

VI CONCLUSIONES

Debido a la posición geográfica de México, las actividades relacionadas con el sector marítimo en general pueden ejercer un papel importante como agente dinamizador de la economía, tanto en la generación de riqueza como en la creación de empleos, por lo que resulta conveniente tomar en cuenta el desarrollo de este rubro económico en nuestro país; una Terminal Especializada de Automóviles por ser la primera de su tipo en México, sería un gran punto de atracción para las empresas armadoras de vehículos, además de aprovechar que México ocupa el cuarto lugar de movimiento de vehículos en América además que la mano de obra nacional cuenta con experiencia y tarifas económicas, lo cual ofrece ventajas a este sector.

Para el puerto de Lázaro Cárdenas las ventajas operativas se reflejan en lo que se refiere a las distancias medias de recorrido con el centro y frontera norte del país, por carretera o vía férrea y esto se traduce en menores tiempos de recorrido y un menor costo logístico para los importadores y exportadores frente a cualquier otro puerto del Pacífico Mexicano, además de brindar conexiones directas con el principal punto fronterizo de México con los Estados Unidos, que es Nuevo Laredo.

Para los clientes, el costo de la movilización de los vehículos es alto, así que resulta siempre rentable cualquier inversión destinada a minimizar dicho costo; en este caso una Terminal Especializada de Vehículos permitiría un beneficio no tanto de forma inmediata y contable sino de forma comercial, evitando el impacto negativo en los costos debido a retrasos en la entrega de las unidades, daños causados por un mal manejo de estas, etcétera.

Para una Terminal Especializada de Vehículos se buscaría cumplir con objetivos como:

- Optimizar el flujo de carga dentro y fuera de la Terminal.
- Garantizar la transferencia de información dentro de la Terminal y con sus enlaces en otros puertos.
- Cumplir con las normas de seguridad.
- Optimizar los costos tarifarios que atraigan mayor movimiento de carga, sin que deje de ser costeable para todos los involucrados.

Los puertos ubicados en el Pacífico mexicano son una conexión para la Costa Este de los Estados Unidos, lo cual es una gran ventaja, sin embargo significa al mismo tiempo retos mayores, ya que para atraer las grandes embarcaciones y flujos de carga que se operan en esos puertos, los puertos mexicanos deben ser más competitivos y eficientes.

Las principales fortalezas que posee el Puerto de Lázaro Cárdenas son:

- Su ubicación geográfica.
- Calado suficiente para recibir embarcaciones de grandes dimensiones.
- Conexión vía carretera con los principales mercados nacionales (zona centro y estados fronterizos).
- Conexión ferroviaria de doble estiba con la Costa Este de los Estados Unidos y el sur del territorio nacional.
- Cuenta con grandes extensiones de área para desarrollo portuario.

Los factores que afectan la productividad de este puerto son generalmente externos, ya que el flujo de carga que se opera se ha visto mermado⁸ a causa de la crisis económica presentada a finales del año 2008. En la figura 12 del Capítulo II, se observa la gráfica de producción total de vehículos en México con valores para hasta el año 2008, donde se puede observar una notable tendencia negativa para la producción a finales de dicho año.

Otro factor importante que afecta el flujo de carga en el Puerto de Lázaro Cárdenas es la falta de infraestructura para el manejo de cargas especializadas, en caso de contar con estas instalaciones le permitiría al Puerto competir con los puertos líderes en el Océano Pacífico.

El objetivo de esta tesis es determinar dentro del Puerto de Lázaro Cárdenas la ubicación óptima para el desarrollo de una Terminal Especializada en Vehículos.

Para alcanzar este objetivo se analizaron las características del Puerto tanto internas como externas, la posición de este en el mercado mundial y nacional de autos, las ventajas y desventajas que ofrecen a los operadores de carga y las necesidades técnicas, tecnológicas y estructurales que debe tener una Terminal Especializada de Autos.

Para lograr el objetivo antes mencionado se realizó un análisis DAFO (Debilidades, Amenazas, Fortalezas y Oportunidades) para tres posibles alternativas de ubicación, dentro de este análisis se revisaron los aspectos internos y externos de las terminales; como son:

Ubicación dentro del Puerto

Área disponible para futuro crecimiento

Conexiones terrestres (vialidades y vías de ferrocarril)

Frente de agua disponible

Durante el último trimestre del año 2008 y el inicio del año 2009, la industria automotriz se ha visto afectada de manera significativa por la crisis económica que se presenta. En la figura 12 se observa una gráfica al mes de enero de 2009 de la producción de vehículos donde se puede apreciar el fenómeno mencionado.

Interacción de esta con las terminales existentes y futuras entre otras

En este análisis se calificó con una escala del 1 al 10, asignando 1 a las alternativas que se consideró más desfavorables para la característica a analizarse y aumentando la calificación a 10 para las alternativas que mejores condiciones tuvieran al respecto de dicha característica; analizando y calificando las alternativas para todos los factores internos y externos considerados en este trabajo.

Según los resultados obtenidos en el análisis se observa que las características que fueron determinantes para la elección de la ubicación de la Terminal fueron la posibilidad de crecimiento, la cercanía con los accesos terrestres al Puerto, la facilidad de atraque de los buques, la facilidad de operación dentro de la terminal a causa de la distribución geométrica. La alternativa más conveniente es la ubicación 2, la cual como se muestra en la figura 57 se encuentra al final del canal norte.

Como se mencionó anteriormente, la toma de decisiones para la ubicación de la Terminal Especializada de Autos se realizó mediante el análisis DAFO, y se determinó la mejor alternativa a criterio de los autores de este trabajo, sin que esto signifique que la ubicación de ésta pueda localizarse en otro sitio según las necesidades y requerimientos que se puedan presentar y analizar por parte de terceros.

Los requerimientos específicos que debe tener la Terminal Especializada de Autos se determinaron mediante estudios de mercado y análisis de crecimiento realizados por las autoridades de APILAC. Los datos proporcionados presentan las expectativas del movimiento de autos anual, tamaño de cajones para el almacenamiento, tiempos de estadía, arribos de buques anualmente (ver tabla 14), en base a estos datos se determina el área de almacenamiento, de considera la construcción de dos posiciones de atraque.

Uno de los factores que puede modificar los requerimientos de espacio son las consideraciones operativas; API considera un tiempo de estadía para autos de exportación de 50 días y para importación de 15 días, estos números pueden ser modificados. En caso de proponer acciones que permitan minimizar tiempos, el área de almacenamiento requerida se vería disminuida. La superficie de almacenamiento también está en función del tamaño del cajón de almacenamiento propuesto, ya que en base a información recabada en otras terminales en el mundo, se puede considerar un tamaño de cajón de 2.5 x 2.5 m por lado, que permite una eficiencia mayor en el área de almacenamiento con lo cual el requerimiento de área podría verse disminuida como se muestra en el análisis del capítulo IV (págs. 124 y 125).

Resulta importante añadir que las expectativas de crecimiento pueden verse modificadas en base a los cambios que puedan generarse en el mercado de autos; así se concluye que tanto el área de almacenamiento como las posiciones de atraque pueden verse modificadas ya sea reduciéndose o ampliándose según el comportamiento del mercado.

Igualmente es importante mencionar que las autoridades portuarias de Lázaro Cárdenas han convocado a licitación para esta terminal dos veces, la primera a principios del año 2008, considerando esta licitación cancelada debido a que la ubicación propuesta por las autoridades para la Terminal carecía de espacio suficiente, como área de almacenamiento y de posibilidad de crecimiento, además de contar con un frente de agua demasiado amplio.

La segunda licitación fue convocada en septiembre del 2008, sin embargo se declaró desierta por las autoridades portuarias en febrero del 2009 debido a la situación adversa financiera que existe desde finales del año 2008, además de que las empresas participantes no consideraron dentro de sus propuestas el desarrollo integral de la terminal en las etapas y plazos establecidos en las bases. De nueve compañías que iniciaron con la convocatoria de septiembre del año 2008, sólo dos llegaron al final, ya que la mayoría manifestaron que se encontraban en dificultades para concretar propuestas financieramente viables como consecuencia de la crisis económica actual.

Como se mencionó anteriormente, debido al tipo de mercancía que se mueve en una terminal de este tipo, y lo susceptible del mercado de esta en relación a la economía mundial; ya que la demanda esperada del mercado automotriz pasa por una situación de inestabilidad e incertidumbre que dificulta el compromiso en las inversiones proyectadas. Debido a lo antes mencionado la necesidad de instalaciones y áreas de almacenamiento, las características y requerimientos de una Terminal Especializada de Autos, pueden verse modificadas o satisfechas con otros medios, como son la utilización de Terminales de Usos Múltiples para el arribo de Buques e implementación de patios de almacenamiento para los vehículos en zonas sin frente de agua pero con grandes áreas; lo cual permitiría el manejo de los vehículos con un menor costo en infraestructura.