
ANÁLISIS FODA DEL PUERTO DE TAMPICO, TAMAULIPAS, MÉXICO. UNA REVISIÓN DE LAS CARACTERÍSTICAS DE EFICIENCIA

*SWOT ANALYSIS TO THE PORT OF TAMPICO (TAMAULIPAS, MEXICO).
A REVISION OF THE EFFICIENCY CHARACTERISTICS*

Dra. Nazlhe Faride Cheín Schekaibán

Facultad de Comercio y Administración de Tampico

Universidad Autónoma de Tamaulipas, México.

E-mail: nchein@uat.edu.mx; nazl@alumni.uv.es

C. a D. Silvia Teresa Banda Hernández

Facultad de Comercio y Administración de Tampico

Universidad Autónoma de Tamaulipas, México.

E-mail: sbanda@uat.edu.mx

Dra. Ma. Isabel de la Garza Ramos

Facultad de Comercio y Administración de Tampico

Universidad Autónoma de Tamaulipas, México.

E-mail: igarza@uat.edu.mx

CP. Elizabeth González Rodríguez

Facultad de Comercio y Administración de Tampico

Universidad Autónoma de Tamaulipas, México.

E-mail: eliza_gr86@hotmail.com

Recebido: 02/07/2009 Aprobado: 17/09/2009

Publicado: 28/10/2009

RESUMEN

Es indudable que el desarrollo del comercio internacional contribuye al progreso de los países, lo cierto es que el aumento de esta actividad exige eficiencia en los nodos de la red comercial, lo que delega a los puertos el reto de buscar la competitividad en la prestación de cada uno de sus servicios. Es por ello que el objetivo de este estudio es realizar un análisis de las fortalezas y oportunidades, debilidades y amenazas (FODA) del Puerto de Tampico, Tamaulipas, México y, de este modo, determinar las posibles formas de aprovechamiento de los recursos físicos a fin de lograr la necesaria eficiencia portuaria.

Palabras Clave: *Puertos, eficiencia, análisis FODA.*

ABSTRACT

Is undoubted that the development of the international trade contributes to the progress of the countries, the certain thing is that the increase of this activity demands efficiency in the nodes of the commercial network, which delegates to the ports the challenge of looking for the competitiveness in

the presentation of each service. Is for it that the aim of this study is to realize an analysis of the Strengths, Weaknesses, opportunities and threats (SWOT) of the Port of Tampico, Tamaulipas, Mexico and, thus, to determine the possible forms of utilization of the physical resources in order to achieve the necessary port efficiency.

Keywords: *Indirect costs; Correlation and regression; Division approaches.*

1. INTRODUCCIÓN

La eficiencia portuaria es el resultado de actividades que dependen de la infraestructura del puerto, tales como el remolque o el manejo de cargas sin dejar de lado, que también los procedimientos aduaneros, tienen su cuota dentro de este renglón.

La eficiencia portuaria varía entre un país y otro, pero especialmente, de una región a otra. Según el Global Competitiveness Report (2008-2009), la clasificación de los puertos más eficientes del mundo, están ubicados en América del Norte y Europa, seguidos de Oriente Medio, Asia Oriental y la Cuenca del Pacífico, mientras que América Latina y Asia Meridional, son percibidas como regiones con puertos menos eficientes.

El objetivo de este estudio es realizar un análisis de las fortalezas y oportunidades, debilidades y amenazas (FODA) del Puerto de Tampico, Tamaulipas, México y, de este modo, determinar las posibles formas de aprovechamiento de los recursos físicos a fin de lograr la necesaria eficiencia portuaria.

Este trabajo está constituido de la siguiente manera: en primer término la introducción que antecede, seguido de la explicación de la eficiencia portuaria para posteriormente, mencionar los avances en tecnología dentro de los puertos, en tercer término, los puertos en general, desde el ámbito internacional, nacional y el regional, seguidamente una explicación de la ubicación geográfica del puerto de Tampico para posteriormente realizar el análisis FODA, por último las conclusiones.

2. EFICIENCIA PORTUARIA

La eficiencia portuaria es el resultado de actividades que dependen de la infraestructura del puerto, tales como el remolque o el manejo de cargas sin dejar de lado, que también los procedimientos aduaneros, tienen su cuota dentro de este renglón.

De acuerdo con Raven (2000), la (in) eficiencia de muchas operaciones portuarias, incluso el momento en que se realizan, depende en gran medida del servicio de aduanas que, a menudo, determina totalmente la operación. Esto es que, la gestión que se deba hacer por trámites de aduana, es determinante para que se cumpla el renglón de eficiencia dentro del puerto.

Por otro lado, las restricciones legales, así como las imperfecciones de procedimiento, pueden afectar igualmente los servicios que están estrechamente relacionados con el puerto. Además, en muchos países, los trabajadores deben obtener una licencia especial para ofrecer los servicios de estiba (IADB, 2001).

Aunado a lo anterior, la falta de regulación en algunos puertos al momento de recibir la carga, de los cuales no hay presentación alguna de notas de embarque o, la imposibilidad de obtener información escrita con las especificaciones exactas de los procedimientos portuarios, la ambigüedad y falta de claridad en los reglamentos en cuanto a aceptación de responsabilidades, provoca que existan demoras, aumenta el

riesgo de deterioro y hurtos que a su vez, incrementan el pago de primas de seguro y, como consecuencia, aumentan considerablemente los costes asociados con las actividades portuarias (IADB, 2001).

La eficiencia portuaria varía entre un país y otro, pero especialmente, de una región a otra. Según el Global Competitiveness Report (2008-2009), la clasificación de los puertos más eficientes del mundo están ubicados en América del Norte y Europa seguidos de Oriente Medio, Asia Oriental y la Cuenca del Pacífico mientras que América Latina y Asia Meridional, son percibidas como regiones con puertos menos eficientes.

3. AVANCES TECNOLÓGICOS, CAMBIOS E INVERSIÓN EN LOS PUERTOS

Los puertos marítimos son un conjunto de instalaciones y servicios que permiten la realización del intercambio de mercancías. Constituyen una puerta por donde pasa la mayoría de los productos del comercio internacional y son un enlace importante entre el medio terrestre y acuático a nivel nacional e internacional (Díaz-Bautista, 2008).

Sin embargo, los avances tecnológicos en la industria del transporte, la globalización de la competencia entre los proveedores de servicios en este mismo campo, han cambiado radicalmente el entorno operativo de los puertos de mar (Christidis 2001). Desde el transporte marítimo, han emergido los principales cambios tecnológicos y organizacionales que dieron lugar al desarrollo del intermodalismo y de las cadenas de transporte "puerta a puerta", sin ruptura de carga. (Martner, 2002).

Así entonces, se presenta una necesidad de mayor eficiencia en toda la cadena de transporte, lo que ha dado lugar a la transformación del sector portuario en una industria intensiva en capital y en tecnología (Christidis 2001). Como resultado, de todo lo anterior, para que un puerto sea competitivo, se necesitan grandes inversiones, además de una estrecha cooperación con otros actores de la cadena de transporte (Hernández, 2001).

Todo lo anterior propició la aparición de nuevos actores encargados de implantar y coordinar las nacientes redes de transporte intermodal, entre los que destaca el operador de transporte multimodal (OTM), cuya función es cada vez más importante en el diseño, la elección y el control de la cadena de transporte (Martner, 2002).

Así entonces, la gran parte de las mercancías, en el comercio internacional marítimo, se transporta en contenedores, por lo que el tráfico de mercancías por este medio, es la principal fuente de ingresos y beneficios en la mayoría de los puertos. Además, el predominio de los contenedores ha dado lugar a una tendencia continua hacia buques cada vez mayores, los cuales han sido diseñados para transportar más de 6.000 TEU's¹, lo que supone la generación de economías de escala, sin embargo, exige una importante inversión de capital, algo que sólo pueden financiar los grandes puertos (Bronzini, 2004).

Aunado a lo anterior, la organización de los puertos modernos de acuerdo con su papel en la cadena de suministro, también ha cambiado, esto debido a que las autoridades, han pasado de ser simples operadores de puertos, a proveedores de servicios logísticos (Christidis, 2001).

De este modo, se pasa a exponer una breve reseña de la situación de puertos en otras partes del mundo.

¹ TEU: Twenty feet equivalent unit (unidad equivalente a veinte pies: medida estándar del tráfico de contenedores).

4. PUERTOS INTERNACIONALES

El grado de competitividad de un país está determinado por su capacidad de innovar y por la habilidad de aprovechar ventajas comparativas, que le permitan fomentar el crecimiento económico y mejorar la calidad de vida de su territorio a través de la generación de riqueza.

Además, las naciones deben buscar una especialización (Smith, 1981), porque ello promovería un cambio fundamental que se traduciría en términos de eficiencia y que a su vez, permitiría identificar la ventaja existente en cada sección, abriendo las puertas al comercio exterior.

De lo anterior, Hong Kong (China) es un ejemplo, ya que fue considerado como "el puerto más concurrido en el mundo" durante 5 años consecutivos, debido a que movió en el año 2003 un total de 20 millones de contenedores estándar (Arancibia *et al.* 2005).

Sin embargo, para el 2007, Shanghai desplazó a Hong Kong como segundo puerto mundial en volumen de carga, sólo por detrás de Singapur, ello gracias a que su situación geográfica en la China continental, está junto a la desembocadura del río Yangtsé, principal vía fluvial de entrada hacia el corazón de China, lo cual le otorga ventajas comparativas tales como: menores costes de traslado de las mercancías (Díaz-Bautista, 2008).

En lo que respecta a los puertos de Europa, el de Rotterdam, en Holanda, es uno de los más grandes del mundo, además de ser el más importante. Este puerto es una autopista marítima. Todos los días, lo atraviesa un interminable desfile de barcos, transportando más de 350 millones de toneladas de carga por año. A todo esto cabe agregar que este puerto es considerado el primero de Europa, y uno de los más difíciles de operar (Dale, 2008).

Por otro lado en Norteamérica, el puerto de Vancouver se ha convertido en el más grande de todo Canadá con una actividad de más de 19 billones de dólares en intercambio de bienes entre 90 naciones, siendo además el más importante del batiente oeste de América del Norte. Este puerto se encuentra ubicado en la costa sudoeste de la Columbia Británica, cuenta con 25 terminales de embarque, y 57 de anclaje desde la frontera de Estados Unidos, extendiéndose 233 kilómetros hacia el norte, proveyendo de servicio a más de 72 toneladas de carga y 1,15 millones de contenedores anualmente (Bancomext, 2003).

De esto se puede apreciar que, aún cuando no es exhaustivo el análisis de los puertos del mundo, México debe aprender de la experiencia de cada uno de ellos para así, poder brindar el servicio eficiente que exige la comunidad internacional. Descrito lo anterior, se pasa a exponer la situación portuaria de México.

5. PUERTOS MEXICANOS

El sistema portuario mexicano cuenta con 107 puertos y terminales; 54 en el litoral del Pacífico y 53 en el del Golfo de México y el Caribe; además, México cuenta con una posición geográfica ventajosa al tener más de 11,000 kilómetros de costa en los litorales del Pacífico y Atlántico, ser vecino de Estados Unidos, la primera potencia económica del mundo, y contar con más de 20 grandes puertos de altura que moviliza grandes volúmenes de productos petroleros, agrícolas y minerales, además de cumplir con estándares internacionales de seguridad y estar provistos con equipos de alta tecnología para la revisión de mercancías (Díaz-Bautista, 2008).

Aunado a esto, existe la relación bilateral establecida con Chile, la cual es con la que México, ha experimentado la mayor tasa de crecimiento comercial desde los años 90's y además, percibe a México

como un creciente destino de inversión; una demanda que debe satisfacerse en términos comerciales. (Huerta, 2007).

Sin embargo, las operadoras de terminales de puertos más grandes del mundo, han mencionado que en México persisten obstáculos burocráticos para la operación marítima, como los excesivos trámites que se realizan y la falta de coordinación para la descarga de contenedores (GCR, 2008-2009).

Además, de acuerdo al análisis efectuado por el Instituto Mexicano de Competitividad (IMCO), la excesiva acumulación de contenedores en abandono genera problemas de saturación en puertos, lo que ocasiona una operación portuaria ineficiente y altos costes de almacenaje.

Igualmente, durante el proceso aduanal, intervienen diversas autoridades responsables de revisar la mercancía, con el fin de asegurar que se cumplan las normas oficiales mexicanas y evitar el contrabando. Sin embargo, la poca coordinación entre las mismas, provoca varias revisiones por contenedor, generando costes por maniobras, revisión y almacenaje (IMCO, 2008).

Cabe destacar que en materia comercial y con el objeto de certificar el liderazgo de los puertos se elaboran proyecciones y planes estratégicos que permiten cotejar el progreso conseguido contra el estimado, lo cierto es que dichos presupuestos deben supeditarse a modelos econométricos sólidos que constituyan un fundamento para la toma de decisiones.

En este sentido Felipe Bracamontes (2008), miembro de la Asociación Mexicana de Agentes Navieros sostiene que otro de los principales problemas de los 107 puertos y terminales de México radica en los costes y las tarifas portuarias, pues hay incrementos anuales y costes superiores a los índices inflacionarios lo que, como consecuencia, impide estar en condiciones de atraer nuevos barcos que demandan infraestructura tarifaria a niveles más competitivos.

Esta situación lleva a ver en la contabilidad de costes una herramienta idónea que optimice la gestión de los recursos y que analice los costes económicos que se integran al momento de establecer las tarifas portuarias. Dichas tarifas, en México, son de las más caras del mundo, principalmente por sus costes de atraque y uso de puerto, así como las tarifas por tonelaje.

En aras del progreso, México debe implementar reformas estructurales que sirvan para despegar hacia la plataforma de desarrollo económico y estabilidad, ya que la globalización, está exigiendo competitividad en servicios, calidad y costes. Así entonces, se pasa a exponer la situación del puerto de Tampico.

6. SITUACIÓN GEOGRÁFICA DE LA CIUDAD Y PUERTO DE TAMPICO

6.1 Localización y Extensión

El puerto de Tampico es un puerto fluvial que se sitúa en ambas márgenes del río Pánuco. La margen izquierda comprende los municipios de Tampico y Ciudad Madero en el estado de Tamaulipas y Pánuco del estado de Veracruz; mientras que la margen derecha lo forma el municipio del Pueblo Viejo en el estado de Veracruz. (Ver figura 1).



Figura 1: Delimitación del puerto de Tampico.

El Municipio de Tampico cuenta con una extensión territorial de 92,73 kilómetros cuadrados, abarcando el 0,08 por ciento de la totalidad del Estado; colinda al norte con la Ciudad de Altamira, al este con el Municipio de Madero, al sur con Tampico Alto, en el Estado de Veracruz, y al oeste con la población de Ébano en el Estado de San Luis Potosí. Además, es la principal ciudad del estado de Tamaulipas, México siendo el mayor centro económico y portuario de la región del Golfo de México.

Tampico es uno de los puertos con mayor antigüedad del país, supo mantener a lo largo de su historia, una importante presencia compartida con el puerto de Veracruz, siendo habilitado para la navegación de altura y cabotaje, según decreto publicado el 31 de mayo de 1974.

El Recinto Portuario de Tampico está delimitado y determinado mediante acuerdo publicado en el Diario Oficial de la Federación el 8 de diciembre de 1972, mismo que fue modificado según acuerdo publicado en el mismo medio oficial el 17 de enero de 1994.

- I - Límite exterior: el arco de círculo de una milla náutica de radio contada a partir del centro de la intersección del eje del canal de navegación con la línea que une los coronamientos exteriores de ambas escolleras.
- II - Límite interior: la poligonal que partiendo del morro de la escollera norte, une todos los puntos que conforman el Recinto Portuario terminando en el morro de la escollera sur.
- III- Límites de pilotaje: desde el límite exterior del Puerto, incluyendo todo el río navegable y todas las terminales públicas y privadas. Ver figura 2.



Figura 2: Límites del puerto de Tampico

6.2 Movimiento de Carga

La zona de influencia del puerto de Tampico para el movimiento de carga al extranjero, está orientada a países como: República Dominicana, Estados Unidos, China, Bélgica, Canadá, Brasil, Chile, Rusia, Australia, Cuba, Colombia, Italia, Bahamas y Panamá, entre otros, en donde se mantiene un mercado potencial de desarrollo con diversos productos de granel mineral y agrícola (API-TAM, 2008).

Los principales productos operados son: derivados del petróleo, acero en distintas presentaciones, madera, cemento, concentrado de zinc, concentrado de cobre, fluorita grado metalúrgico y ácido, carbón coque y roca fosfórica.

El Puerto cuenta con un gran número de empresas de diversos giros económicos como: constructoras de plataformas de perforación, desguace de embarcaciones, gasolineras, reparación de embarcaciones, clubes deportivos, avituallamiento, pesqueras, entre otras.

Las terminales privadas instaladas son: Terminal Marítima Madero, Minera Autlán, Termimar, Terminal del Golfo, Proteínas Tamaulipas, Naviera Armamex, Astilleros Bender y Cemex.

En relación al movimiento de carga de 2007 que maneja el puerto de Tampico, se encuentra clasificada como: carga general, carga contenerizada, granel agrícola, granel mineral y fluidos, los cuales presentan las siguientes cifras:

La carga general suelta: representó en 2007 el 51.64% del total de la carga manejada en el Puerto, siendo los principales productos: madera, lámina de acero, alambro y palanquilla de acero.

La carga contenerizada: representó el 2.01% del total operado, los principales productos manejados son: P.V.C., productos químicos, resinas, D.M.T. y cristales.

El granel agrícola: fue del 0.68% de la carga total y se conforma principalmente por avena.

El granel mineral: llegó a la cifra del 43.33% de la carga total. Los principales productos manejados son: cemento, concentrado de zinc, concentrado de cobre, fluorita grado metalúrgico y grado ácido.

Los fluidos: alcanza al 2.34% de la carga total y el principal producto es la miel de caña o melaza (API-TAM, 2008).

Así, de las condiciones operativas ya mencionadas, se llega a concebir a el puerto de Tampico como un punto de interés general, ya que cumple con las siguientes características: existe un desarrollo de actividades comerciales marítimas internacionales; la zona de influencia afecta a más de un territorio autónomo; presta servicios a industrias de importancia estratégica para la economía nacional; el nivel de sus operaciones es relevante en la actividad económica del país.

A todo esto, cabe agregar que el puerto de Tampico es considerado el cuarto en orden de importancia de la República Mexicana, en lo que respecta a puertos del caribe, contexto que plantea los grandes desafíos que ha enfrentado en términos de competencia y adaptación a la atmósfera dinámica en que se desenvuelve.

Por otro lado y, cumpliendo con lo dispuesto en el artículo 40 fracción VII de la Ley vigente en materia de Puertos se establecieron reglas de operación con el objeto de regular la administración, funcionamiento, construcción, aprovechamiento, operación y explotación de obras.

De esta manera, según las reglas de operación aplicables al puerto de Tampico (2007) y considerando que el puerto está habilitado para operaciones de altura y cabotaje, se necesitan cubrir con requisitos tales como:

En lo que respecta a la navegación de cabotaje, se requiere despacho de salida del puerto de origen, manifiesto de carga y declaración de mercancías peligrosas conforme a la NOM-009-SCT-4-1994 “Terminología y Clasificación de Mercancías Peligrosas Transportadas en Embarcaciones”, lista de tripulantes y, en su caso de pasajeros, así como diario de navegación.

En cuanto a la navegación de altura, además de los documentos señalados en el párrafo anterior, también se deberá presentar autorización de la libre plática, patente de sanidad, lista de pasajeros que habrán de internarse en el país en su caso, y de los que volverán a embarcar, certificado de arqueo, en el caso de su primer arribo al puerto, declaración general, certificados y documentos vigentes de acreditación de los tripulantes, declaración de provisiones a bordo, y declaración de efectos y mercancías de la tripulación.

Lo cierto es, que independientemente de tratarse de una navegación de altura o cabotaje los movimientos de las embarcaciones se realizan por riguroso turno, a excepción de que se trate de barcos hospitales en operaciones de salvamento de vidas, barcos que conduzcan cargamentos para casos de emergencia, barcos averiados que requieran atraque inmediato o barcos que transporten productos perecederos.

Así mismo, atendiendo al tamaño de los buques, éstos deberán utilizar el servicio de los remolcadores cuando su arqueo bruto sea superior a 2500 unidades y las cargas procedentes de los buques atracados, deberán ser separadas tomando en cuenta sus conocimientos de embarque, marcas, contramarcas, destinatario y estibadas ordenadamente en los almacenes, patios o cobertizos que les corresponda para su retiro posterior.

Cabe mencionar que en el manejo de carga, deberán observarse las normas de seguridad e higiene aplicables, las de previsión de accidentes que dicte la autoridad en materia de trabajo y previsión social, lo establecido en la Norma Oficial Mexicana NOM-030-SCT4-1996 “Condiciones de seguridad para la estiba y trincado de carga en embarcaciones sobre cubierta y en bodegas”, así como las precauciones que determine la Administración.

Con lo anterior, se aprecia un sistema de gestión que no logra aprovechar las ventajas geográficas naturales del puerto. Visto esto, se pasa a exponer el análisis del estudio.

7. ANÁLISIS FODA

México requiere puertos eficientes que funjan como agentes de cambio y contribuyan al desarrollo económico de la nación, De acuerdo con Estrada (2007) menciona que en la búsqueda de la competitividad portuaria deben alcanzarse los siguientes objetivos: Mínima contribución al coste generalizado del transporte en las cadenas en las que se integran y, Máxima contribución a la generación del valor añadido para los clientes y para la sociedad en general.

Al analizar la situación actual del puerto de Tampico se identifican una variedad de elementos internos y externos que influyen en el cumplimiento de estas metas, mismos que se analizan a continuación tomando como referencia los factores de competitividad portuaria de acuerdo con Estrada (2007). Se presenta seguidamente las fortalezas.

7.1 Fortalezas

El puerto de Tampico tiene características que le permiten distinguirse de la competencia y prestar sus servicios con un alto grado de eficiencia. Así entonces la situación geográfica del puerto es relevante por la accesibilidad a los mercados del Centro y Norte del país, por otro lado, el puerto dispone de accesos terrestres, como rutas ferroviarias y carreteras, apropiadas en su zona de influencia.

Ha promovido la competencia interna entre los prestadores de servicio debido a que actualmente, el puerto de Tampico cuenta con un registro de al menos 55 empresas dedicadas a prestar servicios de suministro, avituallamiento, reparación de buques y recolección de residuos, lo que brinda al cliente la posibilidad de elegir al más convincente en precio y calidad, contribuyendo con ello a la eficiencia portuaria.

Existe además disponibilidad y eficiencia de los servicios portuarios ya que una de las características que determinan la calidad en la prestación de los servicios portuarios es precisamente la disponibilidad de los mismos, por ello la regla de operación número 5 para el puerto de Tampico, señala que los servicios portuarios se proporcionarán las 24 horas todos los días del año con el objetivo de satisfacer las necesidades de los usuarios.

Además se ha generado la Existencia de políticas de calidad la cual constituye una forma de gestión organizacional que promueve la competitividad en términos comerciales y operativos, por ello, el artículo 77 de las reglas de operación del puerto de Tampico, solicita en los prestadores de servicios el compromiso de cumplir con estándares de calidad que garanticen una elevada productividad.

Aunado a todo lo anterior se han establecido sistemas de seguridad en el interior del puerto, esto, como forma de garantizar la protección de la carga depositada. Por otro lado, se promueve la eficiencia en los servicios de control de los cuales se consideran: las condiciones aptas para la construcción de plataformas de perforación; Once muelles públicos y posiciones de atraque aptas para el cabotaje; Bodegas y patios de almacenaje - Plazos libres de almacenaje; Disponibilidad de más de 20 kilómetros de frente de agua; Instalaciones para reparación de barcos; Flexibilidad y versatilidad para diversos tipos de carga. Por último la actualización tecnológica por medio de la automatización de los servicios portuarios en lo que a trámites y pagos se refiere, brindando con esto, un clima de comodidad a los clientes. Así entonces se pasa a exponer las debilidades del puerto.

7.2 Debilidades

El puerto en cuestión también tiene rasgos característicos que originan que la prestación de sus servicios sea menos eficiente, entre estos se puede mencionar: la mancha urbana de Tampico y Madero que ha sido motivo de limitación para el crecimiento del Puerto; los asentamientos irregulares en frentes de agua de la margen derecha del río Pánuco; su calado es insuficiente esto provoca que en la dársena no permita recibir buques de mayor eslora; la infraestructura del puerto no es apropiada para carga contenerizada; las estructuras en algunos muelles no son aptas para equipos pesados de carga o descarga.

Por otro lado, la vialidad dentro del puerto es insuficiente para el acceso y desalojo de la carga; además, no existe un programa adecuado para el control de derrames de aguas residuales; tampoco cuenta con infraestructura turística, debido a que la altura del puente limita el paso de cruceros turísticos.

A todo lo anterior, se añade la Insuficiencia de áreas específicas de almacenamiento para cargas especializadas; existe una falta de competitividad operativa derivando en una baja rotación de la mercancía almacenada; la infraestructura competitiva es ineficiente; los mecanismos para atraer inversión son escasos y los estándares de productividad son bajos; existe una falta de coordinación con el Gremio Unido de Alijadores². Así entonces se pasa a exponer las oportunidades para el puerto de Tampico.

7.3 Oportunidades

El puerto de Tampico se enfrenta a situaciones que pueden considerarse como una herramienta para lograr sus objetivos y obtener ventajas competitivas que le permitan un desarrollo ordenado y sustentable, para ello, debe aprovechar oportunidades como: El comportamiento del comercio marítimo internacional; la ampliación del puerto; La especialización del puerto de Altamira; el desarrollo carretero del altiplano; el Desarrollo del tráfico de cabotaje entre el puerto de Progreso y el de Tampico; la Saturación del Puerto de Veracruz y Tuxpan para cargas generales; El crecimiento mundial de la industria turística; iniciar acercamientos con los municipios conurbados a fin de vincularse con los programas de desarrollo económico; aprovechar la Terminal Marítima Madero, a fin de incrementar el movimiento de carga de la misma. De este modo se pasa a exponer las amenazas que existen para el puerto.

7.4 Amenazas

Por último, existen eventos que, en un momento dado, pueden frenar el logro de las metas del puerto de Tampico, entre las que se pueden considerar: el mismo puerto de Altamira; La obsolescencia de la infraestructura del operador; cuenta con pocas opciones de vialidad carretera además la condición física de las mismas; el desarrollo frenado por intereses políticos; la fuerte competencia de los puertos americanos.

Además, existen Impedimentos sociales para atraer nuevas cargas es decir, la permisividad en cuanto al crecimiento de la mancha urbana; el Desarrollo tecnológico de la industria con buques de mayor tamaño; el cambio en la política de PEMEX; el decremento en el mercado del acero y de la madera.

Con lo antes mencionado se pasa a exponer algunas conclusiones sobre el tema en estudio.

² Sociedad Cooperativa de Trabajadores que se encargan de la estiba de mercancía dentro del puerto de Tampico, por medio de un contrato.

8. CONCLUSIONES

El objetivo de este estudio es realizar un análisis de las fortalezas y oportunidades, debilidades y amenazas FODA del Puerto de Tampico, Tamaulipas, México y, de este modo, determinar las posibles formas de aprovechamiento de los recursos físicos a fin de lograr la necesaria eficiencia portuaria.

La situación geográfica de privilegio de los puertos de México, permite que sea destino importante para gran parte del movimiento de carga en el mundo. Sin embargo, las inversiones en infraestructura portuaria, se han visto mermadas por cuestiones políticas.

La cercanía del puerto de Altamira, es uno de los motivos que pueden generar una disminución en el movimiento de mercancías en el puerto de Tampico. Sin embargo, si se realizan esfuerzos por implementar medidas que permitan vías de comunicación y distribución ágiles, el aprovechamiento oportuno de las ventajas del puerto, que generen un crecimiento sustentable del mismo, provocará una mejora en los servicios y, como consecuencia mayor ingreso.

Mejorar las estrategias de inversión, procurar el crecimiento ordenado, implementar modelos prácticos de gestión que permitan el buen uso del suelo y de los recursos naturales. Aunado a esto, se deben iniciar prácticas medioambientales, que procuren el cuidado de la calidad del entorno natural en el que se desarrolla el puerto.

Considerar las instalaciones mal aprovechadas o que no se explotan a toda su capacidad, encontrar los caminos y aprender de las experiencias de puertos más ágiles en otros puntos del planeta, además de influir en la construcción de atractivos turísticos que interesen tanto a nacionales como extranjeros.

Por otro lado y tomando en cuenta los complicados trámites de aduana, que retardan tanto la entrada de mercancía como la salida de la misma, implementar modelos de comunicación entre las distintas autoridades involucradas, a fin de que las revisiones sean expeditas, se eviten duplicidades y así obtener un ahorro en tiempo y esfuerzo.

Además, solucionar el problema de la acumulación y abandono de los contenedores que causan la saturación de los puertos y de este modo, disminuir la inoperancia y los costes de almacenaje.

Sin más, un ejercicio real de disciplina, creatividad y cultura de la mejora continua, colaborando en la disminución de los costes, aprovechando la capacidad instalada y mejorándola para un mayor rendimiento.

Debido a que en muchos casos los movimientos y gestión portuaria se manejan de forma discreta, es complicado acceder a datos cualitativos que permitan realizar un análisis profundo. Sin embargo, los datos cuantitativos de carga de entradas y salidas de mercancía se pueden encontrar publicados en medios electrónicos.

Dentro de las líneas de investigación de este estudio se encuentra el realizar un análisis sobre la eficiencia del servicio además, un estudio sobre las posibilidades de alianzas estratégicas entre el puerto de Tampico y el puerto de Altamira.

9. BIBLIOGRAFÍA

Acta Constitutiva de Administración Portuaria Integral de Tampico (1993). Vol. 1279; No. 30099; fojas 187.

ARANCIBIA, V. I., Duarte C., Olfos F. (2005). Estructura Económica y del Comercio Exterior de China, Revista Administración de Negocios Internacionales, Chile, Vol. 1; No. 3.

- BANCOMEXT (2003). El Puerto de Vancouver, donde se Unen América y Asia, *Consejería Comercial de Vancouver*,
- BRONZINI, Michel S. (2004). *Handbook of Transportation Engineering*, Ed. Myer Kutz, McGrawHill.
- Containerisation International Yearbook (2008).
- CROFTS, Dale (2008). *El Puerto de Rotterdam*, Puertos y Terminales Marítimos, National Geographic.
- Diario Oficial de la Federación 24-01-07, Programa Maestro de desarrollo portuario de Tampico 2006-2011, p.p. 93.
- DÍAZ-BAUTISTA, A. (2008). Los Puertos en México y la Política Económica Portuaria Internacional, *Revista Académica de Economía*, ISSN 1696-8352.
- ESTRADA LLAQUET, José Luis (2007). Mejora la competitividad de un puerto por medio de un nuevo modelo de gestión de la estrategia aplicando el cuadro de mando integral. Tesis doctoral.
- Global Competitiveness Report. (2008-2009). *Latin América, Private Investment in Infrastructure*. World Economic Forum. Davos, Suiza. Octubre, 2008.
- HERNÁNDEZ, H. (2001), Desarrollo de los Puertos y Problemas de Competencia, *The IPTS Report* – Núm. 54.
- HUERTA, A. (2007), Para 2040 México puede ser la quinta economía del mundo, Boom económico, Vol. Núm. 9., Pag. 15-15.
- Instituto Mexicano de Competitividad, IMCO. (2008). Índice de Competitividad Estatal, *Instituto de Investigaciones Económicas*, UNAM.
- Inter-American Development Bank. (2001). *Competitividad: El motor del crecimiento : progreso económico y social América Latina: informe 2001*. Washington, D.C.: Banco Interamericano de Desarrollo.
- MARTNER PEYRELONGE, C. (2002). Puertos Pivotes en México: Límites y posibilidades, *Revista de la CEPAL*, Abril.
- SHELENBERG, Steve (2007). Shipping Statistics Yearbook, IMS Worldwide, Inc., Junio, PREA Institute.
- SMITH, A. (1776) (1981). *An inquiry into the nature and causes of the wealth of nations*. Editada por R.H. Campbell y A.S. Skinner, The Glasgow Edition of the Works and Correspondence of Adam Smith, Liberty Fund, Liberty Classics, Indianapolis.
- U.S. Army Corps of Engineers (2006). *Waterborne Commerce of the United States CY*.