Maya; el hotel Club Las Velas, en Bacalar; así como la sección turística programada para la zona libre de Belice.

El aeropuerto de Chetumal, actualmente cuenta con una pista de 2,200 mts., de los cuales están en servicio 1,500 mts. Esta pista cumple con las normas de operación y seguridad para recibir

aeronaves como son los equipos DC9-15 y 737-100; sin embargo, para que se puedan recibir aviones de tipo 757 y 767, se requerirán realizar adecuaciones en instalaciones y pista.

En este sentido, se contemplan la realización de obras de sustitución y ampliación de la pista de longitud de 1,000 mts., con lo cual se tendrá una dimensión total de 2,500 metros.

Dentro del proyecto de modernización y expansión se contempla la construcción de un recinto fiscalizado y un área para el desarrollo del comercio e industria; asimismo, se establecerán áreas para el manejo de carga y el mantenimiento de aeronaves.

Para el manejo y recepción de pasajeros se contempla la ampliación de la terminal y la designación de áreas comerciales, así como de servicios migratorios y de aduanas.

La inversión estimada para este proyecto se establece en el orden de los 35 millones de dólares, mismos que se integrarán a través de un esquema de inversión en el participen el Gobierno del Estado, Aeropuertos y Servicios Auxiliares y la iniciativa privada.

Los trabajos realizados en este proyecto permitirán que en el mes de mayo del 2002 se lance la convocatoria para la elaboración del plan de negocios y que en septiembre de este mismo año entre en operaciones el recinto fiscalizado.

*Proyecto: Carretera Caobas – Arroyo Negro*

El proyecto pretende interconectar a la Península de Yucatán con una vía carretera directa hacia la región del Peten en el país de Guatemala, teniendo como origen la ciudad de Chetumal, con el fin de dinamizar la actividad comercial y turística internacional y de enlazar al mega proyecto Mundo Maya.

Para este proyecto es importante remarcar que se cuenta con la aprobación y apoyo de los estados de Yucatán y Campeche.

Para ello se contempla construir alrededor de 80 kilómetros de carretera, que partirían, en territorio mexicano, de la población de Caobas, hacia la población fronteriza de Arroyo Negro.

La inversión estimada del proyecto es de 30 millones de dólares, para lo cual se considera un esquema de inversión integrado por el Gobierno del Estado, la iniciativa privada o en su caso la participación exclusiva de esta última.

Es importante mencionar que este enlace carretero está siendo apoyado con recursos financieros provenientes del programa Plan Puebla-Panamá, en la fase de estudios.

Dentro de los avances del proyecto se destaca que en el mes de mayo de este año, la Secretaría de Comunicaciones y Transportes contará con los términos de referencia que permitirán efectuar la licitación para la elaboración del estudio para la construcción del tramo carretero correspondiente a México.

*Proyecto: Puerto de Altura de Puerto Morelos*

La habilitación de Puerto Morelos como un Puerto de Altura, se establece con el fin de poder manejar cruceros turísticos y buques porta-contenedores y con ello, por un lado, consolidar a Quintana Roo como un multi-destino en el mercado de cruceros del Caribe y la recepción de un sector turístico de mayor nivel adquisitivo; por otro lado, disminuir los costos en la transportación de mercancías y al mismo tiempo ofrecer una nueva alternativa para las exportaciones. Esto es tomando en cuenta las ventajas de Puerto Morelos de estar ubicado a sólo 18 kilómetros del aeropuerto Internacional de Cancún, de ser el único puerto natural del Caribe Mexicano para el manejo de carga y el enlace con el Parque Industrial de Puerto Morelos.

Para este proyecto se requiere la realización de trabajos de dragado que permitan alcanzar una profundidad de al menos 11 metros; al contar con este calado, la operación del puerto se orientará en un 70% a la proveeduría de servicios a cruceros, el 25% al manejo de carga y un 5% al manejo de ferrys.

En apoyo a este proyecto se considera que el parque industrial de Puerto Morelos opere con las características de un puerto remoto con instalaciones tales como recintos fiscalizados, servicios para el manejo de carga, así como para la transformación de productos y servicios de logística. Para el proyecto del puerto de altura de Puerto Morelos se considera una inversión aproximada de 50 millones de dólares, proveniente únicamente de la iniciativa privada.

Dentro de los avances de este proyecto se encuentra que durante el mes de abril de este año se ha concluido y presentado a la Secretaría de Comunicaciones y Transportes el plan de ingeniería, mismo que será presentado, en este mismo mes, a la Dirección General de Puertos para su revisión y autorización. Paralelamente, se realizará la contratación de un despacho de consultores para la elaboración del plan de negocios para el área de cruceros y se concluirá con la elaboración del estudio de manifestación de impacto ambiental, mismo que será presentado a la SEMARNAT para su revisión y aprobación.

Como se mencionó en el análisis estratégico anterior, la fortaleza que tiene el Parque Logístico es la **conectividad**, gracias a la excelente ubicación geográfica de Puerto Morelos y de las vías de comunicación terrestre, aérea, marítima y ferroviaria con que cuenta la región.



*Conectividad Regional*

La próxima generación en tecnología de conectividad la tiene ya la región del Caribe. El Sistema del Anillo en la Región Caribe de las Américas ("ARCOS-1", por sus siglas en inglés) es un sistema de cableado con fibra óptica instalado bajo el mar desarrollado por la empresa *New World Network Ltd.* ("*New World*") Junto con un grupo de compañías líderes en telecomunicaciones, *New World* contrató la construcción de ARCOS-1 para proveer la red más avanzada tecnológicamente en comunicaciones dentro de la Región Caribe, conectando el mercado de Estados Unidos con las islas Bahamas, Turks & Caicos, República Dominicana, Puerto Rico, Curacao, Venezuela, Colombia, Panamá, Costa Rica, Nicaragua, Honduras, Belice y Mexico, servicio que inició a principios del primer trimestre del 2001.

El proyecto es un anillo autosellado de 8,600 kilómetros de longitud, constituido por segmentos de cables tanto repetitivos como no-repetitivos, utilizando tecnología de vanguardia conocida como *Wavelength Division Multiplexing* ("WDM") y *Synchronous Digital Hierarchy* ("SDH"). Inicialmente, operará a 15 gigabites por segundo ("Gbps"), pero está diseñado para tener una capacidad incrementable de 960 Gbps.

Existen oportunidades para otras empresas distribuidoras, compañías de internet o corporaciones internacionales para adquirir capacidad (o amplitud de banda) en ARCOS-1 directamente de *New World* ([www.nwncable.com](http://www.nwncable.com)).

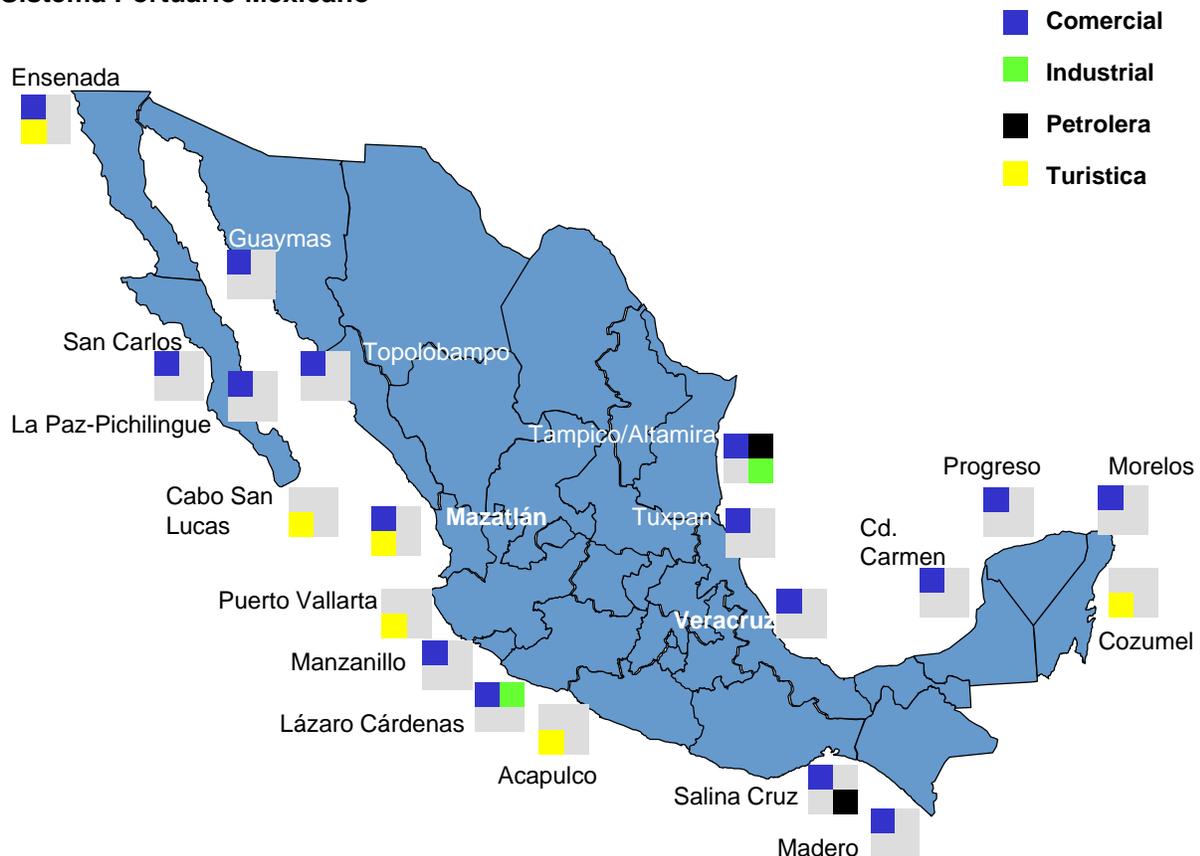


### Sistema Portuario Nacional

Puerto Morelos forma parte del sistema portuario nacional y del estatal, dentro las APIS que están concesionadas al estado de Quintana Roo, por lo que a continuación se analizará la infraestructura con que cuenta, así como el mercado de carga dentro de este sistema.

Dadas las características geográficas, México cuenta con un sistema portuario estratégicamente ubicado para apoyar el desarrollo del comercio exterior e interior del país, aunque también puede considerarse que, con la capacidad instalada de puertos en los litorales mexicanos, sólo algunos de los que han sido recientemente apoyados con recursos económicos por el Gobierno Federal, son los que actualmente están moviendo la mayor carga del país.

### Sistema Portuario Mexicano



Fuente: "Proceso de Modernización" 1995 – 2000. Secretaría de Comunicaciones y Transportes. 2000.

Los puertos mexicanos son puntos clave de la actividad comercial con el exterior; a través de ellos, transitan 80% del volumen total de exportaciones y el 30% de la carga total manejada en el país. Apoyan la producción y exportación petrolera, así como las de otras importantes industrias como son la siderúrgica, la química, la petroquímica, la cementera, la automotriz y la pesquera

además de que ofrecen oportunidades de inversión que trae como consecuencia el crecimiento de la economía y el empleo.



A través de los puertos se movilizan más de 244 millones de toneladas, una tercera parte de la carga manejada por todos los medios de transporte. El sistema portuario nacional está formado por 107 puertos y terminales habilitados como tales, con una longitud total de muelles que asciende a 110 kilómetros. De esa longitud, 45% se localiza en el Océano Pacífico y el 55% restante en el Golfo de México.

La carga que se transporte por el Golfo y el Caribe representa alrededor del 60% del total nacional. Puerto Morelos ha tenido una tasa de crecimiento anual del 10.8% promedio durante los últimos 7 años, muy por encima del promedio nacional que fue del 4.2% durante el mismo periodo.

#### Movimiento de Carga Total en el Golfo (miles de toneladas)

Litoral/Puerto	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	TMAC (1993 2000)
<b>Golfo y Caribe</b>									
Altamira, Tamps.	1,679	1,844	2,591	2,413	3,085	4,037	4,801	5,752	19.2%
Tampico, Tamps.	6,977	7,128	8,917	8,375	8,020	8,703	8,575	7,834	1.7%
Tuxpan, Ver.	7,185	5,548	7,458	7,047	8,375	9,851	9,342	9,963	4.8%
Veracruz, Ver.	6,838	7,885	7,065	9,917	9,169	12,402	12,487	14,051	10.8%
Coatzacoalcos, Ver.	2,273	3,244	1,670	2,433	2,295	3,011	2,456	2,669	2.3%
Pajaritos, Ver.	27,870	12,870	30,265	31,352	31,004	34,751	35,527	33,687	2.7%
Dos Bocas, Tab.	22,827	31,536	16,349	23,438	25,575	26,193	20,144	23,110	0.2%
Frontera, Tab.	45	24			12	21	12	9	-20.8%
Cd. del Carmen, Camp.	183	126	39	146	202	236	685	191	0.6%
Lerma, Camp.						96	1,126	1,225	n.c.
Campeche, Camp.	1,323	1,530	1,376	1,212	1,325	1,338			n.c.
Cayo Arcas, Camp.	31,469	30,624	28,163	31,471	39,848	40,542	38,735	42,134	4.3%
Progreso, Yuc.	1,905	2,219	1,936	2,322	2,616	2,805	3,031	3,193	7.7%
Punta Sam, Q. Roo	173	168	163	159	209	265	264	304	8.4%
Isla Mujeres, Q. Roo	173	168	163	159	209	265	264	304	8.4%
Morelos, Q. Roo	361	356	391	409	463	482	637	741	10.8%
Cozumel, Q. Roo	350	352	385	397	514	531	713	748	11.5%
Punta Venado, Q. Roo	4,617	5,248	6,101	6,021	6,127	7,016	6,103	6,719	5.5%
Total Golfo	116,248	110,870	113,032	127,271	139,048	152,545	144,902	152,635	4.0%
Total Pacífico	67,170	74,501	73,608	81,309	80,746	4,925	86,528	91,618	4.5%
Total Nacional	183,450	185,375	186,640	208,580	219,794	237,470	231,435	244,252	4.2%

(\*) Tasa Media Anual de Crecimiento n.c. No Comparable

Fuente: Análisis de RUCIA., con base en información del "Anuario Estadístico, 2000". Secretaría de Comunicaciones y Transportes. 2002.

Como resultado de la apertura y la competencia en el tráfico marítimo de comercio internacional, nuestra economía cuenta con una oferta suficiente y competitiva de servicios de transporte marítimo. Esta cuenta con:

- 111 líneas navieras vinculan a los puertos mexicanos con más de 400 puntos de destino en más de 100 países
- Hoy los puertos de México ofrecen servicios a Estados Unidos, Europa y Asia cada 4 días, semanales y quincenales, antes los más frecuentes eran cada 12 días
- Los costos de fletes son ahora más competitivos

De la actividad principal o vocación de los 107 puertos y terminales, 64 operan tráfico de altura, 46 tienen actividad pesquera, 38 turística, 19 petrolera y 42 comercial. La movilización de carga y pasajeros se lleva a cabo fundamentalmente en 26 puertos comerciales, turísticos e industriales y 10 terminales especializadas. Durante 1999, fueron atendidas 8,384 embarcaciones en los puertos mexicanos.

Dentro de los productos exportados por medio del transporte marítimo destacan: petróleo y derivados, productos de acero, automóviles, sal, yeso, azufre, cemento; dentro de los productos importados destacan: derivados del petróleo, graneles, agrícolas, fertilizantes y productos químicos, entre otros.

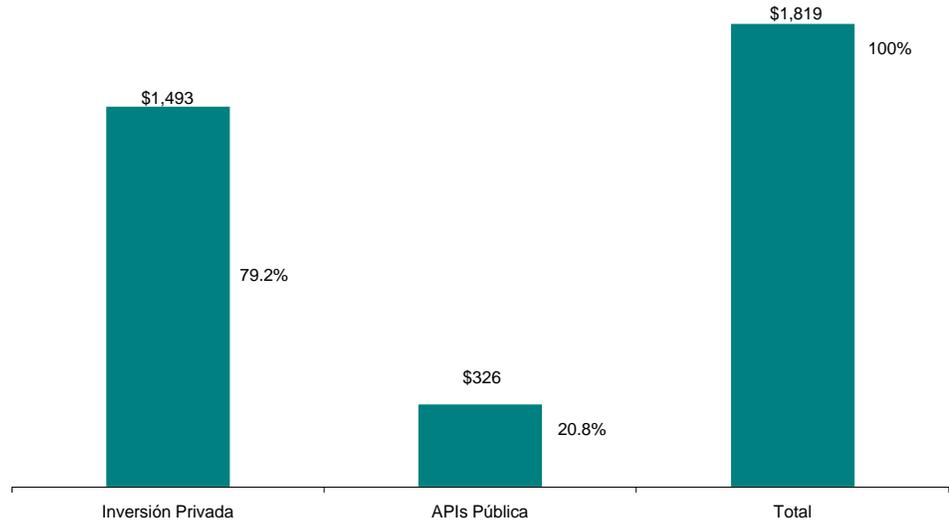
Durante 1995-2000, en los puertos se han invertido \$17 mil 285 millones de pesos en infraestructura, equipos y sistemas, con la tecnología más avanzada. Hoy se cuenta con:

- Infraestructura portuaria básica que permite atender barcos de mayor tamaño
- Terminales especializadas de alto rendimiento para el manejo de contenedores, graneles agrícolas y comercialización de las cargas
- Sistemas más modernos para el manejo y comercialización de las cargas
- Infraestructura más adecuada para promover un mayor desarrollo de los servicios multimodales de transporte y la mayor integración de las cadenas logísticas entre los puntos de origen y de destino de las mercancías

Actualmente, el 80% de la inversión en terminales, instalaciones y equipo en los puertos proviene del sector privado, mismas que se han realizado principalmente en los puertos de Veracruz, Altamira y Manzanillo. Durante el periodo 1995 – 2000, se invirtieron un total \$1,817 millones de dólares, tal como se puede observar en la siguiente gráfica:

**Inversión en Terminales, Instalaciones y Equipo en Puertos 1995 - 2000 p/**  
(cifras en dólares)

P= preliminar



Fuente: Análisis de RUCIA., con base en datos de: Coordinación General de Puertos y Marina Mercante. Secretaría de Comunicaciones y Transportes, 2000.



En el lapso de los últimos cinco años, el sector público invirtió sólo el 20% de los recursos inyectados a los puertos; lo anterior demuestra el efecto que ha tenido la desregulación portuaria en el país, permitiendo el flujo de más capitales privados en los puertos mexicanos, impactando positivamente el crecimiento de los mismos.

Hoy los puertos nacionales son muy distintos a los de hace apenas unos años, pues además de renovarse ahora se encuentran en franco crecimiento, apoyando al comercio exterior de México.

Para seguir creciendo y poder participar en la economía global, México requiere de puertos cada vez más eficientes y competitivos, ya que constituyen nuestro vínculo fundamental con los cinco continentes.

Con la privatización se han obtenido las siguientes ventajas:

- Mejores tarifas
- Libre entrada de capital de inversión (licitaciones)
- Libre entrada de personal (disminución de sindicatos)
- Aumento en las frecuencias de los destinos

El sistema portuario mexicano ha duplicado su capacidad en los últimos 7 años gracias a la inversión privada. Los puertos que mayor inversión han recibido han sido aquellos en los cuales las terminales se licitaron y la mayor inversión proviene de capital privado.

### *Capacidad instalada en los Puertos Mexicanos*

El sistema portuario cuenta hoy con 100 por ciento más terminales e instalaciones especializadas de alto rendimiento para el manejo de graneles agrícolas y minerales, fluidos, contenedores y productos perecederos. Actualmente se tiene:

- Nuevas terminales especializadas para el manejo de graneles agrícolas y minerales en Veracruz, Altamira, Manzanillo y Progreso
- Modernas terminales especializadas para contenedores en Veracruz, Altamira, Manzanillo y Ensenada
- Bodegas especializadas y terminales de fluidos en Altamira, Manzanillo y Veracruz
- Ampliación del puerto de Progreso con nuevas terminales de contenedores, graneles agrícolas, transbordadores y cruceros, y con una capacidad tres veces mayor a la que tenía en 1995

### **Crecimiento en el Número de Terminales e Instalaciones a Nivel Nacional**

	1994	2000
Terminales especializadas de graneles agrícolas	3	8
Terminales especializadas de graneles minerales	7	12
Terminales para fluidos no petroleros (se incluyen petroquímicos).	5	11
Posiciones de atraque en terminales especializadas para cruceros.	6	15
Posiciones de atraque en terminales especializadas de contenedores.	7	12
Kilómetros de atraque para carga comercial en tráfico de altura (sin incluir petróleo, sal y yeso).	18.5	24.6

Fuente: Análisis de RUCIA., con base en información de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes. 2002.

Con lo anterior, se han evitado cuellos de botella en los puertos de mayor crecimiento como son: Veracruz, Manzanillo, Tampico y Altamira, ya que la capacidad instalada y la carga comercial han crecido a un ritmo muy similar.

Se estima que el país cuenta con la infraestructura necesaria para atender la demanda cuando menos de los próximos diez años. En el caso de Veracruz, deberá iniciar operaciones un nuevo puerto en el año 2005.

La inversión más reciente realizada por el Gobierno Federal fue la del puerto de Progreso. La ampliación del puerto de Progreso es la obra más importante realizada por la administración pasada de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, con una inversión de aproximadamente 120 millones de dólares; esta decisión fue tomada por el Gobierno Federal ya que el puerto se encontraba en niveles cercanos a la saturación.

El puerto de Progreso se ha constituido en un promotor fundamental del desarrollo de la península de Yucatán, al facilitar los enlaces para la transferencia de mercancías y pasajeros. Progreso es la puerta de salida de las exportaciones de textiles, productos cárnicos y pesqueros, frutas y otros productos agrícolas e industriales provenientes de su zona de influencia. Con las

nuevas obras, Progreso ampliará significativamente las posibilidades de exportación de los sectores productivos.

Con la creación de la Administración Portuaria de Progreso y la apertura a la participación del capital privado en las operaciones del puerto, se ha dado un gran impulso a la modernización de la operación del puerto. La apertura a la inversión privada en la operación de instalaciones y en la prestación de servicios dio lugar a la construcción de instalaciones más modernas y con mayor capacidad. Actualmente el puerto de Progreso participa en el quinto lugar a nivel nacional en el movimiento de contenedores, después de los puertos de Veracruz, Manzanillo, Altamira y Tampico.

Las obras de ampliación consisten fundamentalmente en:

- La construcción de un rompeolas de protección con base en el enrocamiento y cubos de concreto de 1,219.7 metros de longitud
- 2,748 metros de bordo para la retención del material, producto del dragado utilizado para el relleno de las plataformas de operación de los muelles, y para la ampliación de áreas para terminales
- Obras de dragado en el canal de acceso y dársenas a una profundidad de 12 metros, con un volumen de extracción superior a 4.4 millones de metros cúbicos, para el arribo de embarcaciones de última generación

Además se crearon siete nuevas posiciones de atraque adicionales a la tres actuales:

- Una para el movimiento de contenedores
- Una para graneles
- Una para usos múltiples
- Una para petróleo y sus derivados
- Dos para cruceros
- Una para transbordadores

Hoy en día, los puertos son financieramente autosuficientes: las administraciones portuarias integrales (APIs) no requieren subsidios, cubren sus costos de operación y pagan la concesión con una contraprestación al Gobierno Federal.

Los usuarios de los puertos tienen, en las APIs, interlocutores comerciales especializados, con los cuales pueden celebrar contratos de largo plazo para garantizar la atención eficiente de sus barcos y mercancías.

Las decisiones de inversión para el desarrollo se toman en el propio puerto, con la participación de autoridades locales y de los inversionistas. Los recursos que se obtienen por cada API se destinan a la expansión y modernización del propio puerto.

El principal reto de todos los puertos son las conexiones terrestres y la disponibilidad de grandes conexiones multimodales eficaces para competir con puertos internacionales como los de Estados Unidos y Europa. La eficiencia no se debe medir con otros puertos sino con todo el medio multimodal, en México se cuenta con 23,977 kilómetros de carretera y se espera incrementen en un futuro ya que se ha propiciado un clima favorable para la modernización del transporte, además se está tratando de considerar a éste como una actividad integral con el fin de desarrollar al máximo las ventajas competitivos de cada medio de transporte.

### **Sistema Portuario Estatal**

Como parte del programa de reestructuración del sistema portuario nacional, implementado por el Gobierno Federal en la búsqueda de mejores niveles de productividad y condiciones que mejoren la competitividad de los puertos de México, fue constituida la Administración Portuaria Integral de Quintana Roo, S.A. de C. V. (API) en el año de 1994, con participación mayoritaria del Gobierno del Estado de Quintana Roo.

Al constituirse, la API recibió en concesión por parte de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, las instalaciones portuarias de:

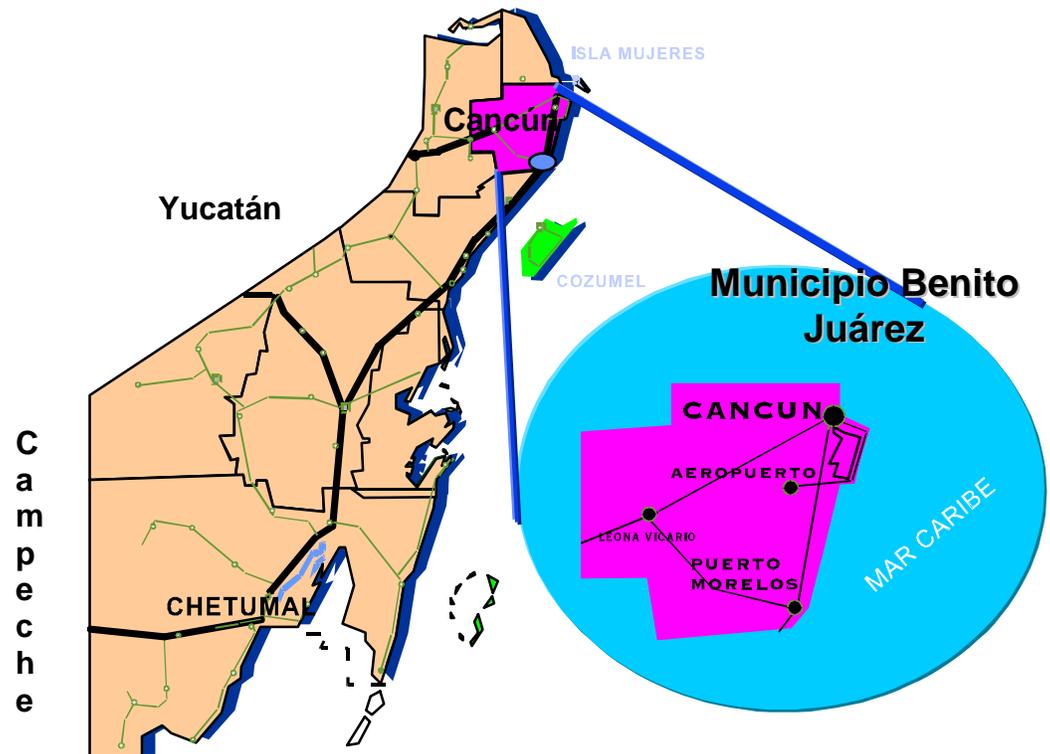
- Puerto Morelos
- Chetumal
- Cozumel
- Isla Mujeres
- Playa del Carmen
- Puerto Juárez
- Punta Sam

El Plan Básico de gobierno 1999-2005 ha asignado el siguiente papel estratégico a los puertos del Estado de Quintana Roo:

- Atención a la demanda de tráfico de pasajeros
- Estímulo a la inversión en sectores prioritarios
- Posicionamiento nacional e internacional
- Integración de puertos con parques industriales
- Protección al medio natural
- Explotación sustentable de recursos pesqueros

### Puerto Morelos

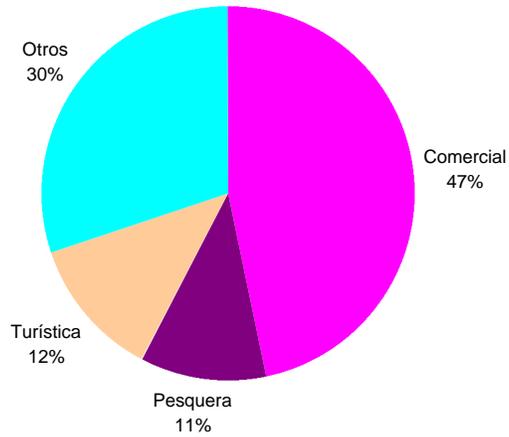
La terminal marítima de Puerto Morelos, gracias a su estratégica localización e instalaciones ubicadas a 18 kilómetros al sur del aeropuerto internacional de Cancún y 35 kilómetros al norte de Playa del Carmen, es la que cuenta con mayor vocación comercial dentro del Estado de Quintana Roo.



Actualmente, la terminal de Puerto Morelos cuenta con una profundidad de 6 metros y recibe embarcaciones comerciales de carga contenerizada y de carga roll-on roll-off.

Según datos del anuario estadístico de la S.C.T., Puerto Morelos cuenta con 400 metros de obras de protección, 1,050 m<sup>2</sup> de área de almacenamiento y 1,297 metros de longitud de atraque, de los cuales casi la mitad se utilizan para actividades comerciales:

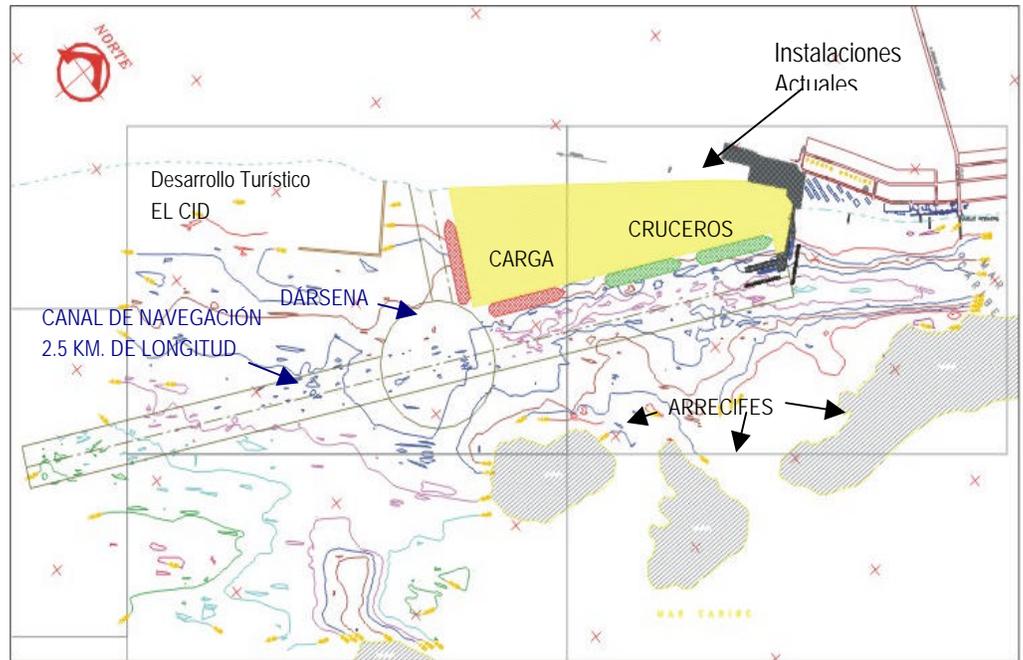
### Puerto Morelos Longitud de Atraque



Fuente: Análisis de RUCIA., con base en datos del Anuario Estadístico 2000. Secretaría de Comunicaciones y Transportes. 20002.

Uno de los proyectos es convertir Puerto Morelos en “homeport” y escala natural de cruceros turísticos en rutas por el Caribe, así como en un centro distribuidor y receptor de carga a granel, contenerizada y de vehículos transportados en tráfico de cabotaje y de altura, Puerto Morelos requiere de la realización de trabajos especiales de dragado y creación de zona de desarrollo portuario.





Dentro del proyecto de ampliación del puerto se encuentra la creación de 36 hectáreas de desarrollo portuario con muelles marginales, utilizando el material que surja del producto del dragado que se realice.

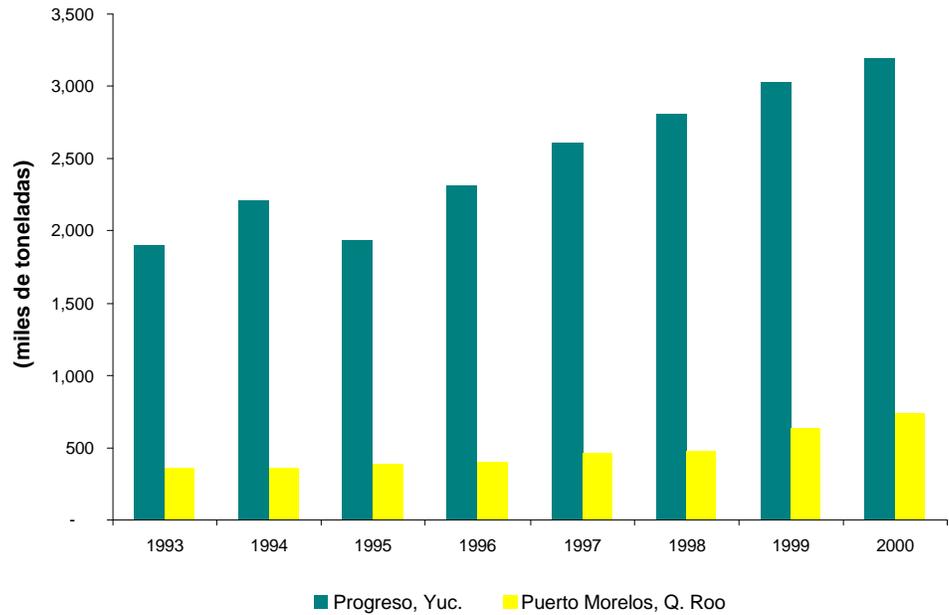
El crecimiento promedio anual de la carga marítima manejada en Puerto Morelos ha crecido por encima de Progreso y del promedio nacional (4.2%) durante los últimos 6 años.

<b>T.M.A.C. (1993-2000)</b>	
Progreso, Yuc.	7.7%
Puerto Morelos, Q.	
Roo	10.8%

Fuente: Análisis de RUCIA., con base en datos del Anuario Estadístico 2000. Secretaría de Comunicaciones y Transportes. 2002.

En la siguiente gráfica se puede observar cómo se ha desarrollado históricamente el mercado de carga en Puerto Morelos y en el puerto vecino de Progreso.

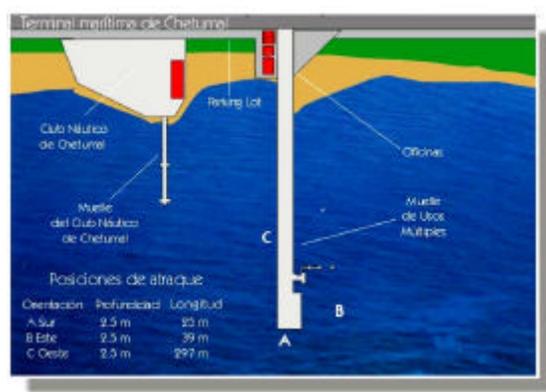
**Total de Carga en Puerto Morelos, Q. Roo y Puerto Progreso, Yuc.**



Fuente: Análisis de RUCIA., con base en datos del Anuario Estadístico 2000. Secretaría de Comunicaciones y Transportes. 2002.

*Chetumal*

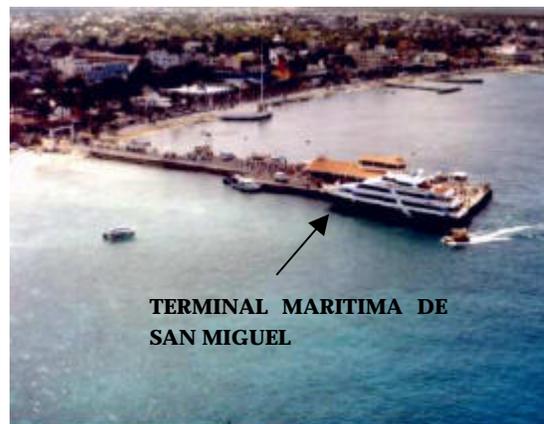
En pleno centro de la ciudad capital del estado de Quintana Roo, se localiza la terminal marítima de Chetumal. Con vocación comercial y turística, esta terminal registra tráfico de embarcaciones de pasajeros procedentes de Belice. Al oeste de la terminal, se ubican las instalaciones de una marina privada, concesionada al Club Náutico de Chetumal, A.C.



### *Cozumel*

La moderna infraestructura portuaria de Cozumel la integra la terminal marítima de San Miguel que se localiza en pleno centro de la ciudad además de tres terminales de cruceros que actualmente están concesionadas a empresas particulares.

El puerto de Cozumel se encuentra posicionado como el más importante destino de cruceros en México y como uno de los cinco destinos más importantes del mundo, recibiendo en el año 2001 a más de millón y medio de pasajeros procedentes de 797 cruceros. Dentro del capítulo de Mercado de Cruceros Turísticos se hace una descripción más ha detalle de la importancia del puerto de Cozumel dentro del mercado internacional y nacional de cruceros.



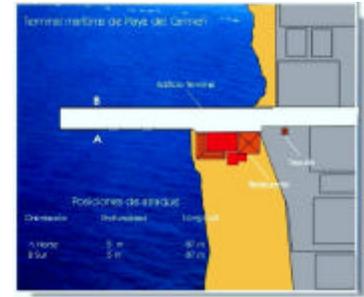
### *Playa del Carmen*

La terminal marítima de Playa de Carmen está en proceso de remodelación, la cual registra múltiples operaciones de fondeo de cruceros turísticos, así como operaciones de atraque y embarque/desembarque de pasajeros de las embarcaciones que realizan las rutas a Cozumel. La operación se encuentra concesionada a una empresa privada.

El número de arribos de cruceros a Playa del Carmen durante el 2001 fue de 395 y recibió un total de 183 mil pasajeros.

### *Puerto Juárez*

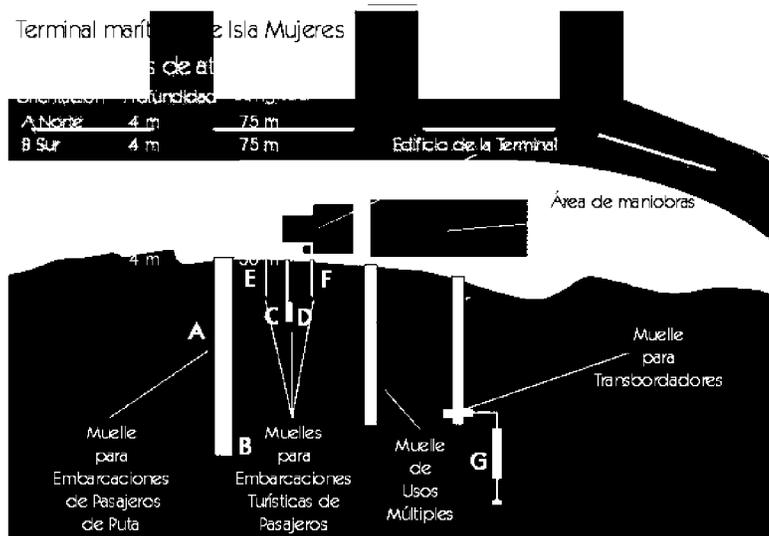
La terminal marítima de Puerto Juárez se localiza 5 kilómetros al norte de la ciudad de Cancún. Esta terminal, con vocación turística, es el principal punto de embarque de los pasajeros que viajan a bordo de las embarcaciones que cubren las rutas hacia Isla Mujeres, con un aforo promedio de 700,000 pasajeros anuales.



### *Isla Mujeres*

La terminal marítima de Isla Mujeres, localizada en el polígono "A" del recinto portuario, cuenta con 6 muelles, los cuales registran tráfico anual de pasajeros, de mercancías y de vehículos de las embarcaciones turísticas y de ruta provenientes de Cancún, así como de los transbordadores que cubren las rutas de abasto a la Isla desde Punta Sam.

En el Polígono "B" del recinto portuario, se encuentra ubicado el muelle de concreto que es utilizado para el atraque de barcos camaroneros y transbordadores.



### *Punta Sam*

Con vocación principalmente comercial, esta terminal registra un importante tráfico anual de mercancías y vehículos ya que es el punto de embarque de los transbordadores que cubren las rutas de abasto a Isla Mujeres.

### El Aeropuerto Internacional de Cancún

El Aeropuerto Internacional de Cancún es el que recibe el mayor número de turistas internacionales, después de la ciudad de México, captando el 50% de todos los turistas que ingresan a México por vía aérea. El ingreso vía aérea de casi 4 millones de turistas a Cancún ha crecido 8.5% promedio durante los últimos once años, tasa casi dos veces mayor que el ingreso de turistas a todo el país.

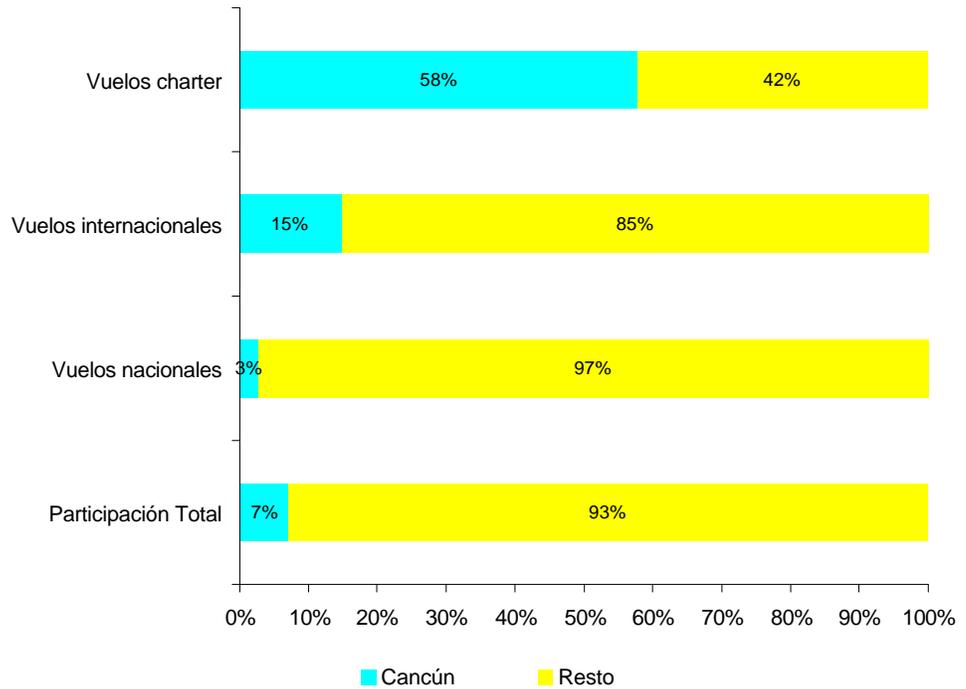
### Captación de turistas vía aérea de Cancún

	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	T.M.A.C (1990-2001)
Ingreso de turistas vía aérea a México	4,313	4,501	4,683	4,709	5,011	5,626	6,317	6,978	7,086	7,301	7,973	7,662	5.4%
Ingreso de turistas vía aérea a Cancún	1,529	1,739	2,067	2,134	2,198	2,462	2,589	2,988	3,128	3,413	3,818	3,755	8.5%
Captación de Cancún	36%	39%	44%	45%	44%	44%	41%	43%	44%	47%	48%	49%	

Fuente: Análisis de RUCIA., con base en información de la Secretaría de Turismo. 2002.

Como se puede observar en la siguiente gráfica, Cancún recibió el 7.0% de todos los vuelos en el país, sumando alrededor de los 35,000 vuelos anuales, el 15% de los vuelos internacionales, 58% de los vuelos charter y sólo 3% de los vuelos nacionales.

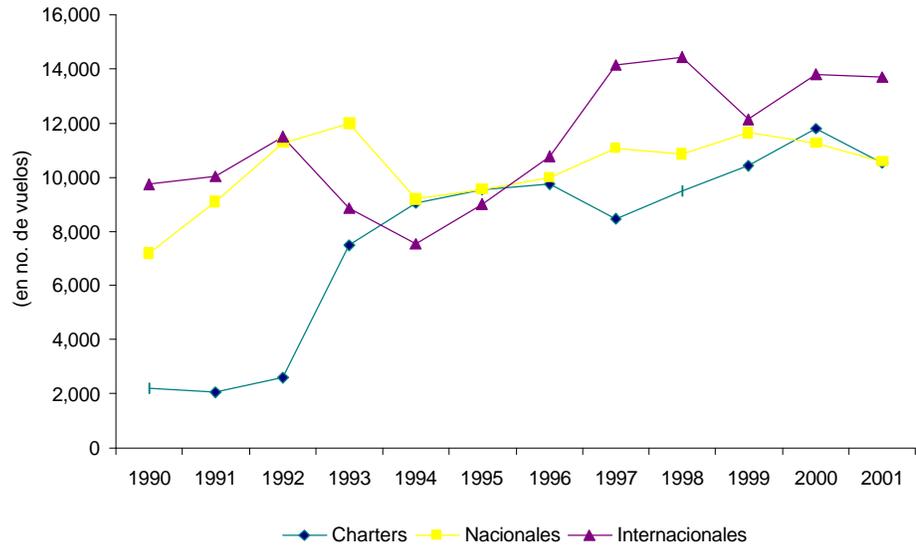
### Participación del Aeropuerto de Cancún 2001



Fuente: Análisis de RUCIA., con base en información de la Secretaría de Turismo. 2002.

Durante el periodo comprendido entre 1990 y 2001, la llegada de vuelos charters al aeropuerto de Cancún representaron un crecimiento anual promedio del 15%, mientras que los vuelos internacionales y nacionales se incrementaron ambos en alrededor del 3%. La oferta de vuelos totales a Cancún se incrementó en 5.6% durante el mismo periodo.

### Afluencia de vuelos al aeropuerto de Cancún



Fuente: Análisis de RUCIA., con base en información de la Secretaría de Turismo. 2002.

El gran auge en el número de vuelos charters que llegan a Cancún tiene como base el crecimiento explosivo de oferta de cuartos all-inclusive en la Riviera Maya, pues varios de los operadores de vuelos charters son también propietarios de hoteles all-inclusive en la zona.

El total de pasajeros que arribaron en Cancún ascendió a los 3.75 millones durante 2001, casi tres veces más pasajeros con relación a los que llegaban en 1990.

Parque Logístico Morelos

Estudio de Factibilidad de Mercado

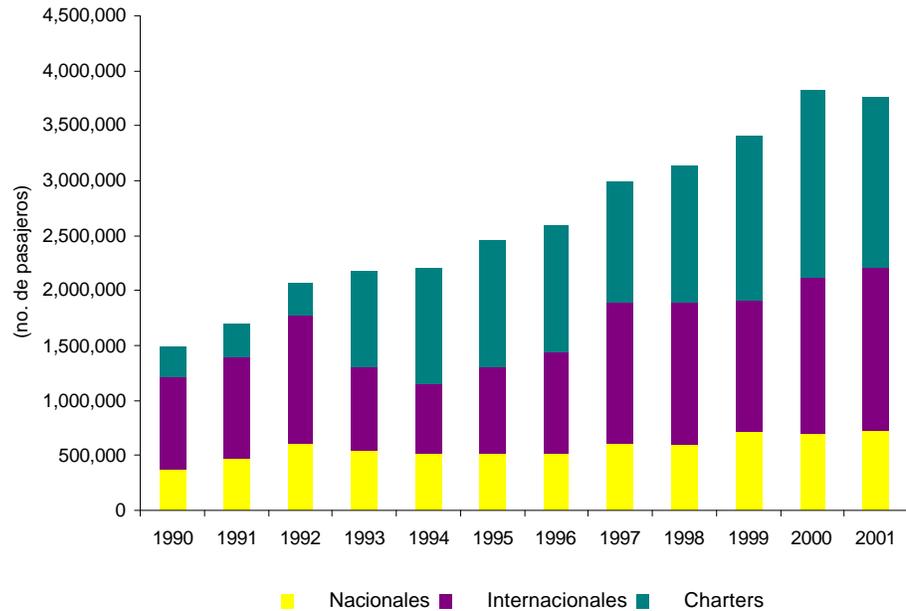
**Mercado Aéreo en Cancún**

Año	Arribo de Vuelos			Participación		Pasajeros (en miles)			Participación	
	Total	Comercial	Charters	Comercial	Charters	Total	Comercial	Charters	Comercial	Charters
1975	1,013	1,013	0	100.0%	0.0%	48.1	48.1	0.0	100.0%	0.0%
1976	3,245	2,987	258	92.0%	8.0%	166.0	146.2	19.8	88.1%	11.9%
1977	4,820	4,490	330	93.2%	6.8%	248.8	207.7	41.1	83.5%	16.5%
1978	5,030	4,625	405	91.9%	8.1%	296.1	241.2	54.9	81.5%	18.5%
1979	5,639	5,268	371	93.4%	6.6%	338.6	292.3	46.3	86.3%	13.7%
1980	4,894	4,511	383	92.2%	7.8%	332.7	294.5	38.2	88.5%	11.5%
1981	6,448	6,152	296	95.4%	4.6%	407.7	381.4	26.3	93.5%	6.5%
1982	9,325	8,893	432	95.4%	4.6%	471.8	430.2	41.6	91.2%	8.8%
1983	10,805	9,930	875	91.9%	8.1%	655.3	535.3	120.0	81.7%	18.3%
1984	10,059	9,299	760	92.4%	7.6%	670.3	563.8	106.5	84.1%	15.9%
1985	9,822	8,993	829	91.6%	8.4%	722.3	610.6	111.7	84.5%	15.5%
1986	8,749	7,595	1,154	86.8%	13.2%	802.3	637.9	164.4	79.5%	20.5%
1987	9,941	8,623	1,318	86.7%	13.3%	1,014.7	829.3	185.4	81.7%	18.3%
1988	8,762	7,573	1,189	86.4%	13.6%	856.7	666.1	190.6	77.8%	22.2%
1989	10,535	8,989	1,546	85.3%	14.7%	1,080.9	736.1	344.8	68.1%	31.9%
1990	19,113	16,928	2,185	88.6%	11.4%	1,529.3	975.9	553.4	63.8%	36.2%
1991	21,182	19,108	2,074	90.2%	9.8%	1,738.6	1,052.0	686.6	60.5%	39.5%
1992	25,364	22,790	2,574	89.9%	10.1%	2,067.3	1,184.0	883.3	57.3%	42.7%
1993	28,361	20,869	7,492	73.6%	26.4%	2,134.3	1,190.1	944.2	55.8%	44.2%
1994	25,819	16,765	9,054	64.9%	35.1%	2,198.0	1,151.6	1,046.4	52.4%	47.6%
1995	28,079	18,543	9,536	66.0%	34.0%	2,462.3	1,304.4	1,157.9	53.0%	47.0%
1996	30,456	20,740	9,716	68.1%	31.9%	2,589.2	1,440.0	1,149.2	55.6%	44.4%
1997	33,658	25,181	8,477	74.8%	25.2%	2,988.3	1,887.4	1,100.9	63.2%	36.8%
1998	34,744	25,257	9,487	72.7%	27.3%	3,128	1,882.4	1,245.1	60.2%	39.8%
1999	34,251	23,808	10,443	69.5%	30.5%	3,413.4	1,917.8	1,495.6	56.2%	43.8%
2000	36,826	25,039	11,787	68.0%	32.0%	3,817.5	2,104.3	1,713.2	55.1%	44.9%
2001	34,811	24,293	10,518	69.8%	30.2%	3,755.4	2,208.8	1,546.6	58.8%	41.2%
<b>T.M.A.C. 1990-2001</b>	<b>5.6%</b>	<b>3.3%</b>	<b>15.4%</b>			<b>8.5%</b>	<b>7.7%</b>	<b>9.8%</b>		
<b>T.M.A.C. 1975-2001</b>	<b>14.6%</b>	<b>13.0%</b>	<b>16.0%</b>			<b>18.2%</b>	<b>15.9%</b>	<b>19.0%</b>		

Fuente: Análisis de RUCIA., con base en información de la Secretaría de Turismo. 2002.

La demanda nacional aérea hacia Cancún creció en 6.4% anual durante el periodo 1990-2001; los pasajeros internacionales aumentaron 5.3% en el mismo periodo; y los pasajeros charters, un 16.6%. En total la demanda aérea hacia Cancún creció en un 8.8% anualmente en el mismo lapso.

### Afluencia de pasajeros al aeropuerto de Cancún



Fuente: Análisis de RUCIA., con base en información de la Secretaría de Turismo. 2002.

Es a partir de 1993 cuando el arribo de pasajeros transportados en charters creció considerablemente, pasando de casi 300,000 pasajeros en 1992 a casi los 900,000 el siguiente año, triplicándose así la demanda en sólo 12 meses.

Se observa un crecimiento anual promedio de la demanda de pasajeros totales a Cancún (8.5%) mayor a la oferta de vuelos (5.6%) a este destino durante el periodo 1990-2001, por lo que se estima que se siga incrementando la oferta de vuelos a Cancún y por esta razón, la capacidad en tonelaje de carga vacía que tienen los vuelos turísticos que no manejan carga comercial.

### 3 El Estado de Quintana Roo

Quintana Roo ha logrado ganar puntos de posicionamiento como un estado cada vez más competitivo con relación a los otros estados de la República Mexicana. Durante 1995, ocupaba el 15º lugar; posteriormente, bajó al lugar 17; en 1999, logró recuperarse hasta tener el lugar número 13.

La siguiente tabla presenta la posición competitiva de Quintana Roo con respecto a los otros estados de la República. Se analizó, entre otros datos, la fortaleza de la economía de cada estado, su nivel de internacionalización, la capacidad de su gobierno, infraestructura y la calidad de su capital humano.

Competitividad de los Estados

Posición	1995	1997	1999	Posición	1995	1997	1999
1	Nuevo León	Nuevo León	Nuevo León	17	San Luis Potosí	Quintana Roo	Durango
2	DF y México	Baja California	Baja California	18	Puebla	Morelos	Sinaloa
3	Jalisco	Chihuahua	Chihuahua	19	Durango	Veracruz	Yucatán
4	Baja California	Querétaro	Coahuila	20	Veracruz	Puebla	Tabasco
5	Sonora	Coahuila	Tamaulipas	21	Yucatán	San Luis Potosí	Morelos
6	Chihuahua	Jalisco	Distrito Federal	22	Tabasco	Colima	Campeche
7	Coahuila	Distrito Federal	Sonora	23	Tlaxcala	Zacatecas	Michoacán
8	Querétaro	Sonora	Baja California Sur	24	Campeche	Michoacán	Tlaxcala
9	Tamaulipas	Aguascalientes	Jalisco	25	Michoacán	Tlaxcala	Veracruz
10	Aguascalientes	Tamaulipas	Guanajuato	26	Hidalgo	Campeche	Hidalgo
11	Sinaloa	Sinaloa	Aguascalientes	27	Guerrero	Tabasco	San Luis Potosí
12	Morelos	Guanajuato	Querétaro	28	Nayarit	Hidalgo	Nayarit
13	Guanajuato	México	Quintana Roo	29	Zacatecas	Nayarit	Zacatecas
14	Baja California Sur	Yucatán	Puebla	30	Chiapas	Guerrero	Guerrero
15	Quintana Roo	Durango	México	31	Oaxaca	Oaxaca	Oaxaca
16	Colima	Baja California Sur	Colima	32	Chiapas	Chiapas	Chiapas

Fuente: Análisis de RUCIA., con base en información de "La Competitividad de los Estados Mexicanos". ITESM. 1999.

Aunado a lo anterior, aunque Quintana Roo es un estado que por tamaño de su población ocupa el lugar 29 con casi un millón de habitantes en todo su territorio, es de destacar el lugar 21 por tamaño del PIB estatal. Sin embargo, lo más relevante es el cuarto lugar por PIB per cápita, sólo por debajo del Distrito Federal, Nuevo León y Campeche, lo que lo coloca como un estado que genera una de las mayores riquezas con relativamente muy poca población.

**El Estado de Quintana Roo****Población**

Lugar que Ocupa	Estado	Población (2000)
1	México	13,096,686
2	Distrito Federal	8,605,239
3	Veracruz	6,908,975
4	Jalisco	6,322,002
5	Puebla	5,076,686
6	Guanajuato	4,663,032
7	Michoacán	3,985,667
8	Chiapas	3,920,892
9	Nuevo León	3,834,141
10	Oaxaca	3,438,765
11	Guerrero	3,079,649
12	Chihuahua	3,052,907
13	Tamaulipas	2,753,222
14	Sinaloa	2,536,844
15	Baja California	2,487,367
16	San Luis Potosí	2,299,360
17	Coahuila	2,298,070
18	Hidalgo	2,235,591
19	Sonora	2,216,969
20	Tabasco	1,891,829
21	Yucatán	1,658,210
22	Morelos	1,555,296
23	Durango	1,448,661
24	Querétaro	1,404,306
25	Zacatecas	1,353,610
26	Tlaxcala	962,646
27	Aguascalientes	944,285
28	Nayarit	920,185
29	Quintana Roo	874,963
30	Campeche	690,689
31	Colima	542,627
32	Baja California Sur	424,041

**PIB Estatal**

Lugar que Ocupa	Estado	PIB (1999) (MN en millones de pesos)
1	Distrito Federal	951,835
2	México	426,561
3	Nuevo León	286,970
4	Jalisco	265,578
5	Chihuahua	183,625
6	Veracruz	172,987
7	Puebla	163,610
8	Baja California	148,810
9	Guanajuato	135,183
10	Coahuila	133,950
11	Tamaulipas	128,298
12	Sonora	114,298
13	Michoacán	102,849
14	Sinaloa	80,786
15	Guerrero	73,427
16	Querétaro	72,416
17	San Luis Potosí	70,675
18	Chiapas	69,755
19	Oaxaca	64,709
20	Morelos	57,208
21	Quintana Roo	56,810
22	Yucatán	56,712
23	Hidalgo	56,540
24	Durango	52,543
25	Tabasco	50,603
26	Campeche	48,992
27	Aguascalientes	48,087
28	Zacatecas	30,732
29	Colima	23,552
30	Nayarit	23,369
31	Baja California Sur	23,116
32	Tlaxcala	21,916

**PIB Estatal Per Cápita**

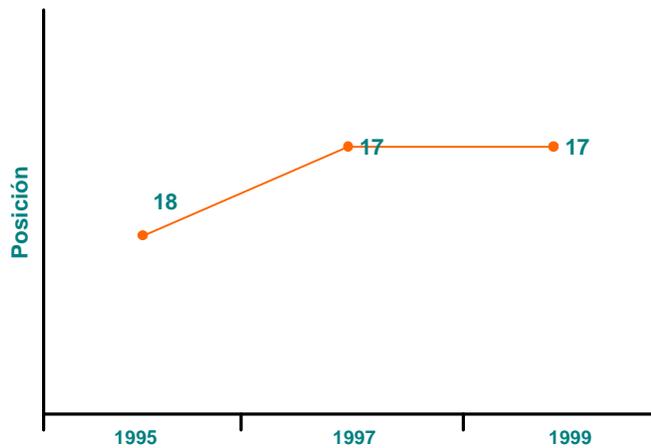
Lugar que ocupa	Estado	PIB Per cápita (en MN)
1	Distrito Federal	110,611
2	Nuevo León	74,846
3	Campeche	70,933
4	Quintana Roo	64,928
5	Chihuahua	60,148
6	Baja California	59,826
7	Coahuila	58,288
8	Baja California Sur	54,514
9	Querétaro	51,567
10	Sonora	51,556
11	Aguascalientes	50,925
12	Tamaulipas	46,599
13	Colima	43,404
14	Jalisco	42,008
15	Morelos	36,783
16	Durango	36,270
17	Yucatán	34,200
18	México	32,570
19	Puebla	32,228
20	Sinaloa	31,845
21	San Luis Potosí	30,737
22	Guanajuato	28,990
23	Tabasco	26,748
24	Michoacán	25,805
25	Nayarit	25,396
26	Hidalgo	25,291
27	Veracruz	25,038
28	Guerrero	23,843
29	Tlaxcala	22,766
30	Zacatecas	22,704
31	Oaxaca	18,817
32	Chiapas	17,791

Fuente: Análisis de RUCIA., con base en información de [www.standarandpoors.com](http://www.standarandpoors.com)

Con el objeto de analizar las razones por la que el estado aumentó su posición competitiva, a continuación se presentan los factores considerados más importantes dentro del Reporte de Competitividad Estatal. Los recursos financieros se desagregan en tres grupos: el primero obedece a la disponibilidad financiera que tiene el estado en función de la captación de la banca y el crédito otorgado por la misma; el segundo grupo mide el número de empresas que cotizan

en la bolsa mexicana de valores, así como el número de sucursales bancarias, uniones de crédito y arrendadoras localizadas en el Estado; por último, se incluyen indicadores que forman parte de la gestión de programas de financiamiento y de la eficacia de la forma en que opera el servicio. Quintana Roo, en este rubro, mejoró una posición de 1995 a 1997 comparado con los otros 31 estados de la República.

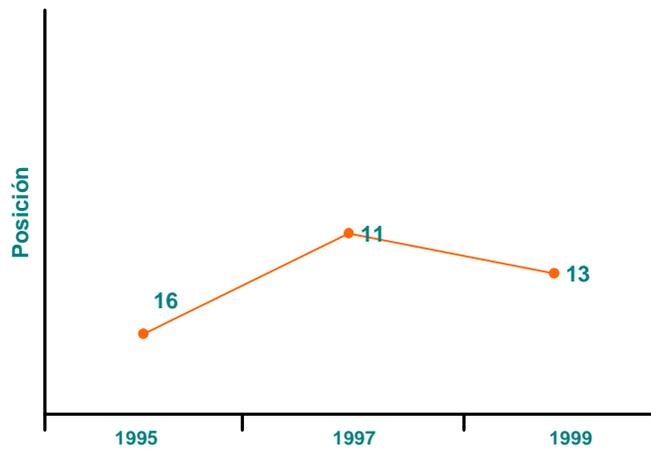
#### Recursos Financieros



Fuente: Análisis de RUCIA., con base en información de “La Competitividad de los Estados Mexicanos”. ITESM. 1999.

La fortaleza económica refleja la capacidad que tienen las empresas de una región para adaptarse a la dinámica macroeconómica del mundo actual. En cuanto a su fortaleza económica, Quintana Roo bajó tres lugares de 1995 a 1997, tal y como se puede apreciar en la siguiente gráfica:

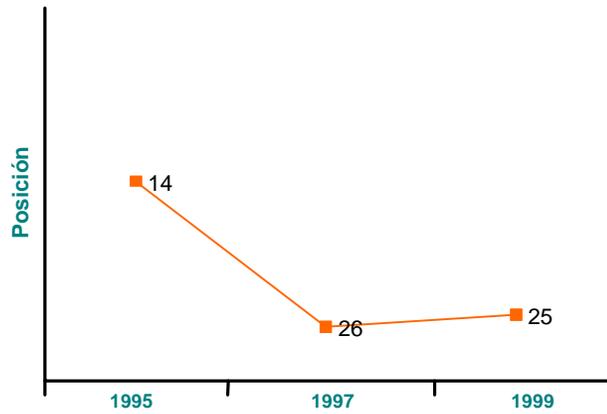
#### Fortaleza Económica



Fuente: Análisis de RUCIA., con base en información de “La Competitividad de los Estados Mexicanos”. ITESM. 1999.

La infraestructura tiene su base en la disponibilidad de recursos naturales y físicos con que cuenta una región para apoyar eficientemente las necesidades de los negocios. A pesar de que Quintana Roo ocupaba un 14° lugar en 1995, pasó hasta el lugar 25 en 1999.

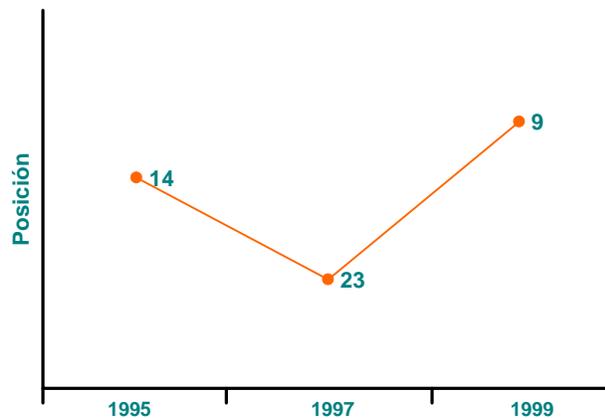
**Infraestructura**



Fuente: Análisis de RUCIA., con base en información de “La Competitividad de los Estados Mexicanos”. ITESM. 1999.

La internacionalidad es la capacidad que tiene una región para sostener e incrementar la participación de sus productos y servicios en los mercados internacionales. En este rubro el estado de Quintana Roo es donde más ha ganado participación, del lugar 14 que tenía en 1995 hasta el 9° lugar que obtuvo durante 1999.

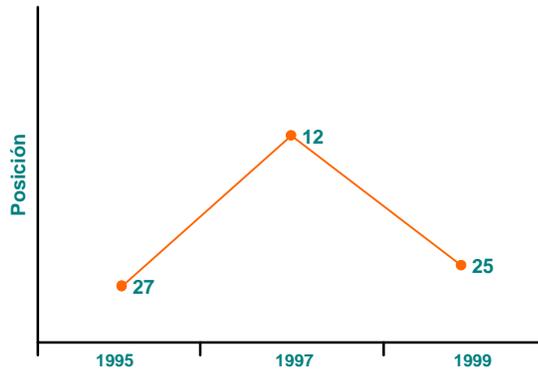
**Internacionalización**



Fuente: Análisis de RUCIA., con base en información de “La Competitividad de los Estados Mexicanos”. ITESM. 1999.

El concepto de tecnología está orientado hacia la capacidad de las empresas para absorber modernas tecnologías y poder integrarlas de manera eficientes a los procesos de la actividad productiva regional; en este rubro, Quintana Roo tuvo un ascenso de 12 posiciones de 1995 a 1997; sin embargo, de 1997 a 1999 volvió a caer 13 posiciones, ocupando ahora el lugar número 25.

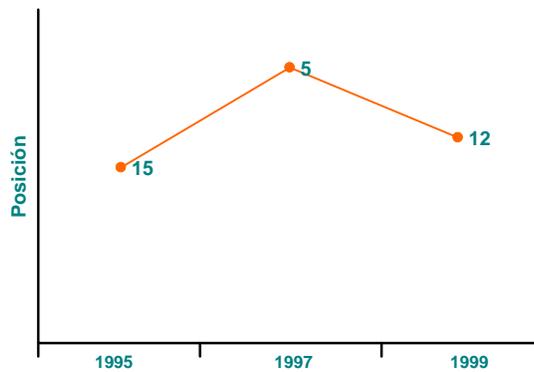
Ciencia y Tecnología



Fuente: Análisis de RUCIA., con base en información de “La Competitividad de los Estados Mexicanos”. ITESM. 1999.

El factor de la administración concentra, por un lado, indicadores relacionados con la eficacia en la administración y el enfoque de la corporación y, por otro, índices que miden el desempeño de los administradores y su actitud emprendedora. Así mismo, mide el nivel de experiencia que tienen los ejecutivos en el manejo de los negocios de las empresas del estado y las prestaciones y utilidades que reciben los trabajadores.

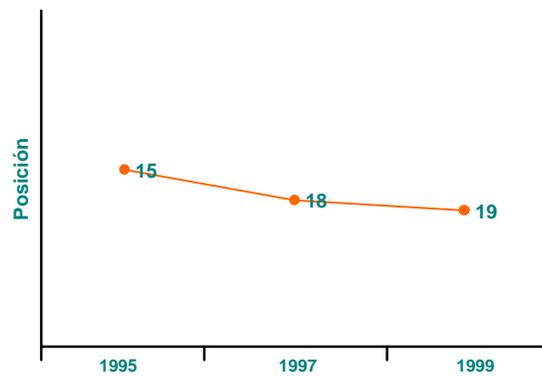
Administración



Fuente: Análisis de RUCIA., con base en información de “La Competitividad de los Estados Mexicanos”. ITESM. 1999.

En el rubro de recursos humanos toma en cuenta tres aspectos: El primero pretende describir las condiciones las de vida de las personas, así como sus valores con respecto a la competitividad; el segundo aspecto, educación, permite conocer el nivel de instrucción alcanzado por las personas y la capacidad que tiene el sistema educativo para desarrollar individuos competitivos; el tercer aspecto hace referencia a la característica de la fuerza laboral y permite conocer la cantidad de personal disponible para laborar en el mercado de trabajo, su tasa de participación en la economía y su nivel de capacitación. Quintana Roo ocupó el lugar número 19 en 1999, habiendo perdido 4 posiciones respecto al año 1995.

**Recursos Humanos**



Fuente: Análisis de RUCIA., con base en información de “La Competitividad de los Estados Mexicanos”. ITESM. 1999.

Presentando una tabla resumen se muestra el lugar de Quintana Roo, con relación a los diferentes factores en 1999.

<b>Posición Competitiva de Quintana Roo 1999</b>			
	1995	1997	1999
Recursos Financieros	18	17	17
Fortaleza Económica	16	11	13
Infraestructura	14	26	25
Internacionalización	14	23	9
Ciencia y Tecnología	27	12	25
Administración	15	5	12
Recursos Humanos	15	18	19
Índice de Competitividad	14	17	13

Fuente: Análisis de RUCIA., con base en información de “La Competitividad de los Estados Mexicanos”. ITESM. 1999.

El análisis anterior puede llevarnos a concluir que Quintana Roo, como estado, ha logrado escalar posiciones para llegar a colocarse dentro de los 15 estados más competitivos de nuestro país. El esfuerzo que supone lograr alcanzar una meta como ésta, no es algo sencillo. Pero el

primer paso es conocer dónde se encuentran los problemas; el segundo, pero más sencillo que el primero, es buscar alternativas de solución, escoger las más adecuadas y ponerlas en práctica.

### PIB

Quintana Roo, de los estados de la Península de Yucatán es el que ha tenido más incremento en su actividad económica, como se puede observar en las tasas de crecimiento del Producto Interno Bruto de 1997 al año 2000, donde incluso ha superado al promedio nacional.

#### Tasa de Crecimiento del Producto Interno Bruto 1997-2000.

	1997	1998	1999	2000
<b>Total Nacional</b>	6.78	5.02	3.75	6.9
Campeche	3.01	2.27	-1.46	n.d
Quintana Roo	10.8	6.64	-0.33	10.9
Yucatán	5.64	6.34	4.53	n.d.

Fuente: Análisis de RUCIA., con base en información de "La Competitividad de los Estados Mexicanos". ITESM. 1999.

El Estado de Quintana Roo ha mantenido su participación en el Producto Interno Bruto nacional en 1.35% en la década de los 90's, y ha mejorado su posición comparativa a los demás estados del país.

#### PIB de Quintana Roo y lugar a escala nacional

Año	PIB Miles de pesos de 1993	% en el total nacional	Lugar nacional	PIB per cápita Miles de pesos
1993	14,846,909	1.3	25º	
1994	15,544,326	1.3	24º	
1995	14,779,986	1.3	25º	21,008
1996	15,798,823	1.3	23º	
1997	17,505,022	1.4	21º	
1998	18,667,815	1.4	21º	
1999	18,606,531	1.3	22º	21,294
2000	20,616,036	1.4	21º	24,423

Fuente: Análisis de RUCIA., con base en información de "La Competitividad de los Estados Mexicanos". ITESM. 1999.

En el desglose del Producto Interno Bruto por Sector del estado de Quintana Roo se puede identificar su vocación principalmente turística, donde los sectores aparejados a esta actividad representan más del 95% del total.

**Producto Interno Bruto de Quintana Roo medido a precios corrientes de 1993**

Sector		1999	Participación %
<b>TOTAL ENTIDAD</b>		18,606,531	100
G.D. 1	Agricultura, silvicultura y pesca	25,421	0.1
G.D. 2	Minería	68,797	0.4
G.D. 3	Manufacturas	469,293	2.5
D. I.	Alimentos, bebidas y tabaco	277,392	1.5
D.II.	Textiles, vestido y cuero	11,307	0.1
D.III.	Madera y sus productos	68,372	0.4
D. IV	Papel, imprentas y editoriales	32,931	0.2
D. V	Químicos derivados de petróleo; caucho y plástico	3,382	0.0
D. VI	Minerales no metálicos, maquinaria y equipo	54,686	0.3
D. VII	Industrias metálicas básicas	0	0.0
D. VIII	Productos metálicos, maquinaria y equipo	16,591	0.1
D. IX	Otras industrias manufactureras	4,635	0.0
G.D. 4	Construcción	379,295	2.0
G.D. 5	Electricidad, gas y agua	105,677	0.6
G.D. 6	Comercio, restaurantes y hoteles	9,070,413	48.7
G.D. 7	Transporte y almacenaje	1,553,934	8.4
G.D. 8	Servicios financieros, seguros, actividades inmobiliarias y de alquiler	2,393,640	12.9
G.D. 9	Servicios comunales, sociales y personales	2,948,561	15.8
G.D. 72a.	Cargos por servicios bancarios imputados	1,122,206	6.0

Fuente: Análisis de RUCIA., con base en información de "La Competitividad de los Estados Mexicanos". ITESM. 1999.

### Población

El municipio de Benito Juárez es el más poblado de el estado de Quintana Roo, con tasas de crecimiento superiores al promedio estatal hasta el año 2005, siendo superado únicamente en su tasa de crecimiento por el municipio de Solidaridad.

#### Población y tasas de crecimiento por entidad y municipio\*

	Población estimada				Tasas de crecimiento		
	1990	1995	2000	2005	90-95	95-00	00-05
Quintana Roo	488,463	676,453	869,188	1,177,176	6.7	5.1	6.3
Benito Juárez	173,397	293,921	416,308	589,770	11.1	7.2	7.2
Cozumel	44,789	46,361	59,725	76,952	0.7	5.2	5.2
Felipe Carrillo Puerto	46,962	55,178	60,238	65,764	3.3	1.8	1.8
Isla Mujeres	10,738	8,318	11,231	15,168	-5.0	6.2	6.2
José María Morelos	25,041	29,327	31,010	32,792	3.2	1.1	1.1
Lázaro Cárdenas	15,893	17,918	20,349	23,110	2.4	2.6	2.6
Othón P. Blanco	171,642	200,861	207,989	215,374	3.2	0.7	0.7
Solidaridad**	----	24,569	62,338	158,247		20.5	20.5

Fuente: Análisis de RUCIA., con base en información de "La Competitividad de los Estados Mexicanos". ITESM. 1999.

### Tamaño de la población y tasa de crecimiento

La Riviera Maya se encuentra enclavada en las costas del municipio Solidaridad, que es el que mayor crecimiento poblacional registra en la actualidad en el Estado. La tasa de crecimiento intercensal 1995-2000 del municipio Solidaridad ascendió al 15.14% anual. De conservarse este ritmo de crecimiento demográfico, para el año 2005 el municipio habrá duplicado su población del año 2000, pasando de 63,752 a 128,999 habitantes.

#### Población por Municipio 1995-2000

Municipio	Población 1995	2000	Tasa de crecimiento intercensal (%)
Benito Juárez	311,696	419,815	5.91
Cozumel	48,385	60,091	4.32
Felipe Carrillo Puerto	56,001	60,365	1.50
Isla Mujeres	8,750	11,313	5.11
José María Morelos	29,604	31,052	0.95
Lázaro Cárdenas	18,307	20,411	2.17
Othón P. Blanco	202,046	208,164	0.60
Solidaridad	28,747	63,752	15.14
<b>Quintana Roo</b>	<b>703,536</b>	<b>874,963</b>	<b>4.34</b>

FUENTE: elaborado con base en datos de INEGI, Censo de Población 1995 y XII Censo General de Población y Vivienda 2000.

**Composición por edad y sexo**

La pirámide de edades del municipio Solidaridad muestra los efectos de la inmigración reciente: existen muchos más hombres que mujeres (54% contra 46%) y los grupos etarios de población joven en edad productiva son los de mayor tamaño (20 a 29 años).

**Población por edad según sexo**

<b>Grupo Etario</b>	<b>Hombres</b>	<b>% del grupo etario</b>	<b>Mujeres</b>	<b>% del grupo etario</b>	<b>Total</b>	<b>% del total</b>
0 a 4 años	4,318	50.4	4,251	49.6	8,569	13.4
5 a 9 años	3,391	50.7	3,291	49.3	6,682	10.5
10 a 14 años	2,630	51.1	2,516	48.9	5,146	8.1
15 a 19 años	3,649	53.2	3,208	46.8	6,857	10.8
20 a 24 años	5,110	55.2	4,144	44.8	9,254	14.5
25 a 29 años	4,223	54.8	3,480	45.2	7,703	12.1
30 a 34 años	3,094	56.2	2,407	43.8	5,501	8.6
35 a 39 años	2,236	56.5	1,724	43.5	3,960	6.2
40 a 44 años	1,552	59.3	1,065	40.7	2,617	4.1
45 a 49 años	1,063	58.1	767	41.9	1,830	2.9
50 a 54 años	739	56.2	577	43.8	1,316	2.1
55 a 59 años	497	58.1	359	41.9	856	1.3
60 a 64 años	367	58.6	259	41.4	626	1.0
65 a 69 años	193	57.8	141	42.2	334	0.5
70 a 74 años	109	59.2	75	40.8	184	0.3
75 a 79 años	71	60.2	47	39.8	118	0.2
más de 80 años	72	55.0	59	45.0	131	0.2
no especificado	1,096	53.0	972	47.0	2,068	3.2
<b>Total</b>	<b>34,410</b>	<b>54.0</b>	<b>29,342</b>	<b>46.0</b>	<b>63,752</b>	<b>100.0</b>

**Nivel de ingreso**

- El 22.7% de la población de Solidaridad cuenta con un ingreso de entre 3 a 5 salarios mínimos mensuales
- De acuerdo con el XII Censo de Población y Vivienda del año 2000, el 10.8% de la población del municipio Solidaridad tiene ingresos en el rango de 5 a 10 salarios mínimos mensuales
- El estrato más reducido es el de la población con ingresos mayores a 10 salarios mínimos mensuales, ya que equivale solamente al 4.6% de la población total del municipio

Benito Juárez concentra más del 50% de la población del estado de Quintana Roo, y se espera que en los próximos años atraiga todavía a un número mayor de habitantes.

**Estructura porcentual de la población de los municipios respecto al estado, 1990-2005**

<b>Entidad</b>	<b>1990</b>	<b>1995</b>	<b>2000</b>	<b>2005</b>
Quintana Roo	100.0	100.0	100.0	100.0
Benito Juárez	35.8	44.3	48.0	52.0
Cozumel	9.1	6.9	6.9	6.9
Felipe Carrillo Puerto	9.6	8.0	6.9	6.0
Isla Mujeres	2.2	1.2	1.3	1.3
José María Morelos	5.1	4.2	3.6	3.0
Lázaro Cárdenas	3.2	2.6	2.3	2.1
Othón P. Blanco	35.0	28.7	23.8	19.7
Solidaridad*	---	4.1	7.3	13.0

Fuente: Análisis de RUCIA., con base en información de "La Competitividad de los Estados Mexicanos". ITESM. 1999.

Por esta misma tendencia en el municipio de Benito Juárez la proporción de población migrante es casi el doble que el promedio del estado de Quintana Roo.

**Migración Estatal y Municipal**

	<b>%</b>
Población migrante en el Estado de Quintana Roo	11.54
Población no migrante en el Estado de Quintana Roo	82.84
Población migrante en Benito Juárez	23.81
Población no migrante en Benito Juárez	75.89

Fuente: Análisis de RUCIA., con base en información de "La Competitividad de los Estados Mexicanos". ITESM. 1999.

#### **4 Mercado de Parques Industriales en la Región Caribe de México**

El mercado regional de parques industriales en el Sureste se encuentra localizado en los estados mexicanos de Yucatán, Campeche y en Centroamérica. Dentro del estado de Yucatán se encuentran como principales centros industriales, Mérida y las poblaciones medias de Yucatán; dentro del estado de Campeche, la propia ciudad de campeche y poblaciones medias del Estado. Como parte del mercado regional Relevante en Centroamérica se contempla a los siguientes países: Honduras, Salvador, Guatemala, Nicaragua y Costa Rica.

Con el objeto de analizar el mercado de parques industriales en la Región Caribe de México, se consideraron los comparables al Parque Morelos, con base en la cercanía y ubicación geográfica. Sin embargo, considerando el posicionamiento potencial de Parque Logístico, estos parques no serían comparables, debido a que están enfocados principalmente a la maquila de industria textil y electrónica, no así a la distribución y logística.

Dentro de los que se consideraron para el estudio, se encuentran los siguientes:

En el Estado de Quintana Roo:

- Parque Industrial Chetumal
- Parque Ind. Felipe Carrillo Puerto

En el Estado de Yucatán:

- Parque Industrial Yucatán
- Parque Industrial FIPAY Mérida
- Parque Industrial FIPAY Motul

Con base en el programa Marcha hacia el Sur, los empresarios y el gobierno del estado de Quintana Roo continúan con el objetivo de seguir industrializando al estado, pero no ofreciendo la atraktividad de bajo costo, como es el caso de países como Corea, China o Malasia; sino mas bien, el enfoque más hacia el servicio, calidad, logística, tratando de desprenderse del costo como única base de la competencia, que también ha sido el atractivo principal de los parques industriales de la región.

**Parques Industriales en el Estado de Quintana Roo**

Se observa que el desarrollo y comercialización de los parques industriales en Quintana Roo ha sido lento y de muy baja velocidad de ventas debido a que históricamente no ha habido esfuerzos conjuntos entre la iniciativa privada y el gobierno del Estado.

Debido a que el Parque Logístico Morelos se encuentra en la etapa inicial de construcción, sólo se presenta a manera comparativa la información del Sistema Mexicano de Promoción de Parques Industriales (SIMPPI). Con base en estos datos, Puerto Morelos participaría con el 14% de la superficie total ofertada en los parques de la región.

El Parque Industrial Chetumal es propiedad del gobierno estatal, mismo que cuenta con una superficie total de 25.6 hectáreas y actualmente con 9 empresas establecidas básicamente pequeñas y micro empresas.

<b>Características Físicas</b>	<b>Puerto Morelos</b>	<b>Chetumal</b>	<b>Felipe Carrillo Puerto</b>	<b>Yucatán</b>	<b>FIPAY Motul</b>	<b>FIPAY Mérida</b>	<b>Total Comparables</b>	<b>Particip. Puerto Morelos</b>
Superficie total (has)	232.0	25.6	400	207	100	688.9	1,653.5	14%
Superficie urbanizada (has)	6.0	25.6	59	40	17	177.07	324.6	2%
Superficie no urbanizada (has)	226.0		341	167	83	460.65	1,277.7	18%
Area de reserva (has)	166.0		362.3	167	27	511.83	1,234.1	13%
Reglamento interno	SI	SI	SI	SI	SI	SI		
Administración permanente	SI	SI	SI	SI	SI	SI		
Tipo de propiedad	Mixta	Pública	Pública	Privada	Pública	Pública	4 públicos 1 mixto 1 privado	

Fuente: Análisis de RUCIA., con base en información del Sistema Mexicano de Promoción de Parques Industriales. 2002.  
[www.spice.gob.mx/siem2000/parques](http://www.spice.gob.mx/siem2000/parques)

El Parque Industrial Felipe Carrillo Puerto cuenta con una superficie total de 400 hectáreas, de las cuales 60 están urbanizadas y tiene sólo una empresa establecida.

## Parque Logístico Morelos

### Estudio de Factibilidad de Mercado

<b>Empresas Establecidas</b>	<b>Puerto Morelos</b>	<b>Chetumal</b>	<b>Felipe Carrillo Puerto</b>	<b>Yucatán</b>	<b>FIPAY Motul</b>	<b>FIPAY Mérida</b>	<b>Total Comparables</b>
Total de empresas establecidas	3	9	1	16	3	148	180
Total de empleos generados	80	133	24	6,700	1,300	6,206	14,443
Empresas mixtas (%)					50	20	
Empresas de extranjeras (%)		11		60		10	
Empresas nacionales (%)	100	89	100	40	50	70	
Empresas en operación	2	7	1	14	2	122	148
Empresas en construcción	1	2		2		6	11
Empresas en proyecto	5			4	1	20	30
Empresas grandes ( > 250 empleados)				9		2	11
Empresas medianas (101-250 empleados)	2			6	2	20	30
Empresas pequeñas (16-100 empleados)		1	1	5		50	57
Empresas micro (1-15 empleados)		6				50	56

Fuente: Análisis de RUCIA., con base en información del Sistema Mexicano de Promoción de Parques Industriales. 2002.

[www.spice.gob.mx/siem2000/parques](http://www.spice.gob.mx/siem2000/parques)

Se observa que en todos los parques industriales de Quintana Roo, el estado tiene participación en la inversión total o mixta.

### Parques Industriales en el Estado de Yucatán

El primer parque industrial Yucatán lo hizo el Gobierno del Estado a través de un fideicomiso en el año de 1976 y fue hace 15 años cuando un grupo de inversionistas privados crearon el parque industrial Yucatán.

La razón por la que el gobierno ha intervenido en el desarrollo inicial de los parques industriales de Yucatán es debido a que es un negocio a muy largo plazo y comúnmente el inversionista de la iniciativa privada tiene plazos más cortos, quiere que su inversión sea lo más rentable posible.

Parque Logístico Morelos

Estudio de Factibilidad de Mercado

<b>Naves Industriales</b>	<b>Puerto Morelos</b>	<b>Chetumal</b>	<b>Felipe Carrillo Puerto</b>	<b>Yucatán</b>	<b>FIPAY Motul</b>	<b>FIPAY Mérida</b>	<b>Total Comparables</b>
Superficie total (m2)	1,500.0	17,238.5	3,875.0	94,142.0		115,519.0	232,274.5
Superficie promedio por nave (m2)	1,500.0	1,567.0	1,937.5	4,954.0		2,000.0	11,958.5
Superficie rentada		7,515.0		23,064.0		3,000.0	33,579.0
Superficie vendida	1,500.0	9,723.5	3,875.0	44,278.0		3,000.0	62,376.5
Superficie disponible (m2)	0	0	0	5000	0	0	5000
Existen naves para venta	NO	NO	NO	SI	NO	SI	
Existen naves para renta	NO	NO	NO	SI	NO	SI	
Se construyen naves sobre pedido	SI	SI	SI	SI	NO	NO	

Fuente: Análisis de RUCIA., con base en información del Sistema Mexicano de Promoción de Parques Industriales. 2002.

www.spice.gob.mx/siem2000/parques

El esfuerzo de comercialización de los parques se realiza en forma conjunta entre el gobierno estatal y la iniciativa privada. El dueño del parque generalmente dispone de un presupuesto de promoción y lo que hace el gobierno estatal es inventariar todos los prospectos que van llegando y los refieren al parque industrial; en algunas ocasiones, cuando se presentan algunas dificultades y las negociaciones no son tan rápidas, entonces el gobierno estatal entra como apoyo y refuerzo para el cierre de la venta.

El parque industrial Yucatán nació hace 15 años aproximadamente, la planta más grande que tiene es Pepsi Cola, cuenta con más de 8 del ramo textil, está a un 60% de su ocupación, todavía se cuenta con lotes disponibles, se está instalando una fábrica de cartón de gran tamaño la cual está ocupando casi la mitad de lo que quedaba sin ocupar.

<b>Oferta de Lotes</b>	<b>Puerto Morelos</b>	<b>Chetumal</b>	<b>Felipe Carrillo Puerto</b>	<b>Yucatán</b>	<b>FIPAY Motul</b>	<b>FIPAY Mérida</b>	<b>Total Región Caribe</b>
Número de lotes en el parque	140	41	20	35	60	488	784
Existe oferta de lotes	SI	SI	SI	SI	SI	SI	
Precio mínimo por m2	\$15.0	\$1.1	\$1.1	\$25.0	\$20.0	\$70.0	\$22.0
Precio máximo por m2	\$40.0	\$1.6	\$1.6	\$30.0	\$70.0	\$100.0	\$40.5
Renta de Naves (\$USDx pie <sup>2</sup> )				\$5.2-5.4			
Plazo del contrato en renta				7-10 años			
Costo de construcción (\$USDx pie <sup>2</sup> )				\$28-30			
Costo de terreno (\$USDx m <sup>2</sup> )				\$25-\$30			

Fuente: Análisis de RUCIA., con base en información del Sistema Mexicano de Promoción de Parques Industriales. 2002.

www.spice.gob.mx/siem2000/parques

El parque industrial del sureste, se está empezando a gestar, todavía no está creada la infraestructura básica, pero ya son propietarios de todos los terrenos, y está muy cerca del cruce de la carretera de Humal y el periférico. Se estima un periodo de 6 a 8 meses para la creación de la infraestructura básica.

En el desarrollo inicial del parque, cuando la tierra aún es propiedad del gobierno estatal, a través de la comisión ordenadora del uso del suelo, se les vende alrededor de MN\$25 y 28 pesos el metro cuadrado en breña; cuando no hay elevaciones de terreno.

Dentro de algunas de las empresas instaladas, del área de la confección, se está formando el cluster textil, tratando de reconvertir, para que se realice aquí mismo toda la cadena productiva, que cuente con sus propias marcas, y así pueda funcionar en el mercado nacional, junto con la iniciativa privada. El Gobierno estatal está creando en dos universidades la carrera de diseño de modas para que diseños de ropa estilo tropical sean diseñados en el país.

En resumen, se observa la falta de estrategias de comercialización más efectivas en los parques industriales del Caribe, en especial en los del Estado de Quintana Roo. Es difícil estimar la velocidad de venta de cada proyecto pues no se tuvo disponibilidad de la información; sin embargo, con base en los comentarios del Secretario de Desarrollo Económico del Estado de Yucatán, aproximadamente se han vendido en un lapso de 15 a 20 años.

Desde sus primeros orígenes, el estado de Yucatán promueve la inversiones dentro de los parques industriales a través de incentivos, tales como darles el terreno casi gratuitamente, o bien, pagadero a cinco años, además de eximirlos del pago del predial por un lapso de 5 años.

A continuación se muestra la tabla comparativa de los costos y servicios de los parques industriales considerados como comparables:

Parque Logístico Morelos

Estudio de Factibilidad de Mercado

**Costos y servicios de parques industriales seleccionados**

	Quintana Roo			Yucatán	
	Chetumal Parque Ind. Chetumal	Felipe Carrillo Parque Ind. Felipe Carrillo Puerto	Mérida Parque Industrial FIPAII Mérida	Mérida Parque Ind. Yucatán	Mérida Parque Ind. FIPAII Motul
<b>Renta anual de naves industriales (US\$/pie<sup>2</sup>)</b>					
Mínimo – máximo	N/D	N/D	\$4-4.41	\$4-4.42	\$4-4.43
<b>Precio de venta de terrenos (US\$/pie<sup>2</sup>)</b>					
Mínimo - máximo		\$4-\$8 /m2	\$0.99	\$1.50-1.89	
<b>Costo de construcción nave estándar (US\$/pie<sup>2</sup>)</b>					
Mínimo - máximo				\$24-26.52	
Empresas Establecidas		137		16	2
Giro		Ind. Pesada y Ligera		Ind. Ligera no contam.	Textil y confección
Superficie (Has.)		689 (Has)		198 (Has)	100 (Has)
Sup total del parque (has)	25.6	400.6	688	207	100
Sup urbanizada (has)	25.6	6.8	186	36	18
Sup disp.para venta (has)	1	4	502	180	82.2
Sup de reserva (has)	20	362.3	502	164	82.2
Tipo de industria	Ligera	Ligera	Mixta	Ligera	Pesada
Ind. Inten. en uso de agua			si	si	
Tipo de propiedad	Pública	Pública	Pública	Privada	Pública
<b>Servicios del parque industrial</b>					
Pavimento	si	si	si	si	si
Banquetas	no	no	si	si	si
Alumbrado público	si	si	si	si	si
Red hidráulica	si	no	si	si	no
Agua Potable	si	si	si	si	no
Drenaje sanitario	no	no	no	si	no
Drenaje pluvial	no	no	si	si	no
Subestación eléctrica	si	si	no	si	no
Planta de tratamiento de agua	no	no	no	si	no
Red eléctrica	si	si	si	si	si
Red de gas	no	no	no	no	no
Ofna. Admva. Permanente	no	no	si	si	si
Reglamento Interno del Parque	si	si	si	si	si
Mantenimiento del Parque	si	si	si	si	si
Vigilancia	si	no	si	si	si
Estación de Bomberos	no	no	si	no	no
Transporte interno de personal	no	no	no	si	no
Tranporte urbano	si	no	si	si	si
Guardería	no	no	si	si	si
Aduana interna	no	no	no	no	no
Agentes aduanales	no	no	no	si	no
Servicios de asesoría	no	no	no	si	si
Ferrocarril	no	no	si	si	no
Teléfono y fax	no	no	si	si	si
Instalación digital	no	no	no	si	si
Comunicación vía satélite	no	no	si	si	no
Centro de capacitación	no	no	no	si	si
Áreas verdes o recreativas	no	no	si	si	si
Programa shelter /1	no	no	no	si	si
Recolección de Basura	no	no	no	si	si

/1 Bajo este sistema, las funciones no productivas de la empresa las desarrolla el parque industrial, mediante un pago mensual de este servicio

Nota: Tipo de cambio a \$9.8 por US\$1 dólares

n.d. no disponible

Fuente: Análisis de RUCIA., con base en información de "Costos Industriales de México". BANCOMEXT. 2001.

Con el objeto presentar información útil para la toma de decisiones de las empresas que quisieran constituirse dentro del Parque Logístico Morelos, a continuación se presentan las tablas informativas con relación a tarifas de servicios públicos, niveles de remuneraciones a obreros y sueldos a ejecutivos y los indicadores de costos de vivienda:

<b>Tarifas de Servicios Públicos (en U.S.D.)</b>	<i>Quintana Roo</i>	<i>Yucatán</i>
<b>Electricidad</b>		
Dólares por kw de demanda máxima medida	\$7.03	\$7.03
Dólares por kwh de energía consumida	\$0.051	\$0.051
<b>Gas natural</b>		
Dólares por gigacaloría	n.a.	n.a.
<b>Combustóleo</b>		
Dólares por metro cúbico	\$185.27	\$163.80
<b>Agua</b>		
Dólares por 200 metro cúbicos	\$ 240.20	\$89.79

Fuente: Análisis de RUCIA., con base en información de "Costos Industriales de México". BANCOMEXT. 2001.

**Gas Natural:** Este es un combustible que por su costo y limpieza se promueve no sólo para uso residencial, sino industrial. Las ciudades que a la fecha no cuentan con gas natural utilizan gas LP o combustóleo.

**Combustóleo:** México produce combustibles de alta calidad y en el caso de este energético ya se comercializa en todo el país, excepto en el Distrito Federal, con un bajo contenido de azufre.

**Agua:** La unidad de consumo es de 200 metros cúbicos. Las tarifas varían en función de del consumo y sus niveles correspondientes son establecidos por cada municipio. Los pagos por consumo se realizan de manera mensual, no obstante en el 37% de las entidades federativas se efectúa de manera bimestral o trimestral.

*Niveles de Sueldos en los Parques Industriales de la Región Sur*

**Remuneraciones por hora por obreros (en U.S.D)**

	Quintana Roo				Yucatán			
	Chetumal		Felipe Carrillo		Mérida		Mérida	
	Parque Ind. Chetumal		Parque Ind. Felipe Carrillo Puerto		Parque Industrial FIPAIIY Mérida		Parque Ind. FIPAIIY Motul	
	Min.	Max.	Min.	Max.	Min.	Max.	Min.	Max.
Obrero Calificado	\$0.75	\$1.00	\$0.88	\$1.00	\$0.65	\$1.64	n.d	n.d
Obrero no calificado	\$0.56	\$0.76	\$0.60	\$0.70	\$0.58	\$0.98	n.d	n.d

Fuente: Análisis de RUCIA., con base en información de "Costos Industriales de México".  
BANCOMEXT. 2001.

**Obrero Calificado:** Persona vinculada directamente al proceso de producción, que desarrolla operaciones de complejidad mediana, que requiere de un conocimiento o habilidad específicos, Ejemplos: mecánico industrial, técnico electrónico y operador de máquina.

**Obrero no Calificado:** Persona vinculada directamente al proceso de producción, que desarrolla operaciones de baja complejidad, que no requieren de un conocimiento o habilidad específicos. Ejemplo: ayudante de obrero y trabajador que realiza trabajos de ensamble.

**Sueldos mensuales para Ejecutivos o Empleados 1/ (en U.S.D)**

	Quintana Roo				Yucatán	
	Chetumal		Felipe Carrillo		Mérida	
	Parque Ind. Chetumal		Parque Ind. Felipe Carrillo Puerto		Parque Industrial FIPAIIY Mérida	
	Min.	Max.	Min.	Max.	Min.	Max.
Gerente de Planta	\$1,684	\$8,980	\$1,684	\$8,980	\$1,823	\$5,263
Gerente de Producción	\$674	\$1,347	\$674	\$1,347	\$1,263	\$2,105
Ingeniero de Producción	\$562	\$955	\$562	\$955	\$669	\$1,578
Técnico de Producción	\$430	\$524	\$430	\$524	\$341	\$1,052
Contador	\$225	\$562	\$225	\$562	\$526	\$1,052
Secretaria Bilingüe	\$241	\$338	\$241	\$338	\$210	\$379

Fuente: Análisis de RUCIA., con base en información de "Costos Industriales de México".  
BANCOMEXT. 2001.

**Gerente de Planta:** Persona que responde ante el director de la empresa del manejo de planta. Además se encarga de elaborar los programas de manufactura y de la coordinación general de las operaciones productivas, así como la logística relativa al aprovisionamiento de materias primas y entrega de materiales.

**Gerente de Producción:** Persona encargada de dirigir y coordinar las actividades de producción, supervisar la eficiencia de la labor directa, así como ayudar en la preparación de los programas de manufactura.

**Ingeniero de Producción:** Personas que desarrolla y mantiene el control sobre los estándares de trabajo en las operaciones productivas, recomienda cambios en los métodos de trabajo o secuencias operativas, para alcanzar mayores niveles de eficiencia y determina los requerimientos de personal.

**Técnico de Producción:** Persona que supervisa las actividades de un grupo de operadores, encargados de labores productivas y de soporte: Además atiende los problemas de producción, coordinando los apoyos necesarios de las áreas de servicios.

**Contador:** Persona que se encarga de la contabilidad de la empresa, así como del cumplimiento del pago de las obligaciones e impuestos y en algunos casos de la administración de la compañía.

**Secretaria Bilingüe:** Persona que bajo supervisión de un gerente, toma y transcribe dictado, controla archivos, atiende llamadas telefónicas y procesa correspondencia de rutina, en inglés y en español.

*Niveles de Sueldos en la Industria Hotelera de la Riviera Maya*

A manera de comparación y considerando que se tiene la percepción de que en la zona de Cancún y la Riviera Maya los sueldos son muy altos con relación a los que pudieran tenerse en cualquier otra industria o maquila, según los resultados de la investigación realizada por la empresa Marketing Consultants en la zona hotelera del corredor Cancún-Tulum.

La diferencia de sueldos entre el promedio de la industria y de aquellos hoteles de gran tamaño, la hace los niveles de la gerencia y subgerencia, en donde se pueden observar incrementos del 41% y 34%, respectivamente; sin embargo, en los puestos del personal operativo sólo se diferencian con un 15% entre el promedio de la industria y de los hoteles de gran tamaño.

En principio, se puede concluir que un gerente de una planta en los parques industriales comparables en la Región Sur, gana más por sueldo mensual que un gerente de un hotel en la Riviera Maya.

## Empleo

Con el objeto de ubicar el contexto dentro del cual se encuentra el Estado de Quintana Roo con relación al nivel de empleos generados por la industria, a continuación se presenta el análisis del empleo industrial en estados fronterizos, del centro y del sur, con relación al total de la población:

### Empleo Industrial por estados

Estado	Población Total	Empleo Industrial	Part. del Total de Población
<b>Estados Fronterizos</b>			
Nuevo León	3,941,018	350,553	9%
Chihuahua	3,148,243	347,123	11%
BC Norte	2,614,453	279,787	11%
Coahuila	2,353,754	218,803	9%
Tamaulipas	2,835,082	212,759	8%
Sonora	2,271,700	113,187	5%
Sub Total Frontera	17,164,250	1,522,212	9%
<b>Estados del Centro</b>			
Edo. de México	13,096,686	460,000	4%
DF	8,605,239	451,000	5%
Jalisco	6,322,002	300,000	5%
Guanajuato	4,663,032	198,000	4%
Puebla	5,076,686	152,000	3%
Sub Total Centro	37,763,645	1,561,000	4%
<b>Estados del Sur</b>			
Yucatán	1,658,210	66,306	4%
Tabasco	1,891,829	14,842	1%
Campeche	690,689	13,696	2%
Quintana Roo	874,963	11,610	1%
Sub Total Sur	5,115,691	106,454	2%

Fuente: Análisis de RUCIA. con base en información del IMSS. 2001.

Los estados fronterizos generan 1.5 millones de empleos industriales, mismos que representan el 9% del total de la población. Nuevo León, Chihuahua y Baja California Norte son los estados que tienen el mayor número de empleos industriales en la frontera. Los estados del centro también generan 1.5 millones de empleos, pero con relación a la población, los empleados industriales significan sólo el 4% del total. Los estados del sur suman en su conjunto sólo 106 mil empleos industriales, los cuales representan solamente 2% de su población total.

Quintana Roo, Tabasco y Campeche son los estados que cuentan con el menor número de empleos industriales, razón por la cual el estado de Quintana Roo se está dando a la tarea de impulsar la generación de un mayor número de trabajos relacionados con la actividad industrial.

La ciudad de Mérida es la que cuenta con la mayor participación de empleo industrial (6%) con relación al total de la población, ocupada ésta principalmente en la maquila textil. Las ciudades de Chetumal y Cancún sólo emplean al 1% en actividades industriales, tal como se observa en la siguiente tabla:

**Empleo Industrial en las ciudades de la Región Sur  
(número de empleos)**

	<b>Población</b>	<b>Empleo Industrial</b>	<b>Part.</b>
Mérida	705,055	39,463	6%
Villahermosa	520,308	9,734	2%
Cancún	419,815	4,637	1%
Campeche	216,897	4,233	2%
Chetumal	208,164	2,520	1%
Carmen	172,076	1,594	1%
<b>Total</b>	<b>2,242,315</b>	<b>62,181</b>	<b>3%</b>

Fuente: Análisis de RUCIA. con base en información del IMSS. 2001.

*Empleo en la Industria Maquiladora*

Aún cuando el Parque Logístico Morelos no será posicionado como un parque de maquila, resulta interesante el análisis del crecimiento de esta industria en México, observar su tendencia y conocer cómo la industria textil se ha incrementado sustancialmente en la última década:

**Empleos en la Industria Maquiladora de México  
(en número de empleados)**

<b>Año</b>	<b>Total</b>	<b>Textil</b>	<b>Part.</b>
1991	450,000	45,730	10%
1992	440,000	53,490	12%
1993	460,000	64,510	14%
1994	480,000	74,150	15%
1995	610,000	94,070	15%
1996	680,000	131,840	19%
1997	850,000	171,820	20%
1998	1,000,000	203,570	20%
1999	1,700,000	249,350	15%
2000	1,230,000	281,880	23%
2001	1,100,000	281,880	26%
<b>TMAC 91-01</b>	<b>9%</b>	<b>20%</b>	

Fuente: Análisis de RUCIA., con base en datos de CIEMEX-WEFA

El total de empleos generados en la industria maquiladora se incrementó en 9% anual promedio durante la última década, mientras que los generados en la industria textil crecieron 20% durante el mismo periodo. Actualmente, la industria textil significa el 26% del total de empleos generados por la industria maquiladora en México, cuando hace diez años sólo participaba con el 10%.

Dentro de los parques comparables a Puerto Morelos, se encuentran los de Yucatán, los cuales se han posicionado fuertemente dentro de la industria maquiladora textil, por lo que Parque Morelos puede ofrecer la ventaja competitiva de ubicarse muy próximo a las fábricas textiles y ofrecer dentro de sus instalaciones, bodegas para la distribución de los productos vía aérea o marítima, o bien, instalar empresas de diseño textil que den un valor agregado a la industria textil.

### Empleo en Quintana Roo

En el estado de Quintana Roo el mayor número de fuentes de trabajo se encuentran en el municipio de Benito Juárez, que es el municipio más poblado del Estado, pero como se puede observar en la tabla siguiente la oferta de empleo no es suficiente para toda la población:

#### Distribución porcentual del empleo 2000

Entidad/municipio	Población Total	Población Ocupada	Población Desocupada
Quintana Roo	100.00	100.00	100.00
Benito Juárez	51.99	51.89	63.20
Cozumel	7.56	7.59	4.29
Felipe Carrillo Puerto	5.03	5.05	2.94
Isla Mujeres	1.39	1.40	0.80
José María Morelos	2.72	2.74	1.01
Lázaro Cárdenas	1.85	1.86	0.74
Othón P. Blanco	21.24	21.28	16.54
Solidaridad	8.22	8.20	10.48

Fuente: Análisis de RUCIA. Con base en datos del INEGI Censo General de Población y Vivienda 2000.

El personal ocupado en el estado ha crecido a una tasa anual promedio de 16.9% en el estado de Quintana Roo durante el período de 1993 - 2000. Como se puede observar a continuación, los dos municipios que han aumentado su participación de personal ocupado en el Estado son el de Solidaridad y Lázaro Cárdenas.

#### Personal Ocupado por Municipio

Entidad/municipio	1993		1998		2000a	
	Absoluto	%	Absoluto	%	Absoluto	%
Quintana Roo	117,090	100.0	174,131	100.0	348,750	100.0
Benito Juárez	63,735	54.4	96,824	55.6	180,961	51.9
Othón P. Blanco	32,327	27.6	37,716	21.7	74,223	21.3
Cozumel	10,733	9.2	16,732	9.6	26,467	7.6
Solidaridad	3,010	2.6	12,665	7.3	28,604	8.2
Felipe Carrillo Puerto	3,632	3.1	4,340	2.5	17,595	5.0
Isla Mujeres	1,837	1.6	2,632	1.5	4,884	1.4
José María Morelos	1,216	1.0	2,224	1.3	9,544	2.7
Lázaro Cárdenas	600	0.5	998	0.6	6,472	1.9

Fuente: Análisis de RUCIA. Con base en datos del INEGI Censo General de Población y Vivienda 2000.

Las principales actividades económicas por la generación de empleos en el estado de Quintana Roo, de Servicios (privados y públicos) y el Comercio, relacionados con la actividad turística, tal como se observa en la siguiente tabla:

**Estructura de la Población Ocupada por Sector de actividad en Quintana Roo**

Sector de actividad	Personal ocupado			
	1993		1998	
	Absolutos	%	Absolutos	%
Total	117,090	100.0	174,131	100.0
Manufacturas	8,345	7.1	10,883	6.2
Comercio	28,410	24.3	41,568	23.9
Servicios	76,418	65.3	114,281	65.6
Servicios privados no financieros	48,402	41.3	68,541	39.4
Servicios públicos no financieros	23,410	20.0	35,630	20.5
Otros servicios	4,606	3.9	10,110	5.8
Resto de los sectores	3,917	3.3	7,399	4.2

Fuente: Análisis de RUCIA. Con base en datos del INEGI Censo General de Población y Vivienda 2000.

En el municipio de Benito Juárez, y en su principal población la ciudad de Cancún, existe una mayor participación de la industria manufacturera, con un 24.4% de la población ocupada.

**Estructura sectorial de la población ocupada en Cancún, Quintana Roo. 2000**

Agricultura, ganadería, silvicultura, caza y pesca	0.2
Industria extractiva y de la electricidad	0.9
Manufacturas	24.4
Construcción	5.8
Comercio	20.5
Servicios	37.3
Transporte y comunicaciones	4.7
Gobierno	6.2

Fuente: Análisis de RUCIA. Con base en datos del INEGI Censo General de Población y Vivienda 2000.

En este municipio en los últimos años se puede observar un crecimiento más significativo en los sectores del Transporte y Comunicaciones, así como en la prestación de servicios.

**Población Ocupada en Benito Juárez**

Sector	Población Ocupada	
	1998	2000
Total	82,214	180,960
Manufacturas	4,637	9,772
Comercio	25,616	37,640
Transporte y Comunicaciones	5,363	19,725
Servicios no financieros	42,068	101,338
Pesca	206	362
Construcción	4,259	10,677

Fuente: Análisis de RUCIA., con base en datos del INEGI Censo General de Población y Vivienda 2000.

### Vivienda

Los costos de vivienda que se muestran en esta sección son indicativos, obtenidos del promedio de las diversas ofertas que existen en las localidades o ciudades cercanas a los parques industriales.

La selección de las características de las viviendas que incluye Bancomext es conforme a las preferencias que se han observado en las mencionadas localidades y de acuerdo a la mayor oferta que existe en dichas regiones.

Las casas y departamentos, son familiares, esto representa que son bienes de tres recámaras, dos o más baños, cocina, cochera y servicios.

### Indicadores de costos de vivienda (en U.S.D)

	Quintana Roo				Yucatán	
	Chetumal		Felipe Carrillo		Mérida	
	Parque Ind. Chetumal	Parque Ind. Chetumal	Parque Ind. Felipe Carrillo Puerto	Parque Ind. Felipe Carrillo Puerto	Parque Industrial FIPAII Mérida	Parque Industrial FIPAII Mérida
<b>Renta Mensual</b>	Min.	Max.	Min.	Max.	Min.	Max.
Casas en zona residencial	\$236	\$1,773	n.d	n.d	\$294	\$2,941
Casas en zona clase media	\$212	\$436	\$236	\$472	\$176	\$3,000
Departamentos en zona residencial	n.d	n.d	n.d	n.d	\$235	\$5,000
Departamentos en zona clase media	\$177	\$236	\$35	\$59	\$141	\$2,000
<b>Venta</b>						
Casas en zonas residenciales	\$23,649	\$118,231	\$20,099	\$29,557	\$15,000	\$141,176
Departamentos en zonas residencial	n.d	n.d	n.d	n.d	\$10,000	\$40,000

Fuente: Análisis de RUCIA., con base en datos de BANCOMEXT. 2000.

El municipio de Benito Juárez es el que cuenta con una mayor cobertura de servicios básicos en todo el estado de Quintana Roo, estando muy por arriba del promedio, sobre todo en la cobertura de drenaje.

### Disponibilidad de servicios básicos en la vivienda por municipio 2000

Municipio	Disponibilidad de servicios básicos en la vivienda					
	Agua potable		Energía eléctrica		Drenaje	
Quintana Roo	197,238	93.7	200,632	95.3	176,157	83.7
Benito Juárez	102,892	97.5	104,008	98.6	101,835	96.5
Cozumel	13,216	89.8	14,523	98.6	14,075	95.6
Felipe Carrillo Puerto	11,060	91.8	10,541	87.5	4,176	34.7
Isla Mujeres	2,589	93.0	2,632	94.5	2,570	92.3
José María Morelos	5,591	91.4	5,233	85.6	1,889	30.9
Lázaro Cárdenas	4,034	92.9	3,880	89.4	1,311	30.2

Othón P. Blanco	46,834	96.5	45,712	94.2	36,444	75.1
Solidaridad	11,022	67.2	14,103	86.0	13,857	84.5

Fuente: Análisis de RUCIA. Con base en datos del INEGI Censo General de Población y Vivienda 2000.

Durante el período de 1995 - 2000 el municipio de Benito Juárez represento el 56% del incremento total de viviendas en el estado de Quintana Roo con 28,059 viviendas construídas en este intervalo.

#### Incremento de viviendas por municipio 1995-2000

Municipio	Total viviendas habitadas		% de Incremento en viviendas de 1995 al 2000
	1995	2000	
Quintana Roo	163,894	213,566	30.3
Benito Juárez	78,832	106,891	35.6
Cozumel	11,444	14,908	30.3
Felipe Carrillo Puerto	10,435	12,173	16.7
Isla Mujeres	2,173	2,883	32.7
José María Morelos	5,367	6,171	15.0
Lázaro Cárdenas	3,669	4,398	19.9
Othón P. Blanco	45,008	49,219	9.4
Solidaridad	6,966	16,923	142.9

Fuente: Análisis de RUCIA. Con base en datos del INEGI Censo General de Población y Vivienda 2000.

La cobertura de los servicios básicos en el municipio de Benito Juárez y el incremento reciente en el número de viviendas puede explicarse en el nivel de inversión pública que este municipio ha recibido en los últimos años, y que en 1999 represento más del 50% de la inversión total del estado de Quintana Roo destinada para vivienda.

#### Porcentaje de inversión ejercida por el Sector público en acciones de vivienda por municipio, 1999 (miles de pesos)

Municipio e institución	Total	%
Quintana Roo	374,199	100.0
Benito Juárez	188,025	50.3
Cozumel	53,866	14.4
Felipe Carrillo Puerto	2,310	0.6
Isla Mujeres	8,074	2.2
Othón P. Blanco	93,099	24.9
Solidaridad	28,825	7.7

Fuente: Análisis de RUCIA. Con base en datos del INEGI Censo General de Población y Vivienda 2000.

### **Clima y naturaleza de la región**

La Riviera Maya presenta un clima caliente con una temperatura anual promedio de 25.5°C (240 días de sol aproximadamente), con fluctuaciones de 5 a 7 grados y con lluvias todo el año. La ubicación geográfica de la región frente al Mar Caribe, brinda un clima muy agradable en cualquier época del año, aunque presenta problemas por la llegada de huracanes predominantemente durante los meses de julio, agosto y septiembre.

Los meses entre noviembre y abril se caracterizan por cielos despejados y vientos frescos provenientes del norte, en tanto que los meses de julio, agosto y septiembre muestran cielos cambiantes de un nublado profundo a un sol intenso en cuestión de minutos.

A pesar de estar expuesto a las inclemencias del tiempo, el Corredor Turístico Cancún-Tulum, en donde está ubicado el Parque Logístico Puerto Morelos, no se ha visto afectado por los huracanes que han ocasionado fuertes problemas en otras islas del Caribe como las Bahamas, Cuba, Bermuda y los cayos próximos a la península de Florida.

Es indudable que la zona, caracterizada por su vegetación exuberante y elementos particulares como cenotes, recorridos de agua, y vestigios arqueológicos de la cultura maya dan la oportunidad de aprovechar estos elementos y hacer una manipulación del paisaje que logre una perfecta integración con los elementos arquitectónicos y genere un concepto de "paisajismo silvestre" que sea muy respetuoso del entorno.

### Mercado Internacional

Con el objeto de identificar el mercado potencial por segmentos geográficos y por industrias para el Parque Logístico Puerto Morelos, en esta sección se analizará la magnitud del intercambio comercial de México con las diferentes regiones del mundo.

México forma parte de una de las mayores zonas comerciales del mundo. Es el onceavo país en importancia dentro del comercio mundial y se encuentra entre los de mayor dinamismo en su comercio exterior.

#### Comercio total por país 2001 (Miles de millones de dólares)

1. Estados Unidos	\$2038.8
2. Alemania	1,054.3
3. Japón	858.8
4. Reino Unido	621.1
5. Francia	603.6
6. Canadá	521.4
7. China	474.4
8. Italia	474.2
9. Holanda	410.5
10. Bélgica	359.1
<b>11. México</b>	<b>349.1</b>

Fuente: Análisis de RUCIA., con base en información de la Organización Mundial de Comercio, 2002.

El comercio internacional de México se incrementó de 117 mil millones en 1993 a 327 mil millones de dólares al 2001, lo que significa que ha crecido casi tres veces en tan sólo ocho años, significando una tasa media anual de crecimiento del 13.7%. En la siguiente tabla se muestran los incrementos promedio anuales con los principales socios comerciales de México:

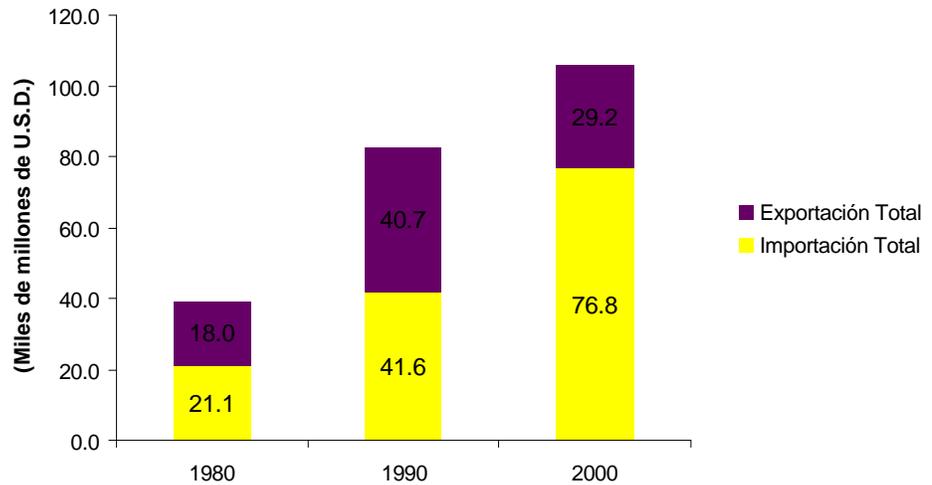
#### Comercio Internacional de México con el exterior

	Tasa Media Anual de Crecimiento (%) (1993-2001)
<b>Total México</b>	<b>13.7</b>
T.L.C.	14.1
Unión Europea	9.3
Centroamérica	14.5

Fuente: Análisis de RUCIA., con base en información de la Secretaría de Economía de México, 2002.

Por su excepcional ubicación geográfica, México es un vínculo natural con los mercados de América del Norte, Centro y Sudamérica, así como de la Unión Europea y las Cuencas del Pacífico y del Atlántico.

### Comercio Exterior Total de México



Fuente: Análisis de RUCIA., con base en información de la Secretaría de Economía y Banco de México. 2002.

En la siguiente tabla se muestran las tasas de crecimiento del comercio exterior de México. El mayor crecimiento se presentó durante el período 80 – 90, promediando 7.7% anual. Se observa una disminución en las exportaciones del 3.3% durante el período 90-00, debido principalmente a la recesión económica mundial y la de los Estados Unidos.

### Tasa de Crecimiento del Comercio Exterior en México

	Tasa de Crecimiento Anual (80 – 90)	Tasa de Crecimiento Anual (90 – 00)
Exportación Total	8.5%	-3.3%
Importación Total	7.0%	6.3%
Total Comercio Exterior	7.7%	2.6%

Fuente: Análisis de RUCIA., con base en información de la Secretaría de Economía y Banco de México. 2002.

En los últimos años, el comercio con Europa y los países asiáticos es el que más se ha incrementado sobre todo en las importaciones.

En la siguiente tabla se muestra la participación de los principales países de la Unión Europea dentro del comercio exterior de México.

#### Comercio Exterior de México con la Comunidad Europea 1993-2001

(en millones de dólares)

Pais	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	T.M.A. C. 1993- 2001
Alemania Rep. Fed.	3,282.9	3,495.6	3,202.6	3,814.5	4,621.1	5,695.0	7,125.2	7,272.7	7,585.7	11.0%
Austria 1/	149.5	131.1	100.3	123.1	155.2	202.4	180.8	193.9	239.5	6.1%
Bélgica	501.0	607.3	696.5	647.3	700.0	585.8	545.9	692.6	948.7	8.3%
Dinamarca	148.1	152.5	78.5	89.3	127.0	155.1	175.6	187.0	214.1	4.7%
España (Excluye Canarias)	2,073.1	2,196.1	1,490.9	1,536.4	1,916.7	1,970.5	2,144.3	2,958.6	3,087.0	5.1%
Finlandia 1/	51.6	70.7	65.3	86.1	105.7	123.7	184.0	216.0	258.0	22.3%
Francia	1,561.4	2,044.6	1,462.6	1,445.0	1,612.3	1,831.3	1,682.5	1,841.8	1,951.0	2.8%
Grecia	28.4	28.7	18.7	18.5	27.9	15.8	23.5	40.2	30.1	0.7%
Holanda	434.8	414.5	395.0	416.9	523.6	667.1	813.3	802.7	982.0	10.7%
Irlanda(Eire)	272.3	249.3	251.6	385.3	378.9	345.6	396.7	515.7	737.3	13.3%
Italia	919.2	1,107.5	968.7	1,139.0	1,599.4	1,762.5	1,819.7	2,071.5	2,341.1	12.4%
Luxemburgo	3.9	10.5	10.9	11.1	19.1	22.8	15.9	25.3	28.7	28.3%
Portugal	84.5	80.7	100.1	78.3	131.4	131.0	232.5	245.1	252.2	14.6%
Reino Unido(Incluye canal)	794.7	973.9	1,012.7	1,211.3	1,579.4	1,695.2	1,882.2	1,961.4	2,018.6	12.4%
Suecia 1/	282.2	301.0	231.1	248.3	407.1	384.7	723.3	1,341.5	843.5	14.7%
Total	10,587.4	11,864.1	10,085.7	11,250.4	13,904.9	15,588.5	17,945.5	20,365.9	21,517.3	9.3%

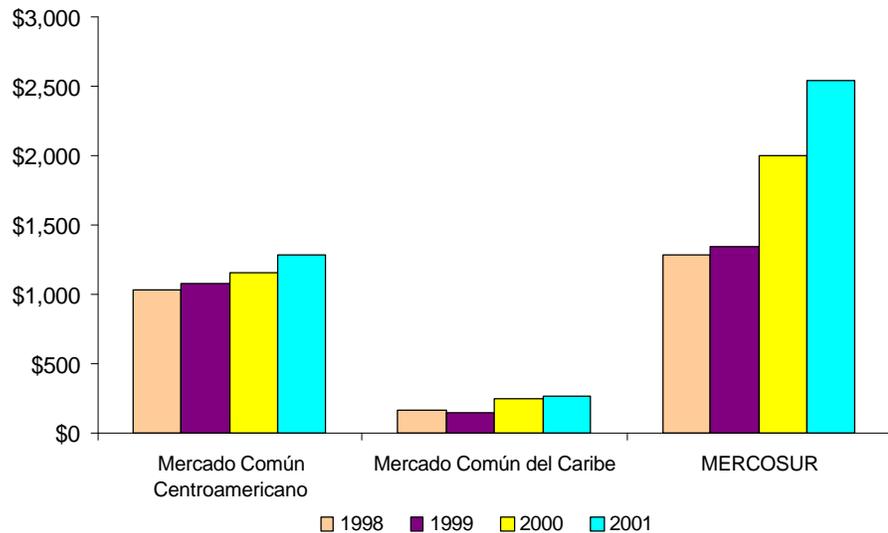
Fuente: Análisis de RUCIA., con base en datos de la Secretaría de Economía y Banco de México. 2002.

1/ Estos países pertenecen a la Unión Europea a partir de enero de 1995.

Alemania es el país de la Comunidad Europea con mayor participación dentro del comercio exterior con nuestro país, con una tasa media anual de crecimiento del 11% durante el periodo 1993-2001; le siguen en importancia España (5.1%), Italia (12.4%), Francia (2.8%) y el Reino Unido (12.4%).

Considerando la ubicación geográfica de Puerto Morelos, así como el mercado potencial para el intercambio comercial con la región del Caribe, Centro y Suramérica, a continuación se muestra el volumen de comercio total con estas zonas, así como las tasas de crecimiento históricas de los últimos cuatro años:

**Comercio Total  
México con Centro, Sudamérica y el Caribe  
(millones de dólares)**



Fuente: Análisis de RUCIA., con base en datos de la Secretaría de Economía y Banco de México. 2002.

A pesar de que el intercambio comercial con el Mercado Común del Caribe es pequeño en comparación con el MERCOSUR, se puede observar que durante los últimos cuatro años las importaciones se han incrementado 50.6% en promedio anual y las exportaciones sólo 3.1%.

<b>Tasa Media Anual de Crecimiento</b>	<b>(1998-2001)</b>	
	<b>Importaciones</b>	<b>Exportaciones</b>
Mercado Común Centroamericano	6.9%	5.2%
Mercado Común del Caribe	50.6%	3.1%
MERCOSUR	25.2%	-5.0%
Centro y Suramérica	8.3%	7.5%

Fuente: Análisis de RUCIA., con base en datos de la Secretaría de Economía y Banco de México. 2002.

El Mercado Común del Caribe es la región que por ubicación geográfica puede ser el más rentable para Puerto Morelos, si se considera, por ejemplo, que el Caribe también tiene una industria turística fuerte, además de la de cruceros.

Con base en la información obtenida de la Secretaría de Economía de México, a continuación se presenta una lista de los principales productos demandados por la Comunidad Económica Europea, mencionando el sector, número de subpartida y la descripción detallada de los productos:

## Parque Logístico Morelos

### Estudio de Factibilidad de Mercado

<b>Sector</b>	<b>Subpartida</b>	<b>Descripción</b>	
1. Alimentos, bebidas y tabaco	30349	Pescado congelado	
	30611	Langostas congeladas (Palinurus spp., Panulirus spp., Jasus spp.)	
	30613	Camarones, langostinos y demás Decápodos natantia. (Congelados)	
	30621	Langostas sin congelar (Palinurus spp., Panulirus spp., Jasus spp.)	
	30749	Jibias, calamares y potas	
	30759	Pulpos	
	30799	Invertebrados aptos para la alimentación	
	90420	Frutos de los géneros Capsicum o Pimenta, secos, triturados o pulverizados	
	151211	Aceite en bruto (Aceites de girasol o cártamo)	
	151550	Aceite de sésamo (ajonjolí) y sus fracciones	
	170490	Artículos de confitería sin cacao	
	200190	Hortalizas, frutas u otros frutos preparados	
	200899	Preparaciones o conservaciones de frutos	
	200911	Jugo de naranja congelado	
	200920	Jugo de toronja o pomelo	
	200930	Jugo cítricos	
	210220	Levaduras muertas	
	210390	Preparaciones para salsas y salsas preparadas	
	220300	Cerveza de malta	
	220890	Licores	
	230890	Materias vegetales y desperdicios vegetales	
	240110	Tabaco sin desvenar o desnervar.	
	240120	Tabaco total o parcialmente desvenado o desnervado.	
	841869	Refrigeradores	
	2. Textil y confección	300590	Guatas, gasas, vendas y artículos análogos
		300610	Catguts estériles y ligaduras estériles similares, para suturas quirúrgicas y adhesivos estériles para tejidos orgánicos
		520922	De ligamento sarga, incluido el cruzado, de curso inferior o igual a 4Tejidos de algodón, blanqueados
		520942	Tejidos de mezcilla ("denim")Tejidos de algodón, con hilados de distintos colores
		531100	Tejidos de las demás fibras textiles vegetales; tejidos de hilados de papel.
		540210	Hilados de alta tenacidad de nailon o demás poliamidas.
		550130	Acrílicos o modacrílicos Cables de filamentos sintéticos
570239		Alfombras	
570330		Alfombras	
570500		Alfombras y revestimientos para el suelo, de materia textil, incluso confeccionados.	
580121		Terciopelo y felpa por trama, sin cortar	
580122		Terciopelo y felpa por trama, cortados, rayados (pana rayada, "corduroy")	
590700		Telas impregnadas, recubiertas o revestidas; lienzos pintados para decoraciones de teatro, fondos de estudio o	
591131		De gramaje inferior a 650 g/m2. (Telas y fieltros sin fin o con dispositivos de unión)	
610822		De fibras sintéticas o artificiales Bragas para mujeres y niñas	
610910		Camisetas interiores de punto de algodón	
611241		Trajes de baño para mujeres y niñas	
620193		Abrigos, chaquetones, cazadoras y similares para hombres y niños	
620311		Trajes o ternos para hombres o niños	
620331		Chaquetas y sacos para hombres y niños	
620342		Pantalones, pantalones cortos y pantalones con peto para hombres y niños	
620443		Vestidos para mujeres y niñas	
620462		Pantalones, pantalones cortos y pantalones con peto para mujeres y niñas	
620463		Pantalones, pantalones cortos y pantalones con peto para mujeres y niñas	
630140		Mantas de fibras sintéticas (excepto las eléctricas).	
630790		Artículos confeccionados	
650400		Sombreros y demás tocados, trenzados o fabricados por unión de tiras de cualquier materia, incluso guarnecidos.	
650699		Sombreros	

Fuente: Análisis de RUCIA., con base en datos de la Secretaría de Economía. 2002.

## Parque Logístico Morelos

### Estudio de Factibilidad de Mercado

5. Equipo de transporte y autopartes	732020	Muelles (resortes) helicoidales (De hierro o acero)	
	732619	Las demás. (De hierro o acero)	
	732690	Manufacturas de hierro o acero	
	840734	De cilindrada superior a 1,000 cm <sup>3</sup> Motores para vehículos	
	840991	identificables como destinadas, exclusiva o principalmente, a los motores de émbolo (pistón) de encendido por chispa.	
	841330	Bombas de carburante, aceite o refrigerante, para motores de encendido por chispa o compresión. Bombas para líquidos	
	841490	Partes de Ventiladores	
	842139	Aparatos para filtrar gases	
	850110	Motores de potencia inferior o igual a 37.5 W Motores y generadores eléctricos	
	870810	Defensas (paragolpes, parachoques) y sus partes	
	870829	Partes y accesorios de vehículos	
	870839	Frenos y sus partes para automóviles	
	870840	Cajas de cambio para automóviles	
	870860	Ejes portadores y sus partes para automóviles	
	870880	Amortiguadores de suspensión. (Para automóviles)	
	870893	Embragues y sus partes para automóviles	
	870894	Volantes, columnas y cajas de dirección para automóviles	
	870899	Partes y accesorios de vehículos	
	871499	Partes de motocicletas y bicicletas	
	871690	Partes, Remolques y semirremolques	
	880330	Partes de aviones o helicópteros	
	6.1. Productos metálicos (excepto: eléctricos y electrónicos)	731290	Cables, trenzas y similares de hierro o acero
		731441	Cincadas, telas metálicas
		741999	Manufacturas de cobre y aluminio
		820310	Limas, escofinas y herramientas similares.
		820719	Los demás, incluidas las partes de herramientas para perforación
		820900	Plaquetas, varillas, puntas y artículos similares para útiles, sin montar, de cermet.
		821220	Hojas para máquinas de afeitar, incluidos los esbozos en fleje.
		840690	Turbinas de vapor
		840820	Motores del tipo de los utilizados para la propulsión de vehículos del Capítulo 87.
		840910	Partes de motores de aviación
		840991	Identificables como destinadas, exclusiva o principalmente, a los motores de émbolo (pistón) de encendido por chispa.
		840999	Partes para motores de vehículos
841112		Turborreactores de empuje superior a 25 kN	
841181		Turbinas de potencia	
841191		Partes de turborreactores o de turbopropulsores	
841330		Bombas de carburante, aceite o refrigerante, para motores de encendido por chispa o compresión. (Bombas para líquidos	
841391		Partes de bombas de líquido	
841430		Compresores del tipo de los utilizados en los equipos frigoríficos.	
841582		Equipo de enfriamiento, acondicionadores de aire	
841590		Partes de Acondicionadores de aire	
841810		Combinaciones de refrigerador y congelador con puertas exteriores separadas.	
841821		Refrigeradores y partes	
841919		Calentadores de agua	
842123		Para filtrar lubricantes o carburantes en los motores de encendido por chispa o compresión. (Aparatos para filtrar líquidos	
842129		Aparatos para filtrar líquidos y gases	
842240		Máquinas y aparatos para empaquetar o envolver mercancías, incluidas las de envolver con película termocontrol	
843143		Partes de máquinas de construcción, de máquinas de sondeo o perforación de las subpartidas 8430.41 u 8430.49	
843810		Máquinas y aparatos para panadería, pastelería, galletería o la fabricación de pastas alimenticias.	
844190		Máquinas para el trabajo del papel o cartón	
844712		Telares de punto curcular, con cilindro de diámetro superior a 165 mm	
844820		Partes y accesorios de las máquinas de la partida 84.44 o de sus máquinas o aparatos auxiliares, máquinas para el tra	
846610		Portaútiles y dispositivos de roscar de apertura automática, partes de máquinas-herramientas	
846820		Máquinas y aparatos de gas para soldar metal	
846890	Partes de máquinas para soldar metal		
847982	Para mezclar, amasar o sobar, quebrantar, triturar, pulverizar, cribar, tamizar, homogeneizar, emulsionar o agitar		

## Parque Logístico Morelos

### Estudio de Factibilidad de Mercado

---

741999	Manufacturas de cobre
761699	Manufacturas de aluminio
840999	Partes para motores de vehículos
841430	Compresores del tipo de los utilizados en los equipos frigoríficos.
842240	Máquinas y aparatos para empaquetar o envolver mercancías incluidas las de envolver con película termocontr
846920	Máquinas de escribir, eléctricas.
846930	Máquinas de escribir, que no sean eléctricas.
847021	Calculadoras electrónicas con dispositivo de impresión incorporado
847160	Unidades de entrada o salida, aunque incluyan unidades de memoria en la misma envoltura Computadoras
847170	Unidades de memoria para computadoras
847190	Computadoras
847330	Partes y accesorios de computadoras de la partida 84.71
847590	Partes para máquinas para montar lámparas
850110	Motores y generadores eléctricos de potencia inferior o igual a 37.5 W
850300	Partes identificables como destinadas, exclusiva o principalmente, a las máquinas de las partidas 85.01 u 85.02
850410	Balastos (reactores) para lámparas o tubos de descarga.
850431	Transformadores eléctricos de potencia inferior o igual a 1 KVA
850440	Convertidores estáticos, transformadores eléctricos
850490	Partes de transformadores eléctricos
850720	Acumuladores eléctricos de plomo
850730	Acumuladores eléctricos de níquel-cadmio
850910	Aspiradoras.
850940	Trituradoras y mezcladoras de alimentos; extractoras de jugo de frutos u hortalizas
851120	Magnetos; dinamomagnetos; volantes magnéticos
851130	Distribuidores; bobinas de encendido
851220	Aparatos de alumbrado o señalización visual
851240	Limpiaparabrisas y eliminadores de escarcha o vaho
851290	Partes de aparatos de alumbrado o señalización visual
851511	Soldadores y pistolas para soldar
851640	Planchas eléctricas
851671	Aparatos para la preparación de café o té
851672	Tostadoras de pan
851680	Aparatos electrotérmicos de resistencias calentadoras
851690	Partes de aparatos electrotérmicos
851711	Conjuntos "base-teléfono de abonado" en los que el teléfono de abonado es inalámbrico
851719	Teléfonos de abonado
851730	Aparatos de conmutación para telefonía o telegrafía
851750	Aparatos de telecomunicación por corriente portadora o telecomunicación digital
851780	Aparatos de telefonía o telegrafía
851790	Partes de aparatos de telefonía o telegrafía
851821	Un altavoz (altoparlante) montado en su caja
851822	Varios altavoces (altoparlantes) montados en una misma caja
851840	Amplificadores eléctricos de audiofrecuencia
851850	Equipos eléctricos para amplificación de sonido
851890	Partes de bocinas
851999	Aparatos de reproducción de sonido
852290	Partes de reproductores de sonido o imagen
852311	Cintas magnéticas de anchura inferior o igual a 4 mm
852390	Cintas magnéticas, discos grabables
852520	Aparatos emisores con aparato receptor incorporado, Radio o TV
852691	Aparatos de radionavegación y radiotelemando
852721	Combinados con grabador o reproductor de sonido
852910	Antenas y reflectores de antena de cualquier tipo; partes proyectadas para su utilización con dichos artículos
852990	Partes y accesorios para televisiones o radios
853110	Avisadores eléctricos de protección contra robo o incendio y aparatos similares
853120	Tableros indicadores con dispositivos de cristal líquido (LCD) o diodos emisores de luz (LED), incorporados
853210	Condensadores fijos proyectados p/redes eléctricas de 50/60 Hz, p/una potencia reactiva
853221	Condensadores eléctricos de tantalio
853222	Condensadores electrolíticos de aluminio
853223	Condensadores eléctricos con dieléctrico de cerámica de una sola capa
853225	Condensadores eléctricos con dieléctrico de papel o plástico

## Parque Logístico Morelos

### Estudio de Factibilidad de Mercado

---

6.2. Maquinaria, equipo y aparatos eléctricos y electrónicos (Cont.)	852910	Antenas y reflectores de antena de cualquier tipo; partes proyectadas para su utilización con dichos artículos
	852990	Partes y accesorios para televisiones o radios
	853110	Avisadores eléctricos de protección contra robo o incendio y aparatos similares
	853120	Tableros indicadores con dispositivos de cristal líquido (LCD) o diodos emisores de luz (LED), incorporados
	853210	Condensadores fijos proyectados p/redes eléctricas de 50/60 Hz, p/una potencia reactiva superior o igual a 0.5 KVAR
	853221	Condensadores eléctricos de tantalio
	853222	Condensadores electrolíticos de aluminio
	853223	Condensadores eléctricos con dieléctrico de cerámica de una sola capa
	853225	Condensadores eléctricos con dieléctrico de papel o plástico
	853229	Condensadores eléctricos
	853321	Resistencias eléctricas de potencia inferior o igual a 20 W
	853329	Resistencias eléctricas
	853340	Resistencias eléctricas variables (incluidos reóstatos y potenciómetros)
	853400	Circuitos impresos
	853620	Disyuntores (Aparatos para la operación de circuitos eléctricos)
	853630	Aparatos para protección de circuitos eléctricos
	853641	Aparatos para la operación de circuitos eléctricos para una tensión inferior o igual a 60 V
	853649	Aparatos para la operación de circuitos eléctricos
	853650	Interruptores, seccionadores y conmutadores
	853669	Clavijas y tomas de corriente
	853690	Portalámparas
	853710	Consolas para la operación de energía eléctrica para una tensión inferior o igual a 1,000 V
	853720	Consolas para la operación de energía eléctrica para una tensión superior a 1,000 V
	853921	Faros de halógenos, de wolframio
	853931	Lámparas fluorescentes, de cátodo caliente
	854091	Partes de tubos catódicos
	854212	Tarjetas inteligentes provistas de circuitos integrados electrónicos
	854213	Semiconductores de óxido metálico (tecnología MOS), Circuitos integrados
	854214	Circuitos de tecnología bipolar, Circuitos integrados
	854230	Circuitos integrados monolíticos
	854250	Microestructuras electrónicas
	854420	Cables y demás conductores eléctricos, coaxiales
	854430	Juegos de cables para bujías de encendido y demás juegos de cables del tipo de los utilizados en los medios de transpo
854441	Cables provistos de piezas de conexión	
854449	Cables	
854470	Cables de fibras ópticas	
940550	Aparatos de alumbrado no eléctricos	

---

Fuente: Análisis de RUCIA., con base en datos de la Secretaría de Economía. 2002.

8. Muebles	940169	Asientos
	940171	Asientostapizados
	940179	Asientos
	940190	Partes de asientos
	940350	Muebles de madera del tipo de los utilizados en dormitorios.
	940360	Muebles de madera
	940490	Artículos de cama
9. Juguetes y artículos deportivos	950349	Juguetes que representan a seres no humanos
	950390	Juguetes que representan a seres no humanos
12. Minerales no metálicos	680423	Muelas y artículos similares sin bastidor de piedras naturales
	680530	Abrasivos naturales o artificiales con soporte de otras materias
	680990	Manufacturas de yeso
	681310	Guarniciones para frenos
	681599	Mica trabajada y manufacturas de mica
	691010	Fregaderos, lavabos, bidés e inodoros de porcelana
	691090	Fregaderos, lavabos, bidés e inodoros
	691390	Objetos de adorno de cerámica
	691490	Las demás manufacturas de cerámica
	700521	Vidrio flotado, debastado o pulido, coloreados en la masa, opacificados, chapados o simplemente desbastados
	700711	Vidrio templadoDe dimensiones y formatos que permitan su empleo en automóviles, aeronaves, barcos u otros vehículos
	700721	Vidrio de dimensiones y formatos que permitan su empleo en automóviles, aeronaves, barcos u otros vehículos
	701020	Tapones, tapas y demás dispositivos de cierre de botellas, frascos, tarros, envasesy demás
	701094	Botellas, frascos, tarros, envases inferior o igual a 0.15 l
	701329	Recipientes para beber de vidrio
	70133	Artículos de vidrio para servicio de mesa
	701919	Fibra de vidrio y sus manufacturas
	870829	Partes y accesorios de vehículos
	870899	Partes y accesorios de vehículos

Fuente: Análisis de RUCIA., con base en datos de la Secretaría de Economía. 2002.

## **5 Mercado Turístico**

Con el objeto de identificar la importancia del sector turístico dentro del estado de Quintana Roo, a continuación se analizarán los diferentes factores que están impactando este mercado:

Según el discurso del Sr. Francesco Frangiali, Secretario General de la Organización Mundial del Turismo (OMT), durante la inauguración de ITB (Berlín, Alemania, el pasado 16 de marzo de 2002) comenta que la reactivación del turismo ya está en marcha, y se espera que el sector regrese a los niveles anteriores a la crisis hacia el tercer o cuarto trimestre de este año, según las previsiones de la OMT.

"La crisis nos ha enseñado la vulnerabilidad del sector turístico, y la rapidez con que los consumidores cambian sus hábitos -declaraba el Dr. Beltagui, presidente del Comité y Ministro de Turismo de Egipto-. Pero también hemos asistido al fenómeno sin precedentes de que todos los agentes del turismo aunaran sus fuerzas para superar la crisis." Los Gobiernos han respondido a la desaceleración del turismo de formas muy diversas: subvenciones, moratorias fiscales, cambios de estrategias de marketing y aumentos de la publicidad. Los grandes tour operadores mundiales indican que esos esfuerzos están empezando a dar fruto, y que se aprecia ya un resurgimiento de la demanda turística.

"La bajada del sector turístico ha tocado fondo -afirmaba Günter Ihlau, del Grupo Preussag de Alemania-. Las reservaciones de enero y febrero han sido inferiores a las de los años anteriores, pero observamos un regreso progresivo de la confianza de los consumidores en los viajes de recreo y de negocios."

Los tour operadores se sienten optimistas, porque la experiencia les ha demostrado que el turismo es uno de los sectores más resistentes del mundo. Señalan que, en las crisis, los viajeros suelen aplazar los viajes más que anularlos radicalmente, de modo que, cuando se resuelve la situación, la demanda contenida suele dar lugar a un pequeño auge turístico.

Aunque la demanda turística regresa lentamente, la crisis ha cambiado para siempre el aspecto del sector de las compañías aéreas. Abrumadas por unos efectos contundentes en sus precios y por el brusco descenso de la demanda, varias compañías aéreas conocidas, que ya tenían problemas financieros -como Sabena, Swissair, Air Afrique y Ansett- han quebrado. En Europa, están ocupando su lugar nuevas compañías de bajas tarifas y operadores regionales, pero en los lugares menos desarrollados del mundo, el transporte aéreo sigue siendo un problema importante para el sector turístico.

"El servicio de transporte aéreo es una vía providencial para el crecimiento en los Estados emergentes -señalaba Geoffrey Lipman, Asesor Especial de la OMT para asuntos de liberalización comercial-. Estos países necesitan una ayuda que no pueden permitirse para mejorar su seguridad y recuperarse de la crisis, y por eso hay que apoyar el desarrollo e invertir financieramente en servicios de transporte aéreo."

Los participantes convinieron en que el miedo a volar era ya un problema muy marginal para el sector de los viajes. El Director General de Turismo de España -organismo español de promoción turística-, Germán Porrás, declaró que para su país era más grave el problema de la falta de capacidad en las rutas transatlánticas a la hora de aumentar el número de visitantes.

Según la Secretaria de Turismo de México, Leticia Navarro, la crisis ha ofrecido también oportunidades sin precedentes de comunicar los aspectos positivos de la actividad turística, como su capacidad de erradicar la pobreza y de fomentar el entendimiento y la paz entre las naciones.

### Turismo Mundial

Las llegadas de turistas internacionales ascendieron a 689 millones en 2001, frente a los 697 millones de 2000. Los expertos aclamaron el año 2000 como un año excepcional para el turismo, ya que los acontecimientos especiales para celebrar el fin del milenio dispararon las llegadas internacionales en un 7% y, en algunos casos, movieron a los viajeros a adelantar viajes que iban a emprender en el año 2001. La OMT estima que, durante los ocho primeros meses de 2001, de enero a agosto, las llegadas crecieron un 3% a nivel mundial, más de un punto por debajo del aumento anual medio del 4,3% que habían experimentado las llegadas de turistas en los últimos diez años.

### Captación de Turistas

	1990	1995	1999	2000	2001	Participación 2001
Francia	1	1	1	1	1	11.1%
España	3	3	2	3	2	7.2%
Estados Unidos	2	2	3	2	3	6.5%
Italia	4	4	4	4	4	5.7%
China	12	8	5	5	5	4.8%
Reino Unido	7	5	6	6	6	3.4%
Canadá	10	11	7	9	7	2.9%
México	8	7	8	8	8	2.8%

Fuente: Análisis de RUCIA., con base en la información de la Organización Mundial del Turismo (OMT). 2002.

Aunque aún no se cuenta con los datos de ingresos por turismo para el cierre del 2001, según los datos de la OMT, México ocupó el lugar número 12 en la lista de los cuarenta principales países con mayores ingresos por turismo en el mundo durante el año 2000; el total de ingresos en México por este concepto fue de US\$8.3 mil millones de dólares, participando con el 1.7% del total mundial.

Estados Unidos ocupa la mayor participación en ingresos por turismo internacional con el 17.9%; le siguen España, Francia, Italia y el Reino Unido.

La OMT estima que para el año del 2010 existan más de 1,000 millones de turistas con ventas en el mercado por \$1,500 billones de dólares y que uno de cada ocho empleados en el mundo trabaje en la industria turística.

## Ingresos por Turismo

					Participación
	1990	1995	1999	2000	2000
Estados Unidos	1	1	1	1	17.9%
España	4	4	2	2	6.5%
Francia	2	3	3	3	6.3%
Italia	3	2	4	4	5.8%
Reino Unido	6	5	5	5	4.1%
Alemania	5	6	6	6	3.7%
China	25	10	7	7	3.4%
Austria	7	7	8	8	2.4%
Canadá	9	12	9	9	2.3%
Grecia	n.d.	15	10	10	1.9%
Rusia	n.d.	n.d.	11	15	1.5%
México	10	17	12	12	1.7%

Fuente: Análisis de RUCIA., con base en la información de la Organización Mundial del Turismo (OMT). 2002.

Durante el año 2000, México ocupó el 8° lugar en el mundo en captación de turistas y el 12° lugar por captación de ingresos por turismo internacional. En el Continente Americano, México ocupa el tercer sitio después de Estados Unidos y Canadá, tanto en el número de turistas recibidos, como en la captación de ingresos por este concepto. Le siguen Argentina y Puerto Rico. México ha sido considerado a lo largo de los años como un destino turístico importante en el mundo y se ha visto favorecido por la cercanía con Estados Unidos y el elevado ingreso de los habitantes de este país. Nuestros más fuertes competidores además de Estados Unidos, se encuentran en Hawaii, Centroamérica y el Caribe, además de otros destinos turísticos, principalmente, Europa y Asia.

La competencia actual entre líneas aéreas, el surgimiento de los paquetes vacacionales y los tiempos compartidos a nivel internacional, así como los productos turísticos *all-inclusive*, han hecho posible el traslado de personas de cualquier parte del mundo a cualquier destino, a un costo razonable y accesible. Durante el año 2000, México participó con el 1.7% de los ingresos por concepto de turismo en el mundo y ha crecido 4.7% en promedio anual durante los últimos siete años.

## Participación de México en el Turismo Mundial por Ingresos (Miles de Millones de Dólares)

									TMAC
	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	(93-00)
Total									
Mundial	\$323	\$353	\$403	\$438	\$438	\$439	\$455	\$476	5.7%
México (12°)	\$6	\$6	\$6	\$7	\$8	\$8	\$7	\$8	4.7%
Participación de México	1.9%	1.7%	1.5%	1.6%	1.8%	1.8%	1.6%	1.7%	

Fuente: Análisis de RUCIA., con base en la información de la Organización Mundial del Turismo (OMT). 2002.

### Turismo en México

Con base en información de la Secretaría de Turismo, de enero a diciembre de 2001, México recibió un total de 19 millones 811 mil turistas internacionales, cifra sólo 4 por ciento inferior al año 2000, y se captaron más de 8 mil 400 millones de dólares por concepto de divisas, lo que representa el 1.3 por ciento superior al año anterior.

#### Visitantes a México

Al dar a conocer los resultados de la actividad turística del año pasado, la Subsecretaría de Planeación de la Secretaría de Turismo, mediante la Dirección General de Información y Análisis, apunta que del total de estos visitantes internacionales a México, 9 millones 659 mil fueron en franjas fronterizas y 10 millones 152 mil visitaron el interior del país.

Asimismo, en ese mismo año, nuestro país recibió casi 81 millones de excursionistas, de los cuales más de 77 millones fueron en franjas fronterizas y más de 3 millones mediante cruceros.

Con información del Banco de México, este mismo análisis anual destaca que los meses en que se recibieron más turistas internacionales en México fueron: marzo con 2 millones 135 mil; abril, con un millón 847 mil, y diciembre con un millón 843 mil. El mes más bajo fue septiembre con un millón 51 mil turistas.

De acuerdo con este análisis, el turismo continuó aportando recursos significativos a la cuenta corriente de la balanza de pagos, estimándose un saldo superavitario de 2 mil 698.6 millones de dólares, tan sólo 3.5 por ciento menor que el obtenido el año anterior. De igual forma, para diciembre la planta laboral del sector logró mantenerse en más de 1 millón 925 mil puestos de trabajo remunerados.

Cabe señalar que el turismo nacional, por su peso y magnitud, tuvo en México un efecto altamente positivo. La llegada de turistas nacionales a hoteles para todo el año, mostró un crecimiento del 1.9 por ciento, al registrarse 47 millones 782 mil llegadas de turistas nacionales a hoteles, contra los 46 millones 906 mil que lo hicieron en el año 2000.

#### Visitantes Internacionales a México (Millones)

	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	TMAC 90-01
Visitantes Internacionales a México	82.0	80.0	84.0	83.0	83.0	85.0	90.0	93.0	96.0	100.0	105.7	100.7	1.9%
Turistas Internacionales	17.0	16.0	17.0	16.0	17.0	20.0	21.0	19.0	20.0	19.0	20.6	19.8	1.4%
Turismo Receptivo	6.0	6.0	6.0	7.0	7.0	8.0	9.0	10.0	10.0	10.0	10.6	10.2	4.9%
Turismo Fronterizo	11.0	10.0	11.0	10.0	10.0	13.0	12.0	10.0	10.0	9.0	10.1	9.7	-1.2%
Excursionistas Internacionales	64.9	64.1	66.9	66.6	65.8	64.9	69.0	73.7	75.8	80.8	85.0	80.9	2.0%
Excursionistas Fronterizos	64.0	62.9	65.5	65.1	64.2	63.1	66.9	71.3	73.6	77.8	81.6	77.1	1.7%
Pasajeros en Crucero	0.9	1.2	1.4	1.5	1.6	1.7	2.1	2.3	2.2	3.0	3.5	3.8	14.1%

Fuente: Análisis de RUCIA., con base en datos del Banco de México. 2002.

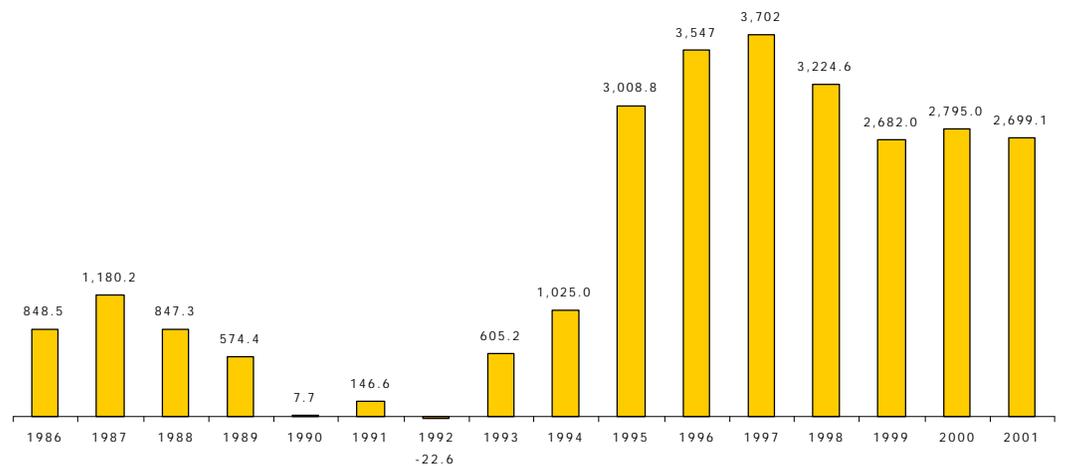
Con relación a la ocupación hotelera, las cifras apuntan una ligera caída de 3.5% en relación con el año 2000. Los centros de playa integralmente planeados fueron los que registraron el porcentaje más alto (64%) y las ciudades del interior el más bajo (50%). El promedio general de ocupación hotelera en ese año fue de 56 por ciento.

*Balanza Turística*

El saldo de la balanza del gasto turístico representa la diferencia entre el gasto de los visitantes internacionales a México y los visitantes de México hacia el Exterior. En los últimos seis años la tasa media anual de crecimiento del saldo de la balanza turística fue de -1.6%.

<b>Saldo de la Balanza Turística TMAC</b>
1995-2001
-1.6%

**Saldo de la balanza turística**  
**Visitantes internacionales a México y de México al Exterior**  
 (millones de dólares)



Fuente: Análisis de RUCIA., con base en información del Banco de México. 2002.

**Mercado Turístico de Quintana Roo**

El mercado turístico de Quintana Roo puede ser considerado como el más grande y competitivo dentro del territorio mexicano. Desde que se inauguró Cancún con el primer hotel en 1974, este destino surgió como el nuevo Acapulco del Caribe, con inversiones multimillonarias en infraestructura hotelera a nivel de cualquier destino de playa del mundo. Cancún actualmente cuenta con un sinnúmero de facilidades diseñadas para cubrir la demanda turística, mismas que han logrado considerarlo como uno de los principales destinos internacionales de playa y el destino más dinámico de México y el Caribe.

Históricamente y desde su inicio, Cancún ha sido el centro turístico de mayor auge en el país. Durante los últimos 10 años el crecimiento anual en la oferta hotelera en el Estado de Quintana Roo ha sido del 6.4% en el número de hoteles y del 6.9% en el número de cuartos, crecimiento más del doble del promedio nacional durante el mismo periodo.

Actualmente Quintana Roo cuenta con el 12% de la oferta total de cuartos del país y el 6% del total de propiedades hoteleras dentro de México.

### Comparativo oferta hotelera Total Nacional vs. Estado de Quintana Roo

Año	Número de hoteles			Número de cuartos		
	Total Nacional	Q. Roo	Part.	Total Nacional	Q. Roo	Part.
1984	5,310	170	3%	262,475	9,205	4%
1985	6,761	214	3%	300,500	11,097	4%
1986	6,822	221	3%	305,543	11,278	4%
1987	7,507	214	3%	305,567	13,258	4%
1988	7,600	248	3%	310,470	16,032	5%
1989	7,721	230	3%	321,765	19,730	6%
1990	7,984	300	4%	333,547	24,701	7%
1991	8,239	334	4%	345,159	26,882	8%
1992	8,488	342	4%	355,189	28,293	8%
1993	8,753	361	4%	366,423	30,339	8%
1994	8,744	310	4%	363,579	28,165	8%
1995	8,820	351	4%	370,298	31,481	9%
1996	9,050	358	4%	381,522	33,305	9%
1997	9,184	398	4%	382,364	31,969	8%
1998	9,545	407	4%	396,968	35,497	9%
1999	10,055	508	5%	419,608	41,675	10%
2000	10,320	595	6%	421,850	47,331	11%
2001 p/	10,979	624	6%	442,112	52,269	12%
<b>T.M.A.C. (1984-2001)</b>	<b>4.4%</b>	<b>7.9%</b>		<b>3.1%</b>	<b>10.8%</b>	
<b>T.M.A.C. (1991-2001)</b>	<b>2.9%</b>	<b>6.4%</b>		<b>2.5%</b>	<b>6.9%</b>	

p/ Preliminar

Fuente: Análisis de RUCIA., con base en datos de la Secretaría de Turismo de México y la Secretaría de Turismo del Estado de Quintana Roo. 2002.

### Mercado Turístico de Cancún

Durante los últimos cinco años, Cancún ha crecido en promedio anual 3.1% en la construcción de cuartos hoteleros, 3.6% en cuartos ocupados y 4.1% en el número de visitantes hospedados; en el caso de la segmentación geográfica, los visitantes nacionales y extranjeros han tenido un comportamiento similar, creciendo en promedio 4% y 5%, respectivamente, manteniéndose la relación 70-30 de visitantes extranjeros y nacionales.

Actualmente el mercado turístico del corredor turístico Cancún-Tulum significa alrededor de 4 millones de turistas y 40,000 habitaciones hoteleras.

En la siguiente tabla se presenta el análisis del mercado turístico Cancún durante el periodo de 1975 - 2001, con el propósito de conocer las tendencias que se han observado durante este periodo:

Parque Logístico Morelos

Estudio de Factibilidad de Mercado

Mercado Hotelero de Cancún

Año	No. Hoteles	Cuartos			Ocupación	Visitantes (en miles)			Visitantes (Participación)		Estadía
		Total	Disponibles	Ocupados		Total	Nacionales	Extranjeros	Nacionales	Extranjeros	
			(en miles)								
1975	15	1,322	410.0	250.0	61.0%	99.5	72.2	27.3	72.6%	27.4%	4.4
1976	22	2,023	627.0	382.0	60.9%	180.5	113.5	67.0	62.9%	37.1%	4.5
1977	30	2,494	773.0	526.0	68.0%	265.2	148.6	116.6	56.0%	44.0%	4.2
1978	37	2,763	857.0	608.0	70.9%	309.8	160.3	149.5	51.7%	48.3%	4.2
1979	41	2,923	906.0	698.0	77.0%	395.8	196.1	199.7	49.5%	50.5%	4.1
1980	47	3,930	1,218.0	804.0	66.0%	460.0	218.4	241.6	47.5%	52.5%	3.8
1981	54	5,225	1,620.0	1,037.0	64.0%	540.8	264.0	276.8	48.8%	51.2%	3.9
1982	52	5,258	1,630.0	1,043.0	64.0%	643.8	307.4	336.4	47.7%	52.3%	3.9
1983	52	5,709	1,770.0	1,434.0	81.0%	754.6	244.4	510.2	32.4%	67.6%	4.3
1984	57	6,106	2,164.0	1,558.0	72.0%	713.9	214.3	499.6	30.0%	70.0%	4.6
1985	59	6,591	2,320.0	1,670.0	72.0%	729.9	226.9	503.0	31.1%	68.9%	4.7
1986	65	7,028	2,472.0	2,003.0	81.0%	869.3	227.4	641.9	26.2%	73.8%	4.8
1987	86	8,910	2,662.0	2,209.0	83.0%	960.6	200.1	760.5	20.8%	79.2%	4.9
1988	95	11,891	3,550.0	1,988.0	56.0%	838.2	180.7	657.5	21.6%	78.4%	5.1
1989	103	15,310	4,902.0	2,794.0	57.0%	1,153.6	296.5	857.1	25.7%	74.3%	5.0
1990	110	17,470	5,720.0	3,889.0	68.0%	1,575.7	395.2	1,180.5	25.1%	74.9%	5.2
1991	107	17,971	6,384.0	4,405.0	69.0%	1,912.1	479.7	1,432.4	25.1%	74.9%	4.8
1992	106	18,003	6,371.0	4,778.0	75.0%	2,046.0	488.2	1,557.8	23.9%	76.1%	5.0
1993	109	18,540	6,541.0	4,710.0	72.0%	1,979.1	486.7	1,492.4	24.6%	75.4%	5.1
1994	113	18,859	6,720.2	4,644.0	69.1%	1,958.1	512.9	1,445.2	26.2%	73.8%	5.1
1995	121	18,891	6,826.0	5,172.1	75.8%	2,154.6	488.8	1,665.8	22.7%	77.3%	5.2
1996	122	19,754	7,031.6	5,470.9	77.8%	2,305.5	472.9	1,832.6	20.5%	79.5%	5.2
1997	124	20,381	7,401.2	6,000.2	81.1%	2,640.2	553.8	2,086.4	21.0%	79.0%	5.1
1998	133	21,802	7,876.9	6,007.9	76.3%	2,652.0	647.3	2,004.7	24.4%	75.6%	5.0
1999	140	24,610	8,875.0	6,395.6	72.1%	2,819.1	746.9	2,072.2	26.5%	73.5%	5.0
2000	142	24,702	8,968.5	6,622.1	73.8%	3,043.2	789.2	2,254.1	25.9%	74.1%	5.1
2001	143	25,086	9,071.2	6,472.0	71.3%	2,986.5	808.3	2,178.2	27.1%	72.9%	4.9
T.M.A.C. 1991-2001	2.7%	3.1%	3.2%	3.6%	0.3%	4.1%	4.9%	3.9%	0.7%	-0.2%	0.0%
T.M.A.C. 1975-2001	9.1%	12.0%	12.6%	13.3%	0.6%	14.0%	9.7%	18.3%	-3.7%	3.8%	0.4%

Fuente: Análisis de RUCIA., con base en datos de la Secretaría de Turismo de México. 2002.

Entre las razones más importantes por las que Cancún en particular y el Caribe Mexicano en general, han logrado posicionarse con éxito en el turismo que visita las playas de nuestro país destacan:

- Incremento en la oferta de habitaciones, disponibilidad de asientos, especialmente en vuelos charters provenientes de Estados Unidos y Europa.
- Tendencia hacia la adquisición de paquetes *all inclusive*, debido a que actualmente el mercado turístico de Cancún depende fundamentalmente de la demanda mayorista, quienes son muy sensibles a los precios.

- Importante Centro de Convenciones en Cancún que ha impactado positivamente al segmento de grupos y convenciones de los hoteles de la plaza.

## **6 Mercado de Cruceros Turísticos**

Con el objeto de analizar el potencial de mercado para considerar a Puerto Morelos como "homeport", en esta sección se estudiará el crecimiento de la oferta y demanda de cruceros turísticos dentro del mercado internacional y la participación de los destinos de cruceros turísticos dentro del contexto nacional.

### **Mercado Mundial de Cruceros**



Durante 1999, se realizó el estudio "La Contribución de la Industria de Cruceros de Norteamérica a la Economía de Estados Unidos en 1999", realizado para la "International Council of Cruise Lines" en septiembre de 2000 y elaborado por "WEFA, Inc." y "Business Research and Economic Advisors", mismo que ha servido como base para el análisis del mercado mundial que se presenta en este apartado.

El estudio se enfocó básicamente a la industria de cruceros de Estados Unidos, debido a que el 84% de todos los pasajeros que toman cruceros en el mundo son provenientes de este país.

El crecimiento tan acelerado del mercado de cruceros turísticos ha requerido inversiones significativas para la adquisición de nuevas embarcaciones y para la remodelación y adaptación de la flota existente. Las inversiones de capital de la industria de cruceros en los Estados Unidos se ha más que duplicado entre 1997 y 1999. En total, el gasto asociado con la industria de cruceros en los Estados Unidos se incrementó cerca de un tercio entre 1997 y 1999, llegando a alcanzar los \$8,100 millones de dólares.

#### *Oferta de cruceros*

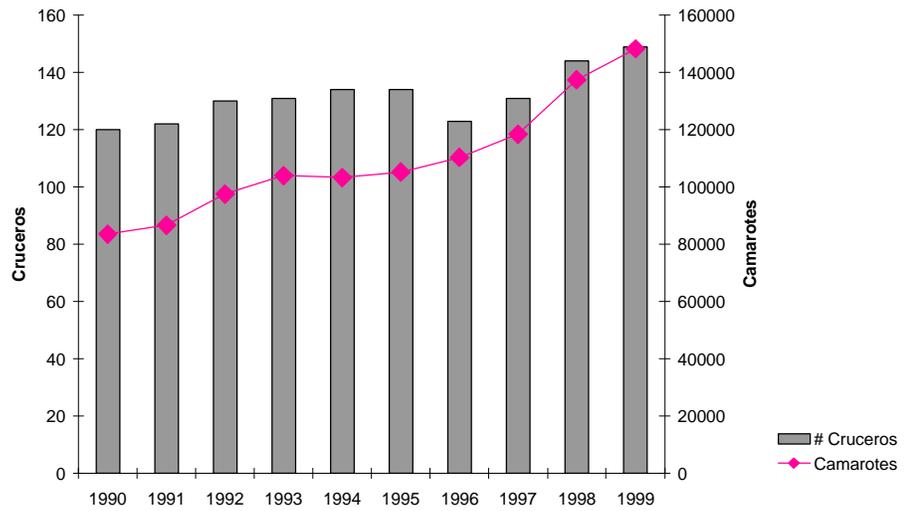
Durante 1997, existían 131 barcos de cruceros operando en toda la flota norteamericana, sólo un 9.1% más con respecto a 1990. Pero exclusivamente durante el año de 1997, se observó un incremento del 6.5% en la flota respecto al año anterior. El ritmo de crecimiento ha continuado hacia 1999, acelerando ligeramente a una tasa promedio anual de 6.6%.

Para 1999, se registraron un total de 149 cruceros, lo que nos da un crecimiento del 13.7% comparado con 1997 y de 3.4% con el año anterior. Es de gran importancia considerar que actualmente los cruceros turísticos tiene la tendencia a aumentar el número de pasajeros abordo, con nuevos barcos con capacidad hasta de 3,100 pasajeros. Como se puede observar en la siguiente gráfica, el número de camarotes ha aumentado significativamente, ya que en 1997 existían un total de 118,399 literas y para 1999 aumentó a 148,237, significando un incremento del 25% en sólo dos años.<sup>1</sup>

---

<sup>1</sup> Fuente: Análisis de RUCIA., con base en el informe final de "La Contribución de la Industria de Cruceros de Norteamérica a la Economía de Estados Unidos en 1999". WEFA, Inc. y "Business Research and Economic Advisors". Septiembre, 2000.

**Capacidad vs. Número de cruceros**



Fuente: Análisis de RUCIA., con base en información del estudio: "La Contribución de la Industria de Cruceros de Norteamérica a la Economía de Estados Unidos en 1999". WEFA, Inc. "Business Research and Economic Advisors". Septiembre, 2000.

El ritmo de crecimiento en el número de cruceros ha sido de 2% promedio anual durante el período 1990-1999, mientras que la capacidad instalada de camarotes se ha incrementado 7% anual durante el mismo período.

Durante los próximos cinco años, se espera la construcción de 52 cruceros que significarán una inversión aproximada de \$17,000 millones de dólares, incrementando la capacidad instalada en la oferta de cruceros en un 5% anual durante este período.

### Construcciones de cruceros

Año	# cruceros	Próximos Cruceros	Cambio en (%)	Número de Literas		Cambio en (%)	Precio reportado en Miles de millones de dólares
				Actual	Proyectado Para 2001		
1990	120		N.A.	83,533		N.A.	
1991	122		1.7	86,631		3.7	
1992	130		6.6	97,539		12.6	
1993	131		0.8	103,988		6.6	
1994	134		2.3	103,296		-0.7	
1995	134		0.0	105,171		1.8	
1996	123		-8.2	110,292		4.9	
1997	131		6.5	118,399		7.4	
1998	144		9.9	137,387		16.0	
1999	149		3.5	148,237		7.9	
2000	160	11	7.4	163,213	14,976	10.1	2.7
2001	175	15	9.4	187,079	23,866	14.6	4.7
2002	185	10	5.7	207,235	20,156	10.8	3.7
2003	194	9	4.9	226,585	19,350	9.3	3.7
2004	200	6	3.1	240,485	13,900	6.1	2.6
2005	201	1	0.5	242,285	1,800	0.7	0.4
Cambios de 1990-99		29	24.2	64,704		77.5	
*Proyectos Futuros		52			94,048		17.9

Fuente: Análisis de RUCIA., con base en información del estudio: "La Contribución de la Industria de Cruceros de Norteamérica a la Economía de Estados Unidos en 1999". WEFA, Inc. y "Business Research and Economic Advisors". Septiembre, 2000.

\*Análisis de RUCIA., con base en fuente electrónica: [cruiseindustrynews.com](http://cruiseindustrynews.com) "Cruise ship order book at May 5<sup>th</sup>", 2000.

Si bien es cierto que el número de embarcaciones ha ido y seguirá en aumento, la tendencia en la construcción de barcos con mayor capacidad se observa en el incremento de un 78% en el número de literas durante el período 1990-1999 y de sólo un 24% de crecimiento en el número de embarcaciones durante el mismo período.

#### *Oferta de cruceros por destino*

Con el objeto de analizar la capacidad de la oferta de cruceros por destino, la siguiente tabla muestra la disponibilidad de camas por día con que cuentan las principales rutas de cruceros. Se puede observar en esta información que las rutas de mayor interés son: el Caribe, Alaska, el Mediterráneo, Europa, Trans Canal (Panamá), México y Bermuda.

El incremento de la capacidad diaria por cama del 18% durante el período 1997-1999, ha provocado que los destinos de cruceros turísticos hayan también aumentado la captación de turistas, lo que a su vez se ha visto reflejado en el crecimiento de la economía de cada uno.

## Capacidad de cruceros por destino

Destino	Camas por día			Porcentaje			TMAC*
	1999	1997	1990	1999	1997	1990	1990 -99
Total Caribe	19,727,104	19,102,315	14,286,409	42.6	48.5	54.3	3.7%
Caribe	16,666,238	10,429,047	8,649,992	36.0	26.5	32.9	7.6%
Caribe Oeste	N/A	5,557,772	2,200,542	N/A	14.1	8.4	-
Bahamas	3,060,866	3,115,496	3,435,875	6.6	7.9	13.1	-1.3%
Alaska	4,086,620	3,625,946	1,830,271	8.8	9.2	7.0	9.3%
Mediterráneo	5,898,948	3,286,698	2,571,751	12.7	8.3	9.8	9.7%
Europa	3,475,922	2,821,643	757,696	7.5	7.2	2.9	18.4%
Trans Canal	3,036,208	2,817,313	995,592	6.6	7.2	3.8	13.2%
México Oeste	2,529,106	1,887,210	1,751,102	5.5	4.8	6.7	4.2%
Bermuda	1,482,573	1,103,553	740,656	3.2	2.8	2.8	8.0%
<b>Las 9 Mejores rutas</b>	<b>40,236,481</b>	<b>34,644,678</b>	<b>22,933,477</b>	<b>86.9</b>	<b>88.0</b>	<b>87.1</b>	<b>6.4%</b>
Trasatlántico	961,213	711,714	376,227	2.1	1.8	1.4	11.0%
Hawaii	885,268	570,164	627,732	1.9	1.4	2.4	3.9%
Canadá/Nueva	681,689	492,547	359,206	1.5	1.3	1.4	7.4%
Sudamérica	657,992	482,506	544,637	1.4	1.2	2.1	2.1%
Mundial	565,824	440,986	213,098	1.2	1.1	0.8	11.5%
Sureste de Asia	150,107	413,671	184,410	0.3	1.1	0.7	-2.3%
Mississippi	353,088	345,888	185,924	0.8	0.9	0.7	7.4%
Oriente	188,038	315,498	149,190	0.4	0.8	0.6	2.6%
Pacífico Sur	947,382	293,656	303,305	2.0	0.7	1.2	13.5%
Otros	689,505	669,345	449,823	1.5	1.7	1.7	4.9%
Total	46,316,587	39,380,653	26,327,029	100.0	100.0	100.0	6.5%

Fuente: Análisis de RUCIA., con base en información del estudio: "La Contribución de la Industria de Cruceros de Norteamérica a la Economía de Estados Unidos en 1999". WEFA, Inc. y "Business Research and Economic Advisors". Septiembre, 2000.

El Caribe es el destino que cuenta con la mayor capacidad de camas por día dentro de la industria de cruceros, teniendo el 43% de participación durante 1999. Esta región incrementó la capacidad en 4% promedio anual durante el periodo 1990-1999.

El Mediterráneo ocupa el segundo lugar después del Caribe, con el 13% de participación; le siguen en importancia, Alaska, con el 9%; Europa, con el 8%; Trans Canal, con el 7%; y México Oeste, con el 6% de la capacidad de cruceros por destino.

### *Demanda de pasajeros de cruceros*

Con el objeto de conocer la situación actual del mercado de pasajeros en cruceros turísticos, a continuación se presenta la descripción tanto del lugar de origen como el puerto en donde se embarcan los pasajeros.

Los pasajeros estadounidenses representan el 83.5% del total de pasajeros abordo en todos los cruceros del mundo, significando un total de 4.9 millones de pasajeros estadounidenses que abordaron cruceros durante 1998, lo que representa un crecimiento del 47% con relación al año 1990 y con incrementos promedio del 5% anual durante ese período; Canadá contribuyó con el 4% (258,276 pasajeros), y el resto del mundo con el 11% (625,345 pasajeros), durante el mismo año. La tabla a continuación incluye a los pasajeros de la flota norteamericana, sin importar el puerto de embarque:

### Origen de los pasajeros que abordan cruceros turísticos

Región	Pasajeros			Porcentaje			TMAC 1990-98
	1998	1993	1990	1998	1993	1990	
Nueva Inglaterra	301,080	229,307	181,900	5.1	4.8	4.8	6.5%
Atlántico Medio	773,524	661,916	510,238	13.2	13.9	13.5	5.3%
Atlántico Sur	1,417,721	1,090,748	760,561	24.2	23.0	20.1	8.1%
Noreste Centro	586,033	556,215	441,738	10.0	11.7	11.7	3.6%
Sureste Centro	156,727	127,407	90,013	2.7	2.7	2.4	7.2%
Noroeste Centro	239,576	194,961	141,872	4.1	4.1	3.8	6.8%
Suroeste Centro	325,613	243,259	170,595	5.5	5.1	4.5	8.4%
Montaña	232,606	187,165	121,785	4.0	3.9	3.2	8.4%
Pacífico	866,814	847,654	729,567	14.8	17.9	19.3	2.2%
No Identificados	-	-	178,953	-	-	4.7	
Estados Unidos	4,899,694	4,138,632	3,327,222	83.5	87.2	88.1	5.0%
Puerto Rico	85,377	11,968	12,858	1.5	0.3	0.3	26.7%
Canadá	258,276	194,636	161,398	4.4	4.1	4.3	6.1%
Norteamérica	5,243,347	4,345,236	3,501,478	89.3	91.5	92.7	5.2%
Resto del Mundo	625,345	402,721	274,434	10.7	8.5	7.3	10.8%
Total en el Mundo	5,868,692	4,747,957	3,775,912	100.0	100.0	100.0	5.7%

Fuente: Análisis de RUCIA., con base en información del estudio: "La Contribución de la Industria de Cruceros de Norteamérica a la Economía de Estados Unidos en 1999". WEFA, Inc. y "Business Research and Economic Advisors". Septiembre, 2000.

Como se puede observar en la tabla anterior, aún cuando el número de residentes estadounidenses embarcados en la flota norteamericana se ha incrementado, su porcentaje sobre el total de pasajeros ha disminuido ligeramente desde 1990, año en el que participaban con el 88% del total del mercado.

### Origen de los pasajeros que abordan cruceros turísticos



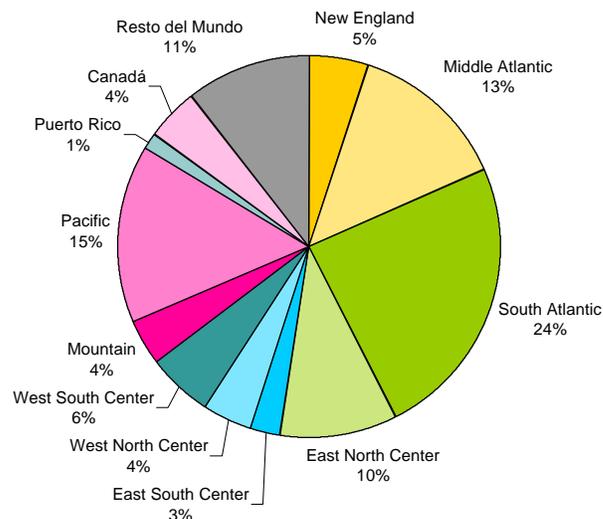
Región	Pasajeros 1999
Nueva Inglaterra	301,080
Atlántico Medio	773,524
Atlántico Sur	1,417,721
Noreste Centro	586,033
Sureste Centro	156,727
Noroeste Centro	239,576
Suroeste Centro	325,613
Montaña	232,606
Pacífico	866,814

Fuente: Análisis de RUCIA., con base en información del estudio: "La Contribución de la Industria de Cruceros de Norteamérica a la Economía de Estados Unidos en 1999". WEFA, Inc. y "Business Research and Economic Advisors". Septiembre, 2000.

La región que origina el mayor número de pasajeros en los Estados Unidos es la del Atlántico Sur, la cual concentra el 24% de todos los pasajeros que abordan cruceros.

Sin embargo, la región del Pacífico participaba con el 19% del total durante 1990; para 1993, fue el 18%; y durante 1998, únicamente tuvo el 15% del mercado. Con base en este análisis, y considerando que la demanda de cruceros turísticos está teniendo un enorme crecimiento, se observa que la región está perdiendo participación de mercado, misma que está ganando la zona del Atlántico Sur, representada principalmente por la Florida.

**Origen de Pasajeros durante 1998**



Fuente: Análisis de RUCIA., con base en información del estudio: "La Contribución de la Industria de Cruceros de Norteamérica a la Economía de Estados Unidos en 1999". WEFA, Inc. y "Business Research and Economic Advisors". Septiembre, 2000.

Si tomamos en cuenta los 4.9 millones de estadounidenses que abordaron un crucero durante 1999, significa que sólo el 1.9% de la población de Estados Unidos (262 millones de habitantes) utilizó este tipo de viaje.

Según datos de la International Council of Cruise Line, a lo largo de 1998, se embarcaron 5.8 millones de pasajeros en algún crucero por una estadía de más de dos días. Se espera que el volumen en el mundo de pasajeros se incremente para alcanzar niveles entre 10 y 12 millones para los próximos años (8.3% de crecimiento estimado anual).

*Puertos de Embarque*

El número de personas que utilizan los puertos de embarque en los Estados Unidos, han aumentado 31% durante el período de 1993 a 1998. Esto debido a la gran demanda que se ha producido en el mercado y a la gran cantidad de barcos que se han construido.

Durante 1998, 4.3 millones de pasajeros abordaron un crucero dentro de los Estados Unidos que, comparado con la afluencia durante 1990, se aumentó 1.7 veces el total de pasajeros que se embarcan en un puerto estadounidense.

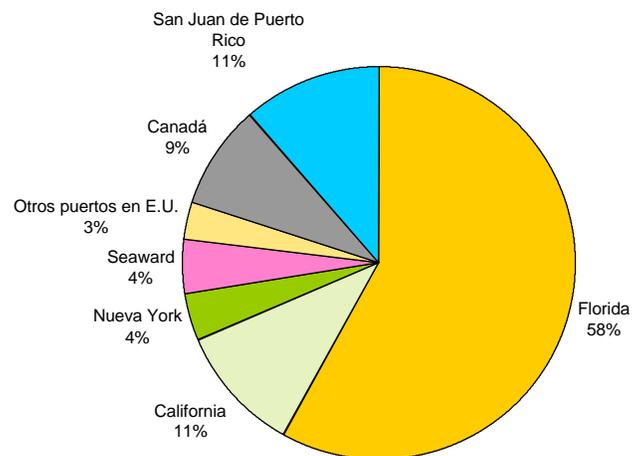
**Puertos de embarque en los Estados Unidos de Norteamérica**

Puerto	Pasajeros			Porcentaje			TMAC*
	1998	1993	1990	1998	1993	1990	
Florida	3,155,608	2,568,298	2,017,022	58.1	61.9	63.5	5.8%
Miami	1,480,132	1,578,565	1,148,475	27.3	38.0	36.2	3.2%
Puerto Cañaveral	845,629	460,313	395,000	15.6	11.1	12.4	10.0%
Puerto Everglades	563,255	372,444	403,000	10.4	9.0	12.7	4.3%
Tampa	122,484	121,918	32,767	2.3	2.9	1.0	17.9%
Palm Beach	144,108	35,058	37,780	2.7	0.8	1.2	18.2%
California	576,249	458,798	344,844	10.6	11.0	10.9	6.6%
Los Angeles	447,851	425,127	304,869	8.2	10.2	9.6	4.9%
San Francisco	11,793	16,410	16,830	0.2	0.4	0.5	-4.3%
San Diego	116,605	17,261	23,145	2.1	0.4	0.7	22.4%
Nueva York	206,958	216,659	135,457	3.8	5.2	4.3	5.4%
Seaward	238,310	5,700	-	4.4	0.1	-	0.0%
Otros puertos en E.U.	162,525	161,530	51,263	3.0	3.9	1.6	15.5%
<b>Total pasajeros embarcados en E.U.</b>	<b>4,339,650</b>	<b>3,410,985</b>	<b>2,548,586</b>	<b>79.9</b>	<b>82.1</b>	<b>80.2</b>	<b>6.9%</b>
Canadá	468,298	264,891	194,674	8.6	6.4	6.1	11.6%
Vancouver	435,661	259,613	194,674	8.0	6.3	6.1	10.6%
Montreal	32,637	5,278	-	0.6	0.1	-	0.0%
San Juan de Puerto Rico	620,600	476,459	432,821	11.4	11.5	13.6	4.6%
<b>Total</b>	<b>5,428,548</b>	<b>4,152,335</b>	<b>3,176,081</b>	<b>100.0</b>	<b>100.0</b>	<b>100.0</b>	<b>6.9%</b>

Fuente: Análisis de RUCIA., con base en información del estudio: "La Contribución de la Industria de Cruceros de Norteamérica a la Economía de Estados Unidos en 1999". WEFA, Inc. y "Business Research and Economic Advisors". Septiembre, 2000.

La zona de Florida, es la zona generadora de pasajeros en cruceros más importante de los Estados Unidos y del mundo. Solamente el puerto de Miami maneja el 27% del mercado total, aunque poco a poco los puertos de Cañaveral y Everglades han estado incrementando su participación con relación a Miami, reduciéndole la cuota del mercado a este último de 1993 a 1998 en un 10%.

**Puertos de Embarque en Estados Unidos**



Fuente: Análisis de RUCIA., con base en información del estudio: “La Contribución de la Industria de Cruceros de Norteamérica a la Economía de Estados Unidos en 1999”. WEFA, Inc. y “Business Research and Economic Advisors”. Septiembre, 2000.

En conclusión, el crecimiento de la industria de cruceros ha sido muy significativo, si consideramos como ejemplo, que en 1980, primer año que oficialmente se registraron estadísticas, fueron 1.5 millones de pasajeros viajando en cruceros. Este número se elevó a 3.7 millones para 1990 y se espera que para 2000 este número se duplique, ya que para 1998 se registraron un total de 5.8 millones de pasajeros que abordaron embarcaciones.

La industria de cruceros turísticos ha estado experimentando cinco años ininterrumpidos de crecimiento. Mientras que el aumento anual de la demanda (camarotes por día adquiridos) incrementó a 11% durante 1998, la expansión planeada de la industria a más de 240,458 arribos de embarcaciones para el año 2004, representada por un incremento anual de 7% en capacidad, sugiere que la industria podría mantener y soportar el 7% de crecimiento que tuvo durante 1999 en el futuro próximo.

El crecimiento en la demanda y oferta de cruceros turísticos se observa principalmente en la zona del Atlántico Sur, representada principalmente por la Florida, destino que maneja el 58% del total de pasajeros embarcados y que ha crecido 6% promedio anual durante el período 1990-1999; por el contrario, la Región del Pacífico ha perdido participación de mercado, de 19% a 15% durante el mismo período.

**Mercado Nacional de Cruceros**

Considerando que Estados Unidos representa el 84% del mercado mundial de cruceros turísticos, a continuación se presenta el panorama de los puertos mexicanos dentro de este mercado, desde la perspectiva del arribo de cruceros y de los pasajeros transportados en los mismos.

#### *Análisis de la demanda*

En México, un total de 3.3 millones de pasajeros en cruceros arribaron a algún puerto durante el 2001, de los cuales Quintana Roo captó el 58%.

### **Movimiento de pasajeros en Cruceros de Quintana Roo vs. total País**

	1997	1998	1999	2000	2001 p/	T.M.A.C 1997-2001
Cancún	48,835	22,446	78,501	55,801	11,084	-31.0%
Cozumel	1,087,882	1,105,116	1,341,203	1,504,603	1,567,614	9.6%
Playa del Carmen	177,055	162,089	172,896	225,816	183,309	0.9%
Puerto Morelos	s.m.	s.m.	s.m.	10,351	2,138	n.c
Punta Venado	60,441	83,753	120,206	182,692	142,554	23.9%
<b>Total Quintana Roo</b>	<b>1,374,213</b>	<b>1,373,404</b>	<b>1,712,806</b>	<b>1,979,263</b>	<b>1,906,699</b>	<b>8.5%</b>
<b>Total País</b>	<b>2,320,957</b>	<b>2,552,683</b>	<b>2,967,571</b>	<b>3,217,234</b>	<b>3,296,044</b>	<b>9.2%</b>
<b>Captación Q. Roo</b>	<b>59.2%</b>	<b>53.8%</b>	<b>57.7%</b>	<b>61.5%</b>	<b>57.8%</b>	

Fuente: Análisis de RUCIA., con base en información de la Secretaría de Turismo. 2002.

Cozumel, el puerto más importante del país, aumentó el número de arribos de 1 millón de pasajeros en 1997 a 1.56 millones durante el 2001, lo que supone un crecimiento del 9.6% en sólo cuatro años. Actualmente, Cozumel recibe casi el 50% de todos los pasajeros en cruceros turísticos que arriban a las costas mexicanas que, aunado a todos los puertos de Quintana Roo están captando el casi 60% de todos los pasajeros en cruceros que llegan a nuestro país.

Considerando datos del estudio "La Contribución de la Industria de Cruceros de Norteamérica a la Economía de Estados Unidos" publicado en el año 2000 con los últimos datos del año 1998, que en todo el mundo viajaron 5.8 millones de personas en cruceros, entonces podemos concluir que sólo el Caribe Mexicano captó alrededor del 25% del total de pasajeros que se transportaron en cruceros durante el año 1998.

**Arribo de Cruceros en Quintana Roo vs. total País**

	1997	1998	1999	2000	2001 p/	T.M.A.C. 1997-2001
Cancún	39	22	59	44	49	5.9%
Cozumel	725	742	856	881	797	2.4%
Playa del Carmen	594	505	530	111	395	-9.7%
Puerto Morelos	s.m.	s.m.	s.m.	10	17	n.c.
Punta Venado	83	71	126	513	104	5.8%
<b>Total Quintana Roo</b>	<b>1,441</b>	<b>1,340</b>	<b>1,571</b>	<b>1,559</b>	<b>1,362</b>	<b>-1.4%</b>
<b>Total País</b>	<b>2,149</b>	<b>2,176</b>	<b>2,436</b>	<b>2,437</b>	<b>2,196</b>	<b>0.5%</b>
<b>Captación Q. Roo</b>	<b>67.1%</b>	<b>61.6%</b>	<b>64.5%</b>	<b>64.0%</b>	<b>62.0%</b>	

Fuente: Análisis de RUCIA., con base en información de la Secretaría de Turismo. 2002.

El mercado de cruceros en México está creciendo a tasas promedio anuales del 9%, lo que significa que en 11 años se triplicó la llegada de pasajeros en cruceros a los puertos del país, de 1.2 millones en 1990 a 3.3 millones de pasajeros durante 2001. El total de cruceros que arribaron a algún puerto durante el 2001 fue de 2,196, de los cuales el 62% llegó a los puertos del estado de Quintana Roo

Cozumel ha crecido 12.5% promedio anual en el movimiento de pasajeros y el 6% en el arribo de cruceros durante los últimos 11 años, como se puede analizar en la tabla a continuación:

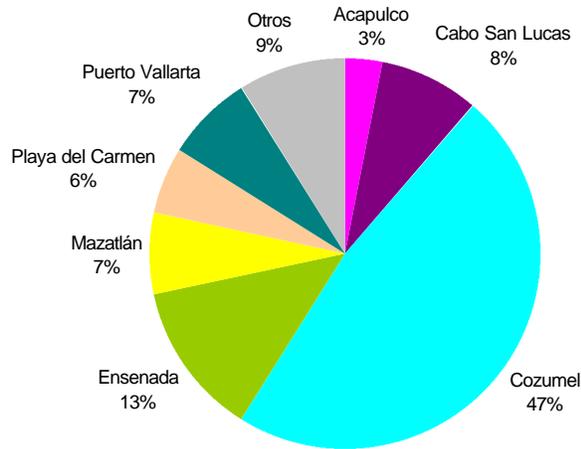
**Mercado de Cruceros de Cozumel vs. total País**

	Pasajeros			Arribos de Cruceros		
	Cozumel	Total México	Part.	Cozumel	Total México	Part.
1990	429,531	1,248,291	34%	418	1,454	29%
1991	492,124	1,642,015	30%	424	2,006	21%
1992	609,687	1,919,708	32%	485	2,051	24%
1993	743,965	1,913,697	39%	611	2,052	30%
1994	925,406	1,966,942	47%	763	1,993	38%
1995	898,463	2,311,766	39%	674	1,896	36%
1996	985,656	2,079,643	47%	677	1,969	34%
1997	1,087,882	2,320,957	47%	725	2,149	34%
1998	1,105,116	2,552,683	43%	742	2,176	34%
1999	1,341,203	2,967,571	45%	856	2,436	35%
2000	1,504,603	3,217,234	47%	881	2,437	36%
2001 p/	1,567,614	3,296,044	48%	797	2,196	36%
<b>T.M.A.C. 1990-2001</b>	<b>12.5%</b>	<b>9.2%</b>	<b>3.0%</b>	<b>6.0%</b>	<b>3.8%</b>	<b>2.1%</b>

Fuente: Análisis de RUCIA., con base en información de la Secretaría de Turismo. 2002.

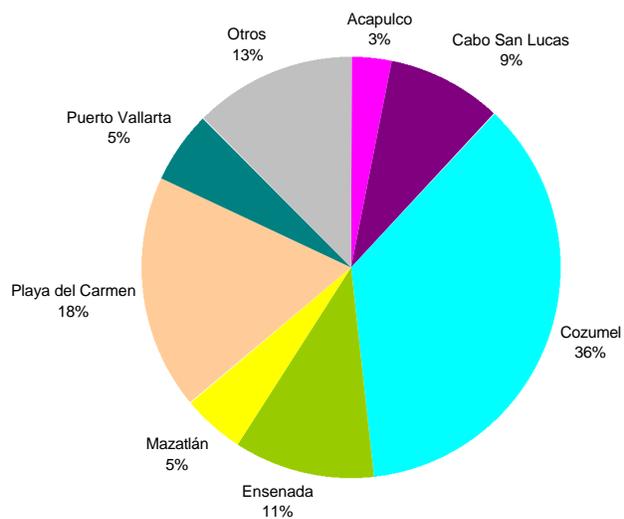
Cozumel tiene el 47% de participación en el movimiento de pasajeros y el 36% del arribo de cruceros en el país, seguido de Ensenada, con el 13% de pasajeros y el 11% de arribos, tal como se observa en las siguientes gráficas:

**Pasajeros transportados en los principales puertos mexicanos 2001**



Fuente: Análisis de RUCIA., con base en información de la Secretaría de Turismo. 2002.

**Arribo de cruceros en los principales puertos mexicanos 2001**



Fuente: Análisis de RUCIA., con base en información de la Secretaría de Turismo. 2002.

*Perfil del pasajero de cruceros*

Según datos del Consejo Internacional de líneas de cruceros, más del 50% los pasajeros en cruceros tienen un ingreso familiar promedio de menos de \$60,000. USD; aproximadamente el 55% de este turismo viene de la costa este de los Estados Unidos.

Por otra parte, en el caso de Cozumel, se observa que la edad promedio de visita es de 35-45 años y se considera como turismo de clase media y media alta, originarios principalmente de los estados de Florida y Texas. El gasto promedio por persona es de alrededor de \$80 a \$100 dólares diarios. Cabe mencionar que aproximadamente el 50 o 60% de los pasajeros que visitan Quintana Roo arribando por medio de crucero turístico, regresan al siguiente año de vacaciones por una semana.



Actualmente, la ruta de mayor demanda es la del Caribe, motivo por el cual Cozumel ha tomado tanta relevancia dentro de los destinos elegidos por las líneas de cruceros, debido a que Cozumel es un destino estratégico por su belleza natural y su localización geográfica.

Los puertos de Cabo San Lucas, Puerto Vallarta y Mazatlán, son destinos que se incluyen dentro de las tres rutas de cruceros que se describen a continuación:

Ruta Riviera Mexicana: Embarca de Los Angeles y hace escala en Puerto Vallarta, Mazatlán y Los Cabos. Cabe destacar que el orden en la ruta de los puertos de visita puede variar.

Ruta a Acapulco: Este recorrido inicia en Los Angeles y/o San Diego para hacer escala en Cabo San Lucas, Mazatlán, Acapulco, Zihuatanejo, Manzanillo y Puerto Vallarta.

Ruta Canal de Panamá: Parte de San Diego, tocando Puerto Vallarta, Zihuatanejo/Ixtapa, Acapulco, Huatulco, Puerto Caldera (Costa Rica), Cartagena (Colombia), Playa Del Carmen/Cozumel y terminando en Miami. Cabe mencionar que esta ruta se ha diseñado recientemente, por lo que al final del verano del 2000 las líneas de cruceros la ofrecerán para reposicionar sus barcos desde el Caribe hacia Vancouver, con el fin de hacer la ruta a Alaska; y al final de esta, regresan al Caribe, ofreciendo la ruta Trans Canal.

#### *Oferta futura de proyectos comparables*

Debido al gran incremento de la oferta de cruceros a nivel mundial, en donde actualmente se construyen modernos y gigantescos cruceros con capacidad de más de 3,000 pasajeros, es de gran importancia analizar la capacidad futura de los puertos y sus terminales para recibir estas enormes naves.

Actualmente en el Puerto de Ensenada empezaron operaciones dos muelles con una longitud de 300 metros, capaces de recibir mega cruceros de hasta 3,200 pasajeros. Las líneas Carnival y Royal Caribbean, principales usuarios de este puerto, ven con ventajas el desarrollo turístico y comercial del puerto, en donde a la fecha se han invertido más de 18 millones de dólares en la construcción de estos muelles, esperándose una inversión total de 45 millones que incluirá desarrollos comerciales, hotel, marina y otros servicios.

Por otra parte en Puerto Vallarta se espera para el año 2000 la ampliación de un muelle con una inversión estimada de \$ 770 mil dólares<sup>2</sup>. La obra pública incluye otros desarrollos como son la reparación de muelles, y la reconstrucción de un enrocamiento, entre otros.

Otro proyecto futuro que se espera en nuestro país, es la ampliación del Puerto de Progreso que se encuentra en la Península de Yucatán dentro de la ruta del Caribe, en donde se realizará la construcción de una terminal de cruceros y transbordadores, que permitirá atender hasta tres cruceros simultáneamente, de última generación, con más de 3,000 pasajeros cada una, lo que permitirá fortalecer la importancia de la región en la actividad turística de nuestro país, que participa con el 20% de los pasajeros atendidos en el ámbito internacional.

En conclusión, el mercado de cruceros en México está creciendo a tasas promedio anuales del 9%, lo que significa que en 11 años se triplicó la llegada de pasajeros en cruceros a los puertos del país, de 1.2 millones en 1990 a 3.4 millones de pasajeros durante 2001.

Se estima que los puertos del Caribe Mexicano captó alrededor del 25% del total de pasajeros que se transportaron en cruceros durante 1998.

---

<sup>2</sup>[http://www.infoport.com.mx/Puerto\\_Vallarta/vall\\_inicial.html](http://www.infoport.com.mx/Puerto_Vallarta/vall_inicial.html)

## **7 Estrategias recomendadas**

El reto comercial que enfrenta el Parque Logístico es el de posicionarse como un parque logístico, multimodal y competitivo que ofrece ubicación estratégica, conectividad y valor agregado, ofreciendo la diferenciación de ser también recinto portuario fiscal.

Con la finalidad de alcanzar el posicionamiento anterior, aunado al de convertirse en una empresa con rentabilidad de negocio, bajo las condiciones actuales de mercado en donde las ventas de otros parques industriales en la región Caribe muestran velocidades bajas, el objetivo principal del Parque será el lograr vender más eficientemente a corto, mediano y largo plazos a través de la diferenciación del Parque Logístico con relación a los otros considerados como comparables.

Existen dos formas que puede lograr el posicionamiento del parque:

1. Segmentación geográfica
2. Segmentación por industrias a través de Clusters



Fuente: Análisis de RUCIA.

La primera alternativa significa el posicionar primero el parque en Europa, la costa este de Estados Unidos, el Caribe, Centro y Sudamérica, y después el desarrollar la segmentación por industrias a través de clusters.

Actualmente, el comercio internacional de México está creciendo a ritmos del 9.3% con la Comunidad Económica Europea, 14% con el T.L.C., 15% con Centroamérica, razón por la cual se consideran estas zonas geográficas como las que habrá que dárseles mayor prioridad.

Aunado a lo anterior, la alternativa de segmentar por industrias se debe a que, por ejemplo, la Comunidad Económica Europea está demandando más de 250 diferentes productos dentro de los siguientes sectores:

1. Alimentos, bebidas y tabaco
2. Textil y confección
3. Equipo de transporte y autopartes
4. Productos metálicos (excepto: eléctricos y electrónicos)
5. Maquinaria, equipo, aparatos eléctricos y electrónicos
6. Muebles
7. Juguetes y artículos deportivos
8. Minerales no metálicos

La estrategia de posicionar el parque en el mercado deberá desarrollarse por fases, sacando a la venta los lotes por etapas con base al plan de uso de suelo.

La participación del estado de Quintana Roo seguirá siendo crucial para reforzar los incentivos a los inversionistas potenciales para el parque, comprometiéndose a:

- Desarrollar los incentivos fiscales (se muestran algunos ejemplos en el anexo del capítulo 7 del presente estudio)
- Promoción de vivienda, servicios, infraestructura
- Carta de apoyo al proyecto
- Apoyo en las asociación estratégica con:
  - Puerto (API)
  - Aeropuerto (ASUR)
  - Empresas especializadas en distribución y logística
  - Empresas especializadas en la operación de parques industriales

Si bien es cierto que en México no existen empresas especializadas en distribución y logística, dentro de algunas de las empresas reconocidas como exitosas en la operación y comercialización de parques industriales, se encuentran:

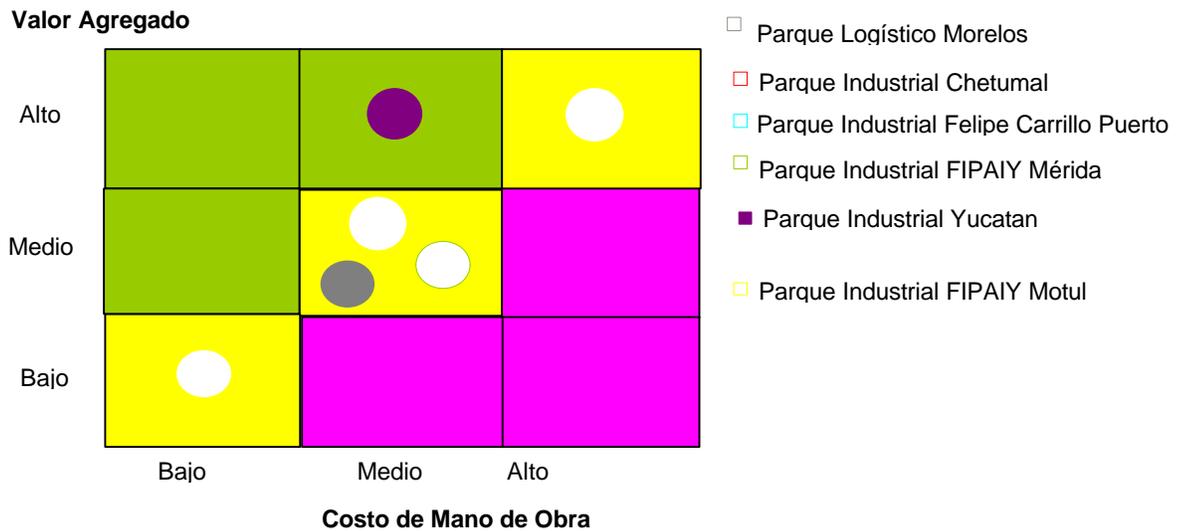
- GACCION: Con base en el DF
- FINSA: Con base en los E.U.  
(Entre GACCION y FINSA, se controla el 80% de los parques industriales en México)
- Bermúdez: Con base en Chihuahua
- AYUSA: Con base en Matamoros, Tamps.
- Cambridge: Con base en El Paso, Tx.

Dentro de los diferenciadores del Parque Logístico que ayudarán a posicionarlo, se pueden mencionar los siguientes

- La capacidad de carga aérea desaprovechada de los vuelos turísticos (se estima que podría ser de aproximadamente 40,000 toneladas anuales)
- El movimiento de carga marítima en los puertos de la región
- La importancia de que el Parque Logístico es parte integral del proyecto “Quintana Roo Puerta al Mundo: El Nuevo Hub de las Américas”
- Quintana Roo como estado integral del Plan Puebla-Panamá

- Ubicación estratégica: a 1 día de navegación de Puerto Morelos a puertos del Golfo de México y costa este de EU y a 1 semana a Europa; a 1 hora de vuelo entre Cancún y Miami y a 6 horas de vuelo a Europa
- Recinto fiscalizado

## Posicionamiento del Parque Logístico



Fuente: Análisis de RUCIA.

La estrategia de posicionamiento del Parque Logístico será a través de diferenciarlo como un parque que, comparado con los otros considerados como comparables, competirá ofreciendo el mayor valor agregado, aunque el costo de la mano de obra no sea el más bajo.

### Análisis Estratégico Parque Logístico Morelos

Al observar el siguiente análisis, se observa la posición competitiva del Parque Logístico con relación a la gran cantidad de oportunidades que se presentan y el potencial de mercado. El Parque tiene más oportunidades que amenazas o debilidades, resaltando la conectividad como la fortaleza más importante con que cuenta. Sin embargo, no se deben de ignorar las problemáticas detectadas, debido a que actualmente existe una gran oferta de parques industriales en la región, que pueden ser una opción más inmediata que satisfaga las necesidades de los clientes potenciales.

El corredor Cancún-Tulum, mejor conocido como la Riviera Maya, es donde está ubicado el terreno del Parque Logístico. Esta zona actualmente enfrenta grandes rezagos de infraestructura básica suficiente para soportar el crecimiento explosivo que ha causado el turismo. Por esta razón, es importante considerar una reserva para el poblado de apoyo propio que cuente con la oferta de servicios suficientes para el desarrollo de la vivienda a largo plazo que seguramente generará el propio Parque.

A continuación se presenta la tabla que resume el análisis estratégico para el Parque Logístico Morelos:

### Análisis Estratégico Parque Logístico Morelos

Fortalezas	Problemática
<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Conectividad:</b> Ubicación geográfica con acceso a amplios mercados potenciales de consumo</li> <li>• Infraestructura de comunicaciones y transportes adecuada para la distribución de las mercancías hacia los distintos mercados</li> <li>• La disponibilidad de mano de obra calificada el sector servicios</li> <li>• El Gobierno del Estado de Quintana Roo tiene buena calificación para la inversión <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Emisión de bonos con aval de Banobras</li> <li>▪ Moody's – área de infraestructura</li> </ul> </li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• El puerto aún no cuenta con la infraestructura de calado suficiente para aceptar barcos de carga de contenedores de mayor capacidad, por lo que no existe tráfico suficiente de carga ni de cruceros turísticos</li> <li>• No existen incentivos fiscales para la inversión</li> <li>• Amplia oferta de parques industriales en la región</li> <li>• Mano de obra cara, especializada en servicios turísticos</li> </ul>
Oportunidades	Amenazas
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Quintana Roo “Puerta al Mundo”: <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Comercio internacional con el mercado europeo, la costa este de los EU y Latinoamérica</li> <li>▪ Que el estado sea centro de intercambio comercial</li> <li>▪ Aprovechar la ubicación estratégica dentro del marco del Plan Puebla-Panamá</li> <li>▪ Centro de negocios, además de turismo</li> </ul> </li> <li>• Posicionarse como parque logístico multimodal con recinto fiscalizado</li> <li>• Distribución y Logística: <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Proveeduría de la Industria Turística</li> <li>▪ Proveedor/Distribuidor hacia el Caribe: cambiar el esquema de proveeduría de la región</li> </ul> </li> <li>• Homeport de cruceros turísticos</li> <li>• Destino de compras</li> <li>• Aprovechar la saturación de Miami</li> <li>• Combustible (gas-avión) vía marítima</li> <li>• Posicionamiento potencial: <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Centro Logístico de valor agregado</li> <li>▪ Centro de Exhibiciones</li> <li>▪ Ubicación potencial de consorcios de empresas</li> <li>▪ Zona Comercio Exterior</li> <li>▪ Centro Regional de Comercio Exterior <ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Acuicultura</li> <li>✓ Silvicultura</li> <li>✓ Manufactura</li> </ul> </li> </ul> </li> <li>• Productos No Contaminantes</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ No dejar una reserva para el poblado de apoyo propio, que no cuente con acceso asegurado para las empresas que se establezcan</li> <li>• Si no se cuenta con empresas ancla: <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Baja velocidad de ventas</li> <li>▪ Que no se consigan los créditos adecuados</li> </ul> </li> <li>• Si no se resuelve el problema de dragado del puerto es posible que no se consigan las frecuencias de líneas navieras suficientes para contrarrestar el incremento en el volumen de carga</li> <li>• Que no se construya la infraestructura básica y de servicios necesarios para soportar el crecimiento provocado por el Parque Logístico</li> <li>• Clima: navegación</li> <li>• Aspectos ambientales (ecologistas)</li> </ul>

Es importante mencionar que cada una de las oportunidades detectadas para posicionar el parque, requiere de un estudio de mercado que indique la factibilidad de realización del propio proyecto.

### **Análisis Estratégico Mercado de Parques Industriales**

El análisis estratégico del mercado de parques industriales del Caribe Mexicano muestra que existen posibilidades de comerciar exitosamente el Parque Logístico Morelos si se aprende de las experiencias de los otros parques de la región:

<b>Fortalezas</b>	<b>Problemática</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Existen incentivos fiscales para la inversión en Yucatán (ejemplo)                             <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Exención del impuesto predial por 5 años</li> <li>▪ Se están desarrollando clusters industriales (ejemplo)                                     <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Textil</li> <li>▪ Partes para fabricación de aviones</li> </ul> </li> </ul> </li> <li>• El Gobierno del Estado de Yucatán utilizó como modelo al Estado de Aguascalientes para aprovechar el conocimiento y aplicarlo en el área de parques industriales, lo cual ha hecho más eficiente y rentable el proceso</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• No han tenido velocidades de venta aceleradas y llevan ya tiempo en el mercado</li> <li>• Son desarrollos que ha fomentado el gobierno (en su mayor parte), sin el apoyo de la iniciativa privada</li> <li>• Existe bastante oferta de parques industriales</li> <li>• No cuentan con la infraestructura de comunicaciones como la de Puerto Morelos</li> </ul>
<b>Oportunidades</b>	<b>Amenazas</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ventas más aceleradas si se logra implementar estrategias de comercialización eficientes</li> <li>• Ofrecer la transportación aérea como parte integral de un sistema multimodal de comunicaciones</li> <li>• Sinergia entre el sector público y privado</li> <li>• Posicionamiento como parque logístico</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Que siga incrementando sustancialmente la oferta de parques industriales en la región</li> <li>• Falta de planeación regional</li> </ul>

Comercializar exitosamente el Parque Logístico requerirá una fuerte diferenciación con relación a los otros parques considerados como comparables, ya que el primero no competirá con base en un bajo costo de mano de obra, sino con la conectividad, ubicación estratégica y valor agregado.

**Mercado**

Con el objeto de posicionar el parque como logístico y multimodal, se sugiere enfocar todas las estrategias comerciales a los segmentos meta, priorizados de la siguiente forma:

<b>Prioridad Alta</b>	
<b>Segmentación geográfica</b>	
<b>Desarrollar y posicionar el parque en:</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Europa</li> <li>• Costa este de EU</li> <li>• Caribe</li> <li>• Centro y Sudamérica</li> </ul>	
<b>Prioridad Media</b>	
<b>Segmentos por industria</b>	
<b>Empresas proveedoras de la industria turística (Homeport)</b>	<b>Empresas dedicadas a la manufactura de productos transformados de alto valor agregado (no commodities)</b>
<b>Mantener y ampliar esfuerzos</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Fábricas de insumos para la hotelería y cruceros turísticos (costo de oportunidad de la cercanía)                             <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Colchones</li> <li>▪ Blancos</li> <li>▪ Alimentos</li> </ul> </li> <li>• Distribución y logística</li> <li>• Máquinas tragamonedas</li> </ul>	<b>Atraer</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Empresas dentro de los sectores:                             <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Alimentos, bebidas y tabaco</li> <li>2. Textil y confección</li> <li>3. Equipo de transporte y autopartes</li> <li>4. Productos metálicos (excepto: eléctricos y electrónicos)</li> <li>5. Maquinaria, equipo, aparatos eléctricos y electrónicos</li> <li>6. Muebles</li> <li>7. Juguetes y artículos deportivos</li> <li>8. Minerales no metálicos</li> <li>9. Empresas de gestión administrativa (captura contable de tarjetas de crédito o boletos de avión, por ejemplo)</li> </ol> </li> </ul>

Fuente: Análisis de RUCIA.

Se sugiere que en la búsqueda de clientes potenciales, se enfoquen hacia empresas con el siguiente perfil:

- Que tengan un alto contenido en mano de obra
- El costo de transportación no influya negativamente en el costo total de producción (menos del 5%)
- Que el ahorro en el costo de la mano de obra compense el incremento en el costo adicional al cambiar de medio de transporte

Con el objeto de lograr ventas más rápidas que otros parques considerados como comparables, es importante establecer un departamento de ventas bien estructurado; la organización sugerida se presenta posteriormente en el apartado de canales de distribución.

### Precios

Con base en el análisis del precio promedio del mercado de parques industriales del Caribe Sur en México, se observa que está a un nivel de USD\$22 por metro cuadrado. El Parque Logístico estará ofreciendo un precio inicial en las ventas al usuario final de USD\$15 por metro cuadrado, situación que lo coloca en una posición competitiva de precio. Conforme las ventas vayan incrementándose, puede estimarse el poder subir los niveles de precio hasta llegar a los USD\$22 por metro cuadrado.

### Análisis de Precios

Oferta de Lotes	Puerto Morelos	Chetumal	Felipe Carrillo Puerto	Yucatán	FIPAY Motul	FIPAY Mérida	Total Región Caribe
Número de lotes en el parque	140	41	20	35	60	488	784
Existe oferta de lotes	SI	SI	SI	SI	SI	SI	
Precio mínimo por m2	\$15.0	\$1.1	\$1.1	\$25.0	\$20.0	\$70.0	\$22.0
Precio máximo por m2	\$40.0	\$1.6	\$1.6	\$30.0	\$70.0	\$100.0	\$40.5

Fuente: Análisis de RUCIA., con base en información del Sistema Mexicano de Promoción de Parques Industriales. 2002.

[www.spice.gob.mx/siem2000/parques](http://www.spice.gob.mx/siem2000/parques)

Considerando que el Parque Logístico estará posicionándose y diferenciándose con relación a los otros parques considerados como comparables, se estima que el precio a mediano plazo pueda superar al nivel promedio de los USD\$22 por metro cuadrado.

Mientras que parques industriales como FIPAY Mérida estén ofreciendo precios por metro cuadrado en niveles de entre USD\$70 y \$100, se puede considerar que las ventas no logren una buena velocidad de ventas, por lo que se recomienda que el Parque Logístico en una etapa inicial no suba los precios a estos niveles, sino sólo hasta que se haya vendido el 100% de la primera etapa.

Es importante manejar financiamiento a los posibles compradores de lotes, siendo éste crédito soportado por alguna institución financiera o por el propio fideicomiso. Se pueden manejar descuentos a través de compras por mayoreo, esto es, si el posible cliente adquiere un grupo de lotes, se puede ofrecer un precio por debajo del de lista de hasta un 25% menos.

### Canales de Distribución

El Parque Logístico puede promoverse a través de un sitio en internet como complemento a los esfuerzos tradicionales de ventas, pero deberá ser desarrollado especialmente para identificar a los clientes potenciales; de otra forma, podría ser una inversión infructuosa.

El área de ventas deberá ser estructurada con cuatro áreas que cubran geográficamente las siguientes áreas:

- Europa
- Costa este de EU
- Caribe

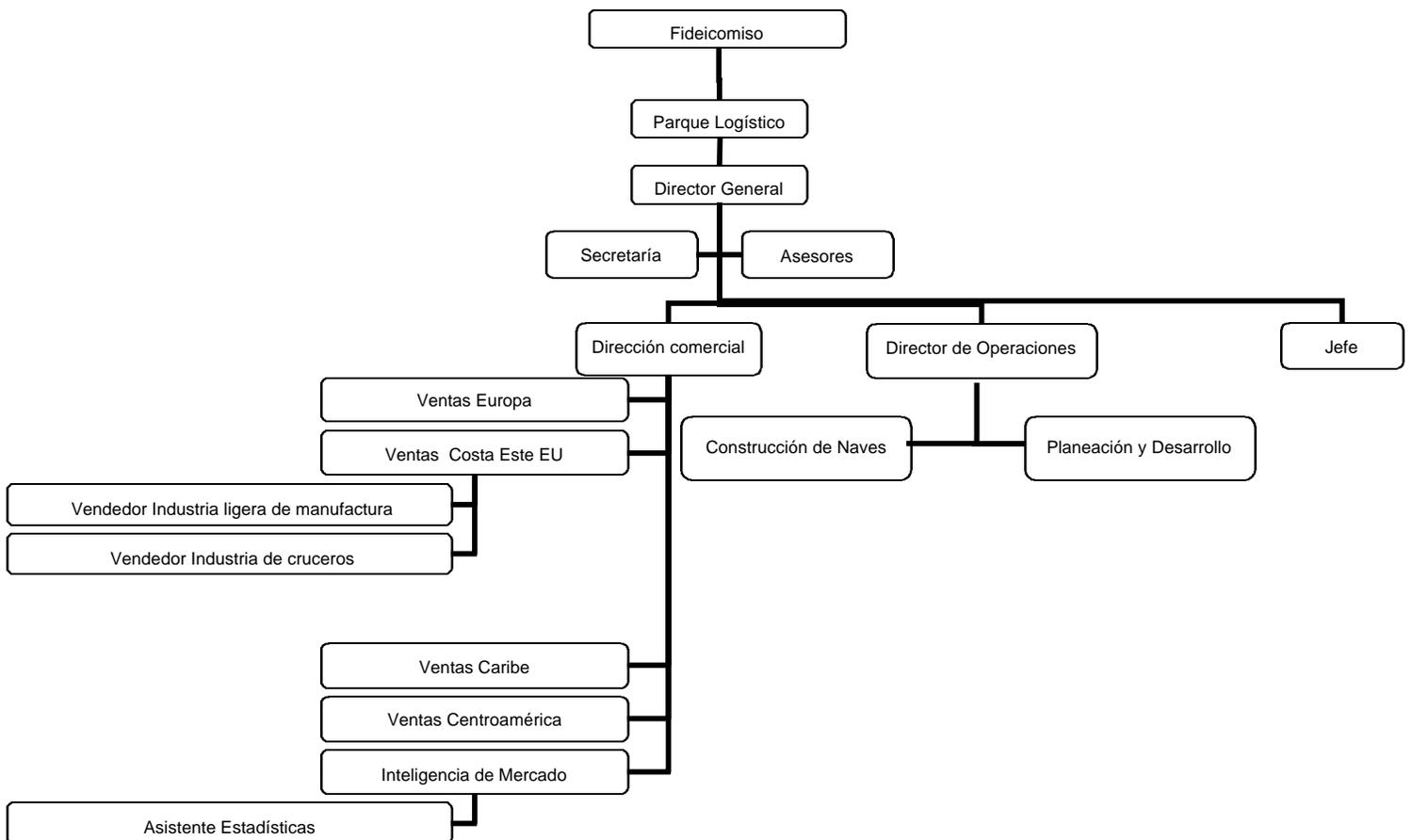
- Centro y Sudamérica

Se recomienda contar con un área de inteligencia de mercado que integre a un asistente de estadísticas para contar con información veraz y oportuna de los diferentes segmentos del mercado detectado como meta.

El área de operación tendría a su cargo la construcción de naves adecuadas a las necesidades detectadas de los clientes. Las áreas administrativas se pueden manejar bajo una jefatura que tenga a su cargo las áreas de facturación y cobranzas, contabilidad y controles administrativos, todas ellas, interrelacionadas con el área de ventas.

La estructura recomendada para el Parque Logístico se presenta en el siguiente organigrama:

### Organigrama sugerido para el Parque Logístico



Fuente: Análisis de RUCIA.

### **Promoción y Publicidad**

Se recomienda llevar a cabo una campaña enfocada a diferenciar el Parque Logístico con base en las estrategias de posicionamiento recomendadas en el primer apartado de este capítulo, haciendo énfasis en los diferenciadores del Parque. Una forma de eficientar los recursos invertidos en el rubro de promoción y publicidad será a través de que existan convenios de co-participación con los posibles socios estratégicos del Parque (API, ASUR, el gobierno del estado, entre otros).

Con el objeto de que el Parque Logístico gane mayor impacto entre los clientes potenciales, se pueden establecer las siguientes estrategias promocionales:

- Ventas a través de multimedia integrada
- Establecer alianzas estratégicas
- A corto plazo, establecer presencia de Parque Logístico a través de la presencia en ferias y exposiciones comerciales, especialmente en Europa, este de los Estados Unidos, Caribe, Centro y Sudamérica así como en las ciudades de México, Monterrey y Guadalajara
- Capturar y explotar la información del cliente que se tiene en la Secretaría de Economía, Bancomext, la Secretaría de Promoción Económica del estado de Quintana Roo mantener información actualizada de las tendencias del mercado

Algunas de las estrategias anteriores se describen a continuación:

#### **Ventas a través de Multimedia Integrada**

El Parque Logístico puede aprovechar el proveer al consumidor final de conocimiento sobre las características principales que lo diferencian y presentar ese conocimiento de manera entretenida e innovadora.

Se sugiere que el Parque Logístico promueva en el futuro sus diferenciadores utilizando una combinación de folletos, videos que expliquen toda la información que todo inversionistas puede necesitar (o en CDs), Internet, kioscos de información en ferias y exposiciones comerciales, entre otros. Estos productos individuales formarán los componentes de una estrategia de comercialización basada en ventas a través de multimedia integrada.

Esta estrategia permitirá a los inversionistas seleccionar desde un amplio rango de productos. Estos componentes permitirán al inversionista potencial contar con la información más relevante y conocimiento que necesitan tener del producto y seleccionar al Parque como sede de sus operaciones logísticas y comerciales.

El contenido debe promover las características de la región, enfatizando los diferenciadores del parque, además de información socio-económica del estado. Sobre todo lo anterior, el Parque Logístico promoverá el valor agregado que puede ofrecer a través de la conectividad, la capacidad aérea en los aviones, entre otros.

Se recomienda invertir en anuncios de revistas especializadas en distribución y logística.

#### Establecer alianzas estratégicas

El Parque Logístico Morelos puede promocionarse a través de formas de menudeo no tradicionales, como lo son presencia en los puntos de venta de los socios estratégicos, tales como el aeropuerto y el puertos, de acuerdo a las necesidades detectadas del mercado, con el objeto de entregar materiales promocionales como folletos, videos y CD's. El propósito de esta estrategia será maximizar la disponibilidad de material promocional del Parque en el mercado.

En la estructura organizacional sugerida, se incluye el área de inteligencia de mercados con el objetivo de mantener actualizada toda la información que tenga relación con el cliente para estar constantemente al tanto de los cambios en el mercado.

Esta acción intenta manejar bases de datos de empresas que pueden ser clientes potenciales para el Parque, estrategia que se puede implementar a través de internet. También es un área que puede enfocar los esfuerzos de marketing hacia acciones promocionales y políticas de descuentos, alineadas a las estrategias del fideicomiso del Parque

Con base en el estudio "Análisis de Competitividad para la Atracción de Inversiones Industriales hacia Chetumal, Q. Roo", de Aldrete y Socios Consultoría Industrial, S.C. se proponen los siguientes incentivos para la promoción industrial:

#### **Nuevas estructuras promocionales y de apoyo al arranque de las empresas**

Desarrollo industrial en Quintana Roo A:C

Nueva entidad orientada a la atracción de inversiones industriales a Quintana Roo

##### Características

- ✓ Promoción profesional
- ✓ Promoción enfocada
- ✓ Institución con permanencia a largo plazo, aminorando cambios gubernamentales
- ✓ Infraestructura básica
- ✓ Oficinas atractivas
- ✓ Promotores profesionales
- ✓ Infraestructura y equipamiento básico
- ✓ Programa de formación de promotores
- ✓ Programa de promoción estratégico a largo plazo

Fondeada con recursos estatales a través del fideicomiso Quintana Roo 2025 con participación del sector privado en el consejo y supervisión.

##### Metas de la organización

- ✓ Generación de prospectos
- ✓ Contacto y atención de prospectos
- ✓ Establecimiento de empresas industriales
- ✓ Generación de empleos y derrama económica

#### **Figura de ejecutivo de apoyo al arranque de nuevas inversiones**

##### Funciones

Apoyar las nuevas empresas en permisos, trámites, contratación de personal, etc.

Conformación de una nueva infraestructura educativa en Chetumal implementación de carreteras con orientación industrial

Mejoramiento de la competitividad del transporte de carga a puertos  
Promoción de infraestructuras blanda de servicios al sector industrial

**Oferta promocional/incentivos básicos**

**Gobierno Municipal**

Incentivos para el desarrolladores industriales y empresas industriales, servicios de exportación y alta tecnología que generen nuevas fuentes de trabajo

Exención del pago de:

- Licencia de construcción
- Permiso y constancia de uso de suelo
- Impuesto predial
- Licencia comercial
- Cooperación por obras

**Oferta promocional/incentivos básicos del Gobierno del Estado**

Incentivos para desarrolladores industriales y empresas industriales, servicios de exportación y alta tecnología que generen nuevas fuentes de trabajo

Capacitación y desarrollo

- Pago de gastos de capacitación. 100% en territorio nacional y 50% en el extranjero para nuevas empresas en conjunto con apoyos de PROBECAT, MARCHA HACIA EL SUR y PAC

**Derechos del registro público de la propiedad**

- Exención en los actos de traslado de dominio
- Exención en derechos de registro
- Cooperación por obra  
Impuesto del 2% sobre nómina
- Exención para nuevas empresas industriales establecidas en el periodo 2003-2006 con requisitos mínimos de generación de empleos (mediana y grande)

**Oferta promocional/incentivos básicos del Gobierno del Estado**

**Servicios públicos**

Proporcionar la conexión de los servicios públicos necesarios al pie del terreno industrial (conexión y derechos)

- Electricidad
- Agua y drenaje
- Telefonía

**Desarrollo de paquete promocional básico (Estatad Municipal) hacia un clima propicio para la inversión industrial**

Difusión pública de las ventajas de la inversión industrial

- ✓ Involucramiento de autoridades estatales
- ✓ Involucramiento municipio de Chetumal
- ✓ Involucramiento de liderazgos comunitarios de apoyo al desarrollo de la industria

**Creación de estructuras financieras de apoyo al desarrollo e infraestructura económica (fondo QR)**

Creación de fondo financiero para estimular el desarrollo económico del Estado de Quintana Roo

- Modelo fideicomiso del 2% sobre nóminas en Campeche
- Modelo fideicomiso turístico Quintana Roo

**Oferta promocional especial (OPE) de naves industriales**

El GOBIERNO/ FIDEICOMISO ofrecerá naves industriales construidas exprofeso y localizadas en parques industriales autorizados a los nuevos inversionistas en condiciones competitivas dentro del mercado regional

**OPE. Oferta promocional especial. Naves industriales en arrendamiento**

El programa deberá contar con recursos para 8 naves industriales

- ✓ Se estima una inversión de 1.4 millones de dólares por nave
- ✓ La inversión se recuperará al comercializar las naves industriales al término del período de apoyo especial
- ✓ Etapa inicial. Recursos para 3 naves industriales

*Anexos*

Con el objeto de identificar algunos incentivos otorgados por estados con vocación principalmente industrial, a continuación se muestran tablas comparativas en diferentes tipos de incentivos que ofrecen:

**Incentivos estatales y municipales**

Con el fin de fomentar la inversión, tanto nacional como extranjera, los estados y municipios han desarrollado estrategias de promoción, en forma de incentivos para las empresas interesadas en invertir, los cuales se refieren principalmente a reducciones en los impuestos a pagar, tales como el impuesto del pago de nómina, pago del registro público de la propiedad, el impuesto de traslado de dominio y el impuesto predial. En la tabla siguiente se presentan algunos de los incentivos que cada gobierno ofrece a los inversionistas:

**Incentivos**

	<b>Estado de México</b>	<b>Nuevo León</b>	<b>San Luis Potosí</b>	<b>Querétaro</b>	<b>Aguascalientes</b>
<b>Impuesto del pago a nómina</b>	Excepción del impuesto del pago de nómina del 2% durante 6 y 3 meses para los nuevos trabajos subsecuentes.	Reducción en los impuestos del pago de nómina en el primer año de operación.	No hay impuesto del pago de nómina.		
<b>Pago del registro público de la propiedad</b>		Reducción en el pago de los derechos de inscripción durante 1997 en el registro público de la propiedad y en el registro de comercio.		Las empresas de nueva creación que inicien construcción, adquieran instalaciones o para generar empleos, no causarán derechos por la inscripción.	Se otorgara el 30% descuento sobre la inscripción, si éstos son destinados a instalación de nuevas plantas o para aumentar su capacidad.
<b>Impuesto de traslado de dominio</b>				Las empresas de nueva creación, que inicien la construcción o adquieran instalaciones para generar o mantener empleos, obtendrán una deducción del 50% al 100% de la tasa establecida.	
<b>Impuesto predial</b>				Se otorgará descuento en el pago de este impuesto.	Las empresas que inviertan en nuevas plantas o en expandir su capacidad, tendrán un descuento sobre el impuesto predial del 30% en el primer año y 20% en el segundo año.

Fuente: RUCIA., con base en investigación directa con los gobiernos y municipios.

Otra clase de incentivos que ofrecen los estados, es el de capacitación, consistente en becas para los trabajadores pagándoles salario mínimo en el transcurso de esta capacitación, que tiene una duración de uno a dos meses. El Estado de Querétaro además de la capacitación a nuevos empleados, también ofrece incentivos para los que ya se encuentran laborando en la empresa y con un financiamiento para el entrenamiento de proveedores. Aguascalientes y Querétaro son los únicos que ofrecen un descuento en el impuesto predial.

### Incentivos (cont.)

	Estado de México	Nuevo León	San Luis Potosí	Querétaro	Aguascalientes
<b>Disponibilidad de becas estatales de capacitación</b>	El gobierno provee a los trabajadores una beca del salario mínimo durante el periodo de entrenamiento (2 meses). Después, el emprendedor tiene el compromiso de contratar al 70% de los trabajadores entrenados. El gobierno provee a los trabajadores de asistencia médica mediante el Instituto Mexicano de Seguro Social durante el programa.	El programa provee mano de obra calificada para los empleados de la compañía, la duración es de 1 a 2 meses y reciben salario mínimo y atención médica para ellos y sus familiares.	Hay becas disponibles para los programas de entrenamiento, diseñadas para ayudar tanto a los trabajadores como a las empresas.	1. Programa diseñado con el objeto de ayudar a la industria a entrenar nuevo personal, otorgando a cada candidato el equivalente de un salario mínimo por 60 días. 2. CIMO (Calidad Integral y Modernización) Programa diseñado para entrenar personal que ya se encuentra laborando dentro de la industria, en donde la compañía sólo pagará el 35% del costo de entrenamiento. 3. CIMO Desarrollo de proveedores: Diseñado con el objeto de financiar el costo del entrenamiento de proveedores hasta con el 70%.	1. Escolarizada: se lleva a cabo en los planteles educativos y centros de enseñanza públicos y privados con una duración de 1 a 3 meses. Beca del salario mínimo regional, capacitación teórico práctico, ayuda para transporte, material didáctico, asistencia médica básica. 2. Capacitación mixta: se realiza para satisfacer requerimientos específicos de mano de obra calificada, duración de 1 a 3 meses.

Fuente: RUCIA., con base en trabajo de campo.