

Tema: III. IMPACTO DE LA GLOBALIZACIÓN EN EL DESARROLLO REGIONAL Y LOCAL

Subtema: La integración regional y subregional frente a la globalización

Resumen

Título: ROL DEL PUERTO DE ACAPULCO PARA LA INTEGRACIÓN DE SU REGIÓN

Autor: *María Inés Mombelli Pierini*

**Institución: Unidad Académica de Arquitectura y Urbanismo
Universidad Autónoma de Guerrero
Avenida Juárez N° 38 – Int.
Chilpancingo, Estado de Guerrero**

País: México

**Teléfono: Trabajo: 747 4727353
Particular: 747 4729661**

E-mail corteseombelli@prodigy.net.mx

La década de los ochenta es, en el país, el período donde se lleva a cabo el proceso de apertura comercial que se inicia precisamente en 1982. Los puertos de la ribera del Pacífico mexicano sufrieron un proceso de decantación en el cual se produjeron estancamientos, en algunos casos, y en otros, un franco retroceso en los flujos de comercio. Sin embargo, este proceso permitió la formación de un sistema portuario donde se establecieron rangos y especializaciones que han ido evolucionando de acuerdo a la posición geoeconómica y geopolítica de los puertos.

Acapulco, por su posición geoeconómica y su infraestructura, participa especializándose en dos ramas: la comercial, en particular con la importación y exportación de vehículos, y la turística, con la recepción de cruceros.

En la valoración del rol de Acapulco en el sistema se toma como referencia la evolución del puerto de Manzanillo, el cual, tanto por la diversidad de los productos como por el valor de la carga movilizada y las regiones con las que se vincula en el territorio nacional, adquiere primordial relevancia en el manejo de flujos de mercancías y de cadenas de distribución física internacional.

ROL DEL PUERTO DE ACAPULCO PARA LA INTEGRACIÓN DE SU REGIÓN

María Inés Mombelli Pierini

Unidad Académica de Arquitectura y Urbanismo
Universidad Autónoma de Guerrero
Avenida Juárez N° 38 – Int.
Chilpancingo, Estado de Guerrero
México
747 4727353

Introducción: *Evolución del sistema portuario en el litoral del Pacífico mexicano*

A partir de la década de los ochenta se producen cambios sustanciales en el modelo económico que conducen, entre otras cosas, a una rápida apertura comercial de México hacia el exterior. Los aranceles se reducen notablemente a partir del año de 1985, cuando el país ingresa formalmente al GATT. Se liberaliza el flujo de capitales y se estimula el ingreso de la inversión extranjera. Estas medidas se adicionan a la creciente privatización y desregulación de la economía. Este contexto es detonante de un incremento en los flujos de mercancías que circulan a través de las costas del país, principalmente en el litoral del Pacífico.

El aumento en el manejo de mercancías por el litoral del Pacífico ha sido posible, en buena medida, debido a la reciente modernización portuaria que ha propiciado mejoras en la operación y en la infraestructura de las terminales marítimas. Sin embargo, el incremento y la diversificación de los flujos de comercio exterior plantea nuevas necesidades, nuevos roles y nuevos problemas para alcanzar el desarrollo sostenido de los puertos. Uno de los problemas centrales consiste en establecer una vinculación efectiva del litoral con las regiones interiores, donde se localizan los principales centros de producción, distribución y consumo del país.

Materiales y métodos: *Comparación entre los flujos oceánicos*

Los puertos que muestran el mayor dinamismo a partir de la apertura comercial y la Ley de Puertos de 1993, son: Ensenada, en Baja California; Guaymas, en Sonora; Topolobampo, en Sinaloa; Manzanillo, en Colima; Lázaro Cárdenas, en Michoacán; Acapulco, en Guerrero y Salina Cruz, en Oaxaca. Ellos concentran más del 90 por ciento del valor de los flujos internacionales de mercancías en el litoral.

De la observación de los movimientos de los puertos el primer elemento que destaca es el mayor dinamismo del Pacífico con respecto al litoral del Golfo-Caribe. En efecto, de 1983 a 1996 los movimientos de carga por los puertos del litoral del Pacífico (excluyendo petróleo y derivados) crecieron a una tasa media de 8.9 por ciento anual, en tanto que los del Golfo-Caribe mexicano tuvieron un crecimiento medio anual de 5.5

por ciento. Estas tendencias han dado como resultado que, a partir de 1994, la costa del Pacífico, por primera vez en su historia, tuviese un movimiento de mercancías mayor que el litoral del Golfo (Martner, 1998)

Cuando se analiza exclusivamente el comportamiento de los flujos de comercio exterior (sin petróleo), se observan tasas mayores de crecimiento en el Pacífico. Entre 1983 y 1996 la tasa de crecimiento medio de los flujos de comercio exterior de tal litoral fue de 11.8 por ciento anual, mientras que en el litoral del Golfo-Caribe sólo fue de 5.8 por ciento anual. Por lo tanto, parece asistirse al naciente predominio de los flujos comerciales de la Cuenca del Pacífico sobre los del Atlántico. En México este hecho es inédito pues el predominio de los flujos transatlánticos y atlánticos ha sido evidente desde la Colonia. Las principales ciudades portuarias del país, como Veracruz y Tampico, se desarrollaron sobre ese litoral. Los flujos en el Pacífico, por el contrario, siempre fueron menores y las ciudades portuarias, de escaso tamaño e importancia, tuvieron poca vinculación con el interior.

La creciente importancia de los flujos de comercio exterior por el Pacífico y el menor dinamismo relativo del Atlántico no puede ser explicado solamente por la apertura comercial, ya que esta política fundamental del nuevo modelo económico rige para todo el país. Aunque la apertura comercial impulsa la intensificación de los flujos, cabe señalar también la incidencia del reacomodo de la economía mundial en el dinamismo de los flujos comerciales que transitan por el litoral del Pacífico.

El desplazamiento del comercio internacional y de los flujos de capital hacia el Pacífico tiene que ver con la emergencia de un fuerte núcleo económico en Asia, encabezado por Japón, que se interrelaciona crecientemente con Norteamérica, en especial, con los Estados Unidos.

El litoral del Pacífico mexicano, aunque en proporciones menores que el estadounidense, no escapa a esta dinámica. A partir de la década de los ochenta se asiste en esta zona a un predominio de los flujos comerciales relacionados con países asiáticos, revirtiendo una tendencia de décadas donde predominaron los flujos con Estados Unidos y Latinoamérica.

Ahora bien, el dinamismo reciente de los flujos comerciales en la costa del Pacífico no ha significado el crecimiento de todos los puertos en el litoral. La apertura comercial, junto con la globalización de los procesos productivos planteó reajustes en la actividad portuaria y la necesidad de mejorar los vínculos, tanto internos como externos. La ubicación geográfica del puerto, su conexión con las regiones interiores, la acción de los agentes sociales y económicos que trabajan en torno a él y la competencia con rutas alternativas, son elementos indispensables para que el puerto se inserte como un eslabón importante en la circulación globalizada de mercancías. El reajuste sufrido durante las décadas de los ochenta y los noventa ha propiciado una nueva jerarquía portuaria en el Pacífico mexicano, de la cual no todos los puertos han salido fortalecidos.

Antes de la apertura comercial, iniciada en 1983, existía cierto equilibrio en los flujos de comercio exterior que circulaban en los principales puertos del litoral. Entre Guaymas, Manzanillo, Lázaro Cárdenas y Salina Cruz las diferencias en el valor de los flujos no eran sustanciales. Este relativo equilibrio está relacionado, entre otras cosas, con el hinterland o zona de influencia en la que se insertaban los puertos en cuestión. En el periodo proteccionista de sustitución de importaciones, casi todos los puertos nacionales tenían una vinculación territorial limitada. En general, surtían de insumos y exportaban productos primarios o poco manufacturados desde el ámbito local y regional más cercano al puerto. Las reducidas conexiones terrestres con el interior, el precario desarrollo de los sistemas de transporte hacia los litorales, las barreras físicas para acceder a la costa del Pacífico (acentuadas por una infraestructura poco desarrollada para atenuar este impacto geográfico) y las trabas al comercio exterior propias del modelo proteccionista, reforzaban la tendencia de los puertos a consolidar hinterland cautivos. Difícilmente otros puertos podrían disputar la zona de influencia a un tercero, dadas las deficiencias en las conexiones terrestres y la inexistencia de cadenas integradas de transporte.

El proceso de apertura comercial y globalización económica, junto al avance tecnológico en transporte y comunicaciones expresado en el desarrollo del intermodalismo, modifica la situación de los puertos y de su zona de influencia. En efecto, la consolidación de cadenas integradas de transporte propicia la competencia entre puertos. Los hinterland cautivos tienden a desaparecer, a transformarse en ámbitos competidos y, por lo tanto, la importancia relativa de los puertos se modifica y depende crecientemente de la posibilidad de articular sistemas integrados de transporte que les permitan captar vastas regiones y mercados.

La costa del Pacífico mexicano no es ajena a la dinámica de reacomodo de cadenas, flujos y jerarquías. La mayoría de los puertos del litoral observan, desde la apertura comercial, sólo limitados periodos de crecimiento combinados con notables contracciones en su actividad. Sólo dos puertos (Manzanillo y Lázaro Cárdenas) mantienen un crecimiento sostenido durante todo el periodo. De hecho, estos dos puertos son los que aportan la mayor contribución a la alta tasa de crecimiento medio anual que registra el Pacífico desde la década pasada. El despunte de ambos puertos está relacionado con la incorporación de bienes intermedios manufacturados para empresas multinacionales que empiezan a estructurar cadenas productivas y de transporte por los puertos del Pacífico.

Tales puertos, además de mantener y aumentar los movimientos tradicionales de materias primas e insumos relacionados a sus regiones más cercanas, han logrado vincularse a los flujos de mercancías de cadenas productivas globalizadas, cuyas plantas se ubican en regiones interiores del país y cuyas exigencias de sistemas eficientes e integrados de transporte son mayores, dado que trabajan con inventarios mínimos. El manejo de tales cadenas amplía el hinterland de estos puertos, sin embargo, plantea la necesidad de refinadas estrategias logísticas y de conexiones efectivas con las regiones interiores.

Es en este punto donde los puertos del Pacífico mexicano manifiestan problemas de integración, que de no ser solventados pueden traducirse en pérdida de su zonas de influencia y del volumen de carga manejado, en beneficio de puertos altamente competitivos ubicados en el litoral del Pacífico estadounidense (Long Beach y Los Angeles, por ejemplo)

Resultados: *Rol de Acapulco en el sistema*

El estancamiento y, en algunos casos, el franco retroceso en los flujos de comercio de gran parte de los puertos del Pacífico durante el periodo de apertura comercial iniciado en 1982 posibilitó, en un proceso parecido a una decantación, la formación de un sistema portuario más abierto, estableciéndose rangos y especializaciones que han ido evolucionando de acuerdo a la posición geoeconómica y geopolítica de los puertos. El sistema se refuerza con la Ley de Puertos 1993, que estimula un modelo mixto de concurrencia pública y privada en la operación de los puertos.

Así se perfila la conformación de una nueva jerarquía de puertos en el Pacífico mexicano, en la que Acapulco, por su posición geoeconómica y su infraestructura, interviene especializándose en dos ramas: la comercial, en particular con la exportación e importación de vehículos, y la turística, con la recepción de cruceros.

En la valoración del rol de Acapulco en el sistema se toma como referencia la evolución del puerto de Manzanillo el cual, tanto por la diversidad de los productos como por el valor de la carga movilizada y las regiones con las que se vincula dentro del territorio nacional, adquiere primordial relevancia en el manejo de flujos de mercancías y de cadenas de distribución física internacional, y se convierte, a partir del año 1994 en el principal puerto del litoral del Pacífico mexicano. La importancia del puerto de Manzanillo, ubicado en las costas del estado de Colima, se ha venido incrementando debido a la incorporación reciente de una gran diversidad de flujos de mercancías correspondientes a cadenas productivas de alto valor agregado.

Movimiento portuario de carga

En el movimiento de carga, Acapulco mantiene cifras constantes en el tráfico comercial de su especialización. Para el año 1997, los 31,958 vehículos que entraron y salieron por el puerto están representados por las 41,000 toneladas de carga suelta del cuadro 1. Para el año 2000 el tonelaje en el mismo rubro aumentó en un 34% con respecto al año 97. (Cuadros 1 y 6)

Las mismas características se presentan con respecto al movimiento de cabotaje en petróleo y derivados que para el año 1999 aumenta a 471 toneladas, cifra que no supera todavía a la registrada en el año 1993. (Cuadros 2 y 5)

La enorme diferencia con el puerto de Manzanillo se funda en el desarrollo de un mercado más diversificado en mercancías y en las diferentes opciones de tipo de carga que maneja Manzanillo: contenerizada, granel agrícola, granel mineral y otros fluídos, además de la carga suelta y el petróleo y derivados (Cuadro5). El valor y el tonelaje de

las mercancías manejadas por el puerto de Manzanillo, han tenido un elevado crecimiento desde 1989. El puerto tiende a manejar productos de mayor valor por unidad de peso. Tal situación se explica precisamente por la incorporación reciente de cadenas productivas globalizadas de bienes manufacturados. Así, el puerto, además de mantener y aumentar los movimientos tradicionales de materias primas e insumos relacionados a su región más cercana, ha logrado vincularse a los flujos de mercancías de mayor sofisticación y valor agregado correspondientes a cadenas productivas globalizadas.

Cuadro 1.- Movimiento de carga en tráfico de altura (miles de toneladas)

	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000
Acapulco	63	51	39	43	41	52	54	55
Manzanillo	4,352	4,685	3,406	6,176	7,369	6,751	5,839	8,400
Pacífico	26,568	30,039	30,039	35,311	36,661	35,362	35,490	-
Total país	121,929	144,594	123,052	145,129	159,023	168,867	164,098	176,000

Cuadro 2.- Movimiento de carga en tráfico de cabotaje (miles de toneladas)

	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000
Acapulco	546	375	440	416	346	369	471	-
Manzanillo	2,419	2,522	2,961	3,818	2,770	3,380	4,348	-
Pacífico	40,602	43,862	43,570	45,999	44,081	49,564	51,039	-
Total	61,525	62,700	63,588	60,450	60,765	68,513	67,335	68,000

El peso de las exportaciones es significativamente mayor que el representado por las importaciones. Para el año 1997 salieron 31,907 vehículos (41,112 toneladas) contra 53 vehículos (273 toneladas) que entraron. (Cuadros 3, 4, 6, 7, 8)

Cuadro 3.-Importaciones (miles de toneladas)

	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999
Acapulco	29	25	10	5	0	2	3
Manzanillo	4,015	4,218	1,743	2,408	3,712	4,977	4,340
Pacífico	7,923	9,020	7,650	9,901	12,712	16,526	15,298
Total	20,241	21,919	19,697	27,533	33,452	43,185	44,814

Cuadro 4.-Exportaciones (miles de toneladas)

	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999
Acapulco	34	26	29	38	41	50	51
Manzanillo	337	467	1,664	3,768	3,658	1,773	1,500
Pacífico	18,645	21,619	22,388	25,410	23,949	18,836	20,192
Total país	101,688	100,756	103,355	117,596	125,571	125,682	119,284

Cuadro 5.-Movimiento portuario según tipo de carga (miles de toneladas) Año 1999

	General		Granel		Petróleo y derivados	Otros fluidos	Total
	Suelta	Contenerizada	Agrícola	Mineral			
Acapulco	54	-	-	-	471	-	525
Manzanillo	504	2,617	512	3,365	3,135	54	10,188
Pacífico	7,739	2,971	1,541	39,053	34,182	1,044	86,529
Total país	13,984	8,419	10,194	50,944	140,839	7,054	231,433

La exportación de vehículos en Acapulco representó el 17.8% del total nacional y el 49% del sistema del Pacífico mexicano en la serie 1993 - 1997 . En el año 1997 representó el 56% del sistema del Pacífico y el 17.2% del total nacional. El total de

exportaciones de vehículos a nivel nacional y el Pacífico experimentó un crecimiento sostenido que en Acapulco se expresó en forma similar.

Cuadro 6.-Vehículos transportados por vía marítima en tráfico de altura
(serie histórica 1993 - 1997)

Litoral	1993		1994		1995		1996		1997		Total	
	imp	exp	imp	exp	imp	exp	imp	exp	imp	exp	imp	exp
Acapulco	-	28,000	-	15,203	5	16,270	5	26,735	53	31,905	63	118,113
Manzanillo	-	6,091	-	25,941	906	30,859	1,621	35,040	7,422	24,627	9,949	122,558
Pacífico	-	34,091	-	41,144	911	47,129	1,626	61,775	7,475	57,075	10,012	241,214
Total	1,195	63,230	3,602	102,674	2,321	142,078	3,068	172,190	16,429	185,039	26,615	665,211

Cuadro 7.-Importación de vehículos
(producto principal) por país de origen (año 1997)

País	Toneladas
Chile	273
Total	273

Cuadro 8.-Exportación de vehículos
(producto principal) por país de destino (año 1997)

País	Toneladas
Chile	19,799
Estados Unidos	7,846
Perú	4,285
Colombia	2,279
Ecuador	1,751
Guatemala	1,425
Honduras	1,052
El Salvador	1,003
Panamá	963
Costa Rica	488
Nicaragua	221
Total	41,112

El elemento que puede estar marcando la diferencia en el desarrollo y la evolución de los puertos del Pacífico parece tratarse de la aparición de las cadenas globales de manufacturas, que buscan integrar las diferentes fases de un proceso productivo fragmentado geográficamente (es decir, realizado en varios países, incluyendo a México), Los nodos portuarios que, como el caso de Manzanillo, logran insertarse en tales cadenas globales de producción-distribución entre plantas de la misma firma o

rama industrial, tienden a alcanzar mayor dinamismo que aquellos puertos que mantienen un perfil en el cual predominan los flujos de productos tradicionales, como puede interpretarse el caso de Acapulco.

Esas tendencias en la organización de la producción propician que el rol del puerto como centro de integración de los modos de transporte sea cada vez más relevante. En efecto, las exigencias para el puerto y sus actores no recaen sólo en la eficiencia de la operación portuaria, sino también en la calidad de las conexiones intermodales y en el desarrollo de estrategias logísticas adecuadas para cada flujo.

Las rutas y frecuencias regulares operadas por las empresas navieras y de transporte terrestre propiciarían una mayor integración modal y la expansión del hinterland del puerto ya que la presencia de rutas regulares caracterizadas por la constancia de arribos a puerto, por frecuencias fijas y por rutas claramente definidas, propician la conformación de cadenas de transporte integradas que cubren amplias regiones, incluso aquellas alejadas del litoral. La cercanía al puerto, en ese caso, no es decisiva, por ello los hinterland tienden a superponerse y los puertos se pueden especializar.

En el puerto de Acapulco se han logrado avances significativos en el manejo de los flujos de vehículos, en los rendimientos y en los tiempos de operación, actualmente se operan 130 vehículos por hora cuando se operaban 80 en el mismo tiempo, antes de 1994. Sin embargo, es probable que todavía se presenten algunos problemas de estrategias logísticas inadecuadas y de articulación entre actores que, de no ser mejorados, pueden restarle competitividad.

Actualmente el puerto se enlaza por autopista de cuatro carriles con el centro del país. Sin embargo, el trazo y las características de esta infraestructura presentan notables deficiencias. Pero los problemas no se definen sólo por la infraestructura sino que influye de manera decisiva la coordinación entre autoridades y agentes sociales, así como la operación de los sistemas de transporte y la logística de la distribución física internacional desarrollada para la carga. También hay aspectos administrativos que dificultan la consolidación de la cadena de transporte. Tal es el caso de la actuación de instituciones de control y revisión que se muestran poco sensibles a los imperativos del comercio exterior y, por lo tanto, tienden a hacer menos dinámicos los flujos de carga. Los mecanismos de inspección deben adecuarse al tiempo de operación normal del barco y de la carga. Por lo tanto, se requiere una coordinación más estrecha entre autoridades federales, autoridades portuarias, agentes de carga, agentes aduanales, operadores de transporte multimodal, transportistas y usuarios para poder cumplir en tiempo las necesidades tanto de control como de despacho de las mercancías, evitando que los flujos del comercio exterior y, en última instancia, la competitividad del puerto, se vean afectados.*

Movimiento portuario de pasajeros

La segunda actividad del puerto de Acapulco que tiene una relevancia similar al transporte de vehículos, es el turismo internacional que se mueve en cruceros. La

* Por ejemplo, en *Reglas de operación del puerto de Acapulco* observar los horarios diferentes de servicio en el área portuaria y en la Aduana. Es probable también que la tecnología de la revisión aduanal no esté actualizada

cantidad que arriba a Terminal de Cruceros de Acapulco representó en el año 1999 el 17% del sistema del Pacífico (Cuadro 9). Comparando el movimiento de cruceros con el movimiento comercial de buques de carga resulta comprensible la relevancia que ha cobrado Acapulco en su desempeño turístico (Cuadro 10) Sus principales competidores en el litoral son Puerto Vallarta y Los Cabos (Cuadro 13)

Cuadro 9.-Movimiento de cruceros (N° de arribos)

	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000
Acapulco	112	132	126	116	114	124	132	-
Zihuatanejo	24	34	39	14	18	37	28	-
Manzanillo	5	5	1	3	3	25	17	-
Pacífico	1,406	1,174	683	651	708	829	808	-
Total	2,036	1,937	1,933	1,969	2,149	2,195	2,435	3,400

Cuadro 10.-Buques atendidos (arribos) - Tráfico de altura y cabotaje
No incluye buques petroleros ni de carga de yeso, sal y calizas

	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999
Acapulco	66	50	55	53	32	48	59
Manzanillo	373	456	404	588	700	883	951
Pacífico	3,315	3,411	3,398	2,929	3,032	3,503	3,235
Total país	12,655	9,630	7,995	8,883	9,793	12,382	12,083

Cuadro 11.-Movimiento portuario de pasajeros en cruceros (N° de personas)

	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000
Acapulco	132,743	161,859	159,650	179,373	187,206	218,352	241,067	-
Zihuatanejo	36,787	33,743	32,187	14,533	20,815	37,850	37,667	-
Manzanillo	1,334	1,845	391	1,183	2,370	21,609	21,758	-
Pacífico	1'147,366	1'021,274	824,013	879,965	946,744	1'174,464	1'228,869	-
Total	1'911,466	1'946,680	1'931,567	2'079,643	2'320,957	2'589,282	2'656,838	3'200,000

Cuadro 12.-Movimiento mensual de cruceros (año 1997)
Acapulco

Mes	Arribos		Pasajeros	Pasajeros por arribo
	Fondeados	Atracados		
Enero	-	16	22,771	1,423
Febrero	-	8	17,012	2,127
Marzo	-	12	20,014	1,668
Abril	-	17	24,729	1,455
Mayo	-	12	17,921	1,493
Junio	-	-	-	-
Julio	-	-	-	-
Agosto	-	1	1,513	1,513
Septiembre	-	4	8,057	2,014
Octubre	-	10	16,346	1,635
Noviembre	-	15	26,441	1,763
Diciembre	-	19	32,402	1,705
Total	-	114	187,206	1,642

Cuadro 13.-Actividad y vocación de los principales puertos con arribos de cruceros

	Tráfico		Actividad			
	Altura	Cabotaje	Comercial	Pesquera	Turística	Petrolera
Acapulco	✓	✓	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Manzanillo	✓	✓	<input type="checkbox"/>	-	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Puerto Vallarta	✓	✓	-	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	-
Los Cabos	✓	✓	-	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	-

Simbología

✓ Tráfico

Otras actividades

Actividad Preponderante

Infraestructura portuaria

Los puertos necesitan instalaciones y equipo tecnológicamente adecuado. Sin embargo, antes de construir instalaciones o de adquirir equipo, es fundamental incrementar la productividad y eficacia de las terminales existentes. Para ello es fundamental romper con la creencia de que los aumentos en la productividad sólo pueden lograrse realizando inversiones adicionales en infraestructura. Es probable que una evaluación de los procesos administrativos y de intercambio de información pueda promover una mayor eficiencia en el alcance de los objetivos de calidad.

En 1993 se estableció un nuevo régimen jurídico con la expedición de las leyes de Puertos y Navegación, donde se definió el modelo de organización institucional del sistema portuario. Los puertos se descentralizaron, adquiriendo capacidad de gestión propia pero financieramente autosuficientes. Los bienes de los recintos portuarios se otorgan en concesión para su usufructo. En Acapulco la terminal de carga y la de pasajeros están concesionadas a la Administradora Portuaria Integral Acapulco, de capital privado.

La inversión en el sistema portuario a nivel nacional en el período 1995 - 2000 fue de 14,870 millones de pesos de los cuales 4,142 millones provinieron del sector privado y APIS. En Acapulco, con inversión privada se construyó un almacén especializado para el manejo de automóviles de exportación y se rehabilitó la terminal para pasajeros de cruceros.

Actualmente, mediados del año 2001, la infraestructura existente en Acapulco y el litoral del Pacífico es la siguiente:

Longitud de atraque (metros)

	Comercial	Cabotaje	Pesca	Turismo	Pemex	Armada	Otros	Total
Acapulco	198	150	173	5,140	80	209	39	5,949
Manzanillo	1,006	216	-	45	516	216	-	2,001
	(falta la serie de la ampliación correspondiente al puerto interior)							
Litoral Pacífico	13,889	2,656	12,788	56,584	4,013	3,796	9,642	103,368
Total país	27,086	65,477	29,115	78,714	14,558	5,115	20,785	179,850

Obras de protección (metros)

	Rompeolas	Escollera	Espigones	Protección marginal	Total
Acapulco	-	-	-	84	84
Manzanillo	700	-	-	-	700
Litoral Pacífico	16,191	12,606	8,822	31,189	68,808
Total país	24,206	33,427	15,187	58,552	131,372

Áreas de almacenamiento (m²)

		Patios	Cobertizos	Bodegas	Total	
Acapulco (Gro.)		8,300	-	5,725	14,025	
Manzanillo (Col.)	Manzanillo	2,700	-	4,698	7,398	315,110
	San Pedro	287,857		19,855	307,712	
Litoral Pacífico		1'846,279	20,816	171,264	2'038,359	
Total país		3'293,990	50,616	379,493	3'724,099	

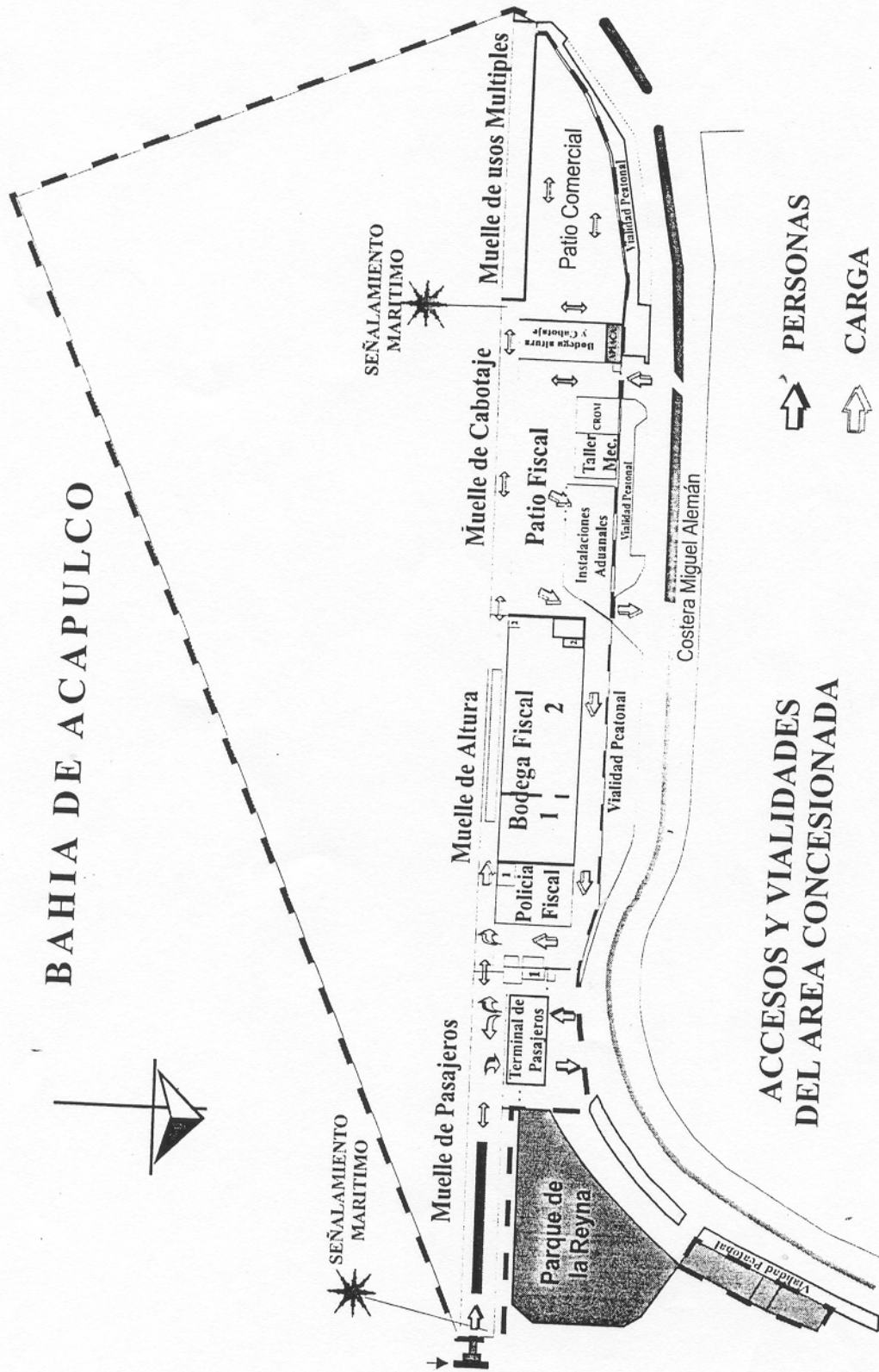
Calados (metros)

		Comercial		Pesca	Turismo	Pemex	Otros	Observaciones
		Alt	Cab					
Acapulco (Gro)		9.75	4.36	4.36	11.58	-	-	Nivel medio de marea
Ixtapa (Gro)		-	-	-	5.40			"
Zihuatanejo (Gro)				3.70	15.00			"
Manzanillo (Col)	Manzanillo	12.00	12.00	-	12.00	15.24		Nivel medio de bajamar
	San Pedro	12.00	12.00	-	-	-	12.00	"

El recinto portuario de Acapulco



BAHIA DE ACAPULCO



ACCESOS Y VIALIDADES DEL AREA CONCESIONADA

Conclusiones: Transformación del sistema portuario mexicano

En general, es reconocido que en los puertos citados con anterioridad, las APIS destinan recursos suficientes para mantener la infraestructura que les ha sido concesionada y gran parte de los servicios son prestados por particulares. Los cambios operados para obtener una infraestructura más amplia y mayores rendimientos se ha traducido en menores costos de estadía para los barcos y tarifas de maniobras más bajas. Los cuadros siguientes muestran las reducciones de estadía y tarifas a nivel de los principales puertos del país.

Estadías de los barcos	Veracruz		Manzanillo	Progreso	Tuxpan	
	Buque con 800 contenedores	Barco de 30 mil tons. De granel agrícola	Buque granelero de 40 mil tons.	Barco granelero de 17 mil tons	Barco de fluidos de 4.5 mil tons.	Barco granelero de 27 mil tons.
1994	48 hrs.	15 días	12 días	8 días	18 hrs	8 días
1999	17 hrs	3.5 días	2.5 días	2.5 días	10hrs.	4 días
Descuento %	64.6	76.7	79.2	68.8	44.0	50.0

Evolución de las tarifas de maniobras, principales puertos nacionales
Comparativo enero del 1995-junio de 1999
(pesos de junio de 1999)

Puerto	Veracruz	Manzanillo	Laz. Cárdenas	Altamira	Tampico
Granel Agrícola					
Jun99	37.43	27.00	27.70	N/A	41.76
Ene95	62.47	45.94	35.17	54.72	54.72
Variación real (%)	-40.1%	-41.2 ^{ao} %	-41.2 ^{ao} %	N/A	-23
Granel Mineral					
Jun99	51.34	27.00	27.70	N/A	
Ene95	85.64	44.23	35.17	74.96	
Variación real (%)	-40%	-39.0%	-21.2%	NN/A	
Unitizada o paletizada					
Jun99	72.02	62.00	36.27	87.00	
Ene95	107.56	83.42	49.96	90.66	
Variación real (%)	-33.0%	-25.7%	-27.4%	-4.0%	
Fraccionada hasta 51 kgs					
Jun99	105.48	78.00	79.25	178.00	
Ene95	173.37	109.24	109.13	146.12	
Variación real (%)	-39.2%	-28.6%	-27.4%	21.8%	
Promedio	37.3%	30.1%	25.8%	32.3%	

Promedio ponderado por el total de la carga: -29.6%

