

# LAS COMPETENCIAS Y SU RELACIÓN CON LA COMPETITIVIDAD EN EL ÁREA DE LA LOGÍSTICA EN EL PUERTO DE ALTAMIRA

**Sergio Bado Rodriguez (PTC)**

**Alejandro Haro Muñoz (PTC)**

**Myrna E. Sigrist Alvarez (PTC)**

**José Arturo Tenorio González (PA)**

*Universidad Tecnológica de Altamira (UTA)*

RECIBIDO EL 24 DE SEPTIEMBRE DE 2015 - ACEPTADO EL 28 DE SEPTIEMBRE DE 2015

## **Resumen:**

Las competencias son altamente demandadas por los sectores productivos y de servicio en el mundo, en virtud a la representación de que mejoran el nivel de competitividad de las actividades que desarrollan éstos, una razón más detallada y entendible en áreas focales de los negocios como la Logística Comercial para el movimiento de mercancías en los Puertos de Altamira.

Para este estudio se toma como referencia al Puerto de Altamira, en el estado de Tamaulipas en México, cuya posición geográfica es relevante en el comercio exterior y el desarrollo regional del país; por lo que se requiere ofrecer servicios competitivos para los procesos de comercialización a las empresas que utilizan

este puerto de entrada a nivel nacional e internacional.

**Palabras clave:** competencias, competitividad, logística

## **I. Introducción**

Resulta interesante poder relacionar el valor de las competencias como generadoras de competitividad en las actividades comerciales en nuestros días en todo el mundo. De manera particular existen áreas de servicio donde se destaca aún más ese nivel de importancia y correlación entre un término y otro. En este ensayo se pretende ubicar como referencia de competitividad a las competencias en un área relativamente moderna y de suma importancia

para el desarrollo de los procesos comerciales en el mundo. Este estudio se enfoca en el desarrollo de las actividades logísticas en un área geográfica específica del mundo, el Puerto de Altamira en México, uno de los más importantes para este país y de relevancia particular en la costa oeste de Norteamérica.

Se pretende validar la importancia que representa la generación de competencias en esta función administrativa denominada logística, que les permita a los actores que la lleven a cabo un mayor nivel de competitividad frente a otros ofertantes de servicios parecidos. Para algunos autores las competencias definen la característica de un individuo o de una organización que está relacionada con un nivel estándar de efectividad y con un desempeño superior en un trabajo o situación. (Spencer y Spencer, 2004)

La Organización Mundial de Comercio señala que más del 80% de las mercancías que se comercializan en el mundo se mueven por vía marítima, siendo los puertos los nodos que permiten operar dicho intercambio. (OMC, 2012). Este fundamento denota la importancia de competir en esta comercialización con una especialización logística efectiva y competitiva que permita aprovechar de manera más eficiente las competencias de sus recursos humanos.

## II. Las Competencias

El mundo vive en procesos de cambios acelerados en un entorno competitivo, un país como el nuestro que se encuentra en vías de desarrollo, inmerso en el fenómeno de la globalización, la educación juega un papel fundamental; ya que se requiere un arduo trabajo para lograr que el futuro de México, es decir, que nuestros estudiantes estén mejor capacitados para poder afrontar los retos y requerimientos actuales que se les presenten mediante la adquisición de aprendizajes significativos.

El desarrollo tecnológico y científico acelerado generan nuevas formas de aprendizaje y de pensar, lo que ayuda a modificar el perfil de nuestros alumnos universitarios. Debemos considerar que se debe tener un reforzamiento en áreas como competencias personales, sociales, profesionales, universitarias, primordiales para la formación de los universitarios e indispensable para su formación y que puedan afrontar el mundo globalizado.

La globalización “es un proceso económico, tecnológico, social y cultural a gran escala, que consiste en la creciente comunicación e interdependencia entre los distintos países del mundo unificando sus mercados, sociedades y culturas, a través de una serie de transformaciones, sociales, económicas y políticas que les dan un carácter global” (ProMéxico, 2014). Este fenómeno ha eliminado las barreras entre países permitiendo la interacción inmediata entre los mismos.

Se puede decir que la educación basada en competencias es una nueva orientación educativa que pretende dar respuestas de mayor efectividad a los requerimientos de formación ciudadana y profesional de las sociedades actuales. La educación basada en competencias se define como “El modelo educativo que tiene como propósito central formar individuos con conocimientos, habilidades y destrezas relevantes y pertinente al desempleo laboral. Se sustenta en procedimientos de enseñanza y evaluación orientados a la obtención de resultados observables del desempeño; su estructura curricular se construye a partir de la información y criterios establecidos en las Normas de Competencia Laboral (NCL) y tiene como característica que es un modelo altamente flexible en y tiempos de aprendizaje, y que se ajusta a las necesidades del individuo” (Arce, 2006).

Es considerada un impacto más de la globalización, dado que basado en métodos

utilizados en otros países actualmente en México seguimos tratando de incorporar este nuevo método para poder formar alumnos capaces de desarrollar competencias para vida, habilidades, actitudes, aptitudes, destrezas, y valores que los ayuden además de en su futuro laboral, también en su vida diaria. En el plano educativo la globalización ha impulsado la actualización de los programas educativos y las maneras de enseñanza. Evidencia de ello es la integración del idioma inglés en los programas de estudio. Actualmente todas las instituciones lo imparten para poder graduar alumnos mejor preparados para enfrentarse al entorno laboral que les espera.

Spencer y Spencer (2004) definen el término competencia como “una característica subyacente de un individuo que está causalmente relacionada con un nivel estándar de efectividad y/o con un desempeño superior en un trabajo o situación”.

En la actualidad “La educación superior necesita ahora una visión renovada para su planeación, que sea congruente con las características de la sociedad de la información, como por ejemplo, el desarrollo y promoción de las nuevas tecnologías, las cuales en la actualidad amplían las fronteras y transfiguran ya el proceso de enseñanza-aprendizaje” (Alles, 2009).

Con la EBC se propone un cambio hacia formas educativas que se centran en el desempeño exitoso, con estándares de calidad, lo que implica cambios en la forma en que se conciben los propósitos de la educación, en la manera en que se ofrecen las oportunidades educativas, en el diseño curricular, en la definición del papel de docente, en la organización escolar y en la evaluación de los aprendizajes.

Para (Tobón, 2008) “las competencias buscan reforzar y contribuir a que las personas sean emprendedoras, primero como seres

humanos y en la sociedad, y después en lo laboral-empresarial para mejorar y transformar la realidad”

En la actualidad las universidades buscan desarrollar en sus egresados competencias laborales que les permitan ejercer sus habilidades en la sinergia competitiva del mundo laboral actual.

El término competitividad “se emplea en los medios empresariales, políticos, socioeconómicos pero su elemento esencial es el individuo con su espacio vital en constante expansión” (Fuster, 2008). Actualmente este término se liga a la productividad y el rendimiento, donde solo el individuo mejor preparado alcanzará estándares elevados de eficiencia, lo que lo distingue de uno o varios individuos distinguiéndose por ser competente en lo que realiza.

### III. Competitividad.

El concepto competitividad no es reciente, sus orígenes se remontan a más de tres siglos con las teorías del comercio.

#### Teoría del comercio

Porter (1991) afirma que la “competitividad de una nación depende de la capacidad de sus industrias para innovar y mejorar, y que determinadas empresas son capaces de hacerlo con coherencia, procurando denodadamente las mejoras y una fuente cada vez más perfeccionada de ventaja competitiva”. El Diamante de Porter (por J. Fox, 2003)

Uno de los modelos más ampliamente conocidos que enlaza el éxito de las industrias con factores sistémicos asociados con la competitividad es el Modelo de Diamante de Porter. En su libro *La Ventaja Competitiva de las Naciones*.

Porter desarrolla el concepto “**cluster**”

para explicar la mayor productividad de las empresas. Un cluster es definido como “un grupo geográficamente próximo de empresas interconectadas e industrias asociadas, en un sector particular, vinculadas por características y complejidades comunes.” El estudio de Porter muestra que empresas competitivas surgen con mayor propensión, existiendo clusters de compañías relacionadas o competidoras y donde las condiciones adicionales estén presentes.

Estas condiciones, popularizadas en el “Diamante de Porter”, incluyen:

- ❖ Condiciones de los factores, tales como mano de obra calificada e infraestructura;
- ❖ Condiciones de la demanda, particularmente en el mercado local;
- ❖ Industrias relacionadas y de apoyo, incluyendo universidades,
- ❖ institutos de investigación y Estructura y estrategia de las empresas.

**La competitividad:** es la capacidad que tiene una empresa o país de obtener rentabilidad en el mercado en relación a sus competidores. La competitividad depende de la relación entre el valor y la cantidad del producto ofrecido y los insumos necesarios para obtenerlo (productividad), y la productividad de los otros oferentes del mercado. El concepto de competitividad se puede aplicar tanto a una empresa como a un país.

### **Competitividad en Precios o en Otros Factores**

Una empresa es competitiva en precios cuando tiene la capacidad de ofrecer sus productos a un precio que le permite cubrir los costos de producción y obtener un rendimiento sobre el capital invertido. Sin embargo, en ciertos mercados los precios de productos que compiten entre sí puede variar, y una empresa puede tener

la capacidad de colocar un producto a un precio mayor que la competencia debido a factores distintos del precio, como la calidad, la imagen, o la logística. En estos tipos de mercados, si la empresa puede colocar sus productos y obtener una rentabilidad, la empresa es competitiva en otros factores.

La competitividad en precios es importante en mercados de bienes y servicios estandarizados, mientras que la competitividad en otros factores es importante en mercados de servicios y servicios que pueden ser diferenciados por aspectos como la calidad.

### **Definición de Competitividad Internacional**

Esta definición se refiere al análisis de la competitividad económica internacional de un país o región económica. Análogamente al concepto de competitividad aplicado a una empresa, la competitividad de un país se refiere a su capacidad de vender productos o servicios en el mercado internacional, en relación a los otros competidores en el mercado. La competitividad de un país estaría determinada por la suma de la competitividad de las firmas de ese país.

### **Competitividad de un país**

A nivel macro la competitividad está relacionada con la capacidad de incrementar el nivel de vida de los habitantes, de generar incrementos sostenidos en productividad, de insertarse exitosamente en los mercados internacionales, entre otros.

- Una gran cantidad de indicadores para medir la competitividad nacional han sido usados.
- La mayoría de los estudios ven la competitividad como un conjunto de factores.
- Los estudios han tenido dos enfoques:
  - a) crecimiento de la productividad,

b) desempeño comercial.

### Definición de competitividad

Está asociado al éxito al competir, a la excelencia de un país o de un tejido productivo concreto.

En principio hay dos grandes aproximaciones, o visiones, y cada una de ellas son fruto de diversas teorías explicativas más precisas. Una de estas visiones tiene un carácter amplio y general de lo que es un país competitivo. Desde esta primera óptica, un país competitivo es un país excelente, con una tasa de crecimiento elevada, donde es fácil hacer negocios; un país que atrae la inversión internacional, con una elevada Renta por habitante; en suma un país atractivo para vivir y trabajar. Esta visión se desarrolla en algunos rankings de competitividad a partir de unos índices cualitativos de las características descritas.

La segunda aproximación enfoca más el tejido productivo de un país y cómo compite con éxito en su área comercial. Se trata pues de apreciar la cualidad de un país, que produce bienes y servicios que los agentes económicos nacionales y extranjeros prefieren, frente a los fabricados en otros países. Las teorías de por qué un país alcanza esta cualidad son diversas y apuntan a la inversión en I+D, diferenciación de productos, calidad de la producción, gestión del conocimiento, uso de la tecnología, etc.... Un buen indicador de esta aproximación es el saldo en la Balanza Comercial y en la Cuenta Corriente. Cómo es sabido, un déficit exterior requiere de financiación internacional para saldarlo.

Dicho esto, podemos precisar que la competitividad depende de cuatro factores: **la productividad, los costes de producción, los precios de los bienes y los tipos de cambio.**

**El Informe de Competitividad Global 2014-**

### 2015

Este indicador evalúa el paisaje de competitividad de 144 economías, proporcionando información sobre los controladores de su productividad y la prosperidad. El informe sigue siendo la evaluación más completa de la competitividad nacional en todo el mundo, proporcionando una plataforma para el diálogo entre el gobierno, las empresas y la sociedad civil sobre las acciones necesarias para mejorar la prosperidad económica.

Entonces la competitividad es el conjunto de instituciones, políticas y factores que determinan el nivel de productividad de un país. El nivel de productividad, a su vez, establece el nivel de prosperidad que se puede ganar por una economía.

Se capturan los diferentes aspectos de la competitividad en 12 pilares que componen el Índice de Competitividad Global. Se debe destacar la innovación y habilidades como los principales motores del crecimiento económico. Mientras que éstos influyen cada vez más la competitividad y la economía mundial se recupera provisionalmente de la crisis económica, los riesgos persisten importantes, como resultado de una tensa situación geopolítica, el aumento de la desigualdad de ingresos y el endurecimiento de las condiciones financieras posibles. Por lo tanto, es crucial para hacer frente a estos desafíos estructurales para asegurar un crecimiento más sostenible e incluyente. Más que nunca, se necesita un liderazgo cooperativo entre empresas, el gobierno y la sociedad civil para restablecer el crecimiento sostenible y elevar los niveles de vida en todo el mundo.

IMD ( Competitividad mundial centro)

Los indicadores que se establece como pilares que necesita un país para que sea competitivo

**El Informe de Competitividad Global 2014-**

son:

- A. Desempeño económico.
- B. Eficiencia de gobierno.
- C. Eficiencia empresarial.
- D. Infraestructura.

#### IV. Logística

El inicio de la logística se podría encontrar desde los primeros grupos humanos, donde las familias o individuos guardaban su comida en un cierto período de año en cuevas para poder disponer de ella en los inviernos en un claro intento de control de inventario. Dichas cuevas (almacenes) tenían que ser apropiadas y accesibles. (Ballou, 2004)

Según la definición oficial de la norma X50-600 de la Asociación Francesa de Normalización (*Association Française de Normalisation*, AFNOR), la logística es una función cuya finalidad es la satisfacción de las necesidades expresadas o latentes, a las mejores condiciones económicas para la empresa y para un servicio determinado. (AFNOR Group, 2013)

Las necesidades pueden ser de índole interna (aprovisionamiento de bienes y servicios para garantizar el funcionamiento de la empresa) o externa (la satisfacción del cliente). La logística recurre a diversas actividades y procedimientos, “*know how*”, que participan en la gestión y control de flujos físicos y de informaciones así como de medios.

Otra definición de logística, según Martin Christopher (1999, pág.17), profesor

de la Universidad de Cranfield en el Reino Unido, señala que “es el proceso de administrar estratégicamente el movimiento y almacenaje de los materiales, partes y producto terminado desde el proveedor a través de la empresa hasta el cliente”.

México es considerado uno de los ejes logísticos más importante de Latinoamérica desde hace más de dos décadas. Principalmente por su favorable ubicación geográfica y a la gran cantidad de tratados comerciales con los que cuenta.

Actualmente México tiene 12 tratados de libre comercio que incluyen a 44 países, casi una cuarta parte de los países del mundo. También cuenta con tres acuerdos de complementación económica, estando en el segundo lugar mundial de los países con más tratados en el mundo, sólo después de Chile según el Informe sobre Comercio Mundial 2011 de la Organización Mundial del Comercio. (T21, 2012)

Cabe destacar como en los últimos años la forma de la demanda de los consumidores ha cambiado, ya que además del costo del producto o servicio, se presenta ahora la existencia del mismo. No es tan importante conseguir un producto barato pero sin existencia que uno con mayor precio pero que se puede obtener con mayor facilidad.

El uso de la logística en México representa el 15.3% del Producto Interno Bruto (PIB), este porcentaje se encuentra por encima de los principales países generadores de negocios internacionales, por ejemplo se puede citar a los Estados Unidos, cuyo valor logístico apenas alcanza el 10 por ciento de su PIB. (T21, 2012)

### Logística Internacional

La logística en el ámbito internacional forma parte del proceso de la cadena de suministro de una empresa, donde debe planear, controlar y llevar a cabo un flujo eficiente y efectivo de los bienes o materiales que se requieren para producir un artículo o satisfacer una necesidad, tanto en su movimiento físico como en su almacenamiento. (Ballou, 2004)

Todo el proceso logístico internacional se debe llevar a cabo desde un punto de origen (empresa-país) a un punto de consumo (país-empresa), con la finalidad de satisfacer los requerimientos de los diferentes tipos de clientes.

La logística evoluciona por el cambiante

entorno, lo que generó la forma de hacer negocios en todo el mundo. Los cambios han fortalecido cada día más la importancia del concepto logístico. El crecimiento de los sistemas logísticos a nivel internacional se ha denotado principalmente en el área de transportación, donde los puertos marítimos y los aeropuertos han crecido de manera significativa en los últimos años.

El entorno favoreció el proceso globalizador y generó como consecuencia el fenómeno logístico. Estos efectos globalizadores han desarrollado políticas gubernamentales en referencia al proceso de los negocios internacionales, donde en todos y cada uno de sus procesos se puede identificar a la logística como un elemento presente como se aprecia en el cuadro 4. (Reyes Díaz Leal, 2010)

<b>Política Gubernamental</b>	<b>Empleos</b>	<b>Inversión</b>	<b>Exportación</b>
<b>Comercio Exterior</b>	Acercamiento de los proveedores		Incremento en la infraestructura en términos generales
<b>Libre Comercio</b>	Acuerdos, tratados y convenios		Cooperación e integración
<b>Proteccionismo</b>	Intercambio de materias primas y componentes		Intercambio de la Industria Maquiladora
<b>Desarrollo tecnológico</b>	Comunicación	Transporte	Información
<b>Evolución empresarial</b>	Empresas Multinacionales		Alianzas estratégicas

Efectos Generales de la Globalización. Eduardo Reyes Díaz Leal. 2010

La logística internacional por medio de los cambios en los entornos y del desarrollo de la globalización ha implementado fases muy claras en el tiempo. Estos cambios surgen a partir de la década de los 90 y están vigentes en nuestros días, donde se van actualizando constantemente con la aparición de nuevos implementos tecnológicos de software y hardware que facilitan su operación.

En el siguiente cuadro se presentan las actividades que se van incorporando en cada fase de la logística a través del tiempo y que van relacionadas con la integración de más elementos bajo su supervisión. (Reyes Díaz Leal, 2010)

<b>Fase</b>	<b>Características</b>	<b>Conceptos</b>
I	Actividades Aisladas	Almacenaje Administración de Inventarios Transporte Transmisión y manejo de pedidos Funciones dispersas entre producción, ventas y administración.
II	Funciones No Integradas	Suministros Producción Distribución (No existe departamento de logística, no hay reuniones ni comités ni existe intercambio de información, aún).
III	Integración de Logística Interna	Proceso coordinador de la logística Departamento o gerencia responsable Base de datos conjunta Presencia de un comité conciliador
IV	Integración de la Logística Externa	Aprovechamiento de todas las ventajas enunciadas en las fases anteriores, más: Administración del Flujo de Materiales Integración de la informática con los clientes Participación en la logística de los proveedores, clientes y operadores.

Fases de la Logística. Eduardo Reyes Díaz Leal. 2010



## V. Puerto de Altamira

En un mundo tan cambiante en donde los términos competitividad, rentabilidad e innovación de procesos de intercambio de mercancías se encuentran estrechamente vinculados, ha generado que en diversos países inviertan en edificar polos industriales que coadyuven con el desarrollo de la región convirtiéndose en una ventana por donde se da a conocer las ventajas económicas de inversión en el país.

Debido a esto los puertos marítimos de un país se han constituido en activos logísticos estratégicos más relevantes, dada su participación en el intercambio internacional de bienes. De acuerdo con estadísticas de la Organización Mundial de Comercio (OMC, 2012) más del 80% de las mercancías que se comercializan en el mundo se mueven por vía marítima, siendo los puertos los nodos que permiten operar dicho intercambio.

El transporte marítimo ha sufrido un impacto significativo como resultado de la globalización logrando transportar grandes volúmenes de mercancías de manera eficiente. Abriendo vías de intercambio de productos entre puntos tan distantes y generando transacciones comerciales en todo el mundo. Citando datos de la Secretaría de Comunicación y Transporte, establece que “México dispone, en sus 11,500 km de litorales, alrededor de 117 instalaciones portuarias de distintos tipos, entre las que se cuentan puertos de abrigo, comerciales, industriales, petroleros, pesqueros, turísticos y para fines militares y de seguridad nacional. A través de ellos, principalmente los comerciales y petroleros, México realiza una creciente actividad de intercambio internacional de bienes y mercancías con prácticamente todas las naciones del planeta”.

Las instalaciones portuarias comerciales de mayor relevancia en el país, por el volumen

anual de mercancías que operan (con excepción del petróleo), así como por el número de navieras extranjeras que en ellos operan y sus frecuencias de servicio, son los puertos de Manzanillo y Lázaro Cárdenas en el litoral del Pacífico, y los de Veracruz y Altamira en el litoral del Golfo. Mediante ellos, México mantiene relaciones de intercambio internacional marítimo con países de los 5 continentes, a la vez que aportan más del 95% del tonelaje de carga contenerizada que se mueve en los puertos mexicanos.

Altamira es uno de los cuatro principales puertos de México. Se conecta con el este de Estados Unidos, con Europa y América del Sur. Forma parte de una zona metropolitana, cuenta con un parque industrial de primer nivel en un corredor industrial que abarca tres localidades en una conurbación. Su alcance territorial y su localización geográfica le confieren un carácter estratégico ante el mundo de negocios. (Padilla, 2010)

La reestructuración portuaria y la creación de las administraciones portuarias integrales modificaron notablemente el funcionamiento del sistema portuario del sur de Tamaulipas. Altamira en la actualidad compite por captar carga en un hinterland común. Esto ha propiciado nuevas inversiones en terminales y equipo, así como la incorporación de nuevos agentes del sector privado y social que participan en la actividad portuaria.

El puerto de Altamira está llamado a convertirse en un punto neurálgico de la industria y el comercio mexicano para los mercados nacional y extranjero, por lo tanto, es imperativo citar algunos datos como puerto; en el año de 1994, la Secretaría de Comunicaciones y Transportes otorgó a la Administración Portuaria Integral de Altamira, S.A. de C.V., (API Altamira) la concesión integral para el uso, aprovechamiento y explotación de los bienes localizados dentro del recinto portuario de Altamira, que cuenta con una extensión territorial de 3,075 hectáreas,

de las cuales 613 son superficies de litoral del Golfo de México, 859 se reservan como áreas de navegación y 1,603 están destinadas para el desarrollo de terminales y la prestación de servicios portuarios.(Milenio:2008)

El área de desarrollo industrial que rodea al puerto cuenta con 5,098 hectáreas, la reserva territorial más extensa del país para ese fin. Adicionalmente, el proyecto considera una superficie envolvente de amortiguamiento ecológico, con una reserva de 1,422 hectáreas. Actualmente, este macroproyecto presenta en su totalidad una utilización cercana al 15 por ciento.

Citando al ex director de API Altamira, Pablo Medina Zamora. “En los aspectos operativos resaltan las notables mejoras en los rendimientos de las maniobras y en los tiempos de estadía de los buques en los muelles. Sin embargo, todavía subsisten problemas en la interface marítimo-terrestre de las cadenas de transporte que se desplazan por esta región del país”.

Dada la naturaleza de crecimiento y desarrollo que se generara en la zona sur de Tamaulipas, es de suma importancia invertir en la formación de nuevos recursos humanos, que se encuentren capacitados para competir en diferentes escenarios. Muestra de ello es el cambio vertiginoso que ha sufrido el puerto de Altamira.

Actualmente la globalización y la posición geográfica de Tamaulipas hacen del puerto de Altamira una de las principales conexiones de México con el mercado mundial, y la puerta por excelencia del corredor carretero, ferroviario y marítimo del Tratado de Libre Comercio con Estados Unidos y Canadá, a lo que se suma su posición privilegiada con respecto al acuerdo con la Unión Europea. Esto demanda la construcción de infraestructura para responder a las necesidades de las empresas instaladas

en la zona y a las de los clientes nacionales y extranjeros de éstas

Citando como ejemplo en el periodo 2010-2014 se comprometieron más de 2 mil 200 millones de dólares de inversión privada industrial en el puerto de Altamira Tamaulipas. Durante 2011 se invirtieron 172 millones de pesos en obras como el dragado y la construcción de las vías de navegación.

“El principal reto ha sido durante los últimos 10 años es lograr un desarrollo portuario e industrial ordenado, con un ritmo de crecimiento tal que haga sustentable este proyecto; comprometiéndose con las necesidades de sus clientes en los aspectos económicos, financieros, ambientales, sociales, tecnológicos y de mercado”. (Medina: 2008)

Para ello, de acuerdo con el Ing. Salvador Salazar Herrera, director de la Asociación de Industriales del Sur de Tamaulipas (AISTAC), se debe realizar una planeación de la infraestructura y de la inversión en términos de la proveeduría y de las cadenas productivas para hacer más eficiente a la región.

En referencia a la inyección de capital, Medina indico que “la API tiene recursos para desarrollar inversiones propias que aumenten la infraestructura y hagan más eficientes las operaciones; tiene una capacidad de inversión entre 150 y 250 millones de pesos anuales”.

Las inversiones son un factor importante; sin ellas no habría aumento en sus actividades, indica Salazar, quien ha visto cómo se incrementa la presencia industrial en la zona y crecen las instalaciones de las empresas que llegaron tiempo atrás, cuando el puerto mostraba rezagos importantes, en particular en materia de terminales y bodegas especializadas.

Basándose en índice de crecimiento, el puerto de Altamira tiene un crecimiento de 15 por ciento respecto al año anterior; además,

el actual Titular de la API, el Ing. José Carlos Rodríguez Montemayor dio a conocer que para este año se pretender arrancar con uno de los proyectos más importantes en materia de protección al medio ambiente, que es la recuperación del litoral costero en la zona sur del Puerto Industrial de Altamira.

Para el periodo 2015-2017 se estima la realización de la primera etapa de la protección de litoral costero en una longitud de 5.44 km de la playa sur del puerto de Altamira, la cual comprende la construcción de 6 rompeolas separados de la costa con una longitud de cada uno de 500 m en forma de "T", lo anterior, derivado del proceso erosivo en el frente marino del Puerto de Altamira.

## VI. Conclusiones

La capacidad inequívoca que posee el ser humano de percibir su contexto y generar procesos que le permitan dilucidar los elementos que configuran la realidad circundante. Ha sido uno de los motivadores que ha orientado cada uno de los aportes de este documento presentado.

En palabras del filósofo español José Ortega y Gasset en su obra "Las Meditaciones del Quijote," en 1914, menciona una frase que irrumpe en el imaginario colectivo; «yo soy yo y mi circunstancia», pasando del plano biológico al ontológico. Generando el perspectivismo como una de las tendencias que desde aquellos albores del siglo pasado, germino y hoy; cristalizan los procesos de reflexión en esta aldea global según el educador Canadiense Marshall McLuhan.

Se establece por perspectiva como el componente necesario de la realidad, a sabiendas de que entre las perspectivas no hay ninguna privilegiada. Por esta razón, ante el ambicioso título de "Las Competencias y su relación con la Competitividad en el Área

de la Logística en el Puerto de Altamira"; se buscó exponer argumentos que obedeciendo a la perspectiva de cada colaborador, aporten constructos que permitan un acercamiento a la realidad de este punto geográfico del puerto de Altamira, Tamaulipas, México. No sin razón en la naturaleza del ser humano los términos competencias, competitividad, logística y puerto comercial han acompañado el devenir de la humanidad, incidiendo en un factor que subyace y, siempre es parte del contexto, la satisfacción de necesidades. Por ello, la directriz que une a todos los pueblos como naciones es la generación de procesos que sean eficientes y óptimos; en donde debe prevalecer el desarrollo de todas las potencialidades del ser humano desde la perspectiva de la ética, manifestándose esto en ambientes áulicos y empresariales.

En este sentido, los puertos comerciales, industriales o de intercambio de satisfactores, aparejados a la logística internacional, han de impactar impactar en los mercados globales, generando que los indicadores de competitividad evidencien la productividad de cada país, construyendo un mejor mundo en donde se refleje el espíritu hacedor de todo hombre y mujer.

## Bibliografía

Akavi, Michel. 2006. La logística mueve el mundo, por lo menos en el mercado global. [Foro Wharton Estambul: Perspectivas de inversión en mercados emergentes] *Wharton Istanbul Forum: Perspectives on Investing in Emerging Markets*. Página web, <http://www.wharton.universia.net/index.cfm?fa=viewArticle&id=1202>

Alcance territorial del puerto industrial de Altamira, México: articulaciones... 207 *Cuadernos Geográficos*, 46 (2010-1),181-207

[scielo.php?script=sci\\_arttext&pid=S02507161199900750005&lng=es&nrm=iso](http://scielo.php?script=sci_arttext&pid=S02507161199900750005&lng=es&nrm=iso)

Alles, M. 2009. *Diccionario de competencias*. Buenos Aires: Granica.

Arce, A. M. 2006. El Currículo en la Educación Superior: Un enfoque Postmoderno Basado en Competencias. México D.F.: D.R. Publicaciones Cruz O., S.A.

Asociación Francesa de Normalización. 2013. *Association Française de Normalisation* (AFNOR). <http://www.afnor.org/en>

Fuster, F. F. 2008. Un equipo a tiempo. Editorial. Lulú. España

Ballou, Ronald H. 2004. Logística. Administración de La cadena de suministro. 5ª. Edición. Pearson Educación. México.

Banco Mundial. 2012. Índice de desempeño logístico. <http://datos.bancomundial.org/indicador/LP.LPI.OVRL.XQ>

Benzaquen, Jorge. Del Carpio Luis Alfonso, Zegarra, Luis Alberto, Valdivia Christian Alberto. 2010. Un Índice Regional de

Competitividad para un país. Revista CEPAL No.102 diciembre 2010, página 70-82.

EL FINANCIERO en línea (2008): Entrevista a Director General del La Administración Portuaria Integral de Altamira. Sección Negocios - 14 de octubre de 2010.

Gómez Mena. (2005). La competitividad después de la devaluación. 5ª. Edición. Editorial Trillas Educación. México.

Hernández, R, Barrientos J. y Garza F., (2008): «El desarrollo generado por los puertos de la zona sur de Tamaulipas, México y su impacto en el Territorio» *Actas del X Coloquio Internacional de Geocrítica* Diez Años de cambios en el mundo, en la Geografía y en las Ciencias Sociales, Barcelona España 1999-2008 26-30 de mayo de 2008.

Journet, Michel y Cohen, Norbert. 2004. Las tendencias y las prácticas de una comunidad de actores logísticos. Página web. [http://industrie.gouv.fr/FranceTech/espagnol/parcours\\_6/s2/ve\\_p6\\_s2\\_act.htm](http://industrie.gouv.fr/FranceTech/espagnol/parcours_6/s2/ve_p6_s2_act.htm)

Lamber, Douglas M. y Stock James R. 1993. Administración Estratégica Logística *Strategic Logistics Management*. Editorial McGraw-Hill, New York, E.U.A.

Martner, C., Hernández, S. y Reyes, S. 1999: Integración modal y regional en el sistema portuario Altamira. Publicación Técnica N.º 135 Sanfandila, Querétaro, Secretaria de Comunicaciones y Transportes, Instituto Mexicano del Transporte, México. ISSN0188-7297.

MILENIO en línea. 2008. Entrevista a Alejandro Gochicoa Matienzo Director del puerto de Altamira, Sección Locales 19 de diciembre de 2008. [<http://impreso.milenio.com/node/8510888>] Consulta 24 de marzo de 2010.

Padilla, S. 2010. Espacios Preferenciales de México vinculados al sistema mundial. *GeoEcon* Boletín Virtual de Geografía Económica, Año 1 Número 1. *Buenos Aires, Argentina*, ISSN 1850-9908.

Porter, Michael. 2015, Instituto de estrategia y competitividad económico página oficial de Michel porter's, consulta 15 de Mayo 2015\_

ProMéxico. 2014. *ProMéxico*. Obtenido de Aprovechamiento de la globalización en México. [www.promexico.gob.mx](http://www.promexico.gob.mx)

Reyes Díaz Leal, Eduardo. 2010. Introducción a la Logística Internacional. Editorial Global Business University. México.

T21. 2012. Perspectivas de la industria logística en México. Grupo T21. <http://www.t21.com.mx/opinion/columna-invitada/2012/08/12/perspectivas-industria-logistica-mexico>.

Tobón, S. P. 2008. La formación basada en competencias en la educación superior: Un enfoque complejo. Bogotá.

SECRETARIA DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES (SCT) (2009a): «Puertos México». [<http://www.sct.gob.mx/puertos-y-marina-mercante/puertos-de-mexico/puertos>].

SECRETARIA DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES (2009): «Puertos de México Administración Portuaria Integral de Altamira» <http://www.puertoaltamira.com.mx/>