

REPOSITORIO ACADÉMICO DIGITAL INSTITUCIONAL

“IMPACTO COMERCIAL DEL COMERCIO INTERNACIONAL EN EL CRECIMIENTO ECONÓMICO DEL PUERTO DE LÁZARO CÁRDENAS MICHOACÁN”

Autor: Alonso Barragán Elvia Alejandra

Tesina presentada para obtener el título de:
Licenciado en Comercio Internacional

Nombre del asesor:
Soto Álvarez Marleydi

Este documento está disponible para su consulta en el Repositorio Académico Digital Institucional de la Universidad Vasco de Quiroga, cuyo objetivo es integrar, organizar, almacenar, preservar y difundir en formato digital la producción intelectual resultante de la actividad académica, científica e investigadora de los diferentes campus de la universidad, para beneficio de la comunidad universitaria.

Esta iniciativa está a cargo del Centro de Información y Documentación “Dr. Silvio Zavala” que lleva adelante las tareas de gestión y coordinación para la concreción de los objetivos planteados.

Esta Tesis se publica bajo licencia Creative Commons de tipo “Reconocimiento-NoComercial-SinObraDerivada”, se permite su consulta siempre y cuando se mantenga el reconocimiento de sus autores, no se haga uso comercial de las obras derivadas.



Esta obra está bajo una [licencia de Creative Commons Reconocimiento-NoComercial-SinObraDerivada 3.0 Unported](#).



UNIVERSIDAD VASCO DE QUIROGA

FACULTAD DE COMERCIO INTERNACIONAL

TÍTULO:

IMPACTO COMERCIAL DEL COMERCIO INTERNACIONAL EN EL
CRECIMIENTO ECONÓMICO DEL PUERTO DE LÁZARO CÁRDENAS
MICHOACÁN.

TESINA

Para obtener el título de:

LICENCIADO EN COMERCIO INTERNACIONAL.

Presenta:

ELVIA ALEJANDRA ALONSO BARRAGAN.

ASESOR DE TESINA:

M.E.D.I. MARLEYDI SOTO ÁLVAREZ.

CLAVE 16PSU0154Q

ACUERDO No. LIC091107



LAZARO CARDENAS, MICH., NOVIEMBRE DEL 2023.

Índice

Introducción.....	4
Planteamiento Del Problema.....	6
Justificación.....	7
Objetivos.....	8
Capítulo I. Antecedentes Generales.....	9
1.1 Investigaciones Internacionales.....	9
1.2 Investigaciones Nacionales.....	10
1.3 Investigaciones Locales.....	11
Capítulo II. Marco Teórico.....	13
2.1 Teorías Del Comercio Internacional.....	13
2.1.1 Teoría Clásica De La Ventaja Absoluta.....	13
2.1.2 Teoría Pura Y Monetaria Del Comercio Internacional.....	16
2.1.4 Teoría Del Equilibrio Y El Comercio Internacional.....	19
2.1.3 Teoría De La Localización.....	21
Capítulo III. Marco Referencial.....	24
3.1. Definición De Impacto Comercial.....	24
3.2 Concepto De Comercio Internacional.....	25
3.3 Definición De Crecimiento Económico.....	26
3.4 Política Comercial Del Puerto De Lázaro Cárdenas Michoacán.....	27
3.5 Política económica Del Comercio Internacional En Lazaro Cárdenas Michoacán.....	37
3.5.1 Comercio Exterior y Política Comercial. El Vínculo Permanente.....	37
3.5.2 Política Comercial Exterior en México.....	39
3.5.3 Política Comercial Actual. Contexto del siglo XXI.....	40
3.5.4 Política comercial en el Puerto de Lázaro Cárdenas Michoacán.....	42
3.6. Aduana De Mexico.....	43
3.6.1 Aduanas con Mayor Recaudación.....	48
3.6.2 Importación y exportación.....	49

3.7. Recintos Fiscalizados	53
3.7.1 Movimiento de carga contenerizada TEU's	56
3.7.2 Despachos De Mercancía Por Lugares Distintos A Los Autorizados.	58
3.7.3 Recinto Fiscalizado Estratégico.....	63
3.8. Infraestructura Portuaria.	66
3.8.1 Área General Disponible Y La Ocupada.....	68
3.8.2 Agencias Aduanales.	69
3.8.3 Líneas Navieras (Agencia Naviera, Dimensiones De Buques).....	70
3.8.4 Conectividad Portuaria.	72
3.9 Áreas De Crecimiento Económico Mediante El Comercio Internacional Lázaro Cárdenas Michoacán.	75
Conclusiones.....	78
Referencias	80

Introducción.

Actualmente los puertos marítimos han tomado importancia debido a que más de la mitad del comercio mundial se realiza por vía marítima. Es relevante mencionar que los puertos son sitios en los cuales se realizan importaciones y exportaciones de mercancías utilizando como medio de transporte el barco o buque, el cual a diferencia de los otros medios de transporte permiten llegar a diversos destinos, siendo algunos casos la manera más económica.

Los puertos marítimos están inmersos en la dinámica del comercio internacional y forma parte esencial, en materia económica de una nación. Como es conocido en el mundo existen países que dependen en gran medida del comercio internacional. Por lo tanto se observa que los puertos toman un valor muy alto para llevar a cabo con éxito las labores de importación y exportación de un país y a su vez, para realizar dichas actividades es necesario que los puertos cuenten con una infraestructura apropiada y esta se utilice adecuadamente.

México posee una importante localización geográfica a escala global al contar con litoral hacia dos océanos, el Pacífico y el Atlántico (en este por el Golfo de México y Mar Caribe), además el primero le permite acceder a los mercados de la importante y extensa zona comercial, denominada la Cuenca del Pacífico, ámbito en el que desempeña un papel protagónico relevante. Ambos factores le confieren carácter geoestratégico en el comercio marítimo mundial.

Por otro lado, Lázaro Cárdenas Michoacán, en el contexto nacional se encuentra entre los cinco puertos más importantes del país, junto con los de Manzanillo y Ensenada en el Pacífico y Veracruz y Altamira en el Golfo de México; además, es uno de los puertos industriales del Pacífico mexicano, los otros son Manzanillo y Salina Cruz. En el contexto internacional ha fortalecido su presencia, tanto en América Latina como en Asia, al contar con infraestructura de clase mundial y movimiento de variedad de cargas.

Por consiguiente, este trabajo de investigación está estructurado de la siguiente forma: En el capítulo uno se visualizan los antecedentes generales del crecimiento económico de Lázaro Cárdenas Michoacán en base a las investigaciones internacionales, nacionales y locales.

En el capítulo dos se muestra el marco teórico, que se relaciona con todo lo referente al comercio internacional, en cuanto a las teorías, antecedentes y cómo funcionan cada una de ellas, así como sus precursores más destacados.

Dentro del capítulo tres se desarrolla la mayor parte de esta investigación, esté contiene los conceptos claves para el entendimiento del trabajo investigativo, así como todos los partícipes mostrando como se relacionan en esta gran operación, el apartado tercero se encuentra información relevante sobre las aduanas en México en cuanto a su función distribución y su papel en el proceso logístico denotando además el crecimiento del puerto de Lázaro Cárdenas Michoacán gracias al movimiento que tiene el comercio internacional en sus mercancías contenerizadas y el despacho de vehículos.

Además, es importante resaltar que el capítulo mencionado anteriormente resalta la cadena de suministros como lo son los agentes navieros y aduanales tienen gran relevancia para el movimiento del comercio internacional.

Por último, se encuentran las conclusiones y la bibliografía recopilada; en la primera se reflejan los resultados obtenidos en este trabajo investigativo dando importantes aportaciones sobre todo en las áreas que se ha tenido mayor impacto económico positivo el puerto de Lázaro Cárdenas Michoacán, así como las áreas o sectores de mayor crecimiento y en la segunda aparecen todas las referencias bibliográficas que ayudaron a dar sustento a dicho trabajo de investigación.

Planteamiento Del Problema.

El estado de Michoacán cuenta con una gran ubicación estratégica que lo conecta con las principales ciudades del centro del país. A través del Puerto de Lázaro Cárdenas se vincula con los mercados del Pacífico Asiático y con el Pacífico de las Américas, ventajas que lo sitúan como la alternativa en logística y distribución más atractiva de la región.

Su diversidad de climas y suelos lo colocan como líder nacional en producción agrícola, dando oportunidades de negocio en la comercialización y procesamiento de alimentos. Todo ello, aunado a la presencia de personal calificado para satisfacer la demanda laboral, hacen al puerto de Lázaro Cárdenas un lugar único y atractivo para el desarrollo de nuevos negocios.

La globalización es una cuestión real, y ningún país puede permanecer aislado si quiere verse inmersa en todas las ventajas entre el comercio internacional y el desarrollo económico, haciendo uso de él, de sus herramientas y fomentando el intercambio económico para crecer, desarrollo de actividad comercial, la apertura de mercados, se pueden atenuar de manera eficaz situaciones existentes de pobreza ya que son esenciales para proteger a la población.

Gracias a ello surge la idea de investigación debido a que el puerto de Lázaro Cárdenas significa vida y prosperidad no sólo para la ciudad y regiones a su alrededor, sino para el mundo. Sin embargo, cuantificar los impactos o beneficios que genera contar con un puerto tan importante en una determina región es una tarea laboriosa.

Por tanto, en la presente investigación surge la siguiente incógnita; si el Puerto de Lázaro Cárdenas Michoacán, genera beneficios económicos, buscando el desarrollo integral y sustentable, ¿así como de infraestructura para el Municipio a través de sus relaciones comerciales desde y hacia el exterior?

Justificación.

En la actualidad existe la necesidad cada vez más imperiosa de generar indicadores económicos para entender la realidad social y económica de nuestro municipio Lázaro cardenense, se experimenta una serie de procesos que exigen análisis y estudio multidisciplinario. Además de que es necesario mantener informada a la sociedad sobre los temas de interés actual, construir información con fuentes confiables y mostrarla de manera factible de comprender.

El comercio internacional es un motor de crecimiento que reduce la pobreza, genera empleos y aumenta las oportunidades económicas, sabemos que, sin él, el municipio sería más difícil de lograr. No se puede entender el comercio internacional y el desarrollo económico sin inversiones a nivel terrestre, aéreo y marítimo. Estos canales son fundamentales para fomentar la actividad comercial a nivel internacional, obtener la prosperidad de la región y responder a las demandas de cada una de las regiones.

La idea primaria es analizar el impacto del comercio internacional en el crecimiento económico del puerto de Lázaro Cárdenas Michoacán, con la intención de que la ciudadanía de este municipio se informe y pueda generar mejoras en su desarrollo económico personal y empresarial, además de mejorar a la sociedad.

Objetivos.

Objetivo General.

- Analizar el impacto del comercio internacional en el crecimiento económico del puerto de Lázaro Cárdenas Michoacán.

Objetivos Específicos.

- Mencionar las investigaciones previas que se han generado acerca del impacto del comercio internacional en el crecimiento económico.
- Explicar las teorías que se relacionan con el comercio internacional y el crecimiento económico.
- Definir palabras claves del comercio internacional y el crecimiento económico.
- Identificar el efecto y la distancia que el comercio internacional ha tenido en el crecimiento económico del puerto de Lázaro Cárdenas Michoacán.
- Conocer si la inversión extranjera y las retribuciones que la sociedad han tenido en el puerto de Lázaro Cárdenas Michoacán han aportado en su crecimiento económico.

Capítulo I. Antecedentes Generales.

1.1 Investigaciones Internacionales.

Dentro de las investigaciones revisadas de manera internacional se encontró la primera generada por el economista, filósofo Adam Smith, considerado fundador de la ciencia económica por su libro “la riqueza de las naciones” creado en 1776, no solo puso con esta obra los cimientos de una ciencia, sino también de una doctrina; el liberalismo económico. (Smith, 1776)

La obra describe como la división del trabajo y la expansión del comercio genera mayor producción, riqueza, y bienestar social, lo cual es irrefutable; hoy nadie, ni siquiera el político más popularista, discute las bondades de la división del trabajo, que permite que cada uno se especialice en las actividades que realiza con mayor eficiencia.

A pesar del planteamiento tan claro que hace esta teoría, hoy en día mucha gente considera que los exportadores deben tener una ventaja absoluta sobre sus competidores extranjeros, y aunque hasta cierto punto es cierto, esta teoría llega a ser superficial y engañosa.

Si el comercio se basara en esta teoría se llegaría a la absurda conclusión de que Estados Unidos debería producir tanto tela como alimentos, e Inglaterra por su parte no debería producir nada; cosa que solo tendría sentido si existiera libre movilidad del trabajo de un país a otro, pero esto no es posible por lo menos en la actualidad, por lo que se puede afirmar que la rentabilidad del comercio internacional no depende de una ventaja absoluta, sino más bien de una ventaja competitiva.

En la segunda investigación encontrada fue elaborada por el economista David Ricardo, en su libro “principios de economía política”, publicado en 1987, escribió sobre la importancia de la especialización. El modelo Ricardiano defiende que cada país debe especializarse en producir aquellos productos, bienes o servicios en los que sea más eficiente.

Para facilitar su argumentación, que el dinero se mantenía de manera constante en su valor, intenta demostrar que aparte de las variaciones ordinarias en el valor del dinero y de aquellas comunes a todo el mundo comercial, existen además variaciones a las que el dinero está sometiendo en determinados países, y el hecho de que el valor del dinero no es nunca el mismo en dos países cualesquiera depende de los tributos, de la habilidad manufacturera, de las ventajas del clima, de los productos naturales y de otras muchas causas.

Los beneficios, nunca se repetirán demasiado, depende de los salarios, no del salario nominal, si no real; no del número de libras que puedan pagarse anualmente al trabajador, si no del número de días trabajados para obtener estas libras.

1.2 Investigaciones Nacionales.

En las investigaciones realizadas de manera nacional la primera encontrada es realizada por Daniel Abraham Adrián Osorio, en agosto del 2018, en el cual determina la conexión entre el comercio internacional y el crecimiento económico de México de 1994 al 2014, poniendo énfasis en los canales de transmisión, en el cual el objetivo principal es poder conocer si la apertura comercial en México ha generado crecimiento económico, a través de los flujos comerciales entre este y sus socios comerciales del tratado de libre comercio de América del norte, Canadá y estados unidos. (Osorio, 2018)

El principal canal de transmisión que se observa es el de la inversión extranjera y las remuneraciones al personal, arrojando evidencias en que la investigación extranjera por trabajador solo es significativa en el corto plazo, pero no genera crecimiento, incluso

su impacto es negativo, y las remuneraciones al personal generan un crecimiento a largo plazo, pero este crecimiento no es de a través del cambio tecnológico, sino solamente mediante la ampliación del mercado interno, por igual que Canadá genera efectos competitivos con la economía de México al momento de interrelacionarse comercialmente con estados unidos.

La distancia en costos de comercio han sido determinantes al momento de explicar los cambios en los flujos comerciales entre México y Norteamérica y en especial el crecimiento que se da en estados unidos. El comportamiento de la economía estadounidense ha influido profundamente en la economía mexicana debido a que toda su economía nacional, tanto su sector exportador como el no exportador, en la medida que crece demanda un correspondiente volumen de importaciones y por consiguiente de divisas.

1.3 Investigaciones Locales.

En una de las investigaciones locales encontradas relacionadas al tema de investigación, elaborada por Bertha Molina Quintana en febrero del 2010, en la cual desea determinar si el puerto de Lázaro Cárdenas, Michoacán genera beneficios económicos al municipio a través de sus relaciones comerciales ya que las regiones del puerto parecen haber sido siempre una ventaja en comparación con las regiones que no se encuentran en el mar o en los ríos. (Molina Quintana, 2010)

Debido a que es fácil exagerar el papel actual y potencial de los puertos en el proceso de desarrollo regional, se analiza el fundamento del puerto de Lázaro Cárdenas, ya que este ha generado mucha expectativa, por ser Michoacán un punto estratégico en el corredor logístico del centro del país, esta característica, aunada a sus programas permanentes de incentivos, a las investigaciones y emprendimiento señalan al puerto de Lázaro Cárdenas, como eslabón de desarrollo del estado y el país.

Hoy en día el puerto de Lázaro Cárdenas figura como la terminal más grande de México, gracias a su ubicación estratégica, su infraestructura especializada para la recepción de todo tipo de carga de exportación, importación y en tráfico de cabotaje, con un poderoso potencial de desarrollo y de crecimiento en el pacífico mexicano.

Respecto a los principales tipos de carga que se manejan en el puerto de Lázaro Cárdenas, en la industria del acero se observa que en general esta actividad se desarrolló con objeto de cubrir la demanda doméstica de los países con este tipo de productos, igualmente que las industrias de telecomunicaciones y de energía requieren un nivel de inversiones muy alto, la industria del acero fue subsidiada y protegida por políticas gubernamentales a través del establecimiento de barreras arancelarias las cuales limitaban la inversión extranjera en este sector.

Capítulo II. Marco Teórico.

2.1 Teorías Del Comercio Internacional.

El comercio internacional o comercio exterior hace referencia al intercambio comercial entre dos o más países/regiones económicas diferentes, con un origen remoto. Está causado por la distribución irregular de los recursos y la diferencia de precios entre países o regiones. Las ventajas presentadas por el comercio exterior son la especialización, mayor estabilidad de precios, importación cuando la producción interna es insuficiente y exportación cuando hay exceso de oferta de consumo nacional.

Para poder entender de una manera más clara lo que es el comercio internacional es necesario comenzar por plantear como surge y sobre todo cuáles son sus bases teóricas, es decir, las diversas teorías que se han formado a través del propio desarrollo y evolución del comercio internacional. (Hugo, 1977)

Dentro de las principales se pueden plantear de manera sintética las siguientes:

2.1.1 Teoría Clásica De La Ventaja Absoluta.

La teoría de la ventaja absoluta planteada por el economista Adam Smith en 1776, destaca la importancia del libre comercio para que la riqueza de las naciones se incremente, basándose en el ejemplo de que ningún jefe de familia trataría de producir en casa un bien que incurriera en un costo mayor que comprarlo. Si se aplicara este ejemplo concretamente a un país extranjero "A", se llegaría a la conclusión de que "A" podría proveer a otro país "B" de un bien más barato de lo que el país "B" pudiera producirlo. (Smith, 1776)

De esta manera se puede definir a la ventaja absoluta como la capacidad de producir un bien a un costo absolutamente menor medido en términos de unidades de trabajo. Adam Smith aclara su teoría por medio de un ejemplo sencillo, considerando a

dos países, Estados Unidos e Inglaterra, los cuales están dotados de trabajo homogéneo y dedicado a la producción de dos bienes que son alimentos y tela. Para el caso de Estados Unidos se parte del supuesto de que se requiere de ocho unidades de trabajo para producir una unidad de alimento, y de cuatro unidades de trabajo por cada unidad de tela que se produzca.

Es importante recalcar que la ventaja absoluta no aplaude las malas prácticas ni compromete la calidad y eficiencia de los bienes producidos. Simplemente hace referencia a aquellas empresas que, gracias a su logística y operación, han logrado establecer costos más bajos para producir sus productos o servicios.

Para el caso de Inglaterra, necesita de diez unidades de trabajo por cada unidad de alimento y dos unidades de trabajo por cada unidad de tela que se produzca. De esta manera se hace notorio que Estados Unidos es más eficiente en la producción de alimentos, mientras que Inglaterra lo es en la producción de telas; dicho en otras palabras, Estados Unidos tiene una ventaja absoluta en la producción de alimentos e Inglaterra la tiene en la producción de tela.

De esta manera Adam Smith afirma que el comercio internacional entre ambos países es rentable, ya que una ventaja absoluta implica necesariamente una especialización en aquel bien en el que se tenga mayor eficiencia, dando como resultado un aumento en la producción mundial de todos los bienes.

A pesar de que la definición de ventaja absoluta puede ser muy general y relativamente fácil de comprender, cuenta con características relevantes que te pueden ser de utilidad en caso de que estés haciendo una investigación sobre tus competidores para encontrar las fortalezas y oportunidades de tu empresa.

1. Enfatiza el uso de recursos internos y propios

Adam Smith estableció los principios de costes de oportunidad y el nivel de especialización de la política económica internacional. Destaca la importancia y el valor de importar bienes del exterior, pues permite que el país que importe pueda fabricar a su manera el producto o bien que desea. Además, da oportunidad de que el país importador ponga sus recursos en sus propias industrias, lo que garantiza la eficiencia y la productividad.

2. La teoría gira en torno a los bajos costes de producción

La teoría de la ventaja absoluta señala que esta se puede lograr mediante la producción a bajo coste. Esta ventaja se establece en comparación con los competidores cuando una empresa utiliza menos materiales para producir un producto (o estos son más asequibles), se emplean menos horas de producción o se utiliza mano de obra más barata.

3. Permite la comparación productiva entre una empresa y otra

Uno de los usos más comunes de la teoría de la ventaja absoluta es para hacer un análisis comparativo del nivel productivo de una empresa con otra. Este puede ser un uso importante para los negocios que estén estudiando a sus competidores o necesiten hacer una optimización de costos para mejorar su rentabilidad.

Para realizar esta comparación se pueden tener en cuenta diferentes aspectos como el uso de recursos de producción y la forma de fabricar o elaborar bienes o productos.

4. Analiza aspectos más allá de los económicos

Si bien la ventaja absoluta se concentra en los aspectos económicos que influyen que una empresa logre una producción mayor con menos recursos, también considera otros puntos como las condiciones climáticas, la calidad de la tierra, el grado de

especialización para una producción específica, el nivel de industrialización e incluso las relaciones de negocio que una empresa pueda establecer a fin de favorecer que sus costos sean más bajos. (Terreros, 2022)

2.1.2 Teoría Pura Y Monetaria Del Comercio Internacional.

Esta teoría fue planteada que el comercio internacional está comprendido por dos campos de estudio, el primero de la teoría pura y el segundo que es la teoría monetaria. La primera se refiere al análisis de valor aplicado al intercambio internacional y considera dos aspectos: (Sanchez, 1973)

El enfoque positivo, que se va a encargar de explicar y predecir los acontecimientos, para contestar a preguntas como: ¿por qué un país comercia de la manera en que lo hace?, ¿qué determina la estructura, dirección y el volumen del intercambio entre países?, ¿cuáles son las fuerzas que determinan si se va a importar o exportar un tipo u otro de producto? y ¿cuánto se intercambiaría de cada mercancía?

Sin embargo, ésta misma teoría no ha contestado de manera determinante a ellas, sino que, a través de la evolución del comercio internacional, se ha demostrado que las variables que se pueden manejar y mover para contestarlas suelen ser muy distintas en cada país, dependiendo de su tipo de comercio.

En segundo lugar, se encuentra el análisis del bienestar, el cual se encarga de investigar los efectos que tendrá un cambio de la demanda sobre la relación real de intercambio de un país, lo que lleva a preguntar en este caso ¿cuáles son las ventajas del comercio internacional en este caso? y si ¿aumenta o disminuye el consumo y la tasa de desarrollo económico con el comercio internacional?

En concreto, para la teoría pura se tiene que contar con un planteamiento teórico, después se deben investigar los hechos y finalmente se deben aplicar las medidas específicas que sean necesarias.

En cuanto a la teoría monetaria, esta comprende dos aspectos:

a) La aplicación de los principios monetarios al intercambio internacional, o, dicho de otra manera, el enfoque que explica la circulación de la moneda, así como sus efectos en: el precio de las mercancías, el saldo comercial, los ingresos, el tipo de cambio y el tipo de interés.

b) El análisis del proceso de ajuste mediante el empleo de instrumentos monetarios, cambiarios y financieros, que tratan de contrarrestar los efectos de los desequilibrios de la balanza de pagos en cuanto a la duración, intensidad y amplitud, hasta restablecer el equilibrio o por lo menos hasta preservar el nivel que se desea.

Una de las principales razones que hacen necesarias ambas es que sirven al análisis teórico y práctico del comercio internacional y dan fundamento a la política comercial y a sus cambios.

DAVID HUME 1711–1776

El famoso filósofo escocés, era un amigo cercano de Adam Smith que fue llamado el ejecutor de Smith, cercano a Turgot y a los partidarios franceses de *laissez faire* y miembro de la élite moderada de la ilustración escocesa.

Estrictamente, en teoría monetaria, Hume vivifica la teoría cuantitativa del dinero de Locke con un maravilloso ejemplo, remarcando el hecho de que no importa qué cantidad de dinero exista en un país concreto: cualquier cantidad, pequeña o grande, es suficiente para hacer el trabajo del dinero de facilitar el intercambio. Hume señaló esta importante verdad postulando lo que pasaría si cada individuo encontrara que de la noche a la mañana su dinero se hubiera duplicado milagrosamente.

El mecanismo del flujo metálico-dinero es la teoría cuantitativa extrapolada en el caso de muchos países. El aumento en la oferta monetaria en el país A causará que suban los precios; pero entonces los bienes en el país A ya no son tan competitivos

comparados con otros países. Las exportaciones por lo tanto caerán, y aumentarán las importaciones de países con bienes más baratos.

La balanza comercial en el país A por lo tanto se volverá desfavorable, y el metálico saldrá del país A para pagar el déficit. Pero esta salida de metálico acabará causando una contracción aguda en la oferta monetaria en el país A, una caída proporcional en los precios, finalmente revirtiendo en el balance desfavorable

Mientras los precios en A regresan a niveles previos, el metálico seguirá un flujo de regreso hasta que la balanza comercial se equilibre y hasta que el nivel de los precios en términos de metálico sea igual en cada país. Por lo tanto, en el libre mercado hay actuando fuerza rápidamente autocorrectiva, que equilibra las balanzas de pagos y niveles de precios e impide que la inflación se incremente demasiado en cualquier país.

RICHARD CANTILLON (Angarita, 2017)

Él se dio cuenta de que la abundancia de dinero hace que las cosas sean más caras, pero no analizó cómo sucedía eso. La gran dificultad de este análisis estriba en descubrir por qué camino y en qué proporción el incremento en la cantidad de dinero eleva el precio de las cosas.

Richard Cantillon observó también que no todos los precios se comportan del mismo modo ante una expansión monetaria. Se da cuenta de que los bienes más internacionalizados no suben demasiado de precio ya que se pueden importar más baratos desde el extranjero (pone el ejemplo de su época: el maíz). Sin embargo, otros bienes sí que sufren subidas mayores ya que no existe un mercado internacional (por barreras de entrada o por altos costes de transporte) como por ejemplo la carne en el siglo XVIII. Para estos bienes con restricciones al comercio internacional las expansiones monetarias provocaban mayores subidas de precios.

2.1.4 Teoría Del Equilibrio Y El Comercio Internacional.

Esta teoría se basa en el estudio del mercado y de los precios de las mercancías en declive, concentrando su mayor interés en la obtención de la ganancia sin importar mucho como se obtenga.

Dado que los teóricos del equilibrio concebían a la economía en estado estacionario, enfocaron su atención en los precios y en las cantidades que permitieran un movimiento estable de los productos desde el lugar en donde se producían hasta los centros comerciales sin que las condiciones establecidas fueran alteradas. En este proceso el dinero solo cumple la función de facilitar la medición económica sin importar el nivel de precios. (Sanchez, 1973)

Las preguntas básicas en análisis del equilibrio se refieren a las condiciones bajo las cuales un equilibrio será eficiente, qué equilibrios eficientes pueden alcanzarse, cuándo se garantiza la existencia de un equilibrio y cuándo el equilibrio será único y estable.

El primer teorema fundamental del bienestar establece que los equilibrios de los mercados son eficientes según el criterio de Pareto. En una economía de intercambio puro, una condición suficiente para que sea válido el primer teorema del bienestar es que las preferencias del consumidor no se satisfagan localmente. El primer teorema del bienestar también es válido para economías con producción, sin importar las propiedades de la función producción. Las suposiciones implícitas adicionales son que los consumidores son racionales, los mercados son completos, no hay externalidades y la información es perfecta.

Aunque cada equilibrio es eficiente, no es verdad que cada asignación eficiente de recursos será un equilibrio. El segundo teorema indica que cada asignación eficiente puede sostenerse por un cierto conjunto de precios. En otras palabras, todo lo que se requiere para alcanzar un resultado particular es una redistribución de las dotaciones iniciales de los agentes después de lo cual el mercado se ajustará sin necesidad de

intervenir. Esto sugiere que la eficiencia y la equidad pueden abordarse por separado sin necesidad de favorecer una en demérito de la otra. Sin embargo, las condiciones para el segundo teorema son más fuertes que las condiciones necesarias para el primer teorema, pues ahora es preciso que las preferencias de los consumidores sean convexas (la convexidad corresponde, a grandes rasgos, a la idea de disminuir la utilidad marginal, o a preferir los "promedios sobre los extremos").

Aunque cada equilibrio es eficiente, ninguno de los dos teoremas previos expresa nada sobre cuál es el equilibrio existente. Para garantizar que existe un equilibrio necesitamos que las preferencias de los consumidores sean continuas, crecientes y convexas (aunque con un número grande de consumidores esta condición se puede relajar tanto para la existencia como para el segundo teorema de la economía del bienestar) y con dotaciones positivas. En forma similar, aunque menos plausible, los sistemas factibles de producción deben ser convexos, excluyendo la posibilidad de economías de la escala.

Las pruebas de existencia del equilibrio generalmente se apoyan en teoremas de punto fijo tales como el teorema del punto fijo de Brouwer, o su generalización (el teorema del punto fijo de Kakutani). En efecto, se puede pasar rápidamente de un teorema general sobre la existencia del equilibrio al teorema del punto fijo de Brouwer. Por esta razón, muchos economistas matemáticos consideran que demostrar la existencia es un resultado más fuerte que demostrar los dos teoremas fundamentales.

Si bien (suponiendo convexidad) existirá un equilibrio que generalmente será eficiente, las condiciones en las cuales será único son mucho más fuertes. Aunque el tema es sumamente técnico, un análisis simple nos demuestra que la presencia de los efectos de la riqueza/abundancia (que es la característica que distingue más claramente el análisis de equilibrio general del equilibrio parcial) genera la posibilidad de la existencia de equilibrios múltiples. Cuando el precio de un bien determinado cambia, se producen dos efectos. Primero, se modifica la atracción relativa entre las distintas materias primas y, en segundo lugar, se altera la distribución de la riqueza/abundancia de agentes

individuales. Estos dos efectos pueden compensarse o reforzarse de forma tal que más de un conjunto de precios constituya un equilibrio.

Dado que los equilibrios pueden no ser únicos, es interesante determinar si un equilibrio específico es por lo menos único para un lugar específico. Si esto es así, se puede aplicar la estática comparativa siempre y cuando las perturbaciones al sistema no sean demasiado grandes. Como se indicó previamente, en una economía regular los equilibrios serán finitos y, por lo tanto, localmente únicos. Debreu determinó que "la mayor parte" de las economías son regulares. Sin embargo, trabajos recientes de Michael Mandl (1999) han desafiado esta afirmación. El modelo Arrow-Debreu-McKenzie es neutral entre los modelos de las funciones de producción, es continuamente diferenciable y está armado a partir de combinaciones lineales de procesos de coeficientes fijos. Mandl acepta que, en ambos modelos de la producción, las dotaciones iniciales no serán consistentes con una serie continua de equilibrios, a excepción de un conjunto con una medida de Lebesgue nula. Sin embargo, las dotaciones cambian en el modelo con el transcurso del tiempo, y esta evolución de dotaciones es determinada por las decisiones de los agentes (por ejemplo, firmas) del modelo.

En un modelo típico de equilibrio general, los precios que prevalecen "cuando las condiciones generales de la economía se estabilizan" son aquellos precios que compatibilizan las demandas de los diferentes consumidores por las distintas mercancías. (Hahn, 1971)

2.1.3 Teoría De La Localización.

Esta teoría puede parecer un tanto ilógica si no se conocen las condiciones en cuanto a recursos naturales de cada país.

La teoría de la localización arranca del hecho básico de que los recursos naturales son limitados y están distribuidos en forma desigual en el globo terrestre.

Esta distribución desigual de los recursos naturales determina, en las primeras etapas del desarrollo económico, condiciones diferentes entre las regiones para la producción de ciertos artículos. La explotación de estos recursos naturales es lo que condujo a los individuos a la especialización en determinadas actividades.

En la medida que la acumulación de capital y el conocimiento tecnológico se desarrollan, originan la tendencia a depender menos de dichos recursos naturales, y cuando la humanidad avanza considerablemente, surge la sustitución de estos por productos sintéticos.

Al estudiar el caso de algunos países asiáticos como Japón el cual no se caracteriza precisamente por gozar de una amplia gama de recursos naturales, se concluye que esta teoría no es aplicable a las condiciones de ese país, por el contrario, tenemos que no ha contado con recursos naturales propios y sin embargo se ha dado a la tarea de conseguirlos para sacar adelante su economía, llegando a ser una de las principales potencias comerciales en el mundo.

Por el contrario, se tiene el caso de México el cual ha contado con una vasta gama de recursos naturales, que aún en esta época no ha sido explotada ni aprovechada por empresas mexicanas para sacar adelante su propio comercio.

Lo que se puede concluir de la Teoría de la localización, es que la dotación de recursos naturales con que cuente un país no es un determinante para tener una balanza comercial superavitaria o para conseguir un gran desarrollo económico a nivel internacional; más bien depende de las estrategias que empleé cada uno y de la manera en que aproveche los recursos con que cuenta. (Sanchez, 1973)

El objetivo de la teoría de la localización es estudiar cómo el espacio juega un rol clave en las decisiones de los productores y consumidores. Esto, debido a que la oferta de una mercancía y su demanda pueden encontrarse en puntos distanciados, lo que genera costes (como aquellos que corresponden al flete del transporte).

Entre las características de la teoría de la localización destacan:

- No solo analizan el impacto de los costes de transporte, sino de los costes de oportunidad por el tiempo de traslado.
- Lo anterior lo podemos entender con un ejemplo. Imaginemos que una persona debe viajar media hora para llegar al supermercado de su preferencia. Esos treinta minutos, los podría destinar a una actividad productiva o, en todo caso, a una actividad de ocio que le generaría satisfacción.
- El precio de un bien puede variar, dependiendo de su ubicación, al tener que incorporar el coste de su traslado.
- Cuando el producto debe ser transportado, se generan costes indirectos de comunicación e información que forman parte de la administración logística. De ese modo, se monitorea que la mercancía llegue a su destino en las condiciones adecuadas.
- En algunos casos, es el consumidor el que se traslada para poder adquirir el bien o servicio.
- Lo racional es que los consumidores y productores busquen disminuir los costes de transporte al tomar sus decisiones. Es decir, una empresa considerará la distancia con respecto a sus clientes, por ejemplo, como una variable de decisión al momento de elegir donde construirá su nueva fábrica.
- Conforme los costes de transporte han ido disminuyendo en las últimas décadas, gracias al desarrollo tecnológico, la desconcentración de la producción ha sido posible. A mediados del siglo XX, probablemente no hubiese sido rentable para una firma fabricar sus mercancías en un continente para venderlas en otro.

Asimismo, las economías de aglomeración también hacen alusión a la utilidad que genera para una compañía estar cerca del consumidor final. Esto, por el ahorro en los costes de distribución. (Westreicher, 2020)

Capítulo III. Marco Referencial.

3.1. Definición De Impacto Comercial.

Podemos definir un impacto comercial, como todas aquellas consecuencias o cambios dentro de la economía y las repercusiones en su población. (Osorio, 2018)

Un ejemplo claro es que a partir de la apertura comercial la economía mexicana ha transitado por crisis profundas y ha estado sujeta a una serie de reformas estructurales para liberalizar la economía en el ámbito comercial, financiero, fiscal y monetario. Se pasó de una política fiscal expansiva a una restrictiva; la política monetaria hizo del control de la inflación su objetivo central; la apertura comercial y financiera marco el proceso de transformación económica con el fin de alcanzar la eficiencia e incentivar el crecimiento económico.

La economía mexicana se ha desacelerado a partir de estas reformas estructurales, entre los principales factores se encuentra el papel de la integración regional, que, a pesar de ser muy exitosa en la apertura comercial y financiera no ha promovido un crecimiento sostenido. Los fuertes choques y la transferencia de recursos al exterior marcaron el estancamiento de la productividad laboral y la desaceleración del crecimiento económico, la recurrencia de crisis por choques externos. La reducción de la inversión interna y un tipo de cambio apreciado durante la mayor parte del periodo, aunado al desmantelamiento de la política industrial y la falta de financiamiento productivo han marcaron la pauta de la decadencia de la economía mexicana a partir de entonces.

Hablando de pros y contras, menciono algunos beneficios del comercio internacional.

- Busca la eficiencia, el mejor aprovechamiento de los recursos y la mejora económica

- Disminuye los costes de producción
- Extiende la variedad de bienes y servicios con los que comerciar
- Facilita la buena comprensión entre los países
- Incrementa la cantidad de empleos disponibles en un lugar determinado
- Optimiza la adecuada gestión de los productos excedentes

También existen desventajas del comercio internacional que repercuten en la economía como, por ejemplo:

- Falsificación de productos
- Costos de la exportación de productos.
- Los datos de exportación de los productos y sus pérdidas ocasionadas.
- Necesidad de tener una competencia.
- Expertos y profesionales en el comercio exterior evaluando que todo está en orden.
- Peligro de acabar con la empresa, por no surgir como se esperaba.

3.2 Concepto De Comercio Internacional.

Comercio internacional designa un conjunto de movimientos comerciales y financieros, que desarrollan los Estados y particulares o los Estados entre sí, a nivel mundial. (Gonzalez, 1979)

El Comercio Internacional es aquel que se realiza de manera transfronteriza, es decir, el intercambio de bienes y/o servicios entre dos actores (empresas, Estados, productores, personas.) que se encuentran en países diferentes.

Al hablar de comercio internacional estamos frente a un ensanche del horizonte geográfico y comercial. De lo dicho anteriormente podemos ejemplificar diciendo que comercio internacional es el continente y comercio exterior, el contenido. La expresión “internacional” “abre inmediatamente el ángulo de visión de tal forma que dejamos de

representar a nuestro país como el Mercado Central y el objetivo pasa a ser” “el mundo en un conjunto”.

Ningún país ni sus habitantes pueden producir todo lo que necesitan dentro de su propio territorio. Esto responde a diversas razones, pueden carecer de los medios técnicos o tecnológicos suficientes o no reunir las condiciones sociales, económicas o climáticas necesarias para manufacturar o ejecutarlo. Por ello, el Comercio Internacional es una actividad humana necesaria, beneficiosa y supone un importante impulso para las sociedades y, por ende, de sus ciudadanos.

Sin embargo, si estos intercambios no se realizan en términos de equidad y siempre se da prioridad a los intereses de unos pocos, se convierte en un factor más de empobrecimiento. Así ocurre en la actualidad: los países del Sur se ven excluidos del sistema de toma de decisiones del sistema comercial y, por tanto, a menudo no obtienen ningún tipo de beneficio de los intercambios comerciales en los que participan.

3.3 Definición De Crecimiento Económico.

El crecimiento económico es el incremento de la renta nacional o el PIB por persona de un país o una región o un grupo de países, en un plazo de tiempo. Lo más habitual es medirlo de forma anual, para comparar cómo ha crecido o no cada año. Hacerlo por persona o per cápita sirve para poder establecer comparaciones razonables entre países, porque si nos limitáramos a la renta total o el PIB en su conjunto, entonces resultaría que China es el país más rico del mundo, no porque sus habitantes sean ricos sino porque son muchísimos. (Sala, 2009)

Cabe mencionar que el PBI per cápita solo aproxima el grado de desarrollo económico de una economía; sin embargo, dada la información disponible, es una de las herramientas más eficaces para medir el estándar de vida de los países.

¿Por qué crecen los países? Lo primero es constatar que lo hacen, y lo han hecho de modo muy acentuado desde la llamada Revolución Industrial del siglo XIX. Los datos del economista Angus Addison indican que el crecimiento económico en los últimos 200 años ha sido espectacular: la población mundial se multiplicó por cinco, la renta por persona lo hizo por ocho, el PIB mundial por 40 y el comercio mundial por 540.

En todo este período los mejores años son los que van desde el final de la Segunda Guerra Mundial hasta la crisis del petróleo en la década de 1970. El segundo mejor período para el crecimiento fue de 1870 a 1913, y, el tercero, el período actual hasta la crisis. Las cifras de los últimos dos siglos son muy superiores a toda la historia anterior.

Los países que más crecen son los de Europa Occidental y sobre todo algunas de las antiguas colonias como Estados Unidos, Canadá, Australia y Nueva Zelanda. Algunos continentes cambian de ritmo de crecimiento. Por ejemplo, Asia ha crecido mucho más rápido que África en el último medio siglo (esto explica por qué África es ahora el continente de la pobreza).

Las razones del crecimiento económico son diversas, pero entre ellas destacan el progreso técnico, la inversión y la acumulación de capital, tanto capital físico como humano. También cuenta la apertura a los mercados exteriores y son de sobresaliente importancia las características de lo que se llama el marco institucional: en esencia el mantenimiento de unos mínimos imprescindibles en términos de seguridad física y jurídica, paz y libertad.

3.4 Política Comercial Del Puerto De Lázaro Cárdenas Michoacán.

En el puerto de Lázaro Cárdenas, la aplicación de la política comercial ha sido en su gran mayoría el impulso por parte del gobierno estatal y federal, a continuación, presentamos algunos datos que ayudaran a entender el funcionamiento de este instrumento. (Diario, 2022)

El puerto Lázaro Cárdenas, ubicado en Michoacán, es considerado por el gobierno y, por las actividades de los grupos aduanales, como una Zona Económica Especial (ZEE). Es conocido como uno de los puertos marítimos más dinámicos del país y de Latinoamérica por el crecimiento y modernización de su infraestructura:

- Cobertura total de más de 60 millones de habitantes, concentrados en la zona económica más importante a nivel nacional.
- Durante 2013 y 2014 se invirtieron dos mil 557 millones de pesos, para construir en 28.3 hectáreas patios de maniobras, muelles adicionales, así como la instalación de siete grúas.
- Ha consolidado relaciones comerciales con más de 70 puertos para exportación y 99 para importación, además de 10 destinos nacionales.
- Entre otras vocaciones productivas, el puerto de Lázaro Cárdenas tiene potencial para el desarrollo de los sectores automotriz, agroindustrial, construcción, minería, químico y siderúrgico.

Conectividad; Lázaro Cárdenas a Altamira/Tampico, Tiempo de Recorrido: 58 a 70 Hrs. Kilómetros: 1266 km, Operador: Kansas Southern City de México.

Ventajas Competitivas.

- Conexión con el puerto de mayor desarrollo del Golfo de México.
 - Posibilidad de desarrollar un corredor transoceánico Asia-Lázaro Cárdenas-Altamira-Europa.

Lázaro Cárdenas, a Cuautitlán. Tiempo de Recorrido: 36 a 48 Hrs. Kilómetros: 863 km. Operador: Kansas Southern City de México.

Ventajas Competitivas.

- Corredor más corto del Pacífico a la zona de mayor consumo del país.
- Conexión directa con terminal ferroviaria.
- Aduana interna.

Lázaro Cárdenas a Guadalajara. Tiempo de Recorrido: 60 a 72 Hrs. Kilómetros: 896 km. Operador: Kansas Southern City de México.

Ventajas Competitivas.

- Fidelidad de los clientes a la línea naviera Maersk Sealand.

Lázaro Cárdenas a Monterrey. Tiempo de Recorrido: 58 a 70 Hrs. Kilómetros: 1292 km. Operador: Kansas Southern City de México.

Ventajas Competitivas.

- Conexión directa con la zona con mayor desarrollo industrial del país.
- Conexión con terminal intermodal cuenta con aduana interna.

Lázaro Cárdenas a Pantaco. Tiempo de Recorrido: 36 a 48 Hrs. Kilómetros: 863 km. Operador: Kansas Southern City de México.

Ventajas Competitivas.

- Corredor más corto del Pacífico a la zona de mayor consumo del país.
- Conexión directa con terminal ferroviaria.
- Aduana interna.

Lázaro Cárdenas a Querétaro, Tiempo de Recorrido: 36 a 48 Hrs. Kilómetros: 623 km. Operador: Kansas Southern City de México

Ventajas Competitivas.

- Conexión a principal zona industrial del Bajío.
- conexión directa a terminal intermodal.

Lázaro Cárdenas a San Luis Potosí. Tiempo de Recorrido: 38 a 50 Hrs. Kilómetros: 792 km. Operador: Kansas Southern City de México.

Ventajas Competitivas.

- Conexión directa a terminal intermodal.
- cuenta con aduana.

Lázaro Cárdenas a Toluca. Tiempo de Recorrido: 42 a 55 Hrs. Kilómetros: 897 km. Operador: Kansas Southern City de México.

Ventajas Competitivas.

- Conexión a zona industrial del centro del país.
- conexión con terminal ferroviaria.

Lázaro Cárdenas a Veracruz. Tiempo de Recorrido: 58 a 70 Hrs. Kilómetros: 1303 km. Operador: Kansas Southern City de México.

Ventajas Competitivas.

- Conexión con el puerto que opera el mayor número de contenedores en el Golfo de México.
- Posibilidad de desarrollar un corredor transoceánico Asia- Lázaro cárdenas - Altamira – Europa.
- El operador portuario de ambas terminales es el HPH.

Hinterland y Foreland.

Hinterland.

El área interna de influencia del Puerto de Lázaro Cárdenas o hinterland, se circumscribe a través de conexiones ferroviarias y carreteras a los Estados de Michoacán, Jalisco, San Luis Potosí, Morelos, Puebla, Veracruz, Tamaulipas, Distrito Federal, Querétaro, Edo. de México, Guerrero, Guanajuato y Nuevo León; área que abarca más de 60 millones de habitantes del país y genera más del 60% del PIB; Estados que en los que se localizan la mayoría de las plantas de producción del país y de mayor demanda de productos de consumo interno.

Foreland.

El área externa influencia del Puerto Lázaro Cárdenas o Foreland, se circumscribe a la Costa Oeste de Norte América con Estados Unidos y Canadá, con Centro América con Guatemala, El Salvador, Ecuador, Colombia, Panamá; en Sur América con Chile, Argentina, Perú y con la Cuenca del Pacífico Oriental, como Japón, Malasia, Filipinas, Singapur, Taiwán, Corea, Rusia, China, Taiwán, Indonesia, Tailandia, Pakistán, Nueva Zelanda, Sudáfrica, etc.

Acerca del Puerto.

Las modernas instalaciones del Puerto Lázaro Cárdenas están equipadas y calificadas para cubrir con eficiencia, seguridad y productividad todas las actividades comprendidas en un puerto industrial y comercial de su magnitud. El puerto está acondicionado para recibir navíos de grandes dimensiones y todo tipo de cargas

Lázaro Cárdenas es el único puerto de México con 18.00 metros de profundidad en su canal de acceso y 16.50 metros de profundidad en la dársena principal de ciaboga.

Es, además, el único puerto protegido que puede recibir embarcaciones de hasta 165 mil toneladas de desplazamiento.

La infraestructura para la operación del puerto puede apreciarse ampliamente en la siguiente descripción:

Accesos y Canales: La bocana, el canal de acceso y los 4 canales de navegación secundarios del puerto cumplen con las normas internacionales de seguridad para navegar en un solo sentido. La longitud total de los canales es de 7,579 metros lineales, con profundidades de 14.50 y 16.50 metros de referencia al nivel de bajamar media inferior (NBMI).

El fondeadero del puerto se ubica al sur del puerto, cuenta con 5,282 metros de longitud con un ancho de plantilla de 2,892 metros y una profundidad de entre 30 y 50 metros, identificado por las embarcaciones con la boya de recalada de coordenadas geográficas latitud norte 17 53' 34.45" y longitud oeste 102 10' 08.50".

El puerto cuenta con dos dársenas de ciaboga, las cuales se denominan Dársena Principal y Dársena Comercial de 700 y 530 metros de diámetro con 16.50 metros (N.B.M.I.) de profundidad respectivamente, faltando por construir las dársenas de maniobras que se localizaran al final del canal norte y canal oriente. Los diámetros de las dársenas se proyectaron para que las maniobras se realicen con la ayuda de remolcadores.

Capacidades de atraque: El recinto portuario de Lázaro Cárdenas cuenta con 21.844 metros de frentes de agua. Actualmente se tienen 3,689 metros de muelles construidos con profundidades de 6, 8, 11, 12, 14, y 16.50 metros y con capacidades estructurales para recibir embarcaciones de 20,000 hasta 150,000 toneladas de desplazamiento.

Servicios Generales: En materia de servicios urbano industrial, el puerto Lázaro Cárdenas cuenta con accesos carretero y ferroviario, energía eléctrica de alta, media y baja tensión, agua cruda, telefonía y combustible para satisfacer la demanda de la industria que pueda establecerse.

Distancias.

Autotransporte y distancia desde Lázaro Cárdenas por autopistas.

- El puerto cuenta con autopistas que conectan a las principales ciudades de la República Mexicana.
- Ágil operación de desalojo de la carga en el puerto.
- Acceso directo a la autopista.
- Seguridad.

Ferrocarril.

Abarca 192,678,757 millones de habitantes de los cuales: 67,273,899 millones de habitantes en los 16 estados de la República Mexicana y 125,404,856 millones de habitantes de la Costa Este de Estados Unidos.

Actividades Portuarias.

El puerto de Lázaro Cárdenas es un recinto portuario destinado al establecimiento de instalaciones y a la prestación de servicios portuarios, cuyas instalaciones están orientadas a la atención de embarcaciones de altura y cabotaje; y para la prestación de servicios portuarios.

Los servicios portuarios son aquellos servicios que se proporcionan en el puerto para atender a las embarcaciones, así como para la transferencia de carga, descarga y trasbordo de mercancías.

Las actividades principales del puerto son las siguientes:

- Planeación y administración de la operación del Recinto Portuario.
- Planeación y distribución de los recursos financieros del puerto.
- Fijar tarifas de infraestructura portuaria.
- Otorgar contratos de cesión parcial de derecho para la construcción y operación de instalaciones y terminales portuarias.
- Otorgar contratos de permiso para la prestación de servicios portuarios:
 - Servicio a embarcaciones,
 - Servicios generales a embarcaciones
 - Servicios de maniobras.
- Proveer con la Infraestructura básica al puerto:
- Dragado, Vialidades comunes, Accesos, Protección playera, Faro, Servicios básicos, Vías férreas.

El gobernador de Michoacán, Alfredo Ramírez Bedolla aseguró que todo el potencial que se ha dado al Puerto de Lázaro Cárdenas representa la esperanza del desarrollo económico e industrial para la entidad.

Lo anterior se debe a que cuenta con espacios que están en desarrollo, y enfatizó, que irá a la par de un proyecto económico para mejorar las condiciones de las y los trabajadores del municipio.

El gerente general en Lázaro Cárdenas de la Terminal Portuaria de Contenedores, Alfredo Huesca, compartió que el puerto es el más importante de toda Latinoamérica por su capacidad de desarrollo; además, en su último año recibieron barcos con más de 400 metros de largo, permitiendo que diversas empresas nacionales e internacionales envíen sus productos a través de esta terminal.

También explicó que se moviliza carga de mercancías de comercio exterior, la cual es monitoreada, superando a los puertos de Los Ángeles y Panamá, e incluso las

inversiones que se realicen en el puerto serán clave en los nuevos acuerdos que se tienen en el T-MEC.

Es de mencionar que, en 2022, el Puerto movió 28 millones 207 toneladas de carga comercial ocupando el tercer lugar a nivel nacional debajo de Manzanillo y Veracruz, mientras en la carga automotriz fueron 646 mil autos, en la segunda posición nacional.

El Puerto de Lázaro Cárdenas está en camino de convertirse en el referente portuario mexicano para el nearshoring gracias a un paquete de inversiones implementado por el sector privado y la Administración del Sistema Portuario Nacional (Asipona). Las aportaciones ascienden a un total aproximado de US\$363 millones, y su objetivo es mejorar la infraestructura y el equipamiento del puerto para atraer a más empresas interesadas en el nearshoring, una estrategia de subcontratación que permite a las empresas ubicadas en Estados Unidos y Canadá mover sus operaciones a países cercanos para reducir costos y mejorar su eficiencia, informa el medio mexicano, El Economista.

Durante una reunión convocada por la Asociación Mexicana de Agentes Navieros (Amanac), el director general de la Asipona del puerto de Lázaro Cárdenas, Jorge Luis Cruz Ballado, detalló el paquete de inversiones destinado a mejorar la infraestructura y equipamiento del puerto. Según Cruz Ballado, el sector privado está aportando un monto de US\$85 millones en materia de negocios. Por su parte, el sector público está financiando un total de US\$35 millones exclusivamente para la mejora de la infraestructura portuaria.

Destaca también la inversión que la Asipona está realizando en la Isla de la Palma, con un monto de US\$206 millones. Asimismo, se están inyectando fondos públicos para mejorar la relación entre el puerto y la ciudad, con una suma de US\$24 millones, así como una inversión de US\$10.600 millones para el aeropuerto.

Se diseñan nuevos proyectos con el objetivo de impulsar el sector de negocios del puerto. Uno de ellos es la construcción de un patio para el manejo de carga automotriz a cargo de Amports de México, empresa encargada de operar patios públicos. Este plan requiere un capital de US\$5.77 millones para desarrollarse en una superficie de 12.67 hectáreas, con una capacidad estática de 7,560 unidades.

También se contempla un plan de ampliación para el manejo de fluidos en materia energética a cargo de Terminales Portuarias del Pacífico. Este proyecto requiere de US\$28.806 millones. Se construirán nueve tanques con capacidad para almacenar 401,280 barriles.

Además, se planea ampliar el área destinada al manejo de fluidos en materia energética a cargo de Pibsa, con una inversión estimada de US\$49 millones. El proyecto consta de dos fases para la operación de hidrocarburos: la primera fase incluye la construcción de seis tanques de almacenamiento en una superficie de 6.84 hectáreas, con capacidad para almacenar 405,000 barriles. La segunda fase, por su parte, abarca una superficie de 2.45 hectáreas y contempla la adecuación del muelle para la recepción del mismo material.

Se ha dado a conocer otro proyecto de inversión a cargo de la compañía AAK, que busca ampliar la capacidad de almacenamiento de aceites vegetales por un monto de US\$1.266 millones. Esta propuesta contempla la ampliación de la capacidad instalada de 20,000 toneladas con 12 tanques, a 35,000 toneladas con 21 tanques, para el almacenamiento de fluidos no petroleros.

Estas inversiones se llevan a cabo en un momento en el que Lázaro Cárdenas ocupa la cuarta posición a nivel nacional en cuanto a las estadísticas de carga total de puertos, mientras que Manzanillo en Colima, Veracruz y Coatzacoalcos en el estado de Veracruz se sitúan en los tres primeros lugares.

3.5 Política económica Del Comercio Internacional En Lazaro Cárdenas Michoacán.

Una de las funciones fundamentales que tiene el estado a través del gobierno, es buscar el bienestar de sus habitantes, derivado de distintas acciones y ante ello, tiene la obligación de impulsar medidas que coadyuven a la resolución de problemáticas que se tienen día con día, por parte de los habitantes de cada una de las naciones. Ante ello se presentan problemas fundamentales en los que se centran de manera importante en el tema económico, que se convierte en un eje central de las políticas mencionadas. (Maritimo, 2023)

Ante el escenario de obligaciones fundamentales por parte del estado, que radican en impulsar políticas económicas que coadyuven a resolver dichas problemáticas, encontramos por mencionar algunas como la necesidad de crear empleos, impulsar la inversión nacional o extranjera y mejorar el ingreso a través del aumento del salario (entre otros) y que, para que se pueda llevar a cabo lo anterior, necesario que se identifique enfoques a partir de diversos análisis económicos.

3.5.1 Comercio Exterior y Política Comercial. El Vínculo Permanente.

El Estado impulsa las llamadas políticas públicas, que son tan variadas, como la diversidad existente entre cada uno de los países que las aplican. Por ello y ante la diversidad de las acciones referidas y particularmente en el caso de la política comercial exterior que establece necesariamente un vínculo con el sector externo de la economía (y que a su vez impacta en el espacio local, debido al tema de la globalización) son parte importante para llevar a cabo el análisis teórico fundamental del presente trabajo. A continuación, desagregamos sus principales componentes.

Para Jane Solá el Estado establece tres niveles de operación de las políticas públicas, cuya división recae en aspectos como “Ordenación, finalistas y específicas”. El entorno internacional (comercio exterior y política comercial) según Solá, se inserta en el

concepto de políticas específicas y es justo en ese aspecto, que se explica el vínculo de los países en el contexto de la globalización.

Entendida como una política de tipo instrumental, cuyo fin particular es el establecimiento de medidas que coadyuven al impulso y desarrollo comercial de un país, la política económica comercial, es importante para buscar impulsar el crecimiento económico de los mismos, coadyuvando a generar “un cambio cuantitativo o expansión de la economía de un país, donde los usos convencionales, miden el aumento porcentual del producto interno bruto (PIB) y puede ocurrir a nivel extensivo o intensivo, convirtiéndose en una condición importante del desarrollo económico”.

Adicionalmente a lo mencionado, es importante recuperar que se consideran también distintas variables de importancia para generar el impulso del crecimiento económico (es decir, no solo el comercio exterior como tal, aunque si fundamental en el contexto del comercio exterior) considerando entonces a los recursos humanos, naturales, el capital, la tecnología, inversión extranjera directa, entre otros.” Por ello, la aplicación de políticas económicas adecuadas, según la perspectiva teórica, trae consigo el aumento de las condiciones referidas al crecimiento económico.

Más adelante ampliaremos la información respecto al vínculo de la política económica y el comercio exterior y en donde sin duda, las decisiones por parte del Estado han llegado a tener su parte de vulnerabilidad al ser modificados no solo por su propia voluntad, por ejemplo, “El TLCAN” (Tratado de Libre Comercio de América del Norte, hoy conocido como “T-MEC” 7 o “USMCA”, por sus siglas en inglés). (Osorio, 2018)

Partiendo de lo anterior, México no queda exento de la aplicación de las diversas políticas comerciales mencionadas e inclusive, por ser miembro activo de la OMC, es evaluado constantemente por dicho organismo, a través de la aplicación del examen de política comercial (OMC, 2019). Veremos a continuación, en un repaso breve, como se ha implantado la política comercial en nuestro país.

3.5.2 Política Comercial Exterior en México.

Una visión neoliberal Desde mediados de la década de los ochenta varios países desarrollados impulsaron la disminución de medidas arancelarias y la eliminación de las cuotas a la importación, además de otras restricciones al comercio, modificándose la política comercial exterior, hacia una vía de libre comercio en el contexto global, en donde se recuperaban los preceptos teóricos de los liberales clásicos (Smith, 1776) convirtiéndose en un nuevo modelo económico conocido como “Neoliberalismo”, dejando atrás la visión de la experiencia estabilizador.

En el caso particular de los países hegemónicos, el cambio se llevó a cabo, a través de la modificación legal del nuevo sistema económico, que comenzó en la década de los setenta, para cristalizarse a mediados de los ochenta en muchos países del mundo (entre los que destacan, Alemania, China, Francia, India e Indonesia) que iniciaron una reducción arancelaria importante, eliminaron las cuotas de importación y abrieron sus economías a la competencia de las importaciones.

En el caso de los subdesarrollados, como México8 y otros países (Principalmente de América del Sur, Asia o África), no estuvieron exentos de estas medidas. (Krugman , 2012) A partir de lo anterior, los puertos marítimos se convertirían en acciones fundamentales para desarrollar el nuevo modelo, siendo lo anterior oportunidades de negocio y operación portuaria.

Lázaro Cárdenas en el Estado de Michoacán, fue uno de ellos. A partir de una nueva visión respecto de la política comercial en nuestro país (Vinculada a la política mundial comercial y obviamente al TLCAN, como ejemplo fundamental del mismo) es que se impulsa partir del sexenio de Miguel de la Madrid Hurtado (1982-1988) el establecimiento de las bases para los diversos conceptos de la liberalización comercial, como mecanismo de estabilización económica y social.

La aceleración de la apertura comercial como consecuencia de la reforma económica, la incorporación de México al GATT, el programa de estabilización macroeconómica de 1987, la apertura unilateral y la firma del Tratado de Libre Comercio de América del Norte (TLCAN), entre otras acciones, sentaron las bases para entender la política económica del comercio exterior actual de nuestro país. El personaje clave para cristalizar el proceso, fue el presidente que sustituyó a Miguel de la Madrid Hurtado; Carlos Salinas de Gortari en el próximo período presidencial.

El objetivo primordial de dicho sistema es que nuestro país se convirtiera en una de las economías más abiertas de la región y pudiera atraer una mayor cantidad de inversiones extranjeras y, además, estimular el crecimiento económico de México. A partir de lo anterior, el entorno local no fue la excepción.

3.5.3 Política Comercial Actual. Contexto del siglo XXI.

A partir del cambio del cambio de modelo económico, el caso del Estado Mexicano es ejemplificado. En el caso del gobierno anterior, es decir el caso de la presidencia de Enrique Peña Nieto, el rumbo se ha mantenido (con los riesgos que representa en muchos sentidos) dándole continuidad a la política comercial establecida décadas atrás, es decir, desde la perspectiva neoliberal. (Ce, 2023)

Esto se concretizaba, en el Plan Nacional de Desarrollo de México 2012-2018, que fue el eje fundamental para el establecimiento de operación del gobierno anterior y que específicamente, se impulsaba el comercio a través de dos apartados fundamentales basados en el documento principal y en el apartado “VI.5. Objetivo 5.3, que dice al calce, “Reafirmar el compromiso del país con el libre comercio, la movilidad de capitales y la integración productiva” el gobierno de Enrique Peña Nieto dividió a partir de dos estrategias, lo que sería la proyección y el actuar, respecto de la política comercial reciente y en prospectiva de nuestro país.

Por un lado, la estrategia 5.3.1, se refería al impulso y profundización de la política de apertura comercial para incentivar la participación de México en la Economía Global y la estrategia 5.3.2, que refería al fomento respecto de la integración regional de México, estableciendo acuerdos económicos estratégicos y profundizando los ya existentes.

Así mismo y a partir de los criterios generales de política económica, se le consideraba en el gobierno anterior a la política comercial, como uno de los componentes importantes de la estrategia del Gobierno Federal, para impulsar la competitividad de la economía, es decir, tomar un papel fundamental en el desarrollo económico de nuestro país.

El gran problema desde nuestra perspectiva es que la política comercial ha entrado en una crisis importante en la actualidad. Lo anterior, debido a que la nueva visión se centra en una política más bien nacionalista (desde un punto de vista macroeconómico) Por ejemplo y desde un punto de vista particular, es también por los errores de la política comercial que han cometido los “líderes” que manejan a nuestro país, ya que, se dejó concentrar de manera brutal el entramado comercial exterior de México con los Estados Unidos, sacrificando la planta productiva local, en todos los sentidos, enmarcados en el TLCAN y convirtiéndonos en un país manufacturero, además de no diversificar el comercio con otras naciones.

Por ello es necesario buscar nuevas fronteras, modelos y sistemas en el contexto no solo de la aplicación de la política comercial, sino también en el contexto de la política industrial, agrícola y de innovación, para dejar de lado la relación de codependencia con los Estados Unidos. EL 1 de diciembre de 2018, Andrés Manuel López Obrador tomó protesta como presidente constitucional de los Estados Unidos Mexicanos y su visión de la política comercial exterior ha sido crítica, señalando que el “Neoliberalismo” ha sido parte fundamental del aumento de la pobreza y desigualdad de la población en México.

Lo que no podemos dejar de mencionar, es que su visión es un tanto ambigua, ya que por un lado realiza la crítica de que se tiene que cambiar de modelo y por otro, se

toman medidas para impulsar el desarrollo de los mercados en el entorno internacional desde nuestro país.

3.5.4 Política comercial en el Puerto de Lázaro Cárdenas Michoacán.

En el caso práctico del puerto de Lázaro Cárdenas, la aplicación de la política comercial ha sido en su gran mayoría el impulso por parte del gobierno federal. A continuación, presentamos algunos datos que ayudan a entender el funcionamiento de dicho instrumento. En la actualidad, el puerto de Lázaro Cárdenas es considerado un puerto marítimo joven y dinámico, ubicado en la costa del Pacífico Mexicano en el estado de Michoacán. (Asipona, 2023)

Las características físicas y geográficas del Puerto de Lázaro Cárdenas le hacen ser una alternativa viable para el movimiento de carga y un punto logístico clave para atender a este crecimiento mercado. Según cifras de la Administración Portuaria Integral de Lázaro Cárdenas para el año 2015, el movimiento acumulado de carga fue por el orden de 1,058, 747 contenedores, con diversidad en cuanto a los productos que se manejaron. Siendo que para 2016, fue un total de 1,115, 452 TEU's

Lo anterior derivo en un aumento del 5% respecto al año anterior. Es importante mencionar, que al ser considerado un puerto HUB14, el movimiento de carga por tipo de tráfico es fundamentalmente hacia la importación, obviamente. El 56% de carga para el 2015 fue específicamente referido a las importaciones, un 21% a la exportación y un 23% al cabotaje. Para 2016, los números son los siguientes: 62% para importaciones, 21% para exportación y el 17 para cabotaje.

Desde la perspectiva del gobierno federal, Lázaro Cárdenas cuenta con una visión de ser un puerto comercial e industrial, en donde se ha desarrollado la infraestructura y servicios para atender cargas que demandan economías de escala y altos rendimiento. Por lo tanto, Lázaro Cárdenas seguirá luchando para convertirse en un puerto HUB de carácter internacional.

Lo anterior, sin duda marca logros importante para el puerto de Lázaro Cárdenas, que como hemos dicho anteriormente, basa fundamentalmente su crecimiento como puerto marítimo, en la aplicación de la política comercial imperante en el entorno internacional y sin duda, ha beneficiado a los actores fundamentales que participan en el proceso: Empresa y gobierno¹⁵. El problema fundamental, es que existe falta de coordinación en cuanto a los distintos órdenes de gobierno, ya que no existe evidencia concreta de que sea de esa forma.

Además, le sumamos, que, si la concentración comercial internacional de nuestro país se encuentra dirigida a los Estados Unidos de América y la política comercial se encuentra en crisis en estos momentos, Lázaro Cárdenas podría llegar a tener problemas en el mediano plazo referido debido a la fuerte dependencia económica con el país vecino. Esto referido la inestabilidad de la relación con nuestros socios comercial, especialmente Estados Unidos.

3.6. Aduana De Mexico.

Una aduana la podemos encontrar en puertos, aeropuertos o estaciones de tren (Belen, 2022), así como en las fronteras de un país, y tienen el objetivo de controlar las mercancías y cobrar los impuestos, así como realizar los trámites correspondientes de embarque y recepción.

De esa forma, conocer los fundamentos y funciones de las aduanas se vuelve crucial para una pyme exportadora. En el proceso, todas las mercancías que ingresan o salen del país pasan por las aduanas, por ello, es importante incluir una estrategia para cumplir con las normas aduaneras dentro del plan de negocios, de acuerdo con la Aduana en México ubicada en el Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México.

El exportador debe conocer las funciones principales de las aduanas.

La CAAAREM enlista las siguientes:

- Inspeccionar la carga

- Revisar la mercancía que entra o sale de un país o que circulan en el mismo
- Facilitar o prohibir la entrada o salida de mercancías dependiendo de su estatus legal.
- Solicitar información previa sobre las mercancías de importación o exportación.
- Digitalizar sus procesos.

A principios de 2018, el gobierno mexicano aprobó actualizaciones en la Ley Aduanera (Aduanera, 1995) que permite la digitalización de los procesos aduanales que ascienden a 44,000 operaciones diarias, según cifras del Sistema de Administración Tributaria (SAT).

Octavio de la Torre de Steffano, presidente de TLC Asociados, considera que esa digitalización –parte de los acuerdos firmados entre México y la Organización Mundial del Comercio– atraerá eficiencia logística y ahorro. El especialista explica que, con esa estrategia, las aduanas en México contemplan la automatización y transparencia de las operaciones similar a una ‘ventanilla única’ con la intención de homologar sus procesos. De esa forma, los procesos serán ágiles con mejores prácticas a nivel internacional.

Si bien el funcionamiento de las aduanas en sus diferentes tipos ocurre de manera similar en todo el mundo para regular la entrada y salida de mercancías, permitiendo así las relaciones de comercio internacional, cada país organiza de modo particular sus procesos aduaneros.

En México, SAT es la instancia encargada de supervisar el Despacho Aduanero, así como el Reconocimiento Aduanero y los pagos de los correspondientes aranceles de importación y exportación.

Las aduanas se clasifican según la función que cumplen (Facturama, 2021):

Aduanas de entrada. Reciben los productos llegados del extranjero con motivo de importación.

Aduanas de salida. Despachan las mercancías nacionales que son objeto de exportación.

De forma paralela, los controles aduaneros se categorizan de forma acorde a sus labores:

Aduana Principal. Encargada de las labores administrativas y fiscales más importantes; es decir, las operaciones de importación, exportación y tránsito de personas.

Aduanas Secundarias o subalternas. Son un auxiliar de la aduana principal a la que están adscritas y sirven para efectuar ciertas acciones especializadas para reducir la congestión.

Adicionalmente, se considera que los principales tipos de aduanas son: la aduana terrestre, marítima y aérea.

Aduana terrestre

Las aduanas terrestres controlan el tránsito de productos y personas por carreteras y vías férreas. Se localizan en puntos de acceso fronterizo con los países vecinos a través de los cuales circulan tanto peatones como vehículos comerciales y particulares.

Aduana marítima.

Como su nombre indica, las aduanas marítimas se ubican en la infraestructura portuaria, regulando el tráfico por mar. Manejan un gran volumen de artículos de toda clase, siendo las de mayor tráfico de mercancía; asimismo, supervisan el paso de personas en embarcaciones como los cruceros turísticos.

Aduana aérea.

Las aduanas aéreas, en tanto, controlan mayormente el tránsito de personas, además de supervisar el equipaje de los pasajeros y los fletes de mercancías. Se les encuentra en cualquier sitio de importancia del país; es decir, ciudades grandes y destinos turísticos importantes.

¿Cuántas aduanas hay en México? Sedes Aduanales

México cuenta con 49 aduanas distribuidas en los puntos estratégicos a lo largo y ancho del país. En ellas se controla la entrada y salida de las mercancías y están ubicadas en la frontera norte (con Estados Unidos sumando 19), frontera sur (con Guatemala y Belice para un total de 2), en las costas del Pacífico y Golfo de México (17) y en puntos interiores dentro de la República Mexicana (11).

Aduanas de la frontera norte:

1. Reynosa (Tamaulipas)
2. Ciudad Juárez (Chihuahua)
3. Colombia (Nuevo León)
4. Matamoros (Tamaulipas)
5. Mexicali (Baja California)
6. Nogales (Sonora)
7. Nuevo Laredo (Tamaulipas)
8. Agua Prieta (Sonora)
9. Piedras Negras (Coahuila)
10. Tijuana (Baja California)
11. Ciudad Acuña (Coahuila)
12. Tecate (Baja California)
13. Camargo (Chihuahua)
14. Ciudad Miguel Alemán (Tamaulipas)
15. Ojinaga (Chihuahua)
16. Puerto Palomas (Chihuahua)
17. San Luis Río Colorado (Sonora)
18. Naco (Sonora)

19. Sonoyta (Sonora).

Aduanas de la frontera sur:

1. Subteniente López (Quintana Roo)
2. Ciudad Hidalgo (Michoacán).

Aduanas marítimas:

1. Altamira (Tamaulipas)
2. Cancún (Quintana Roo)
3. Ciudad del Carmen (Campeche)
4. Coatzacoalcos (Veracruz)
5. Dos Bocas (Tabasco)
6. Ensenada (Baja California)
7. Guaymas (Sonora)
8. Lázaro Cárdenas (Baja California)
9. Manzanillo (Colima)
10. Progreso (Yucatán)
11. Tampico (Tamaulipas)
12. Tuxpan (Veracruz)
13. Veracruz (Veracruz)
14. Salina Cruz (Oaxaca)
15. Acapulco (Guerrero)
16. La Paz (Baja California)
17. Mazatlán (Sinaloa).

Aduanas interiores:

1. Aeropuerto Internacional CDMX
2. Guadalajara (Jalisco)
3. Guanajuato (Guanajuato)
4. Puerta México (Toluca, Edomex)
5. Terminal Intermodal de Pantaco (CDMX)

6. Monterrey (Nuevo León)
7. Querétaro (Querétaro)
8. Aguascalientes (Aguascalientes)
9. Chihuahua (Chihuahua)
10. Torreón (Coahuila)
11. Puebla (Puebla).

3.6.1 Aduanas con Mayor Recaudación.

La Agencia Nacional de Aduanas de México dio a conocer el Top 5 de las Aduanas con mayor recaudación, (Secretaría de Hacienda, 2022) entre las que se encuentran Nuevo Laredo con 13 mil 135 millones de pesos, Manzanillo con 10 mil 158 millones de pesos, Veracruz con 8 mil 967 millones de pesos, Lázaro Cárdenas con 6 mil 926 millones de pesos y el Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México con 6 mil 148 millones de pesos. (Almedia, 2020)

Además, dentro de las Aduanas con mayor recaudación están Altamira, Ciudad Juárez, Colombia, Toluca, Reynosa, Matamoros, Puebla, Tuxpan y Pantaco CDMX. En conjunto, estas 14 de las 50 Aduanas de México, sumaron 65 mil 949 millones de pesos durante noviembre de 2022.

Cabe destacar que, en 2021, Aduanas de México recaudó 1 billón 4 mil 22 millones 700 mil pesos, cifra histórica desde que se tiene registro, superando por 134 mil 5 millones de pesos lo recaudado en 2020, y por 29 mil 748 millones 600 mil pesos lo recaudado en 2019.

La Agencia Nacional de Aduanas de México refrenda su compromiso de combatir la corrupción en las 50 aduanas del país, dando cumplimiento a la instrucción del presidente Andrés Manuel López Obrador de incrementar la recaudación.

1. Nuevo Laredo.

2. Manzanillo.
3. Veracruz.
4. Lázaro Cárdenas.
5. AICM.

3.6.2 Importación y exportación.

Comencemos por definir qué es importación; ésta es la operación mediante la cual se somete cierta mercancía extranjera a la regularización y fiscalización tributaria, para después ser libremente destinada a una función económica de uso, producción o consumo (Mendoza, 2013).

3.6.2.1 Importación. La importación consiste en el ingreso legal de mercancías proveniente de otro país, que puede ser más barata o de mejor calidad; en otras palabras, es la compra de bienes o servicios provenientes de empresas extranjeras para introducirla al interior del país en el que son demandados para el uso y consumo.

En economía, las importaciones son el transporte de bienes y servicios del extranjero, los cuales son adquiridos por un país para distribuirlos en el interior de este. Las importaciones pueden ser cualquier producto o servicio recibido dentro de la frontera de un Estado nacional con propósitos comerciales.

Las importaciones permiten a los agentes económicos adquirir los productos que en su país no se producen, más baratos, o de mayor calidad, beneficiéndolos como consumidores. La importación es cuando un país le compra productos a otro país. Al realizarse importaciones de productos más baratos, automáticamente se está liberando dinero para que los agentes ahorren, inviertan o gasten en nuevos productos, aumentando las herramientas para la producción y la riqueza de la población.

Pero, por otro lado, las importaciones aumentan la competencia sobre la industria local del país importador. Las industrias de los países exportadores pueden tener

mejores condiciones de producción más favorables (población laboral altamente calificada, mayor desarrollo tecnológico y/o mejor infraestructura) o costos salariales menores (por el pago de bajos salarios a los trabajadores del país exportador), según algunos economistas, perjudicando la economía interna en su mercado laboral. (Steven M., 2003)

Beneficios de las importaciones a nivel macroeconómico. (Castaño Estrada, 2015)

- Adquirir bienes y servicios que no se producen localmente: Insumos y Materias Primas.
- Adquirir bienes de capital y tecnología de última generación.
- La exposición al mercado mundial obliga a mejorar la competitividad del producto.
- Aumentan los niveles de exigencia del consumidor al aumentar los estándares de calidad

Desventajas de las importaciones:

- Comprar en otro país reduce ingresos del país donde reside el emprendedor. Los síntomas de problemas económicos como mayores importaciones que exportaciones, reducen fuentes de empleo, y provocan salida de moneda nacional que se cambia por moneda extranjera.
- Las importaciones siempre llevan implícito el riesgo de aumento en el precio de la moneda extranjera. Los negocios atados al aumento de moneda extranjera por importaciones que son su principal fuente de ingresos deberían contratar coberturas cambiarias o futuros, en casas de bolsa, para protegerse.
- Las importaciones, en alto grado, hacen dependiente al emprendedor de las compras internacionales. Cualquier dependencia debilita a la empresa y con mayor razón, proveedores internacionales por la distancia, las entregas y condiciones.
- Los productos importados hacen competencia a los productos internos reduciendo su valor y generando pérdidas.

3.6.2.2 Exportación. Por otra parte, lo opuesto a este término es la exportación, que es el envío de mercancías nacionales para su uso o consumo en el exterior. Esta función supone una venta más allá de las fronteras de un país, con la salida de mercancías de un territorio aduanero produciendo una entrada de divisas.

Al igual que la importación, la exportación siempre se efectúa en un marco legal y bajo condiciones estipuladas entre los países participantes en la transacción comercial. Existe un concepto respecto a estas acciones comerciales, que es la balanza comercial y se refiere al valor en dinero de la diferencia entre los bienes que se exportan y los que se importan, la cual es positiva si las exportaciones son mayores a las importaciones y será negativa en el caso contrario.

Entonces por importación queda entendido que es la adquisición de bienes y servicios que no se encuentran en el país local o que son conseguidos de mejor calidad o de menor precio en otro país; por su parte la exportación, es la actividad comercial en la que un producto o servicio se vende a otra nación.

Principales Cargas Operadas en el Puerto.

- Carga General: Material refractario, ferromanganeso, ferro aleaciones, carbón aditivo, antracita, petrocoke y vehículos.
- Granel agrícola: trigo.
- Granel mineral: Pellet de hierro, carbón, finos de Pellet.
- Contenerizada: Accesorios para bajo, accesorios para mascotas, aceites, acero inoxidable, Accesorios para bajo, accesorios para mascotas, aceites, acero inoxidable, acetato, aguacates, ajonjolí, alcohol, cerámica, artículos de fantasía, artículos de papelería, artículos deportivos, artículos decorativos, artículos navideños, artículos para el hogar, autopartes, polietileno, bicicletas, partes de bicicletas, calzado, cárnicos, equipo de alumbrado, herramientas, juguetes, línea blanca, maquinaria, neumáticos, pescado, lácteos, tracto partes, artículos para bebe, artículos para higiene, artículos electrónicos, café, cerveza, computadoras, partes de computadoras, muebles, textiles, resinas, etc.

- Petróleo y derivados: Combustóleo, gasolina, diésel.

Beneficios de las exportaciones a nivel macroeconómico. (Castaño Estrada, 2015)

- Genera ingresos de Divisas: (junto a los créditos y las inversiones con las que se hace frente al pago de importaciones y deuda externa).
- Factor dinámico de crecimiento económico de un país por el efecto multiplicador que genera sobre la economía del país. (Utilización de factores de producción, muchas veces ociosos o subempleados).
- Cuando el crecimiento económico va acompañado de un mejor nivel de vida de la población, la exportación contribuye al desarrollo económico del país.

A nivel microeconómico.

- Ampliar y diversificar mercados.
- Disminuir y/o eliminar desniveles cíclicos de demanda interna.
- Incrementar niveles de producción.
- Mejora métodos de producción: Productividad y calidad de productos.
- Mejor absorción de costos fijos.
- Mejora el producto en todos sus aspectos.
- Alarga el ciclo de vida del producto.
- Sirve como auto seguro de cambio: No se corre riesgo con la variación de TC ya que podemos calzar exportaciones con importaciones.
- Aumenta el poder de negociación.
- Otorga prestigio con proveedores, prestadores de servicios, Bancos, etc.

Desventajas de las exportaciones

- Cuando se quiere exportar, es necesario realizar un estudio de mercado, para poder conocer al mercado objetivo, muchas veces, las exportaciones fracasan, debido a que no se conoce suficientemente al mercado al se va a introducir un producto; es necesario conocer las costumbres y gustos de este mercado, además saber si la

producción cubrirá o no las necesidades del mercado, por lo cual se tiene que conocer si la producción satisfacer la demanda del mercado exterior.

3.7. Recintos Fiscalizados.

De acuerdo con la ley aduanera (Aduanera, 1995) en su capítulo I Entrada, salida y control de mercancías articulo 14

ARTICULO 14. El manejo, almacenaje y custodia de las mercancías de comercio exterior compete a las aduanas.

Los recintos fiscales son aquellos lugares en donde las autoridades aduaneras realizan indistintamente las funciones de manejo, almacenaje, custodia, carga y descarga de las mercancías de comercio exterior, fiscalización, así como el despacho aduanero de las mismas.

El Servicio de Administración Tributaria podrá otorgar concesión para que los particulares presten los servicios de manejo, almacenaje y custodia de mercancías, en inmuebles ubicados dentro de los recintos fiscales, en cuyo caso se denominarán recintos fiscalizados concesionados.

Un recinto fiscalizado, a diferencia del recinto fiscal, es administrado por particulares con autorización del Servicio de Administración Tributaria (SAT). El objetivo de estas concesiones es que los particulares presten los servicios de manejo, almacenaje y custodia de mercancías, en inmuebles ubicados dentro de los recintos fiscales.

Cualquier terminal donde se realicen maniobras de carga y descarga de contenedores que arriban al país del extranjero puede ser un recinto fiscalizado. Además, estos pueden ser colindantes a recintos fiscales, recintos portuarios, aduanas marítimas, fronterizas, o interiores de tráfico ferroviario o aéreo.

La concesión se otorgará mediante licitación conforme a lo establecido en el Reglamento e incluirá el uso, goce o aprovechamiento del inmueble donde se prestarán los servicios.

Para obtener la concesión a que se refiere el párrafo anterior, se deberá acreditar ser persona moral constituida de conformidad con las leyes mexicanas, su solvencia moral y económica, su capacidad técnica, administrativa y financiera, así como la de sus accionistas, contar con experiencia en la prestación de los servicios de manejo, almacenaje y custodia de mercancías y estar al corriente en el cumplimiento de sus obligaciones fiscales, para lo cual deberán anexar a su solicitud el programa de inversión y demás documentos que establezca el Reglamento, para acreditar que el solicitante cumple con las condiciones requeridas.

Las concesiones se podrán otorgar hasta por un plazo de veinte años, el cual podrá prorrogarse a solicitud del interesado hasta por un plazo igual, siempre que la solicitud se presente durante los últimos tres años de la concesión y se sigan cumpliendo los requisitos previstos para su otorgamiento y con las obligaciones derivadas de la misma.

Al término de la concesión o de su prórroga, las obras, instalaciones y adaptaciones efectuadas dentro del recinto fiscal, así como el equipo destinado a la prestación de los servicios de que se trate, pasarán en el estado en que se encuentren a ser propiedad del Gobierno Federal, sin el pago de contraprestación alguna para el concesionario.

Carga contenerizada.

A continuación, mención los tipos de carga de mercancía (Muñoz, 2014):

- Carga Contenerizada FCL (Full Container Load)
- Carga Consolidada LCL (Less Than Container Load)

- Carga Breakbulk
- Carga a Granel (Bulk)

En esta ocasión hablaremos de la carga de mercancía contenerizada, Es toda mercancía de carga general que se almacena y transporta en un contenedor, siendo los equipos más utilizados en México, Colombia y el mundo los contenedores de 20 Y 40 pies.

Es carga general de diverso embalaje que se utiliza en el interior de una caja metálica o de fibra de vidrio, de un mismo tamaño, que permite movilizar mayor cantidad de carga en el menor tiempo posible. Existen diversos tipos de contenedores que se han especializados en transportar cargas, de ahí que encontramos reefers, flats, etc. En el caso de los furgones, las cajas tienen incorporado un sistema de ruedas para trasladarlo.

Ventajas de utilizar la carga contenerizada:

- Es unidad de comercialización
- Es un módulo intermodo, y es clave en el sistema intermodal
- Es seguro
- Puede considerarse como depósito transitorio
- Es perdurable
- Permite agrupar cargas en módulos uniformes que facilita la manipulación

y el desplazamiento.

•

Tipos de contenedores.

TIPOS DE CONTENEDORES		Dimensiones inferiores en cm.				
		LARGO	ANCHO	ALTO	Carga útil kg.	
ESTÁNDAR CONTAINER Para todo tipo de carga en general		20' 40'	590 1203	235 235	239 239	28230 26700
VENTILATED CONTAINER Especial para carga que requiere ventilación		20'	593	236	238	21720
HARDTOP CONTAINER Con techo removible de acero. Especial para carga pesada, sobre alta, cargue por la puerta superior o cargue por la puerta con testeras abiertas.		20' 40'	589 1202	234 234	238 239	27890 25780
OPEN TOP CONTAINER Con lona removible en la pared superior. Especial para carga sobre alta, cargue por la parte superior o cargue por la puerta con testeras abiertas.		20' 40'	588 1200	234 233	237 238	21800 26130
FLAT Para carga pesada y sobre ancha		20' 40'	598 1185	224 230	226 197	27800 39800

NUMERACIÓN DEL CONTENEDOR

1. Código del Propietario ----- 4 Letras
- Número de serie ----- 6 Números
- Dígito de comprobación ----- 1 Número
2. Código del País ----- 3 Letras
3. Código de Dimensiones y tipo y una letra y un número ----- 2 Números



Lados de un contenedor



3.7.1 Movimiento de carga contenerizada TEU's.

Puerto Lázaro Cárdenas, 31 de enero de 2023.-El Puerto de Lázaro Cárdenas presentó un aumento del 20% en el movimiento de contenedores al mes de diciembre

de 2022 (Asipona, 2023), en relación con los operados en el mismo periodo del año anterior, al manejar 2,031,552 TEU's que, comparadas con los 1,686,076 TEU's del 2021, se concreta este movimiento ascendente.

De esto, el 25% corresponde a TEU's de importación, 23% a las exportaciones y el 52% de transbordo. Por otra parte, del total de la carga contenerizada tanto en las operaciones de desalojo de importaciones como en el ingreso (exportaciones), el 83% se realizó por medio de autotransporte y el 17% por la vía ferroviaria.

Sus terminales especializadas de contendores, vinculados con los servicios de transporte ferroviario y de autotransporte han permitido operar de manera eficiente y con responsabilidad garantizando que las mercancías sean entregadas directamente a sus destinos y en cada ruta nacional e internacional.

Estas acciones demuestran que el Puerto Lázaro Cárdenas, es la plataforma logística competitiva y segura, ideal para el comercio exterior, lo que permite un enlace y movilización más eficiente ya que cuenta con terminales especializadas con la infraestructura más moderna, efectuando la entrega y recepción oportuna en las principales zonas de consumo.

El TEU

También conocido como Twenty-foot Equivalent Unit es una importante unidad de medida ampliamente usada en toda la industria del transporte marítimo.

Se usa en múltiples contextos: desde determinar la capacidad de carga de un buque portacontenedores, hasta calcular la actividad portuaria.

Hoy, el TEU juega un papel extremadamente importante en el comercio internacional; No sólo es la unidad de medida del tipo más popular de contenedor

(contenedor de 20 pies), sino que también se usa globalmente para medir el tamaño y la capacidad de los buques y calcular la actividad portuaria.

La unidad TEU es usada para medir el tamaño de los buques portacontenedores. Hoy los tamaños varían tanto, que incluso se categorizan los barcos y se les da distintos nombres según su capacidad en TEU's.

Por ejemplo, en la actualidad algunos de los mayores buques portacontenedores tienen capacidad para transportar más de 14.000TEUs, mientras que los barcos más pequeños pueden tener una capacidad de hasta 1.000TEUs.

Así es como se categorizan comúnmente los buques según su tamaño en función de su capacidad en TEU's.

- Buques de enlace pequeños (small feeder): hasta 1,000TEU
- Buques de enlace (feeder): 1,000 a 2,000TEU
- Feedermax: 2,000 a 3,000TEU
- Buques Panamax: 3,000 a 5,000TEU
- Buques Post Panamax: 5,000 a 10,000TEU
- Buques Neopanamax: 10,000 a 14,500TEU
- Ultra Large Container Vessel (ULCV): más de 14,500TEU

3.7.2 Despachos De Mercancía Por Lugares Distintos A Los Autorizados.

De acuerdo con la ley aduanera Capítulo I Entrada, salida y control de mercancías.

En el Artículo 10. La entrada o la salida de mercancías del territorio nacional, las maniobras de carga, descarga, transbordo y almacenamiento de estas, el embarque o desembarque de pasajeros y la revisión de sus equipajes, deberá efectuarse por lugar autorizado, en día y hora hábil (Aduanera, 1995).

El SAT podrá autorizar la entrada al territorio nacional o la salida del mismo por lugar distinto al autorizado, de mercancías que por su naturaleza o volumen no puedan despacharse conforme a lo establecido en el párrafo anterior, o bien, por eficiencia y facilitación en el despacho de las mercancías.

No obstante, lo anterior, las autoridades aduaneras podrán autorizar a las personas morales interesadas en introducir mercancía, que por su naturaleza o volumen requieran ser despachadas por un lugar distinto al autorizado.

El despacho por un lugar distinto al autorizado de las embarcaciones o artefactos navales, así como de la mercancía que transporten, cuando por la dimensión, calado o características del medio de transporte no pueda ingresar al puerto y las mercancías por su naturaleza o volumen no puedan presentarse ante la aduana que corresponda para su despacho, será aprobado siempre que se presente solicitud mediante escrito libre, ante la aduana correspondiente, por lo menos con 24 horas de anticipación al arribo de la embarcación o artefacto naval, proporcionando además cierta información y requisitos.

De acuerdo con las reglas General de Comercio Exterior

De acuerdo con el Capítulo 2.4 de Reglas Generales de Comercio Exterior para 2023, el control de las Mercancías por la Aduana Autorización para el despacho en lugar distinto al autorizado (Publico, 2023)

2.4.1. Para los efectos de los artículos 10, segundo párrafo de la Ley y 11 del Reglamento, las personas morales interesadas en obtener la autorización para la entrada o salida de mercancías del territorio nacional por lugar distinto al autorizado o, en su caso, la prórroga de esta, podrán solicitar autorización, de conformidad con la ficha de trámite 49/LA del Anexo 2.

Además de los requisitos señalados en la ficha de trámite a que se refiere el párrafo anterior, las personas morales interesadas en obtener la autorización para el

despacho en lugar distinto al autorizado de las siguientes mercancías, deberán cumplir con los requisitos adicionales que se indican a continuación:

I Mercancías:

- a) Los hidrocarburos, productos petrolíferos, incluso mezclados con otros componentes que no provengan del petróleo o gas natural, incluidos en el Anexo 14, incluyendo los listados en los Sectores 12 “Alcohol Etílico” y 13 “Hidrocarburos y Combustibles”, del Apartado A, del Anexo 10.
- b) Las mercancías que se clasifiquen en los capítulos 27, 29 y 38 de la TIGIE, incluso mezclados entre sí o con los señalados en el inciso a) de la presente fracción, excepto los señalados en el último párrafo de esta regla, incluyendo sus incisos i., ii. y iii.
- c) Los minerales, incluyendo los que se clasifiquen en los Capítulos 25 y 26 de la TIGIE, cuando se trate de la salida de mercancías del territorio nacional.

II Requisitos:

- a) Acreditar que, de manera previa a la solicitud o prórroga de la autorización para la entrada o salida de mercancías del territorio nacional por lugar distinto al autorizado, cuentan con las concesiones, permisos, autorizaciones, asignaciones o contratos, según corresponda, otorgados por la Secretaría de Marina, la SENER, la Secretaría de Salud, la SICT, la Comisión Reguladora de Energía, la Agencia Nacional de Seguridad Industrial y de Protección al Medio Ambiente del Sector Hidrocarburos, la Comisión Nacional de Hidrocarburos y otras autoridades competentes, de acuerdo al tipo de mercancía a importar o exportar, así como al tipo de instalación para llevar a cabo las actividades de trasvase, almacenamiento, transporte, compresión, descompresión, regasificación, licuefacción y cualquier otra actividad regulada vinculada a la importación o exportación de las mercancías.

La solicitud correspondiente no podrá formularse ni la autorización o prórroga de la autorización para la entrada o salida de mercancías del territorio nacional por lugar

distinto al autorizado podrá otorgarse por un periodo mayor al de la vigencia de las concesiones, permisos, autorizaciones, asignaciones o contratos correspondientes o respecto de rutas y ubicaciones específicas distintas a las establecidas por las autoridades competentes en las concesiones, permisos, autorizaciones o contratos mencionados.

En el caso de las mercancías de la fracción I, inciso a) a que se refiere la presente regla, no se podrá efectuar el trasvase directo a pipas o auto tanques, únicamente se deberá hacer por medio de ductos o para almacenamiento. Lo dispuesto en este párrafo no será aplicable tratándose de operaciones de entrada y salida del territorio nacional de las referidas mercancías por cuestiones de seguridad nacional.

- b) Acreditar que sus clientes cuentan con permiso o autorización de las autoridades competentes para realizar la distribución, comercialización, transporte, expendio al público y cualquier otra actividad regulada vinculada a la importación o exportación de las mercancías.
- c) Acreditar que cuentan con controles e instrumentos de medición que faciliten identificar el peso, volumen, cantidad y calidad de las mercancías que se importarán o exportarán. Tratándose de los hidrocarburos y petrolíferos, incluso mezclados con otros componentes que no provengan del petróleo o gas natural, a que se refiere el inciso a) de la fracción anterior, se deberá contar con los equipos y programas informáticos para llevar controles volumétricos a que se refiere el artículo 28, fracción I, apartado B del CFF.
- d) Acreditar que las instalaciones en que se llevarán a cabo las operaciones por las que se solicita la autorización son adecuadas para realizar el despacho de las mercancías y se encuentran autorizadas para el manejo, carga, descarga, transbordo o trasvase, embarque, desembarque y toma de muestras de las mercancías a importar o exportar, para lo cual cuentan con los permisos y autorizaciones de la SENER, la Comisión Reguladora de Energía, la Agencia Nacional de Seguridad Industrial y de

Protección al Medio Ambiente del Sector Hidrocarburos y la SICT, así como que cuentan con accesos y edificaciones necesarias para que las autoridades competentes realicen las revisiones conducentes y que cuentan con el equipo de seguridad que se requiera a efecto de proporcionarlo a las autoridades supervisoras para el desarrollo de su labor.

- e) Otorgar al SAT, de manera electrónica, acceso directo, en línea y en tiempo real a la información de entradas y salidas de la mercancía de la instalación de que se trate, así como a los sistemas de control de inventarios.
- f) Acreditar que cuentan con cámaras portátiles y con un sistema de cámaras de circuito cerrado de televisión de acuerdo con los “Lineamientos para las cámaras de circuito cerrado de televisión”, emitidos por las autoridades aduaneras, incluyendo la infraestructura y equipamiento necesario para que las autoridades puedan realizar la consulta a las cámaras de circuito cerrado en tiempo real, así como conservar y tener a disposición de las autoridades las grabaciones realizadas, por un periodo mínimo de sesenta días. Las cámaras a que se refiere este inciso deberán garantizar la visibilidad de las áreas utilizadas para carga, descarga, entradas y salidas de las instalaciones en todo momento.
- g) Acreditar que cuentan con medios de control, registro y vigilancia para la entrada y salida de personas, mercancías y medios de transporte de las instalaciones.
- h) Respecto a las mercancías a que se refiere la fracción I, inciso a) de la presente regla, contar con la opinión técnica favorable de la Administración Central de Seguridad, Monitoreo y Control de la AGCTI sobre el cumplimiento de las medidas de seguridad del programa informático para llevar controles volumétricos, en términos de lo señalado en los apartados 30.6.1.3., 30.6.1.4. y 30.6.2. del Anexo 30 de la RMF, la cual se deberá solicitar de conformidad con la ficha de trámite 70/LA, en relación con la ficha de trámite 49/LA, ambas del Anexo 2.

i) Acreditar que, tratándose de instalaciones portuarias, éstas cumplen con el Código Internacional de Protección de Buques e Instalaciones Portuarias.

j) Tratándose de prórrogas, presentar, el contrato celebrado con los laboratorios registrados ante la SE o laboratorios autorizados por la Comisión Reguladora de Energía, según corresponda, para acreditar la calidad de la mercancía en términos de la regulación nacional vigente, así como los informes de calidad de los productos que corresponden a las operaciones realizadas durante la vigencia de la autorización para la entrada o salida de mercancías del territorio nacional por lugar distinto al autorizado que se pretende prorrogar.

3.7.3 Recinto Fiscalizado Estratégico.

De acuerdo con la ley aduanera en su capítulo I Entrada, salida y control de mercancías Artículo 14-D (Aduanera, 1995). Las personas que tengan el uso o goce de un inmueble, dentro de la circunscripción de cualquier aduana, podrán solicitar al Servicio de Administración Tributaria la habilitación de dicho inmueble para la introducción de mercancías bajo el régimen de recinto fiscalizado estratégico y la autorización para su administración. El inmueble habilitado se denominará recinto fiscalizado estratégico. El interesado deberá cumplir con los requisitos que exija el Servicio de Administración Tributaria mediante reglas, para asegurar el interés fiscal.

Cabe resaltar que es diferente a la figura de un recinto fiscalizado, el cual es un inmueble administrado por particulares que, por autorización del Servicio de Administración Tributaria, pueden prestar los servicios de manejo, almacenaje y custodia de mercancías. Asimismo, este cuenta con su propio régimen aduanero.

Para que proceda la autorización a que se refiere este artículo, se deberá acreditar ser persona moral constituida de conformidad con las leyes mexicanas, su solvencia económica, su capacidad técnica, administrativa y financiera, así como la de sus accionistas, estar al corriente en el cumplimiento de sus obligaciones fiscales, y cumplir

con los requisitos que señale el Servicio de Administración Tributaria mediante reglas. A la solicitud deberán anexar el programa de inversión, la documentación con la que acredite el legal uso o goce del inmueble, que el inmueble cumple con requisitos de seguridad, control, vías de acceso y demás condiciones que determine el Servicio de Administración Tributaria mediante reglas.

La autorización se podrá otorgar hasta por un plazo de veinte años, el cual podrá prorrogarse a solicitud del interesado hasta por un plazo igual, siempre que la solicitud se presente durante los últimos dos años de la autorización y se sigan cumpliendo los requisitos previstos para su otorgamiento, así como de las obligaciones derivadas de la misma. En ningún caso, el plazo original de vigencia o de la prórroga de la autorización será mayor a aquél por el que el autorizado tenga el legal uso o goce del inmueble.

Las personas que obtengan la autorización a que se refiere este artículo, serán responsables de administrar, supervisar y controlar dicho recinto fiscalizado, cumpliendo con los lineamientos que determine el Servicio de Administración Tributaria mediante reglas, para el control, vigilancia y seguridad del recinto fiscalizado y de las mercancías de comercio exterior, sin perjuicio del ejercicio de facultades de la autoridad aduanera; poner a disposición de las autoridades aduaneras las instalaciones previamente aprobadas por dichas autoridades para las funciones propias del despacho de mercancías, y las demás que deriven de esta Ley, así como cubrir los gastos que implique el mantenimiento de dichas instalaciones; adquirir, instalar y poner a disposición de las autoridades aduaneras el equipo que se requiera para agilizar el despacho aduanero y los sistemas automatizados para el control de las mercancías, personas y vehículos que ingresen o se retiren del recinto fiscalizado.

Las personas que obtengan la autorización a que se refiere este artículo, no estarán sujetas al pago del aprovechamiento a que se refiere el artículo 15, fracción VII de esta Ley.

El Servicio de Administración Tributaria cancelará la autorización a que se refiere este artículo conforme al procedimiento previsto en el artículo 144-A de esta Ley, a quienes dejen de cumplir los requisitos previstos para el otorgamiento de la autorización, incumplan con las obligaciones previstas en esta Ley o la autorización o incurran en alguna causal de cancelación establecida en esta Ley o en la autorización, tomando las medidas necesarias en relación con la operación de los particulares que cuenten con autorización para destinar mercancías al régimen de recinto fiscalizado estratégico.

ARTICULO 135-B. El régimen de recinto fiscalizado estratégico consiste en la introducción, por tiempo limitado, de mercancías extranjeras, nacionales o nacionalizadas, a los recintos fiscalizados estratégicos, para ser objeto de manejo, almacenaje, custodia, exhibición, venta, distribución, elaboración, transformación o reparación y se sujetará a lo siguiente: (Aduanera, 1995)

I. No se pagarán los impuestos al comercio exterior, salvo tratándose de mercancías extranjeras, en los casos previstos en el artículo 63-A de esta Ley.

II. Estarán sujetas al cumplimiento de las regulaciones y restricciones no arancelarias que señale la Secretaría de Economía y que se expidan en términos de la Ley de Comercio Exterior.

III. Las mermas resultantes de los procesos de elaboración, transformación o reparación no causarán contribución alguna.

IV. Los desperdicios no retornados no causarán contribuciones siempre que se demuestre que han sido destruidos cumpliendo con las disposiciones de control que para tales efectos establezca el Servicio de Administración Tributaria mediante reglas.

Para destinar las mercancías al régimen de recinto fiscalizado estratégico, se deberá tramitar el pedimento respectivo o efectuar el registro a través de medios electrónicos que señale el Servicio de Administración Tributaria mediante reglas,

determinando las contribuciones y, en su caso, las cuotas compensatorias que correspondan.

A partir de la fecha en que las mercancías nacionales o nacionalizadas queden bajo este régimen, se entenderán exportadas definitivamente. Los petrolíferos son mercancías que no podrán ser objeto de este régimen.

3.8. Infraestructura Portuaria.

El puerto de Lázaro Cárdenas que fue inaugurado en 1973 es el centro portuario más joven de México y el de mayor crecimiento (Almedia, 2020). Ubicado en el estado de Michoacán, es uno de los mayores puertos de aguas profundas en la cuenca del Océano Pacífico. Se estableció principalmente como un puerto industrial, equipado para manejar carga seca a granel y líquido, pero ha ido creciendo y adaptándose constantemente para manejar contenedores y otros materiales.

Actualmente el Puerto Lázaro Cárdenas se está expandiendo a un 150% de su capacidad, de manera sorprendente paso de manejar alrededor de 30 millones de toneladas en el 2013 a cerca de 79 millones al finalizar 2019.

Ante el crecimiento y la demanda de servicios logísticos en esta terminal portuaria el gobierno de Michoacán, la Coordinación de Puertos y Marina Mercante de la secretaría de Comunicaciones y Transportes acordaron el fortalecimiento y ampliación de la infraestructura de este puerto pujante.

El puerto de Lázaro Cárdenas tiene actualmente conexión con 140 puertos de 43 países, además de ser el punto más cercano del pacífico hacia Asia. Por su área de influencia y operación, es una de las plataformas logísticas estratégicas más importantes del país. Además de conectarse con los 13 estados de la República Mexicana que dan cobertura a 60 millones de habitantes, llega hasta la costa este de los Estados Unidos de América, el país con el mercado de mayor consumo en el mundo.

Lázaro Cárdenas es una de las principales puertas de México para el intercambio de bienes y mercancías con Asia, y ocupa el segundo lugar en la productividad operativa de los buques entre todos los puertos del continente americano. Las principales importaciones del puerto incluyen sistemas de granulación de mineral de hierro (Michoacán es el mayor productor hierro en México), carbón, aleación de hierro y gasolina / Diésel. Sus principales exportaciones son minerales de hierro, automóviles, alambrón, y palanquillas de aluminio.

El puerto posee la infraestructura necesaria para recibir los buques más grandes (hasta 165 mil toneladas). Cuenta con 5 terminales públicas y 4 Terminales privadas. Con el arribo de 38 líneas navieras atiende diversos tipos de carga como: contenedores, automóviles, granel mineral, granel agrícola y carga suelta.

Además de tener buenas conexiones con los principales centros de distribución en todo México, el puerto tiene acceso directo por ferrocarril a los centros de distribución en los Estados Unidos. El ferrocarril es de propiedad privada con 15 terminales intermodales operadas por Kansas City Southern de México. Además, el gasoducto Salamanca Lázaro Cárdenas termina en este puerto.

Algunas de las compañías presentes en este puerto son APM Terminals (holandés), SAAM SMIT (holandés), Arcelor Mittal, Maersk Line, Mexshipping, Pemex, Fertinal y AEROMAR entre otros.

Las características físicas y geográficas del Puerto Lázaro Cárdenas, en una era donde el comercio marítimo mundial exige a los puertos ser cada día más competitivos y, ante el crecimiento considerable del flujo comercial Asia – México, lo hacen ser una alternativa viable para el movimiento de carga y un punto logístico clave para atender a este creciente mercado.

Cabe recalcar que el puerto de Manzanillo (otro puerto importante del pacífico, y más antiguo), tiene ahora sus espacios prácticamente ocupados, y es por eso por lo que el puerto de Lázaro Cárdenas tiene un amplio potencial de crecimiento.

3.8.1 Área General Disponible Y La Ocupada.

Las modernas instalaciones del Puerto Lázaro Cárdenas están equipadas y calificadas para cubrir con eficiencia, seguridad y productividad todas las actividades comprendidas en un puerto industrial y comercial de su magnitud. El puerto está acondicionado para recibir navíos de grandes dimensiones y todo tipo de cargas. (Asipona, 2013)

Lázaro Cárdenas es el único puerto de México con 18.00 metros de profundidad en su canal de acceso y 16.50 metros de profundidad en la dársena principal de ciaboga. Es, además, el único puerto protegido que puede recibir embarcaciones de hasta 165 mil toneladas de desplazamiento.

La infraestructura para la operación del puerto puede apreciarse ampliamente en la siguiente descripción:

Accesos y Canales: La bocana, el canal de acceso y los 4 canales de navegación secundarios del puerto cumplen con las normas internacionales de seguridad para navegar en un solo sentido. La longitud total de los canales es de 7,579 metros lineales, con profundidades de 14.50 y 16.50 metros de referencia al nivel de bajamar media inferior (NBMI).

El fondeadero del puerto se ubica al sur del puerto, cuenta con 5,282 metros de longitud con un ancho de plantilla de 2,892 metros y una profundidad de entre 30 y 50 metros, identificado por las embarcaciones con la boyas de recalada de coordenadas geográficas latitud norte 17° 53' 34.45" y longitud oeste 102° 10' 08.50".

El puerto cuenta con dos dársenas de ciaboga, las cuales se denominan Dársena Principal y Dársena Comercial de 700 y 530 metros de diámetro con 16.50 metros (N.B.M.I.) de profundidad respectivamente, faltando por construir las dársenas de maniobras que se localizaran al final del canal norte y canal oriente. Los diámetros de las dársenas se proyectaron para que las maniobras se realicen con la ayuda de remolcadores.

Capacidades de atraque: El recinto portuario de Lázaro Cárdenas cuenta con 21.844 metros de frentes de agua. Actualmente se tienen 3,689 metros de muelles construidos con profundidades de 6, 8, 11, 12, 14, y 16.50 metros y con capacidades estructurales para recibir embarcaciones de 20,000 hasta 150,000 toneladas de desplazamiento.

Servicios Generales: En materia de servicios urbano industrial, el puerto Lázaro Cárdenas cuenta con accesos carretero y ferroviario, energía eléctrica de alta, media y baja tensión, agua cruda, telefonía y combustible para satisfacer la demanda de la industria que pueda establecerse.

3.8.2 Agencias Aduanales.

El agente aduanal es la persona física autorizada por el Servicio de Administración Tributaria (Sat, 2015), mediante una patente, para promover por cuenta ajena el despacho de las mercancías, en los diferentes regímenes aduaneros previstos en la ley aduanera de quien contrate sus servicios.

Los interesados en obtener una patente de agente aduanal deberán cumplir con los requisitos señalados en el artículo 159 de la Ley Aduanera (Aduanera, 1995), para ello, es necesario que esperen a que se publique una Convocatoria en el Diario Oficial de la Federación, y una vez que se cumple con dichos requisitos, la Secretaría de Hacienda y Crédito Público le otorga la patente de agente aduanal, mediante la emisión

del acuerdo con el cual se autoriza la expedición de la patente de agente aduanal ante la aduana de adscripción que se hubiera solicitado.

Cabe señalar que no existe fecha o periodo determinado para la publicación de una convocatoria, así como tampoco el número de convocatorias que se deben publicar por año; la última fue publicada el 25 de marzo de 1998.

Para que un agente o apoderado aduanal, inicie los trámites de comercio exterior debe de contar con el encargo conferido para que actúen como sus consignatarios o mandatarios y puedan realizar sus operaciones.

Un gran porcentaje de las operaciones de comercio exterior en México se llevan a cabo a través de los agentes aduanales. Algunos de ellos dirigen agencias aduanales con varias decenas de empleados, oficinas a lo largo del país y con la infraestructura para despachar a través de múltiples aduanas. También cuentan con respaldo jurídico propio o a través de abogados externos especialistas en la materia.

La patente de agente aduanal le da derecho para actuar ante la aduana a la que se ha adscrito, pero puede solicitar autorización para actuar tres aduanas adicionales. Para obtener la patente los interesados deben cumplir con los lineamientos indicados en la convocatoria que se publica en el Diario Oficial de la Federación, así como con los requisitos estipulados en la ley aduanera.

3.8.3 Líneas Navieras (Agencia Naviera, Dimensiones De Buques).

Las Navieras son compañías dedicadas al transporte marítimo. Son aquellas empresas que cuentan con toda la infraestructura y el personal necesario para llevar a cabo el traslado de mercancías por vía marítima a través de buques de carga. Los buques de carga o buques portacontenedores son esenciales en el comercio internacional ya que permiten el movimiento de la economía global.

De acuerdo con la UNCTAD (United Nations Conference on Trade and Development) el tipo de transporte más utilizado en el comercio internacional es el marítimo, teniendo un 75% del movimiento total de mercancías. Esto se debe principalmente a que las mercancías se transportan de forma segura y es mucho más económico que el transporte aéreo.

Las navieras son los jugadores más importantes en el comercio internacional al mover el 75% de la carga del mundo. Los países que cuentan con la infraestructura necesaria para manipular los buques portacontenedores logran mantener un buen control en el manejo de mercancías en cuanto a seguridad, certeza y tiempos de entrega.

A continuación, te presentamos las 7 navieras más importantes en la actualidad (Vega, 2023):

MAERSK– Compañía naviera más grande del mundo en la actualidad. Tiene su base en Copenhague, Dinamarca. Ofrece diferentes servicios relacionados con el transporte multimodal.

MSC– Sus siglas significan “Mediterranean Shipping Company” tiene más de 450 buques de carga y tiene su sede en Ginebra, Suiza.

COSCO –Sus siglas significan “China Ocean Shipping (Group) Company” es una compañía perteneciente al gobierno de la República Popular China. Se fusionó con China Shipping Group en el 2016 y compró Orient Overseas Container Line (OOCL) en el 2018 para asegurar su crecimiento y expansión.

CMA – CGM –Originaria de Francia con sus oficinas centrales o corporativas en Marsella. Tiene presencia en aproximadamente 150 países.

Hapag-Lloyd– Compañía global de envío de carga en contenedores que resultó de la fusión de Amerikanische Packetfahrt-Actien-Gesellschaft (HAPAG) y Norddeutscher Lloyd (NDL).

ONE –Es una fusión de tres navieras japonesas que por separado ya eran grandes (Nippon Yusen Kaisha, Mitsui OSK Lines y K. Line), dando lugar a una fortalecida naviera que rápidamente ha logrado colocarse en las primeras posiciones en el comercio internacional.

EVERGREEN –Compañía Naviera de origen taiwanés. Cuenta con presencia en aproximadamente 80 países, se considera como la quinta empresa más grande de su tipo.

3.8.4 Conectividad Portuaria.

Aéreo (Asipona L. , 2014).

Lázaro Cárdenas cuenta con un aeropuerto activo como parte medular para el intercambio de negocios que se desprenden día con día producto de la intensa actividad portuaria.

Por ello, ante la creciente demanda y necesidad de mayor conectividad entre la ciudad de México y el Puerto Lázaro Cárdenas, la Aerolínea Aeromar aperturó recientemente un nuevo servicio, por lo que la comunidad portuaria de Lázaro Cárdenas se congratula de que Aeromar incremente sus escalas, lo que permitirá incentivar y concretar nuevas oportunidades de negocios para los clientes y usuarios de este recinto.

El servicio cuenta con un itinerario de salida los miércoles y viernes, México D.F. Lázaro Cárdenas 10:40 a.m. y Lázaro Cárdenas – México, D.F. a las 12:40.

Entre las ventajas del Puerto Lázaro Cárdenas en función de su conectividad marítima y terrestre, se suma el transporte aéreo como parte fundamental de la actividad

de comercio exterior de un puerto confiable en sus operaciones y en el servicio para sus clientes y usuarios.

Terrestre (Asipona, 2018).

Autotransporte y distancia desde Lázaro Cárdenas por autopistas

- El puerto cuenta con autopistas que conectan a las principales ciudades de la República Mexicana.
- Ágil operación de desalojo de la carga en el puerto.
- Acceso directo a la autopista
- Seguridad

Distancias

CIUDAD	KM	CIUDAD	KM
México, D.F.	602	Puebla, Pue.	745
Morelia, Mich	321	Guanajuato,	496
Uruapan, Mic.	220	León, Gto.	515
Cuernavaca, Mor.	574	Guadalajara	500
Querétaro, Qro.	496	Monterrey, N.L.	1126
Altamira, Tam.	1127	Toluca,	547
San Luis Potosí, SLP.	700	Veracruz, Ver.	1020
Reynosa, Tamp.	1353	Torreón, Coah	1156
Saltillo, Coah	1076	Aguascalientes	638

Ferrocarril (Asipona, 2018).

Abarca 192,678,757 millones de habitantes de los cuales: 67,273,899 millones de habitantes en los 16 estados de la República Mexicana y 125,404,856 millones de habitantes de la Costa Este de Estados Unidos.

Marítimo.

Con 40 años de existencia, el Puerto Lázaro Cárdenas es un puerto marítimo joven y dinámico ubicado en la costa del Pacífico Mexicano en el estado de Michoacán, con un potencial de crecimiento y la mejor alternativa de negocios e inversión del país, sustentado en sus ventajas competitivas y el gran trabajo de su comunidad portuaria. Surgido como un puerto industrial, Lázaro Cárdenas comenzó a incursionar en el movimiento de carga comercial tomando importancia en el mercado de contenedores.

Lázaro Cárdenas es uno de los puertos más importantes de México y América Latina, sus condiciones naturales, el desarrollo de su infraestructura, conectividad terrestre y marítima en las principales rutas del comercio del Transpacífico; lo convierten en la mejor alternativa logística para el intercambio comercial entre Asia y América, así como puerta de entrada idónea a los principales centros de distribución del país y de la costa este de Estados Unidos, las zonas de mayor consumo de ambas naciones.

Puerto Lázaro Cárdenas es el punto final del oleoducto Salamanca-Lázaro Cárdenas de diámetro 36 pulgadas.

Las características físicas y geográficas del Puerto Lázaro Cárdenas, en una era donde el comercio marítimo mundial exige a los puertos ser cada día más competitivos y, ante el crecimiento considerable del flujo comercial Asia México, lo hacen ser una alternativa viable para el movimiento de carga y un punto logístico clave para atender a este creciente mercado. Actualmente cuenta con actores logísticos y operadores portuarios que demuestran eficiencia y rapidez en el intercambio comercial.

Ocupando un papel protagónico como punto de enlace entre Asia y Norteamérica llegando a los principales centros de consumo, mediante una autopista directa y el corredor multimodal ferroviario Lázaro Cárdenas Kansas City (operado por Canadian Pacific Kansas City) con 15 terminales intermodales. De esta manera se afianza el

liderazgo y desarrollo de este puerto para los próximos años dentro de la cadena logística de América Latina, conforme a rumbo estratégico.

3.9 Áreas De Crecimiento Económico Mediante El Comercio Internacional Lázaro Cárdenas Michoacán.

Puerto Lázaro Cárdenas, 16 de junio de 2023.-La carga automotriz realizada en el Puerto de Lázaro Cárdenas presentó un incremento al mes de mayo de un 27% al manejarse 301,818 unidades contra 238,465 autos en el mismo periodo del 2022 lo que arroja este ascenso en este tipo de operaciones. (Gobierno , 2020)

En el rubro de importaciones, estás fueron superiores un 31% al ser atendidas 184,598 unidades contra 140,934 unidades que se manejaron en el mismo periodo del año anterior. Mientras tanto las exportaciones aumentaron un 27% al embarcarse 113,167 unidades contra 89,111 autos en el mismo periodo del 2022.

En lo que corresponde a la distribución de la carga, la importación representó un 70%, mientras que el 30% restante correspondió a la exportación por este puerto.

En México, el sector automotriz es uno de los pilares de la economía, para ello el Puerto de Lázaro Cárdenas opera con la mayor fluidez y estrategias logísticas que dan mayor competitividad, brindando una reducción de costos constantes, ofreciendo confianza, seguridad y personal calificado para cumplir con los más altos estándares que demanda el mercado global.

Destacando como el único puerto en el Pacífico con el potencial y las facilidades para transportar de manera eficiente la carga automotriz, un mayor número de clientes utilizan las ventajas competitivas que el recinto portuario ofrece, encontrando un equilibrio entre la calidad y los ahorros de costos.

A continuación, mención algunos de los sectores en los que se ha demostrado crecimiento gracias al comercio internacional en Lázaro Cárdenas.

Las ventas internacionales de Lázaro Cárdenas en 2022 fueron de US\$1,303M, las cuales crecieron un 5.91k% respecto al año anterior. Los productos con mayor nivel de ventas internacionales en 2022 fueron Minerales de Hierro y sus Concentrados, Incluidas las Piritas de Hierro Tostadas (Cenizas de Piritas) (US\$9.02M).

Los principales destinos de ventas internacionales en 2022 fueron Bélgica (US\$7.03M), China (US\$1.15M) y Hong Kong (US\$834k).

Las compras internacionales de Lázaro Cárdenas en 2022 fueron de US\$530M, las cuales crecieron un 81.4% respecto al año anterior. Los productos con mayor nivel de compras internacionales en 2022 fueron Otras Manufacturas de Hierro o Acero (US\$3.72M), Ejes y Manivelas; Rodamientos, Alojamientos de Rodamientos y otros Cambiadores de Velocidad (US\$3.44M) y Productos Químicos y Preparaciones Aglutinantes (US\$3.31M).

Los principales países de origen de las compras internacionales en 2022 fueron China (US\$8.07M), Estados Unidos (US\$7.54M) y Alemania (US\$2.43M).

Inversión Extranjera Directa (IED)

En el periodo enero a diciembre de 2022, la IED en Michoacán de Ocampo alcanzó los US\$165M, distribuidos en reinversión de utilidades (US\$176M), nuevas inversiones (US\$8.7M) y cuentas entre compañías (-US\$19M).

Desde enero de 1999 a diciembre de 2022, Michoacán de Ocampo acumula un total de US\$9,815M en IED, distribuidos en nuevas inversiones (US\$4,785M), reinversión de utilidades (US\$4,069M) y cuentas entre compañías (US\$961M).

Desde enero a diciembre de 2022, los principales países de origen de la IED en Michoacán de Ocampo fueron Estados Unidos (US\$96.9M), Chile (US\$29.5M) y España (US\$27M).

Entre enero de 1999 y diciembre de 2022, los países que más han aportado a la IED son Luxemburgo (US\$3,872M), Estados Unidos (US\$2,539M) y España (US\$1,182M).

Industrias

Según datos del Censo Económico 2019, los sectores económicos que concentraron más unidades económicas en Lázaro Cárdenas fueron Comercio al por Menor (3,582 unidades), Servicios de Alojamiento Temporal y de Preparación de Alimentos y Bebidas (1,458 unidades) y Otros Servicios Excepto Actividades Gubernamentales (1,358 unidades).

Conclusiones.

Como resultado de esta investigación se logró identificar conceptos claves en el crecimiento económico del puerto de Lázaro Cárdenas Michoacán la cual se relaciona directamente a la economía de la región.

Los datos plasmados en este trabajo permiten tener un amplio panorama del impacto positivo en la economía de este gran puerto derivado al incremento en el movimiento del comercio internacional en el puerto, por lo que este es considerado como una zona económica especial conocido como uno de los puertos marítimos más dinámicos del país y de Latinoamérica por el crecimiento y modernización de su infraestructura.

Un factor crucial el comercio internacional actual es contar con capacidades logísticas que apoyen una distribución rápida, segura y eficiente de las mercaderías. Las inversiones en infraestructura de transporte son imprescindibles para mejorar la eficiencia de la distribución de mercaderías.

Otro de los factores más importantes en esta exploración es la infraestructura con la que cuenta el puerto de Lázaro Cárdenas Michoacán, es por ello que entre los múltiples beneficios de invertir en infraestructura se cuentan: mayor productividad, mayor competitividad exportadora, menores costos de importación, mayor integración física entre los países y, en general, mejor integración en el comercio mundial y en las cadenas globales de valor.

El papel del sector público en la inversión en infraestructura es crucial, no solamente por su responsabilidad en la planificación y gestión de las infraestructuras en función de los objetivos nacionales de desarrollo, sino también por la propia capacidad inversora de los Estados.

El comercio internacional se ha expandido notablemente en las últimas décadas y las economías en desarrollo se han insertado en las cadenas globales de suministro. Los avances tecnológicos, así como en la propia logística, han permitido la separación espacial de los ciclos de producción.

Este fenómeno, a su vez, ha provocado que las cadenas de suministro demanden un flujo continuo y seguro de los distintos componentes de la manera más eficaz y confiable posible.

Por ello es importante que la forma de abordar la facilitación y la provisión de infraestructura para la integración cambie a la par de estos procesos, pasando de un enfoque netamente comercial y aduanero a una mirada mucho más holística, tendiente a simplificar los procedimientos operacionales y a reducir o eliminar los costos totales que afectan los intercambios y movimientos, tanto físicos como de personas, capital y pagos, en el comercio internacional.

Por último otro de los factores que han influido en el crecimiento económico del puerto es el incremento del movimiento de carga automotriz en los últimos años lo cual coloca a este puerto del pacífico como uno de los que tiene mayor potencial en este sector, así como mayor número de clientes que utilizan las ventajas competitivas, que el recinto portuario ofrece, encontrando un equilibrio entre la calidad y los ahorros de costos.

Por último, otro dato que se identifica y es muy importante destacar, es la inversión extranjera directa las cuales impactan directamente en la utilidad de las empresas y su población en este caso a este puerto de Lázaro Cárdenas Michoacán.

Referencias

(s.f.).

Aduanera, L. (DICIEMBRE de 1995). *CAMARA DE DIPUTADOS DE H CONGRESO DE LA UNION*. Obtenido de <https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/82165/Ley-Audanera.pdf>.

Almedia, C. (MARZO de 2020). <https://www.almeidayalatorre.com/>. Obtenido de <https://www.almeidayalatorre.com/post/el-puerto-de-l%C3%A1zaro-c%C3%A1rdenas-la-nueva-puerta-de-m%C3%A9xico-hacia-el-orient>.

Angarita, F. P. (NOVIEMBRE de 2017). <https://prezi.com/>. Obtenido de <https://prezi.com/p/mibbcj8m3xnv/teoria-pura-y-monetaria/>.

ASIPONA. (ENERO de 2013). <https://www.puertolazarocardenas.com.mx>. Obtenido de <https://www.puertolazarocardenas.com.mx/plc25/acerca>.

Asipona. (Enero de 2013). <https://www.puertolazarocardenas.com.mx>. Obtenido de <https://www.puertolazarocardenas.com.mx/plc25/acerca>.

ASIPONA. (JULIO de 2014). <https://www.puertolazarocardenas.com.mx>. Obtenido de <https://www.puertolazarocardenas.com.mx/plc25/noticias/510-puerto-lazaro-cardenas-incrementa-su-conectividad>.

Asipona. (AGOSTO de 2018). Obtenido de <https://www.puertolazarocardenas.com.mx/plc25/distancias>

Asipona. (ENERO de 2023). Obtenido de <https://www.puertolazarocardenas.com.mx/plc25/noticias/1428-2023-carga-contenerizada>

Asipona, L. (julio de 2014). [https://www.puertolazarocardenas.com.mx/](https://www.puertolazarocardenas.com.mx).

Belen, S. (ENERO de 2022). <https://www.bancomext.com/>. Obtenido de <https://www.bancomext.com/blog-bancomext/pymex/aduanas-por-que-es-importantes-conocer-sus-funciones/>.

Castaño Estrada, S. (OCTUBRE de 2015). <https://www.researchgate.net/>. Obtenido de https://www.researchgate.net/publication/283090395_Importacion_y_Exportacion.

Ce, A. (DICIEMBRE de 2023). <http://www.apta.com.mx/aptace/reglasce/regla.php?regla=2.4.1>. Obtenido de APTA CE.

Diario, O. (DICIEMBRE de 2022). <http://omawww.sat.gob.mx>. Obtenido de http://omawww.sat.gob.mx/normatividad_RMF_RGCE/Paginas/documentos/rgce/compiladas/Compilado_1raRMRGCE_2023.pdf.

Facturama. (13 de Junio de 2021). [https://facturama.mx/](https://facturama.mx). Obtenido de <https://facturama.mx/blog/cuales-son-los-tipos-de-aduanas-en-mexico/>

Gobierno , D. (2020). www.economia.gob.mx. Obtenido de
<https://www.economia.gob.mx/datamexico/es/profile/geo/lazaro-cardenas-29047?redirect=true>.

Gonzalez, C. P. (1979). <http://ual.dyndns.org/>. Obtenido de
http://ual.dyndns.org/biblioteca/Comercio_Internacional_I/Pdf/Unidad_01.pdf.

Hahn. (1971). <https://es.wikipedia.org/>. Obtenido de
https://es.wikipedia.org/wiki/Teor%C3%A3Del_equilibrio_general.

<https://www.icontainers.com>. (s.f.). Obtenido de <https://www.icontainers.com/es/2019/08/06/la-historia-del-teu-twenty-foot-equivalent-unit/>.

Hugo, L. (1977). <http://sgpwe.itz.uam.mx>. Obtenido de
http://sgpwe.itz.uam.mx/files/users/uami/drgjh/Comercio_Onternacional/1.2_TEORIAS_DEL_COMERCIO_INTERNACIONAL.pdf.

Krugman , P. (2012). *Economía en la crisis: lectura de fin de semana*.

Maritimo. (MARZO de 2023). <https://mundomaritimo.cl/noticias/puerto-de-lazaro-cardenas-en-mexico-impulsado-por-una-fuerte-inversion-privada-y-la-asipona>. Obtenido de mundomaritimo.cl.

Mendoza, I. (OCTUBRE de 2013). <https://utel.mx/>. Obtenido de <https://utel.mx/blog/10-consejos-para/a-que-se-refiere-importacion-y-exportacion/>.

Molina Quintana, B. (2010). *Comercio exterior y crecimiento económico: el puerto de Lázaro Cárdenas*.

Muñoz, R. D. (AGOSTO de 2014). syscomer.wordpress.com. Obtenido de
https://syscomer.wordpress.com/wp-content/uploads/2014/08/clasificacion_de_las_cargas.pdf.

Osorio, D. A. (2018). *IMPACTO DEL CRECIMIENTO INTERNACIONAL Y EL CRECIMIENTO ECONOMICO*.

Publico, S. d. (2023). <file:///C:/Users/CAL160/Documents/diplomado%20elvia/RMRGCE.pdf>. Obtenido de <file:///C:/Users/CAL160/Documents/diplomado%20elvia/RMRGCE.pdf>.

Sala, X. (2009). <https://es.wikipedia.org>. Obtenido de
https://es.wikipedia.org/wiki/Crecimiento_econ%C3%B3mico.

Sanchez, G. A. (1973). <http://ual.dyndns.org/>. Obtenido de
http://ual.dyndns.org/biblioteca/Comercio_Internacional_I/Pdf/Unidad_01.pdf.

Sat. (MAYO de 2015). <http://www.aduanas.gob.mx>. Obtenido de
http://www.aduanas.gob.mx/aduana_mexico/2008/servicios/144_10197.html.

Secretaria de Hacienda. (DICIEMBRE de 2022). *SECRETARIA DE HACIENDA Y CREDITO PUBLICO*. Obtenido de https://anam.gob.mx/wp-content/uploads/2022/12/Nuevo_Laredo_Manzanillo_Veracruz_Lazaro_Cardenas_AICM_Top_5_de_las_Aduanas_con_mayor_recaudacion_en_noviembre.pdf.

Smith, A. (1776). LONDRES: LA RIQUEZA DE LAS NACIONES.

Smith, A. (1776). *LA RIQUEZA DE LAS NACIONES*. LONDRES.

Steven M. (2003). <https://es.wikipedia.org/>. Obtenido de <https://es.wikipedia.org/wiki/Importaci%C3%B3n>.

Terreros, D. (MAYO de 2022). <https://blog.hubspot.es/>. Obtenido de <https://blog.hubspot.es/marketing/que-es-ventaja-absoluta>.

Vega, G. (ABRIL de 2023). <https://www.aduaeeasy.com/>. Obtenido de <https://www.aduaeeasy.com/blog/navieras-mas-importantes-del-mundo>.

Westreicher, G. (ENERO de 2020). <https://economipedia.com>. Obtenido de <https://economipedia.com/definiciones/teoria-de-la-localizacion.html>.