



UNIVERSIDAD NACIONAL
AUTÓNOMA DE
MÉXICO

UNIVERSIDAD NACIONAL AUTÓNOMA DE MÉXICO
FACULTAD DE CIENCIAS POLÍTICAS Y SOCIALES

**Logística y Transporte como herramientas básicas en el
comercio internacional de mercancías. Retos para México**

TESINA
QUE PARA OBTENER EL TÍTULO DE:
LICENCIADA EN RELACIONES INTERNACIONALES
PRESENTA

MARIA TERESA STRAFFON COS

ASESOR: OSCAR JAVIER MEDINA XOCHIHUA



MÉXICO D.F. 2013



Universidad Nacional
Autónoma de México



UNAM – Dirección General de Bibliotecas
Tesis Digitales
Restricciones de uso

DERECHOS RESERVADOS ©
PROHIBIDA SU REPRODUCCIÓN TOTAL O PARCIAL

Todo el material contenido en esta tesis esta protegido por la Ley Federal del Derecho de Autor (LFDA) de los Estados Unidos Mexicanos (México).

El uso de imágenes, fragmentos de videos, y demás material que sea objeto de protección de los derechos de autor, será exclusivamente para fines educativos e informativos y deberá citar la fuente donde la obtuvo mencionando el autor o autores. Cualquier uso distinto como el lucro, reproducción, edición o modificación, será perseguido y sancionado por el respectivo titular de los Derechos de Autor.

Logística y Transporte como herramientas básicas en el comercio internacional de mercancías. Retos para México

INDICE GENERAL

INTRODUCCIÓN	Pág. 1
CAPÍTULO 1. DEFINICIÓN DEL PROBLEMA Y PLANTEAMIENTO DE HIPÓTESIS	Pág. 7
1.1 Definición del problema	Pág. 7
1.2 Planteamiento de hipótesis	Pág. 9
CAPÍTULO 2. CONCEPTOS BÁSICOS Y REGULACIÓN DEL COMERCIO	Pág. 12
2.1 El intercambio de mercancías, Marco Teórico	Pág. 12
2.2 El nuevo orden económico internacional	Pág. 21
2.2.1 Organismos internacionales que regulan el comercio internacional	Pág. 22
2.3 Marco jurídico del comercio Internacional de México	Pág. 27
2.3.1 Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos	Pág. 28
2.3.2 Leyes que regulan las diferentes modalidades del transporte	Pág. 29
2.3.3 Ley de Comercio Exterior	Pág. 30
2.3.4 Código de Comercio	Pág. 31
2.3.5 Ley Aduanera	Pág. 31
2.3.6 Ley de los Impuestos Generales de Importación y Exportación	Pág. 32

2.3.7 Ley Federal sobre Metrología y Normalización.	Pág. 34
2.3.8 Normas Oficiales Mexicanas	Pág. 34
2.3.9 Regulaciones y restricciones no Arancelarias	Pág. 35

CAPÍTULO 3. ACTORES QUE INTERVIENEN EN EL COMERCIO INTERNACIONAL DE MERCANCÍAS

3.1 Importador	Pág. 38
3.2 Exportador	Pág. 38
3.3 Prestadores de servicios logísticos	Pág. 39
3.3.1 El Agente de carga	Pág. 39
3.3.2 El Agente Aduanal	Pág. 41
3.4 Instancias públicas y otros actores en el comercio exterior	Pág. 42
3.4.1 El Gobierno	Pág. 42
3.4.2 Las Aduanas	Pág. 43
3.4.3 Centros logísticos	Pág. 45

CAPÍTULO 4. LOGÍSTICA Y TRANSPORTE

4.1 La logística en el comercio internacional	Pág. 49
4.1.1 Marco conceptual	Pág. 50
4.1.2 Características	Pág. 52
4.2 El transporte en el comercio Internacional	Pág. 54
4.2.1 Antecedentes	Pág. 54
4.2.2 Medios y Modos de transporte	Pág. 56
4.2.2.1 Transporte Aéreo	Pág. 58
4.2.2.2 Transporte Terrestre	Pág. 63
4.2.2.3 Transporte Ferroviario	Pág. 66
4.2.2.4 Transporte Marítimo	Pág. 68
4.2.2.5 Transporte Multimodal	Pág. 71

CAPÍTULO 5. RETOS PARA MÉXICO	Pág. 83
CONCLUSIONES	Pág. 83
BIBLIOGRAFÍA	Pág. 88

Agradezco a Dios, por todas las cosas bellas con las que me ha bendecido entre ellas:

Mis padres y mi Abuelita porque nunca han dejado de creer en mí.

Mi esposo y mis hijos porque han sido mi fuerza y mi razón para siempre seguir adelante.

Mis amigos y demás familia que ha estado en mi camino, por que han sido sabios maestros en mi vida.

Y

Agradezco infinitamente a la Universidad Nacional Autónoma de México, a mis profesores, mis compañeros del seminario de titulación y a toda la gente que hizo posible mi formación académica.

INTRODUCCIÓN

Este trabajo no pretende ser un nuevo análisis sobre las diferentes modalidades del transporte. Constituye, más bien, una reflexión acerca de la importancia estratégica que reviste la planeación integral de las operaciones logísticas en las relaciones comerciales, independientemente del medio de transporte que se decida utilizar para el traslado de las mercancías objeto del intercambio comercial a nivel internacional.

En este estudio y por la experiencia profesional que he acumulado en el campo de las operaciones de comercio exterior en estos últimos 12 años, pretendo demostrar a lo largo de la presente tesina que el medio de traslado de la mercancía de un punto a otro y la forma ágil y eficiente en cómo se realice tal movimiento, así como la planeación técnico-profesional incide directa o indirectamente tanto en el precio, como en la colocación eficiente del producto a nivel internacional y en el desarrollo de nuevas técnicas de comercialización.

Esta es la hipótesis de la cual se parte para señalar que si se descuida la aplicación y concurrencia de dichos factores de operación logística, entonces fracasará todo intento de realizar actividades de exportación y/o importación de mercaderías.

La tendencia a la apertura comercial, que se ha venido presentando en las últimas décadas en casi todos los países del mundo, ha alentado un comercio más acelerado, lo que ha obligado a las empresas y por ende a los países, a planear sus actividades para integrarse al mercado mundial, con lo cual la logística ha adquirido importancia relevante en el ámbito del comercio internacional, lo que exige la planeación integral de todas las actividades que intervienen, desde el proceso de producción de las mercancías hasta el recibimiento de éstas por parte del comprador, en el lugar acordado y en el tiempo determinado, de donde se desprende, así mismo, la importancia fundamental del transporte de mercancías dentro de la logística del comercio internacional.

Estos dos conceptos, logística y transporte, están enfocados a lograr la satisfacción tanto del vendedor como del comprador, y ambos se complementan para satisfacer las demandas del mercado internacional, permitiendo manejar una mayor variedad de productos, en áreas cada vez más extensas, con frecuencias de entrega mucho mayores, y que permitan llevar los productos desde el lugar de fabricación hasta el usuario final con los costos más competitivos.

En la actualidad, la inserción de un país en los mercados internacionales, va más allá de sólo exportar o importar, comprar o vender, producir o distribuir; en este mundo globalizado, la internacionalización debe de concebirse como una operación

estratégica en donde proveedores, compradores, productores y gobiernos estén involucrados y correlacionados para llegar al fin común, que es la permanencia a nivel internacional.

A partir de la década de los ochenta, en el siglo XX, nuestro país se fue incorporando dentro de la dinámica comercial, mediante un proceso de apertura económica teniendo como estrategia la promoción de productos nacionales, la atracción de inversión extranjera para lograr la ampliación de las operaciones de comercio internacional, la apertura de nuestras fronteras a las transacciones mundiales, las cuales, a partir de entonces, se han incrementado considerablemente.¹

Asimismo, los tratados internacionales que se han firmado con distintas naciones han abierto las posibilidades para que las empresas micro, pequeñas y medianas, crezcan en todos los aspectos, aprovechando los beneficios que otorga la globalización para que puedan transformarse y ser más competitivas. Aunado a ello, el constante cambio en la demanda mundial de productos y servicios obliga a las empresas mexicanas a implementar mejoras en sus procesos para lograr acceder y mantenerse en el ámbito del comercio internacional.

¹ El replanteamiento de las relaciones comerciales, la gestación de un nuevo orden mundial y las transformaciones económicas a nivel internacional, instrumentaron los cambios que nuestro país fue adoptando para lograr un crecimiento económico y un reconocimiento a nivel internacional. Se apostó por el modelo neoliberal, la sustitución de permisos de importación, la privatización de empresas, el multilateralismo que llevó a nuestro país a adherirse al entonces Acuerdo General sobre Aranceles Aduaneros y de Comercio (GATT), un poco obligado por el FMI, pero el cual sería el trampolín que ayudaría a que nuestro país participara en esta nueva dinámica mundial para asegurar su existencia, la posibilidad de abrir nuevos mercados, así como ampliar la atracción de la inversión extranjera y demostrar a la comunidad internacional que México podía ser una economía de suma importancia en la región.

Hoy la logística comprende todo el proceso del producto desde su inicio hasta su llegada a destino final, y es aquí donde el método de transportación juega un papel importante al no ser sólo una simple función de desplazamiento sino toda una red de actores y métodos que dan un valor agregado al desarrollo del comercio.

Así, el presente trabajo contiene los resultados de la investigación realizada sobre la importancia que revisten las actividades logísticas y los medios de transporte en el traslado de mercancías, aprovechando para ello la experiencia profesional que he adquirido al trabajar en una empresa dedicada a la planeación de las operaciones comerciales a nivel internacional.

A fin de que la investigación realizada se ajuste a la metodología de la investigación, el primer capítulo del trabajo comprende dos partes: La primera contiene la “Definición del Problema”, en la cual se plantea la relevancia del tema seleccionado para la economía del país y los retos a enfrentar para lograr los objetivos deseados; y una segunda parte, en la que se procedió a formular la hipótesis que se considera pertinente cumplir para superar los retos implícitos en la definición del problema, supuesto que girará en torno a la aplicación de una correcta logística para evitar fracasar en el intento de realizar actividades de exportación y/o importación de mercaderías, ya que se podrá demostrar que la logística juega un papel determinante que

puede traducirse en el aumento de la competitividad de las empresas y por ende de todo el país.

Así se podrá llegar a afirmar que una logística eficiente puede ayudar a reducir costos económicos y tiempos de entrega, así como mejorar considerablemente el nivel de operación de las empresas.

Con base en la definición del problema y la formulación de las respectivas hipótesis, se pudo diseñar el proyecto de temas o aspectos a investigar, contenidos en el índice del presente trabajo y, a continuación, se inició la etapa de la metodología relativa a la recopilación, clasificación y análisis de la información, cuyos resultados se describen en los subsecuentes capítulos.

El segundo capítulo de este trabajo comprende los conceptos básicos del comercio internacional, sus orígenes y un breve resumen de las principales teorías económicas que han dado pie a numerosos estudios en el área, para explicar las relaciones de intercambio comercial entre las naciones. Además, en este apartado, se da un panorama general del nuevo orden internacional a partir de la creación de la ONU y en consecuencia el surgimiento de diversos organismos internacionales que han coadyuvado a la regulación del comercio internacional. En este sentido, los países han hecho modificaciones en sus leyes internas, por lo que se analiza en

forma breve, el marco jurídico que regula el comercio internacional en México.

En el capítulo 3 se resalta la importancia estratégica de los actores que participan como facilitadores en el proceso de intercambio de mercancías, ya que cada uno de ellos intervienen de diferente forma, y le dan continuidad al flujo de carga, lo que nos hará comprender más la importancia de una planeación en las operaciones logísticas del comercio internacional.

En el cuarto capítulo se abordan los temas principales de esta investigación: la logística y el transporte, los cuales constituyen las herramientas integrales para una operación más eficiente del comercio internacional, se describen los conceptos básicos de cada uno, así como las características y la importancia de las diferentes modalidades del transporte que se utiliza para el traslado de las mercancías.

Por último, en el capítulo 5 se mencionan, derivado de mi experiencia y de esta investigación, los puntos clave en los que debemos trabajar como país para fortalecer nuestra economía, ofreciendo servicios profesionales planeados y calificados para seguir siendo reconocidos como un país competitivo.

La parte final del trabajo contiene los resultados y conclusiones obtenidos del proceso de la investigación realizada, los cuales nos permiten confirmar la pertinencia de las hipótesis planteadas en relación al tema objeto de estudio.

CAPÍTULO 1.

DEFINICIÓN DEL PROBLEMA Y PLANTEAMIENTO DE HIPÓTESIS

1.1 Definición del problema

En sus intentos por alcanzar un crecimiento económico sólido y sostenido que asegure empleo suficiente y remunerativo para toda la población, desarrollo social integral y estabilidad política, el estado mexicano, desde los primeros gobiernos emanados de la revolución y hasta nuestros días “ha transitado de un primer modelo de economía cerrada y crecimiento hacia dentro, basado en la industrialización sustitutiva de importaciones, a un modelo de crecimiento hacia fuera, basado en la industrialización exportadora” y, actualmente, desde los años ochenta, a un modelo neoliberal de apertura absoluta al exterior, “liberalización de los mercados internos y privatización de la economía, en el cual se considera a la estabilidad macroeconómica como la estrategia mas adecuada para promover un crecimiento eficiente y competitivo de las empresas y la economía de Mexico.²

En efecto, se consideró la apertura comercial como la forma de resolver la competitividad a nivel internacional y México resultara un país atractivo para invertir, en pos de evitar quedarse a la

² Villareal, René y Ramos de Villareal, Rocío. “La apertura de México y la parodia de la competitividad: hacia un modelo de competitividad sistémica. Revista Comercio exterior. Septiembre 2001, Pág. 772 México.

zaga de las tendencias integradoras.³ Sin embargo hoy día ya no es suficiente tan solo tener una economía abierta. La competitividad internacional ha obligado a los países a hacer una introspección y apoyar al mercado interno, esto con el fin de fortalecer las pequeñas y medianas empresas, establecer una serie de estrategias que no solo produzcan ingresos económicos sino que se promueva el crecimiento económico: impulsando, promoviendo y planificando para que este sea sostenible y a largo plazo, adecuándose a las tendencias de la economía internacional.

En este sentido la economía mexicana se ha transformado dramáticamente, actualmente estamos inmersos en la economía global, se han tenido efectos positivos en algunos sectores y regiones de México, sin embargo aun existen algunos cuellos de botella y falta de competencia en sectores clave para el crecimiento económico, como las telecomunicaciones, la infraestructura, el transporte, la educación y capacitación.

No podemos dejar pasar por alto que México tiene una ubicación geográfica favorable por lo que la planeación de sus actividades de comercio internacional incrementarán las posibilidades de acceder a nuevos mercados, siendo más eficaces, innovativos, y eficientes haciendo uso de la logística para responder a las

³ Ibidem, Pág. 773. El actual modelo neoliberal parte de la base de que "la apertura al exterior permitirá que la competencia internacional obligue a las empresas a ser competitivas y que el mecanismo de precios de mercado favorecerá una asignación más eficiente de recursos y un patrón de especialización en el comercio internacional, basado en las ventajas comparativas".

expectativas de un intercambio comercial cada vez más especializado. Esta logística de la que se habla, puede entenderse como una herramienta para evitar costos innecesarios, ahorros en la producción, distribución y entrega de los bienes a comerciar, así como una estrategia para reducir costos y tiempos ofreciendo productos con calidad, cantidad y lugar. Esta logística, como herramienta y estrategia, logrará el desarrollo de actividades y servicios que elevarán la competitividad en todos los involucrados en el movimiento de mercancías y obligará a que se elijan los mejores medios y modos de transporte que permitan el libre flujo de mercancías, así como su distribución.

1.2 Planteamiento de hipótesis

- a) Los retos que plantea la globalización para poder alcanzar un importante nivel de competitividad, solo podrán ser enfrentados por México mediante la adopción de nuevas estrategias que le proporcionen ventajas dentro del dinamismo del intercambio comercial, ya sea a través de la innovación tecnológica en los procesos productivos de sus empresas o atrayendo la inversión directa de capitales extranjeros.
- b) La estrategia de crecimiento competitivo con empleo pleno e industrialización fortalecida, planteada por el modelo neoliberal, no puede lograrse ya únicamente con

base a la ventaja comparativa de la mano de obra barata y los recursos naturales, utilizada actualmente por México, sino que tiene que sustentarse, de manera importante, en la capacidad de aprender e innovar de las empresas y su elemento humano. La economía moderna es la economía del conocimiento y la ventaja competitiva de los países que hoy dominan el comercio internacional se sustenta en su capital intelectual, su capacidad de innovación y planeación.

- c) Alcanzar una mejor posición de competitividad en el comercio internacional globalizado, requiere por tanto que México supere los siguientes retos: mejorar la calidad de sus productos y servicios, estimular la innovación tecnológica, elevar la productividad de sus empresas e implantar nuevos sistemas de gestión aplicando las modernas técnicas de la información, apostando a la planeación estratégica para reducir tiempos y costos.
- d) En apoyo a la competitividad, se deberá ampliar, fortalecer y modernizar la infraestructura operativa de los puertos, aeropuertos y aduanas, a fin de mejorar la distribución de mercancías y elevar la eficiencia de los servicios que prestan las empresas de transporte marítimo, aéreo y terrestre ya que hay que entender a la logística como algo integral para optimizar los costos, tiempos y servicios.

- e) Especial importancia deberá concederse a la promoción de la calidad de los servicios que prestan los agentes involucrados en la facilitación de la exportación e importación de las mercancías, ya que el papel de la logística en las operación internacionales juega un papel determinante que puede traducirse en el aumento de la competitividad de las empresas y por ende de todo el país. Una logística eficiente puede ayudar a reducir costos económicos y tiempos de entrega, así como mejorar considerablemente el nivel de operación de las empresas.

- f) Debe entenderse claramente que la internacionalización competitiva de México solo podrá lograrse mediante una estrategia de inclusión en la que se involucre a productores, compradores, facilitadores y gobierno a fin de que todos se comprometan con los objetivos y políticas en materia de comercio internacional.

CAPÍTULO 2.

CONCEPTOS BÁSICOS Y REGULACIÓN DEL COMERCIO

2.1 Marco Teórico

El intercambio de mercancías es tan antiguo como la sociedad misma. Los seres humanos dejaron de ser nómadas para convertirse en sedentarios, de esta forma se fue creando una nueva organización en grupos sociales, que cada vez se hacían más amplios y complejos, en donde las necesidades humanas de cada uno se enfocaban a las más vitales como alimentación, vestido y vivienda.

Con el paso del tiempo se lograron mejorar los métodos de caza y de siembra, lo que en conjunto con el establecimiento en diferentes y cada vez más apartados territorios y el crecimiento de los núcleos humanos, hizo más marcada la diferencia en la distribución de los recursos naturales con los que se contaba de un grupo a otro. Así estas nuevas condiciones trajeron los primeros excedentes en la producción de los bienes, una creciente diversidad de productos y se inició con el intercambio de los mismos. Al alcanzar una mejor organización social, las necesidades crecieron y se fueron introduciendo más y mejores métodos de comercialización de las mismas, hablamos en un principio del trueque, que era el cambio de una mercancía por otra, hasta que se llegó a la creación de un instrumento que sirviera como medida de cambio y que al paso del tiempo dió

lugar a la acumulación de riqueza: la moneda, la cual vino a marcar más la diferencia entre los territorios empíricamente formados y el surgimiento de clases sociales dentro de los mismos núcleos humanos, así como la especialización en la producción y en la compra- venta de mercancías.

En todo este proceso y a medida que el hombre fué evolucionando, la necesidad por generar más riqueza mediante el intercambio de mercancías impulsó la innovación en los modos de transporte para hacer llegar las mercancías a más lugares, primeramente el uso de animales y pequeñas embarcaciones hasta los grandes navíos, impresionantes aviones, trenes y camiones que conocemos en la actualidad; lo que se tradujo en la capacidad de llegar a lugares considerados como inaccesibles o inexistentes, llevando mercancías que no eran conocidas, lo que amplió el intercambio de bienes y permitió descubrir nuevos pueblos y civilizaciones trazando rutas comerciales y acercando más a las diferentes naciones mediante el comercio.

Lo planteado, permite afirmar que en la medida en que crecen las sociedades y se hacen más complejas, el comercio se conforma como una actividad inherente al crecimiento de las mismas.

Así, el aumento de la riqueza y el desarrollo de la ciencia y la tecnología, permite ampliar el mundo conocido y sus relaciones

de intercambio, con lo que la función del comercio se ve obligada a crear una sistematización, primero con elementos y reglas muy sencillas y, posteriormente, con la creación de teorías y sus correspondientes métodos, sistemas e instrumentación.

Con este breve acercamiento a los orígenes del comercio internacional, podemos aseverar que el intercambio de mercancías ha estado, a lo largo de los siglos, vinculado al dinamismo de la sociedad humana, básicamente para satisfacer alguna necesidad; en un principio la de colocar los excedentes de bienes que tiene cierto país a cambio de aquellos de los que carece, acercando a los sectores de producción y consumo. En este sentido podemos asumir que hoy día no hay una sola nación que pueda considerarse autosuficiente y que no necesite del apoyo de los demás países; así podemos observar que el comercio promueve la apertura, incrementa la ocupación de la población, estimula la innovación y eleva la eficacia productiva.

Para entender de una manera más clara lo que es el comercio internacional, es necesario mencionar cuales han sido sus bases teóricas es decir, las diferentes teorías que se han manifestado a través del mismo desarrollo y evolución del comercio internacional.

Es a partir del siglo XVII, cuando comienza a desarrollarse de manera importante el comercio internacional como resultado de la combinación de diversos factores tales como: la implantación

del mercantilismo como modo de producción principalmente europeo y estadounidense; así como el enorme saqueo de materias primas de las naciones “colonizadas”; y los nuevos patrones mundiales de producción-consumo que planteaba la revolución tecnológica británica.

Tal impacto del mercantilismo en materia de comercio internacional que derivaría en el capitalismo actual, nos obliga a señalar las principales características de las teorías que han arrojado el estudio de este fenómeno económico-social a lo largo de los siglos XVII al XXI, mismas que a continuación se reseñan:

Teoría Mercantilista

El mercantilismo fue la política económica dominante en la Europa de los siglos XVII y XVIII, que tenía el propósito de promover el crecimiento económico fomentando las exportaciones (agricultura y manufacturera, básicamente) y restringiendo las importaciones mediante altos aranceles; esta política económica fué la que propició en ese periodo el colonialismo, con el fin de que la colonias suministraran de todo a la Metrópoli.

Partía del paradigma de que la riqueza del mundo era fija, en consecuencia, lo que un país ganaba otro lo perdía. Este razonamiento aplicado al comercio entre naciones hacia del

comercio internacional un medio para aumentar la riqueza, y en consecuencia, el poder de una nación⁴.

La riqueza de un país se medía en función de la cantidad de metales preciosos que tuviera, sobre todo oro y plata. Así, los mercantilistas eran partidarios de que el gobierno estimulara las exportaciones y restringiera las importaciones, implementando medidas para desalentar o limitar las mismas, convirtiendo al comercio exterior en la fuente de poder y riquezas para un solo país.

La Teoría Clásica

A partir del siglo XVIII, derivado de la Revolución industrial y con la consolidación del capitalismo, surgieron estudios que ponían en duda los principios de los mercantilistas. Autores como Adam Smith, en su libro "*La Riqueza de las Naciones*" discrepaba con los autores mercantilistas pronunciándose a favor del libre comercio entre las naciones, lo que propiciaría una especialización en la producción de bienes y una división del trabajo a nivel mundial incrementando el intercambio a nivel internacional.

Medio siglo después David Ricardo complementó esta teoría, planteando que los países debían especializarse en la producción de los bienes elaborados a un costo menor que en

⁴ Witker, Jorge y Piña, Joaquín, "*Régimen Jurídico de Comercio exterior*", MPC Editores , 2002, Pág. 17

otro país, obteniendo una ventaja sobre el otro, pero sin mermar el intercambio comercial, lo cual se conoce como “ventajas comparativas”.

Los anteriores planteamientos junto con el concepto de la demanda recíproca⁵ representan los fundamentos básicos de la “Teoría Clásica” del comercio internacional estableciéndose que el libre comercio produce mejores resultados si se deja atrás el supuesto de que un país sería rico si lo hace a expensas de otros.

Teoría Neoclásica

Los Neoclásicos desarrollaron en el siglo XX diferentes teorías para explicar el comercio de mercancías, algunos autores retomaron puntos importantes de los pensadores clásicos y trataron de acercar este modelo a la realidad de la época, surgiendo conceptos como el de multilateralidad, el cual dio fin al enfoque que los clásicos le habían dado al comercio internacional, en el cual sólo consideraban a dos países participantes; de igual forma *incorporaron en su análisis los costos monetarios y los precios de mercado para hacer más real la competencia en el comercio entre países*⁶. Otro tema

⁵ John Stuart Mill fue el autor de este concepto, el cual establecía que el valor de los intercambios se adaptaba a los gustos y necesidades de cada país, así el valor de un bien podía diferir de un país a otro, creando una ventaja comparativa en cada uno y por ende una especialización en la producción del mismo.

⁶ Salgado Rabadán, Abel. “Aspectos fundamentales del comercio internacional: Un enfoque heterodoxo”, Instituto Politécnico Nacional, México, 2001 Pág. 91

importante analizado por estos pensadores fue el que menciona que la oferta y la demanda son los factores por el que se fijan los precios. Cabe destacar, de manera especial, la importancia esencial que reviste para la teoría neoclásica, el modelo o teorema Hecksher-Ohlin.⁷

Teorías como la de la *ventaja absoluta* y *ventaja comparativa*, (planteada por Ádám Smith la primera y por David Ricardo la segunda, exponentes junto con Stuart Mill de la teoría clásica del comercio internacional) hicieron que se dejara de ver la importación y la exportación sólo como componentes de las transacciones económicas de un país con el resto del mundo y a partir de la década de los 70, del siglo XX, la industria se enfrenta a un gran cambio, no solo se tenía que contar con ciertas ventajas en la producción de los bienes si no ahora había que agregar un plus para que el bien contara con alguna característica difícil de igualar por la competencia. Surge entonces el concepto de competitividad, entendiéndose como la capacidad que tienen los estados y sus empresas de insertarse en los mercados mundiales con competencias y habilidades especiales que los diferencian de otros; Si bien la oferta y la

⁷ Este modelo parte del legado de la Teoría Clásica de la ventaja comparativa de David Ricardo, pero afirmaba que el comercio internacional se daba por la diferencia existente de sus recursos, es decir si un país tenía abundancia en "X" recurso entonces este país produciría más bienes que le permitiera utilizar este excedente, e importaría el bien que le representara más gasto económico en caso de producirlo en dicho país. En este modelo se manejan los conceptos de trabajo y capital.

demanda son incentivos para la comercialización de algún bien, el abrir los mercados a nivel internacional obliga a los países a ser más competitivos, creativos e innovadores para desarrollar una posición sólida internacionalmente hablando.

En su libro *“La Ventaja competitiva de las naciones”* Michael Porter define como factor clave la competitividad, para que una nación tenga mejores oportunidades de alcanzar el éxito a nivel mundial. Según Porter: *“el papel del gobierno es el de servir como catalizador de la innovación y el cambio, cuestionar posiciones estáticas, forzar el sistema a mejorar constantemente e impulsar a las empresas a competir para acelerar el proceso de innovación, crear un entorno fértil para el desarrollo de industrias nacionales competitivas a nivel internacional”*⁸

La competitividad está asociada con varios elementos que van desde: la calidad, hasta la opción del productor de interpretar las demandas, necesidades y expectativas del cliente. Los productos se reemplazan unos a otros a expensas de condiciones especiales requeridas por un mercado consumidor cada vez más exigente en materia de precios y diferenciación. Las exigencias obligan a cambios en los productos, y al mismo tiempo inciden sobre el cambio tecnológico, y a su vez cambia el perfil de los bienes y la manera en que se comercializan los mismos.

⁸ Witker, Jorge y Piña, Joaquín, *“Régimen Jurídico de Comercio exterior”*, MPC Editores , México, 2002, Pág. 24

Estos cambios constantes a nivel mundial han alentado un comercio más acelerado, lo que ha obligado, como se comentó en el planteamiento de hipótesis del presente trabajo, a las empresas y por ende a los países a planear sus actividades para integrarse al mercado mundial, con lo cual la logística ha adquirido mayor importancia, al ser una herramienta para eficientizar estas actividades.

El crecimiento del comercio exterior ha provocado que los países busquen alternativas de organización y planeación, para mantenerse vigentes en un mundo altamente competitivo; la apertura económica dio paso a la llamada globalización la cual puede entenderse como un proceso de mundialización del sistema económico, no solo como liberalización e integración de mercados⁹.

Entre los efectos más importantes del proceso de globalización económica se encuentran la estandarización de productos y servicios, la reducción de barreras arancelarias, la disponibilidad de nuevas tecnologías, la expansión de los mercados, así como nuevas capacidades productivas, lo que obliga a las empresas a no conformarse con sólo expandirse en el mercado interno ya que el intercambio comercial estimula la competencia, reduce los precios de muchos productos y alienta la modernización de las empresas y de las economías nacionales.

⁹ Palazuelos, Enrique y Vara, María Jesús, "*Grandes áreas de la economía mundial*", ED. Ariel, Barcelona, 2002, Pág. 28

Puede entenderse entonces a la globalización como un proceso facilitador de mecanismos de expansión comercial, política o cultural, aunque esto no se dá de manera generalizada, la globalización promueve que los países deben de trabajar en sus políticas internas para aprovechar las ventajas que proporciona la globalización, mediante la especialización.

La pretensión de adentrarnos en los debates de si son válidas o no las teorías de comercio, nos alejaría de nuestro propósito de estudio. La misma evolución del comercio internacional ha dado pie a que se realicen numerosos estudios, los cuales en su momento han intentado explicar la realidad económica de cada periodo determinado, por lo que no se demerita ni se favorece a ninguna de las teorías existentes.

2.2 El nuevo orden económico internacional

Las dos Guerras Mundiales, pusieron en evidencia el interés de algunos países por buscar el acercamiento entre las naciones. Terminada la Segunda Guerra Mundial, el principal objetivo fue la reconstrucción y se dió el surgimiento de la Organización de las Naciones Unidas¹⁰, que dentro de sus objetivos primordiales estuvo el velar por el mantenimiento de la paz, y el desarrollo de los países miembros.

¹⁰ La Organización de las Naciones Unidas, ONU, se estableció en 1945 con 51 Estados miembros, los cuales se reunieron inicialmente con el objetivo de preservar la paz y la seguridad a nivel mundial, firmando la Carta de las Naciones, en donde se estableció la importancia de la cooperación voluntaria de todos los pueblos.

Así, en el afán de apoyar el crecimiento de todos los Estados miembros, y debido a que las relaciones entre países se fueron desarrollando de tal forma que se hizo necesaria la creación de mecanismos que coadyuvaran a la comunicación y la cooperación, fue inevitable la creación de una red institucional de organismos y acuerdos para reforzar la expansión comercial, lo cual llevó a la comunidad mundial a crear instancias de carácter internacional que sirvieran como foro y apoyo a estos países y a su vez estimular el crecimiento económico a nivel general.

De esta forma, este nuevo orden de cooperación internacional para la integración, demandó que la reciprocidad internacional fuera más intensa y esto, a su vez, expandió las obligaciones de las nacientes instituciones internacionales que comenzaban a organizar esa cooperación.

2.2.1 Organismos internacionales que regulan el comercio internacional

La creación de la ONU dió paso a la institucionalización de la cooperación internacional en materia social, de seguridad y de comercio; siendo este último la materia que nos ocupa para este estudio, nos permitimos mencionar los siguientes organismos intergubernamentales:

Acuerdo General sobre Aranceles Aduaneros y Comercio (GATT)

El Acuerdo General sobre Aranceles de aduanas y comercio¹¹, se constituyó como un foro permanente de negociación a favor de la liberación de los intercambios comerciales. El GATT, por sus siglas en inglés, es considerado como el organismo rector de comercio internacional. Dentro de sus principales objetivos está la liberalización del comercio internacional, los acuerdos y negociaciones multilaterales y eliminar el trato discriminatorio que se imponía mediante los aranceles y las barreras comerciales de cada país, optando por la reducción de éstos bajo el principio de reciprocidad y ventajas mutuas.¹² México se incorporó en el año de 1986.

La Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo, UNCTAD.

La cual fué establecida en 1964 con la encomienda de acelerar el desarrollo comercial y económico sobre todo en los países en desarrollo para que estos puedan integrarse a la economía global en igualdad de condiciones.¹³ En este sentido y con la

¹¹ Firmado el 30 de octubre de 1947, fue el primer acuerdo multinacional que intentaba reducir las restricciones al comercio.

¹² Trejo Cargas, Pedro. "Comercio Exterior sin barreras", Ediciones Fiscales ISEF, México, 2004 Pág. 145

¹³ De acuerdo al centro de información de la ONU, la UNCTAD, tiene a su cargo el mejoramiento de las estructuras del comercio internacional de manufacturas y semi-manufacturas, incluidas las negociaciones de acuerdos de cooperación internacional y preferenciales; el control de las prácticas comerciales restrictivas y proteccionistas; la integración de los países de Europa Oriental en el sistema de comercio internacional; la transferencia y desarrollo de tecnología; las

intención de ampliar las oportunidades de comercio e inversión fueron surgiendo nuevos foros de encuentro para hacer partícipes e incluir a todos los países y lograr así una mayor cooperación internacional y el crecimiento armónico de los miembros.

Organización Mundial del Comercio (OMC)

La OMC, por sus siglas en inglés, fue creada en 1994, absorbiendo al GATT, al GATS (comercio de servicios) y al ADPIC (propiedad intelectual) y se estableció como un foro de negociación mundial en materia de comercio, cuyos principios básicos son los de la no discriminación o cláusula de nación más favorecida y el de la aceptación de los aranceles como único mecanismo para regular las importaciones, propiciando el fortalecimiento de las políticas comerciales para apoyar el proceso de crecimiento, además de resolver controversias que lleguen a suscitarse, siguiendo los mismos principios que el GATT de abatir las barreras arancelarias y no arancelarias, pero con una estructura más organizada que ha ido respondiendo a

inversiones extranjeras directas que incluyan la capacitación de asesores y servicios de información, destinados a asistir a los países en la elaboración de sus regímenes normativos y jurídicos, generando servicios de apoyo al comercio tales como: aduana, transporte, banca y seguro, telecomunicaciones e información comercial enfocada en los sectores empresariales: informales, micro, pequeño y mediano. En adición, debe diseñar programas especiales a favor de los países menos adelantados, sin litoral e insulares; estandarizar los documentos de comercio internacionales y simplificar los procedimientos comerciales y demás medidas que faciliten el comercio.

las nuevas demandas del comercio internacional, siendo un organismo internacional de cooperación que coadyuva a solucionar los problemas mundiales económicos y comerciales. Sabemos que la apertura comercial trae consigo beneficios pero también implican cambios en las políticas internas de cada país, en este sentido uno de los principales objetivos de la OMC es que no se debe discriminar a los países y los obstáculos que puedan llegar a presentarse deben ser tratados mediante negociaciones entre las partes involucradas y evitar, en la medida de lo posible, las prácticas desleales en el intercambio de mercancías. México tuvo su ingreso directo a la OMC, por ser miembro del GATT, desde 1986.

Organización Mundial de Aduanas (OMA.)

En 1950 fue fundado el Consejo de Cooperación Aduanera (CCA) en Bruselas, Bélgica¹⁴, cuya función principal consistió en la definición de los criterios para la clasificación de las mercancías objeto de comercio. Su misión fue mejorar la efectividad y la eficiencia de las aduanas respecto a temas como, recaudación de ingresos, facilitación del comercio, elaboración de estadísticas del comercio y protección a la sociedad, contribuyendo a mejorar estas áreas y de esta manera al bienestar económico y social de las naciones. México ingreso en el año de 1993. Para 1994 el CCA adoptó formalmente el

¹⁴ Fuente: [www.aduanas.gob.mx/normatividad/organismos internacionales](http://www.aduanas.gob.mx/normatividad/organismos_internacionales).

nombre de Organización Mundial de Aduanas (OMA). Uno de los principales objetivos de la OMA es alcanzar el acuerdo de los procedimientos aduanales mediante convenios aduaneros en diferentes materias técnicas, la simplificación de los procesos, la automatización de los sistemas a nivel mundial, mejorar la seguridad, prestar asistencia técnica, entre otros. La OMA estableció el Sistema Armonizado de Clasificación Arancelaria el cual es utilizado alrededor del mundo para la clasificación de las mercancías, basado en la Nomenclatura Arancelaria de Bruselas (NAB) creada por el Consejo.

Fondo Monetario Internacional (FMI)

Casi al final de la Segunda Guerra Mundial, en el contexto de las reuniones de Bretón Woods (1944),¹⁵ se planteó la creación de un foro internacional de cooperación monetaria, así el FMI quedó responsabilizado de gestionar la estabilidad de las tasas de cambio de las monedas, tomando como referente al dólar estadounidense, entendiendo su dedicación a ser un estabilizador monetario y financiero a nivel mundial. Dentro de sus objetivos principales está la facilitación del comercio

¹⁵ En esta Convención celebrada en New Hampshire, Estados Unidos, se establecieron las reglas para las relaciones comerciales y financieras entre los países más industrializados del mundo. Creando el FMI como una institución internacional que supervisará el sistema monetario internacional.

internacional, así como fomentar el crecimiento económico sostenible.¹⁶

Banco Mundial (BM)

Al igual que el FMI, en la Conferencia Bretton Woods se creó el Banco Internacional de Reconstrucción y Fomento (BIRF), el cual se centró en el financiamiento de la reconstrucción de los países europeos después de la segunda guerra mundial. El BIRF fue sustituido por el Banco Mundial (BM). Su propósito principal es reducir la pobreza, mediante préstamos, créditos y apoyos económicos a las naciones en desarrollo, en un marco de cooperación internacional que permita una economía mundial más estable.

2.3 Marco jurídico del comercio internacional de México

Después de una breve descripción de los organismos a nivel internacional que regulan el comercio mundial, es importante, a mi parecer, conocer la legislación de México en esta materia, ya que derivado de los acuerdos, tratados, convenios, etc. se han modificado, ampliado o hasta derogado ciertas legislaciones en pos de la facilitación jurídica dentro del marco de apertura comercial de los últimos años.

¹⁶ Fuente: Internet: <http://www.imf.org>

2.3.1 Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos

En orden de importancia mencionaremos, primeramente, la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos y los artículos que tienen que ver con los temas del comercio exterior de nuestro país.

Encontramos entonces el Artículo 133, que dispone la importancia de esta Carta Magna y que nos representa como un Estado de derecho y que a la letra menciona:

“Esta Constitución, las leyes del Congreso de la Unión que emanen de ella y todos los Tratados que estén de acuerdo con la misma, celebrados y que se celebren por el Presidente de la República, con aprobación del Senado, serán la Ley Suprema de toda la Unión. Los jueces de cada Estado se arreglarán a dicha Constitución, leyes y tratados, a pesar de las disposiciones en contrario que pueda haber en las Constituciones o leyes de los Estados.”¹⁷

Por su parte, los artículos 25, 26, 27, 28, 76 y 131 constitucionales, reconocen la importancia de la vinculación del comercio internacional con una política interna que proteja la

¹⁷ **CÁMARA DE DIPUTADOS DEL H. CONGRESO DE LA UNIÓN** Secretaría General. Secretaría de Servicios Parlamentarios, Dirección General de Servicios de Documentación, Información y Análisis *Última Reforma DOF 09-02-2012*

actividad económica y que conlleven a una política exterior que contribuya al desarrollo económico nacional.

2.3.2 Leyes que regulan las diferentes modalidades del transporte.

Cabe mencionar que el Congreso de la Unión ha dictado diversas leyes aplicables a cada medio de transporte en nuestro país, por lo que existen leyes específicas para cada modalidad; y las leyes que rigen a todos los medios de transporte en general, las cuales se complementan con los reglamentos o disposiciones que se publican en el Diario Oficial de la Federación. Como ejemplo tenemos para el transporte carretero la **Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal**, que tiene por objeto regular la construcción, operación, conservación y mantenimiento de las vías generales de comunicación, así como los servicios del autotransporte federal que las utilizan¹⁸.

La **Ley Reglamentaria del Servicio Ferroviario**, que regula el derecho de vía y faculta a la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, para que ésta verifique que las vías férreas, el derecho de vía, los servicios públicos de transporte ferroviario y

¹⁸ Fuente: Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal. Cámara de Diputados del H. Congreso de la Unión. Secretaría General, Secretaría de Servicios Parlamentarios Dirección General de Servicios de Documentación, Información y Análisis. Ley Publicada en el Diario Oficial de la Federación el 22 de diciembre de 1993. *Última Reforma DOF 18-05-2012*

sus servicios auxiliares cumplan con las disposiciones aplicables¹⁹.

En cuanto al transporte aéreo se cuenta con la **Ley de Aviación Civil**, que tiene por objeto regular la explotación, el uso o aprovechamiento del espacio aéreo situado sobre el territorio nacional, respecto de la prestación y desarrollo de los servicios de transporte aéreo civil y de Estado²⁰.

En cuestiones del transporte marítimo se tiene la **Ley de Navegación**, que regula las vías de comunicación por agua, los actos, hechos y bienes relacionados con el comercio marítimo.²¹

2.3.3 Ley de Comercio Exterior.

Esta Ley tiene por objeto regular y promover el comercio exterior, incrementar la competitividad de la economía nacional, propiciar el uso eficiente de los recursos, integrar adecuadamente la economía mexicana con la internacional y contribuir a la elevación del bienestar de la población²². Por su parte el

¹⁹Fuente: Ley reglamentaria del Servicio Ferroviario. Ley Publicada en el Diario Oficial de la Federación el 12 de mayo de 1995.

²⁰ Fuente: Artículo 1° de Ley de Aviación Civil. Cámara de Diputados del H. Congreso de la Unión. Secretaría General. Secretaría de Servicios Parlamentarios. Centro de Documentación, Información y Análisis. Ley publicada en el Diario Oficial de la Federación el 12 de mayo de 1995. *Última Reforma DOF 05-07-2006*

²¹ Ley de Navegación y Comercio Marítimos. Cámara de Diputados del H. Congreso de la Unión. Secretaría General. Secretaría de Servicios Parlamentarios Dirección General de Servicios de Documentación, Información y Análisis. Ley publicada en el Diario Oficial de la Federación el 1° de junio de 2006. *Última Reforma DOF 26-05-2011*

²² Artículo 1° LCE. Ley publicada en el Diario Oficial de la Federación el 27 de julio de 1993. Reforma publicada en el DOF el día 24 de diciembre de 2006.

Reglamento de dicha Ley, desarrolla y concreta aquellos aspectos de la propia Ley, relativos a las medidas de regulación y restricciones no arancelarias, procedimientos sobre prácticas desleales de comercio internacional, medidas de salvaguarda, determinación de cuotas compensatorias y promoción de exportaciones.

2.3.4 Código de Comercio.

El Código de Comercio tiene por objeto regir los actos comerciales incluidos el transporte de carga aéreo, marítimo y terrestre.²³ En éstos se tienen documentos que sirven como contrato de prestación de servicios en el cual se obliga a las partes involucradas a cumplir lo negociado.

2.3.5 Ley aduanera,

Regula la entrada y salida de mercancías del territorio. El propósito principal de esta ley es la modernización de la estructura aduanal para hacer eficientes los mecanismos de promoción y fomento al comercio internacional; básicamente fundamenta y expone los principios de la Ley de Comercio Exterior. En el artículo 1° de dicha Ley se menciona que su objeto es: “Regular la entrada y salida del territorio nacional de las mercancías, los medios en que se transportan o conducen, el

²³Código publicado en el Diario Oficial de la Federación del 7 de octubre al 13 de diciembre de 1889. Última reforma publicada el 17 de abril de 2012 en el Diario Oficial de la Federación.

despacho aduanero y los hechos que deriven de este o de dicha entrada o salida de mercancías.²⁴

2.3.6 Ley de los impuestos generales de importación y exportación (LIGIE)

La LIGIE fue publicada en el *Diario Oficial de la Federación* el 18 de enero de 2002 y entró en vigor el 1 de abril del mismo año²⁵. Tiene sus antecedentes inmediatos en la Ley del Impuesto General de Importación (LIGI) y en la Ley del Impuesto General de Exportación, las cuales estuvieron vigentes hasta el 31 de marzo de 2002, ya que la LIGIE las abrogó. El pasado 18 de junio de 2007 se publicó la última modificación a esta Ley, y a la tarifa que contiene, para apegarnos a los lineamientos marcados por la Organización Mundial de Aduanas, de la que México forma parte, actualizando así la tarifa conforme a la nomenclatura arancelaria y a los estándares internacionales.

La LIGIE se basa en el Convenio del Sistema Armonizado de Designación y Codificación de Mercancías (Harmonized System of Tariff Nomenclature, HS), el cual entró en vigor el 1 de enero de 1988; este convenio forma parte de la Organización Mundial de Aduanas.

²⁴ Artículo 1° Ley Aduanera. Ley publicada en el Diario oficial de la Federación el 15 de diciembre de 1995. *Última Reforma DOF 09-04-2012*

²⁵ La nueva ley de los impuestos generales de importación y exportación fue publicada en el Diario oficial de la Federación el 18 de junio de 2007.

El primer artículo contiene a la Tarifa, compuesta por la nomenclatura o código del Sistema Armonizado. Esta nomenclatura es la clasificación de todas las mercancías que según su composición o función deben ubicarse en un código de identificación universal, a seis dígitos y a efecto de aplicarles el respectivo impuesto de importación o exportación; cada país adiciona dos dígitos más, que identifican el arancel y requisitos para ingresar o salir de un país. Se trata de un lenguaje lógico y sistemático aceptado internacionalmente. El primer artículo de la LIGIE se estructura de la siguiente manera: 22 secciones, 38 notas legales y 98 capítulos. La nueva LIGIE cuenta con 12,450 fracciones arancelarias.

En el artículo 2 se establecen las Reglas Generales y las Complementarias para la aplicación de la Tarifa; asimismo, para los efectos de interpretación y aplicación de la Tarifa. Además, complementan a la LIGIE las Notas Explicativas, las cuales son de aplicación obligatoria a efecto de lograr una correcta clasificación, éstas consisten en un compendio enciclopédico en el que se analizan los aspectos científicos y comerciales de todas las mercancías de comercio exterior, los procedimientos para su extracción o elaboración, los usos a los que comúnmente se destinan y la clasificación arancelaria de seis dígitos que les corresponde en todo el mundo.²⁶

²⁶ Fuente: www.aduanas.sat.gob.mx y apuntes del seminario de clasificación arancelaria AAAPUMAC, Manzanillo 2009

2.3.7 Ley Federal sobre Metrología y Normalización.

Es la que se encarga de regular y sistematizar el cumplimiento de las NOM's y las NMXs (Normas Mexicanas). Todos los productos, procesos, métodos, instalaciones, servicios o actividades deberán cumplir con las normas oficiales mexicanas.²⁷

2.3.8 Normas Oficiales Mexicanas.

Tienen como finalidad establecer la terminología, clasificación, características, cualidades, medidas, especificaciones técnicas, muestreo y métodos de prueba que deben cumplir los productos y servicios o procesos cuando puedan constituir un riesgo para la seguridad de las personas o dañar la salud humana, animal o vegetal, el medio ambiente en general o el laboral, o bien causar daños en la preservación de los recursos naturales.²⁸ Las NOMs son regulaciones técnicas de cumplimiento obligatorio para los sectores público y privado, que establecen reglas, especificaciones, atributos, directrices, características o prescripciones aplicables a un producto, actividad o servicio, métodos de producción u operación, incluidas las terminologías, simbologías y etiquetado, las cuales se pueden medir y comprobar.²⁹

²⁷ Fuente: Ley publicada en el Diario Oficial de la Federación el 1 de julio de 1992

²⁸ Fuente: www.aduanas.sat.gob.mx

²⁹ *Ibidem*

Estas regulaciones técnicas sirven para garantizar que los servicios que contratamos o los productos que adquirimos, sean nacionales o importados, cumplan con parámetros determinados como la calidad; de igual forma nos dan cierta seguridad de que lo que recibimos cumple con lo que declara en la etiqueta o empaque; por ejemplo las etiquetas de información nutrimental que viene en la mayoría de los productos, los datos de contenido energético que declara son ciertos, pues para poder utilizar ese tipo de “leyendas” el producto tiene que cumplir con una NOM específica la cual define las características necesarias para poder denominarse de esa forma.

2.3.9 Regulaciones y restricciones no Arancelarias.

Es pertinente señalar que existen otro tipo de obstáculos comerciales para la libre circulación de los bienes entre los países, como son las regulaciones y restricciones no arancelarias, las cuales deben considerarse y revisarse en las operaciones de comercio exterior para evitar retrasos por el desconocimiento de las mismas.

Las regulaciones no arancelarias son las medidas establecidas de los gobiernos para controlar el flujo de mercancías entre los

países ya sea para proteger la planta productiva y las economías nacionales o para preservar los bienes de cada país.³⁰

En cuanto a las regulaciones no arancelarias tenemos los permisos previos de importación/ exportación³¹ que se expiden por razones de seguridad nacional o sanitaria; los cupos,³² éstos determinan la cantidad de mercancía que puede ser importada o exportada, tienen una vigencia y un arancel especial para proteger a la economía nacional; regulaciones de etiquetado, que básicamente sirve para conocer las características del producto, envasado y embalaje, que tienen la finalidad de proteger el producto durante su transportación para que lleguen en óptimas condiciones al consignatario final. Estas últimas las podemos encontrar en las diferentes Normas Oficiales.

³⁰ Estas medidas se establecen a través de acuerdos expedidos por la Secretaría de Economía, SE, o, en su caso, conjuntamente con la autoridad competente (Secretaría de Agricultura, Ganadería, Desarrollo Rural, Pesca y Alimentación, SAGARPA, Secretaría de Medio Ambiente y recursos Naturales, SEMARNAT, Secretaría de la Defensa Nacional, SEDENA, Secretaría de Salud, SS, Secretaría de Educación Pública, SEP, etc.), y deben publicarse en el Diario Oficial de la Federación. Las mercancías sujetas a restricciones y regulaciones no arancelarias se identificarán en términos de sus fracciones arancelarias y nomenclatura que le corresponda de acuerdo con la Tarifa de la Ley del Impuesto General de Importación y de Exportación. *Fundamento: Artículos 4, 16, 17, 19 y 20 de la Ley de Comercio Exterior*

³¹ Un permiso previo es una regulación no arancelaria que se utilizan para importar determinadas mercancías que están controladas; es un instrumento utilizado por la Secretaría de Economía en la importación y exportación de bienes sensibles, para sostener la seguridad nacional y la salud de la población, así como controlar la explotación de los recursos naturales y preservar la flora y la fauna, regulando la entrada de mercancía. *Fundamento: Artículos 21 y 22 de la Ley de Comercio Exterior y 22 y 23 de su Reglamento.*

³² Se debe entender por "cupos" una cantidad determinada de mercancías que entrarán bajo un arancel preferencial (arancel cupo) a la importación durante un tiempo determinado, es decir, tendrán una vigencia, la cual se establece en el cuerpo del Certificado de cupo. Estos certificados se otorgan a las empresas por medio de licitaciones públicas o asignación directa. *Fundamento: Artículos 23 y 24 de la Ley de Comercio Exterior*

Todas estas leyes y sus reglamentaciones generan certidumbre jurídica y económica, lo que a su vez propicia seguridad en la inversión y atracción de más intercambios comerciales con nuestro país.

CAPÍTULO 3.

ACTORES QUE INTERVIENEN EN EL COMERCIO INTERNACIONAL DE MERCANCÍAS

Con objeto de identificar las principales figuras y actores que intervienen en las actividades del comercio mundial, que dan sustento a la hipótesis central de la presente tesina referente a: “La tendencia a la apertura comercial, que se ha venido presentando en las últimas décadas en casi todos los países del mundo, ha alentado un comercio más acelerado, lo que ha obligado a las empresas y por ende a los países, a planear sus actividades para integrarse al mercado mundial, con lo cual la logística ha adquirido importancia relevante en el ámbito de comercio internacional, lo que exige la planeación integral de todas las actividades que intervienen, desde el proceso de producción de las mercancías hasta el recibimiento de éstas por parte del comprador, en el lugar acordado y en el tiempo determinado, de donde se desprende así mismo, la importancia fundamental del transporte de mercancías dentro de la logística

del comercio internacional"; a continuación se presentan algunos de ellos con sus características respectivas, para una mejor comprensión de su participación en la logística internacional.

3.1 Importador

El acto de introducir mercancías procedentes de un país extranjero, de manera legal a territorio nacional es conocido como importación. La persona física o moral que lleva a cabo la introducción de mercancías producto de una compra-venta internacional, de manera legal, es decir, pagando los impuestos correspondientes y cumpliendo con todos los requisitos para su entrada al país, es considerada como importador. En México los importadores deben cumplir con ciertos requerimientos para poder llevar a cabo la internación a territorio nacional, éstos están establecidos en el artículo 59 de la Ley Aduanera.³³

3.2 Exportador

En sentido opuesto a la importación, que es la acción de introducir mercancías a territorio nacional; la exportación es el acto de sacar de territorio nacional, producto de una compra-venta, mercancías con destino a un país extranjero, y es el exportador la persona física o moral que lleva a práctica esta

³³ El citado artículo menciona que el importador deberá de estar dado de alta en la Secretaría de Hacienda y Crédito Público, contar con agente aduanal habilitado con el encargo conferido, presentar documentos del embarque y pagar los impuestos correspondientes, son algunas de las obligaciones que menciona este artículo en cuanto a los importadores. *Última Reforma DOF 09-04-2012*

acción, de manera legal y cumpliendo con las disposiciones y requerimientos a nivel nacional.

3.3 Prestadores de servicios logísticos

Como se ha venido comentando, las empresas deben de enfocarse a la esencia de su negocio, para seguir teniendo su ventaja competitiva haciendo bien lo que saben hacer, en este sentido las empresas han optado por la tercerización de los servicios de logística, contratan empresas eficientes y con altos estándares de servicio para optimizar los procesos. Actualmente nos encontramos con los llamados PSL Prestadores de Servicios Logísticos o PL, por sus siglas en ingles (Party Logistics); éstos se dividen por categorías basadas en los servicios que son ofrecidos al cliente³⁴.

Se mencionan a continuación a los agentes de carga y los agentes aduanales, entes importantísimos en la cadena de comercio internacional.

3.3.1 Agente de carga

Es una persona física o moral que actúa en nombre del remitente (persona física que por sí misma o por mediación de otra hace

³⁴ Existen los 1PL que son las empresas que ofrecen un solo servicio en materia de logística como puede ser el transporte; los 2PLs son empresas que prestan servicio de transporte y almacenamiento; los 3 PLs que además del transporte y el almacenamiento ofrecen capacitación y tecnología aplicada a los procesos y así hasta llegar a los 4PLs que son empresas con servicios integrales para coordinar todas las aéreas de la cadena de distribución, en sí los prestadores logísticos se han percatado de que existen gran número de empresas que ofrecen cierto tipo de servicios y en pos de ofrecer un servicio integral al cliente han hecho alianzas estratégicas, para ofrecer en un solo contacto la solución eficiente de distribución de mercancías.

entrega de las mercancías al agente de carga y/o transporte, en la mayoría de los casos es el dueño o tenedor del bien, es el responsable de enviar algo) y/o consignatario (persona física o jurídica la cual funge como depositaria de las mercancías, es decir es a quien va dirigida la carga, el que recibe) y transportista, disponen de medios complementarios para proporcionar servicios especiales, sin la necesidad de hacer grandes inversiones en barcos, aviones, o camiones y son un eslabón más de la cadena de logística del comercio internacional ya que fungen como facilitadores y pueden llegar a ser el departamento de tráfico de cualquier empresa, en el sentido de la tercerización que se ha dado para que las empresas no se distraigan de las actividades a las que están dedicadas. La presión competitiva ha hecho que muchas empresas se vuelvan a concentrar en sus habilidades centrales, de ahí que surjan otros participantes en la cadena de logística ofreciendo servicios o, dicho de otra forma, siendo mediadores entre vendedor y comprador para ayudar en el proceso logístico, proveyendo una amplia y creciente variedad de servicios entre el consignatario y el destinatario. Existe también una nueva estructura productiva que es caracterizada por una serie de proveedores independientes que se concentran para atender un negocio específico, formado por cadenas de suministros que hacen el proceso más rápido y flexible³⁵.

³⁵ El Autor Eduardo Reyes Díaz-Leal, en su libro "*Comercio Global*", interpreta este concepto

Así, la principal actividad del agente de carga, re-expedidor o freight forwarder, es la coordinación del transporte, aplicando su experiencia en el campo de la logística para contratar el óptimo medio de transporte, respondiendo a las características propias de la carga y del embarcador, tomando en cuenta también el tiempo en tránsito y los términos de venta, la distancia, el volumen, el manejo, la responsabilidad y los factores del mercado, ofreciendo con esto un servicio integral, disminuyendo gastos de importación o exportación

3.3.2 Agente aduanal

El agente aduanal es una persona física independiente a quien la Secretaría de Hacienda y Crédito Público autoriza, mediante una patente, para realizar por cuenta ajena el despacho de las mercancías, en los diferentes regímenes aduaneros previstos en la Ley Aduanera, de quien contrate sus servicios³⁶. Para llevar a cabo una operación de comercio exterior es necesario contar con los servicios de un agente aduanal, ya que hay que llevar a cabo un conjunto de actos y formalidades que se deben realizar en la aduana (aérea, fronteriza, interior o marítima) relativos a la salida/ entrada de mercancías.

El agente aduanal es el intermediario entre el importador/ exportador y está encargado de realizar la documentación

como la tercerización de los procesos, menciona que estos nuevos actores dentro de la cadena de distribución, dan paso a que las empresas sean más competitivas y tengan mejor capacidad de respuesta, ya que centran sus esfuerzos en la actividad para la que fue diseñada la misma empresa. Global Business University, A.C., México, 2009, Pág. 39

³⁶ Artículo 159 y 168 de la Ley Aduanera *Última Reforma DOF 09-04-2012*

oficial³⁷, clasificar los bienes de acuerdo al sistema armonizado, determinar las contribuciones a pagar, así como las obligaciones adicionales aplicables, realizar el pago de los impuestos, coordinar las maniobras necesarias, reconocer las mercancías, por cuenta del cliente.

El papel del agente aduanal hoy en día debe llevarse a otro nivel más allá del despacho de mercancías. Con las exigencias de la apertura comercial, el agente aduanal debe convertirse en un asesor capacitado en todos los temas de comercio internacional, desde el conocimiento de la operación aduanal hasta la implementación de mejores prácticas en la cadena logística con el fin de facilitar la operación a los importadores y exportadores.

3.4 Instancias públicas y otros actores en el comercio exterior

Cabe aclarar que existen actores netamente de carácter oficial así como otros con participación mayoritaria y / o de control gubernamental de los cuales nos permitimos mencionar:

3.4.1 El Gobierno

El Gobierno protege a los productores locales estableciendo derechos o cuotas de exportación/ importación o algunas otras restricciones. Las acciones del gobierno, además, deben de ir

³⁷ Llámese pedimento, (de importación y/o exportación) es el documento oficial más importante ya que con este se comprueba la legal estancia de la mercancía en territorio nacional.

encaminadas a lograr la competitividad, la descentralización y la inversión, apoyando para ello a las empresas con financiamiento para acceder al comercio exterior, modernizar su infraestructura y procesos productivos para incorporar las nuevas tecnologías y capacitar a su personal para el adecuado manejo de las mismas, de manera que puedan así ofrecer bienes y servicios de calidad, soportados con una base legal clara todos los involucrados.

3.4.2 Las aduanas

Uno de los pasos más críticos de un cargamento internacional es el cruce de fronteras y las regulaciones implícitas. La aduana es una dependencia gubernamental y entre sus funciones están vigilar que las importaciones y exportaciones de mercancías se realicen conforme al marco legal vigente para cada caso. En Mexico tenemos 3 tipos de aduanas: fronterizas, marítimas e interiores.³⁸

Como entes facilitadores y reguladores, deben dejar de ser (una entidad) netamente recaudadoras, deben innovar para reducir costos, así como dar seguridad en las operaciones y disminuir tiempos de despacho y con esto la reducción de costos.

Las aduanas desempeñan un papel especial en la logística internacional porque la frontera es un punto de revisión y la

³⁸ México cuenta con 49 aduanas ubicadas de la siguiente manera 19 en la frontera norte, 2 en la frontera sur, 17 marítimas y 11 interiores

eficiencia del despacho es un determinante más del desempeño de la logística global.

Algunas funciones de las aduanas son: seguridad nacional, recaudación de fondos, administración del intercambio comercial y protección de los intereses nacionales.³⁹



Fuente: www.aduanas.gob.mx

³⁹ Long, Douglas. "Logística Internacional. Administración de la cadena de abastecimiento global." Limusa, México, 2006 Pág. 275

3.4.3 Centros logísticos

Para nuestro estudio, es importante señalar a los puertos marítimos, aeropuertos y puertos interiores⁴⁰ como centros logísticos, teniendo en cuenta que cada uno de ellos, por el tipo de transporte que entra y sale a estas instalaciones, tiene características diferentes, la intención es dejar claro el concepto de estos nodos operativos como facilitadores de la entrada y manejo de la carga en estos recintos. Es de tal importancia verlos de este modo ya que dentro del contexto de apertura comercial y globalización económica, el desarrollo de actividades y servicios planificados son fundamentales para elevar la competitividad de las naciones, debido a que permiten reducir costos y tiempos.

El diseño de un plan integral mejorará en mucho, la conectividad de los puertos, la inversión y modernización de la infraestructura, el impulso al desarrollo de proyectos y como resultado se ofrecerán servicios competitivos y de calidad.

El “Puerto” es aquel espacio destinado y orientado especialmente para el flujo de mercancías y/o personas y para dar amparo y seguridad a las embarcaciones⁴¹. Los puertos desempeñan un papel vital en la logística como intersecciones

⁴⁰ Los puertos interiores surgieron como respuesta ante la necesidad de reubicar el exceso de carga de los puertos marítimos, y así ayudar dentro de los corredores comerciales, a facilitar el flujo de mercancías y llevar los servicios logísticos para fortalecer la competitividad de la zona atrayendo inversiones y oportunidades. *Apuntes del seminario de logística internacional.*

⁴¹ Los puertos son sistemas multifuncionales, donde las mercancías no solo están en tránsito, sino que también son manipuladas, manufacturadas y distribuidas.

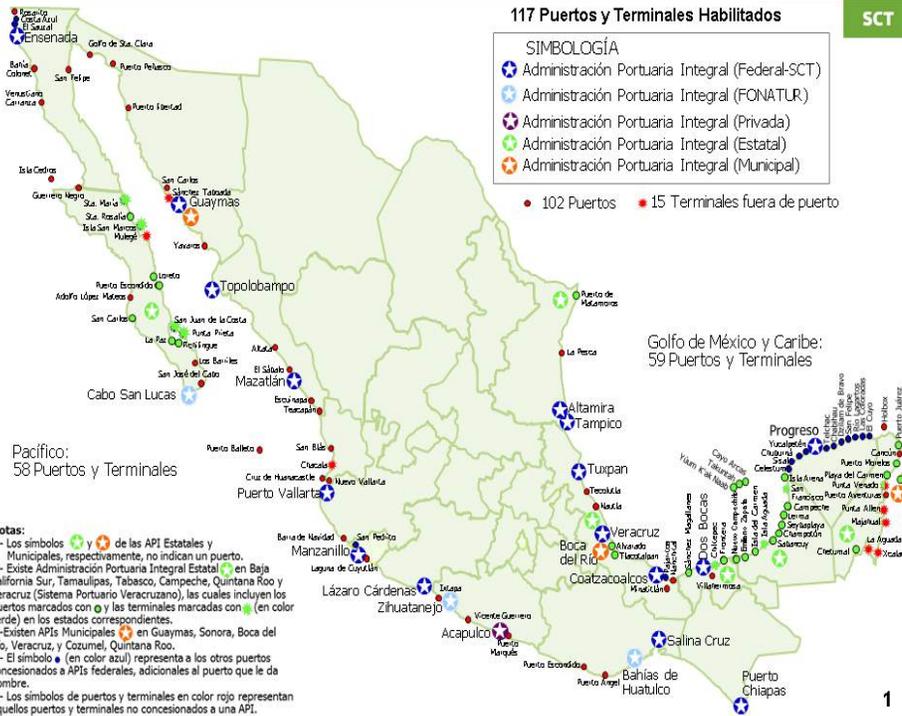
del transporte y no simplemente es mover la carga. Además de que la modernización de los mismos facilita las operaciones de estiba y desestiba, lo que redundaría en una mayor eficacia y mejor tiempo de respuesta en el tráfico global.

El comercio internacional hace la red global, así que la ubicación de un puerto es importante por la forma en que se ajusta a los puertos alrededor de la región y alrededor del mundo.

Así, la misión de un puerto no es necesariamente obtener ganancias, sino de proveer servicios tan eficientemente como sea posible para promover el comercio⁴².

⁴² El autor Luis Montero García en su libro *Logística e intermodalidad* considera a los puertos como: “puntos de interconexión, puesto que estos crean actividades de valor añadido como centros de concentración y distribución de cargas, a la vez que facilitan la logística integral para todos los medios de transporte. Igualmente, los puertos son impulsores de nuevas aplicaciones temáticas e informáticas, llegando a ser verdaderos actores comerciales en la cadena de transporte, jugando por todo ello un papel crucial en la optimización de las citadas redes. Montero García, Luis. *Logística e intermodalidad*. Colección Manuales de formación 1 edición, Barcelona 2002, Pág. 32

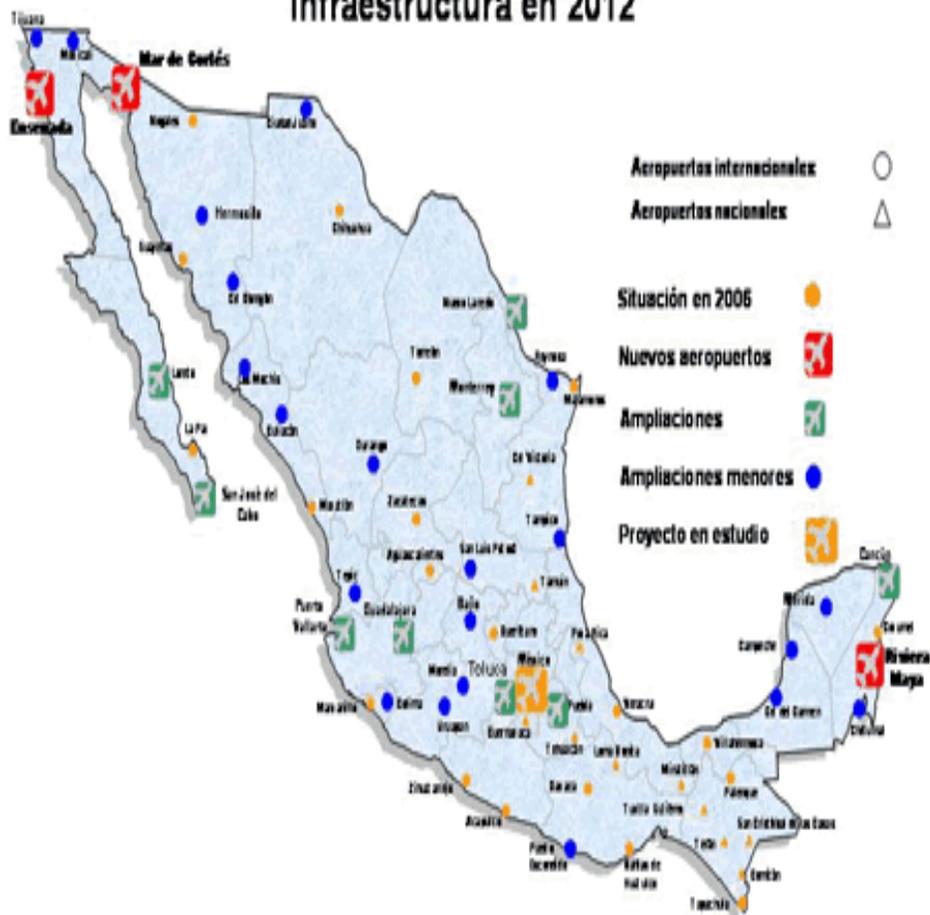
Sistema Portuario Nacional



Fuente: portal de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes “Sistema portuario nacional.” www.sct.gob.mx

Los “aeropuertos” están provistos de pistas, instalaciones y servicios adecuados para la recepción y el despacho de aeronaves de carga y de pasajeros, sirven como centros de distribución, manipulación y almacenamiento. Competitividad e infraestructura deben entenderse como áreas de oportunidad para que nuestros aeropuertos sean más eficientes en términos de costos y tiempos.

Infraestructura en 2012



Fuente: www.infraestructura.gob.mx

Los “puertos secos” o terminales interiores, tienen disponibilidad para manejar carga que arriba o sale vía tren y/o camión, tienen espacios para consolidar o desconsolidar, así como para almacenar y distribuir la carga en diferentes modos de transporte y dimensiones.

CAPÍTULO 4. LOGÍSTICA Y TRANSPORTE

4.1 La logística en el Comercio Internacional

En este capítulo se describe a la logística en su más amplio sentido, pero enfocándonos en el aspecto del transporte de carga internacional para la comercialización de productos.

No podemos dejar de lado que el desarrollo del comercio internacional ha ido ligado a los avances tecnológicos, los que poco a poco nos han ido acercando a más naciones, culturas, servicios y productos, teniendo una comunicación más rápida, dando un giro a la forma de hacer comercio.

El hecho de intercambiar de una nación a otra ha ido en constante cambio, traduciéndose en grandes zonas de libre comercio dentro de las cuales se facilitan los acuerdos comerciales, los sistemas de información, la apertura y flexibilización de las fronteras, la internacionalización de las industrias y la progresiva participación de empresas de estado y de capital privado.

Hoy vivimos la era de la “cadena de valor” en donde todos formamos parte de una determinada cadena de suministros, debemos aportar valor más allá de lo contratado, para hacer

funcionar el proceso, que el cliente esté satisfecho y, por lo tanto, podamos aspirar a tener un día más de negocios.⁴³

La logística ha tomado un papel fundamental en esta evolución, haciendo más eficiente y efectivo el intercambio comercial; pues mientras en un país los especialistas del comercio exterior manejen de manera oportuna, diestra, eficaz y eficientemente sus habilidades a favor de dichas operaciones mercantiles, pueden hacer la diferencia ante sus competidores en el extranjero.

Para tal tarea, naturalmente se deberán apoyar en el uso óptimo de las nuevas tecnologías, mismas que coadyuvan en la mejora de la eficiencia para la distribución física internacional de todo producto, así como del manejo y control de los transportes, la modernización de los mismos, y de la propia infraestructura en general.

4.1.1 Marco conceptual

La logística siempre ha existido, sin embargo, al paso del tiempo, ha tomado mayor relevancia en todos los campos; para el caso que nos ocupa nos centraremos en la logística dentro del comercio internacional y la importancia que ha cobrado en esta época ya que, en conjunto con el transporte, hacen que el intercambio de mercancías se vuelva más eficiente y eficaz y se traduzca como una ventaja competitiva.

⁴³ Reyes Díaz-Leal, Eduardo, "*Comercio Global*", Global Business University, A.C., México, 2009, Pág. 7

Etimológicamente la palabra logística proviene del griego “Logistikos” que significa “que sabe calcular”⁴⁴. El diccionario de la Real Academia Española de la Lengua, menciona como definición de logística: “*parte de la organización militar que atiende al movimiento y mantenimiento de las tropas en campaña y al conjunto de medios y métodos necesarios para llevar a cabo la organización de una empresa o de un servicio, especialmente de distribución*”.⁴⁵

La importancia de la logística radica en la precisión con la que se puede llevar a cabo la producción de cualquier producto o servicio, es decir, es indispensable para lograr la planeación correcta de cada una de las etapas necesarias para obtener el producto terminado, sea de la naturaleza que sea.

Podemos entender la logística del transporte, como un proceso operacional que consiste en el traslado de mercancías, independientemente del medio de transporte que se utilice, de manera planificada y previsor. El término logística es relativamente nuevo y si bien sus orígenes están en el área militar⁴⁶, ésta se hizo indispensable en las operaciones de comercio exterior, dado por la gran apertura de las economías, la

⁴⁴ Mira, Andrés, “Operadores Logísticos, claves y perspectivas de los servicios de los operadores logísticos”, ED. Marge books, Barcelona, 2006, Pág. 24

⁴⁵ Real Academia Española (2001). *Diccionario de la Lengua Española* (Vigésima segunda edición). Madrid (España): www.rae.es

⁴⁶ En el campo militar el término logística era un factor clave para el éxito o fracaso en las guerras. En este sentido la logística se encargaba del estudio, las tácticas y los recursos con los que se contaba para salir victorioso en una batalla.

competencia entre naciones y el desarrollo de las comunicaciones. Esto puso de manifiesto que el tener una estrategia para mover, disponer y localizar un bien economizaba y creaba ventajas entre un país y otro. Fue más o menos en la década de los 80's que el término se empezó a introducir en el ambiente del comercio internacional y fue desarrollándose a medida que compradores y vendedores notaron las mejoras operacionales al planificar desde la producción hasta la entrega al cliente final.

4.1.2 Características

La logística es definida por el **Council of Logistics Management**⁴⁷ como *“aquella parte del proceso de la cadena de valor que planifica, implementa y controla el eficiente, efectivo flujo y almacenamiento de mercaderías, servicio e información relacionada, desde el punto de origen hasta el punto de consumo para responder a los requerimientos de los clientes.”*⁴⁸ Así se puede apreciar que la logística requiere la coordinación de muchas actividades en las que el transporte juega un papel fundamental ya que directa e indirectamente marca el ritmo de los procesos de distribución, producción y aprovisionamiento.

⁴⁷ <http://www.eco-finanzas.com>. CLM Es una organización no lucrativa de personal comercial que está interesado en mejorar sus habilidades en logística y en la dirección de la cadena de suministro. El Concilio trabaja en cooperación con la industria privada y varias organizaciones con el propósito de comprender y desarrollar del concepto de la logística.

⁴⁸ Carranza, Octavio y Sabria, Federico. *“Logística Mejores prácticas en Latinoamérica”*, ED, Thomson, México, 2005 Pág. 361

En resumen, podemos entender la logística como la suma de actividades que tienen por objetivo cumplir con la demanda del cliente en tiempo, forma y costos, en el lugar convenido y coordinando a todos aquellos actores que intervienen en esta misma red de servicios para que el proceso de circulación de mercancías sea fluido y sin contratiempos.

De acuerdo a lo anterior se entiende que la logística es un proceso para lograr un objetivo específico y en la cual existen diferentes participantes que llevarán, con sus procesos particulares, a la vinculación y sincronización, logrando un proceso continuo.

Cada actividad cuenta con la especialización en su campo de trabajo, sin hacer menos a los demás actores, ya que la sinergia que se cree entre todos los participantes hará que se establezca una red efectiva y eficiente de relaciones que sirvan para mejorar la competitividad. Así podemos identificar a la producción, comercialización y distribución física como componentes fundamentales de la logística internacional y que estos a su vez influirán en los costos, precios, tiempo, calidad, riesgos, etc.

Con esto se infiere que el éxito en una operación de comercio exterior está basada en factores tales como: entrega y recepción en los tiempos acordados, precio competitivo, rapidez y frecuencia del transporte, máxima seguridad en el traslado y servicio de información veraz y oportuna.

De lo anterior y con el propósito de vincular nuestra hipótesis central podemos mencionar que la logística en el transporte no es solo planear un envío, es una estrategia para posicionar competitivamente el bien a nivel internacional, agregándole un valor no tangible, pero que al final asegurará la sustentabilidad de un intercambio comercial duradero.

4.2 El transporte en el comercio internacional.

4.2.1 Antecedentes

Las transformaciones del comercio internacional, son inseparables de los modos de transporte. Antes del desarrollo y progreso de los transportes, la circulación de las mercancías era laboriosa y lenta. Sin embargo con los avances tecnológicos ahora podemos transportarnos por agua, aire o tierra, e incluso de manera virtual, a cualquier parte del mundo. El transporte beneficia a los consumidores, extendiendo el mercado, esto es porque la acción de trasladar de un lugar a otro un producto "X" hace que se ponga a disposición una amplia gama de bienes para un gran mercado demandante.

Gracias al transporte muchos productos clasificados como artículos de lujo, antiguamente, han entrado a los canales circulatorios y se han hecho artículos de consumo popular: el azúcar, el café, el té, el trigo, la sal, etc.

El transporte es importante dentro de la logística internacional ya que la principal tarea de la logística es el traslado físico del bien; la misma globalización de la economía, está basada en la capacidad de transportar bienes alrededor del mundo.

En la búsqueda del incremento de la productividad y del comercio exterior del país, un elemento esencial será el desarrollo de un sistema nacional e internacional de transporte eficiente que permita reducciones importantes en los costos de transferencia de los bienes. La importancia de este argumento radica en el hecho de que el incremento del progreso económico nacional, a través del crecimiento del comercio exterior, no puede ser realizado sin un instrumento efectivo para ahorrar tiempo, costos de embarque, distribución y traslado de mayores volúmenes de carga; es así como el transporte ha permitido a los países la proyección internacional.

Hay autores que consideran al transporte como fundamento del comercio internacional⁴⁹ ya que este ha estado ligado al desarrollo de la humanidad creando la expansión y riqueza de las civilizaciones a través de los tiempos, ha unido civilizaciones y hoy por hoy no sólo es la acción de trasladar de un lugar a otro, sino de colocar el producto en el mercado más oportunamente y al menor costo posible.

⁴⁹ Carmona Pastor, Francisco, "*Manual del Transportista*", Ediciones Díaz de Santos, España, 2005, pg. XVII

El progreso en el transporte contribuye a la reducción de los precios de los productos. Esto ocurre así en virtud de que un transporte más barato y adecuado aumenta la competencia en los mercados y permite aprovechar las ventajas competitivas para bajar los costos de la producción y también porque el transporte es un componente importante en el proceso de formación del precio del producto al consumidor.

Asimismo, un transporte desarrollado estimula de manera indirecta la competitividad cuando permite la colocación en el mercado de productos que ocasionalmente no pueden ser atendidos por la producción local.⁵⁰

4.2.2 Medios y Modos de transporte

La actividad en el mundo moderno está caracterizada por los desplazamientos cada vez más lejanos y por el intercambio acrecentado de bienes, productos y servicios; así los medios de transporte naturales como el aire o los océanos y ríos o como las infraestructuras creadas por el hombre como carreteras, vías férreas, han obligado a crear e innovar los modos de transporte como los buques, aviones camiones o trenes. Podemos entender que la función del transporte engloba todas las actividades relacionadas directa e indirectamente con la necesidad de situar los productos desde un punto de origen hasta un lugar de destino y, de acuerdo a las necesidades propias del producto o a

⁵⁰ Instituto Mexicano del Transporte "*Logística: Una visión sistémica*", Secretaría de Comunicaciones y Transportes, documento técnico No. 14, Sanfandilla, Qro. 1995 Pág. 90

los contratos determinados, se podrá elegir el modo de transporte más idóneo en cuanto a seguridad, rapidez y costos.⁵¹

Algunos otros factores que inciden en la elección de uno u otro medio de transporte también tienen que ver con: naturaleza de la carga, valor de la mercancía, relación peso / medida, distancia a recorrer, tipo de embalaje, competencia del producto, aunque también depende de la situación geográfica e infraestructura de cada país.

Mientras que hace 10 años, entendíamos por transportación aquella actividad que acercaba un bien de su centro de producción al de consumo, hoy esta actividad ha evolucionado a la ciencia logística, entendiéndose por ella, *la actividad que integra a toda la cadena de suministro como si se tratara de una sola pieza de miles de partes, siempre orientada a la satisfacción total del comprador.*⁵² Obviamente, la elección de un modo de transporte dependerá, fundamentalmente, de factores relacionados con el tipo de carga, con el tipo de contrato de compra-venta y de las necesidades de las partes involucradas.

También podemos observar que los modos de transporte se complementan y compiten entre sí; se complementan cuando el

⁵¹ En su libro *El transporte de Mercancías, enfoque logístico de la distribución*, Anaya Tejeno puntualiza la extrema importancia del transporte dentro del mundo de la distribución ya que no es solo una acción de desplazamiento, sino que en el intervienen aspectos técnicos, económicos y logísticos que se traducirán en seguridad, rapidez, costos, calidad, inversiones, lo cual obliga a las empresas a crear planes estratégicos y tácticos para cumplir con las exigencias del mercado, la plena satisfacción del cliente y la calidad en la manipulación de la carga

⁵² Reyes Díaz-Leal, Eduardo, "Comercio Global", Global Business University, A.C., México, 2009, Pág. 50

movimiento de mercancías requiere de dos o más de ellos para trasladarse, por ejemplo, de la fábrica a las estaciones de ferrocarril, de éstas a los puertos y de los puertos de destino a la puerta del consignatario vía tráiler; y compiten, puesto que cada uno de ellos tiene diferentes características, servicios, tamaños y costos.

Para la elección de un modo de transporte pueden intervenir un sin número de factores, pero no debemos olvidar los componentes de calidad deseables: rapidez, seguridad, regularidad y tiempo en tránsito. Así es entendible que la calidad del servicio esté en función de las exigencias del mercado, la flexibilidad del servicio y el mínimo costo posible, aunado a la rapidez y fiabilidad en las entregas, factores que harán que la elección del medio de transporte sea el más indicado.

4.2.2.1 Transporte Aéreo.

La aviación comercial tuvo su punto de partida al finalizar la Primera Guerra Mundial, pues se realizaba ya transporte aéreo comercial pero en pequeña escala debido a la reducida capacidad de los aviones de ese entonces. El transporte aéreo recibió un gran impulso al término de la Segunda Guerra Mundial, cuando se empezaron a construir aviones más grandes, se fue desarrollando la tecnología del radar y los sistemas de navegación y el avión fue ganando aceptación como un medio

de transporte efectivo. Es en los años sesenta y setenta que se comienza con el “boom” de la aviación comercial a gran escala⁵³

El transporte aéreo reduce al mínimo los tiempos de traslado, la rapidez del transporte aéreo es ideal para la carga que es considerada como urgente. Suele ser el medio de transporte más seguro, una de las grandes diferencias con los otros medios de transporte es que los aeropuertos se encuentran muy próximos a las grandes metrópolis y esto facilita la movilidad de la carga.

El auge de las relaciones comerciales internacionales y el crecimiento del país han determinado que en México se utilice, cada vez con mayor intensidad, el transporte aéreo de carga.

Más aún, dentro de la nueva dinámica económica global, la infraestructura aeroportuaria nacional ha adquirido un carácter estratégico. Ésta responde al proceso de globalización en lo externo, y a la reciente reestructuración de la red aeroportuaria en lo interno. Por efecto de la globalización se dinamizaron los flujos internacionales de comercio e inversión, y eso tuvo un efecto favorable en el transporte aéreo. De hecho, en nuestro país, para el año de 1997, se inició con el proceso de privatización de las terminales aéreas, con objeto de fomentar un crecimiento en las áreas de turismo, negocio y desde luego, el transporte de mercancías.

⁵³ Enriquez De Dios, Juan Jose, Transporte Internacional de mercancías, manual práctico” ED. ESIC, Instituto Español de Comercio Exterior. Madrid,1994 , Pág. 177

El transporte aéreo es el modo más rápido de trasladar las mercancías de un lugar a otro, así este modo de transporte es ideal en aquellos casos en los cuales la urgencia tiene un valor importante;⁵⁴ el hecho de que la carga pueda moverse a tan grandes distancias en un periodo corto de tiempo, ha creado nuevos mercados y oportunidades para las pequeñas y medianas empresas en México.

Existen diversas regulaciones para el ámbito aéreo, de hecho la industria de la aviación es la más regulada y controlada, pero la mayoría de las compañías aéreas están agrupadas en la IATA⁵⁵. Esta regula el manejo de mercancías peligrosas y dentro de sus actividades se destacan los aspectos técnicos, de investigación, facilitación e implementación de tarifas⁵⁶, así como la promoción del transporte aéreo y los acuerdos entre las distintas líneas aéreas; también implementa el uso de contenedores específicos, lo que facilita el movimiento de carga en unidades especiales, haciendo más eficiente el manejo de la misma.

Básicamente este modo de transporte mueve carga con alto valor intrínseco, pero no deja de tener un alto costo, tiene

⁵⁴ Anaya Tejeno J. *“El transporte de mercancías, enfoque logístico de la distribución”* Libros profesionales de empresa ESIC. ED. Madrid 2009 Pág. 23

⁵⁵ Asociación Internacional de Transporte Aéreo IATA (International Air Transport Association) por sus siglas en inglés, La IATA trabaja estrechamente con la Organización de Aviación Civil Internacional ICAO en inglés, que forma parte de las Naciones Unidas

⁵⁶ Las tarifas son acordadas y establecidas por la IATA y en el caso de México la Secretaría de Comunicaciones y Transportes es la encargada de la emisión de las mismas.

limitada la capacidad de carga y frecuentemente requieren transbordos.

Otra aportación de la IATA es que se codificaron los aeropuertos y las aerolíneas, para una mejor identificación de los mismos; a cada aeropuerto internacional se le distingue por medio de 3 letras⁵⁷ y con un código alfanumérico a las aerolíneas, que consta de un prefijo de 3 números que identifican a la aerolínea, seguida de 7 dígitos y, el último número, es conocido como el dígito verificador⁵⁸ y de 2 letras, por ejemplo: AM para Aeroméxico.

Además de los documentos básicos para una importación/exportación aérea como la factura y la lista de empaque, la carga aérea se documenta a través de la guía aérea, también conocida como Air Way Bill (AWB) con dos modalidades:

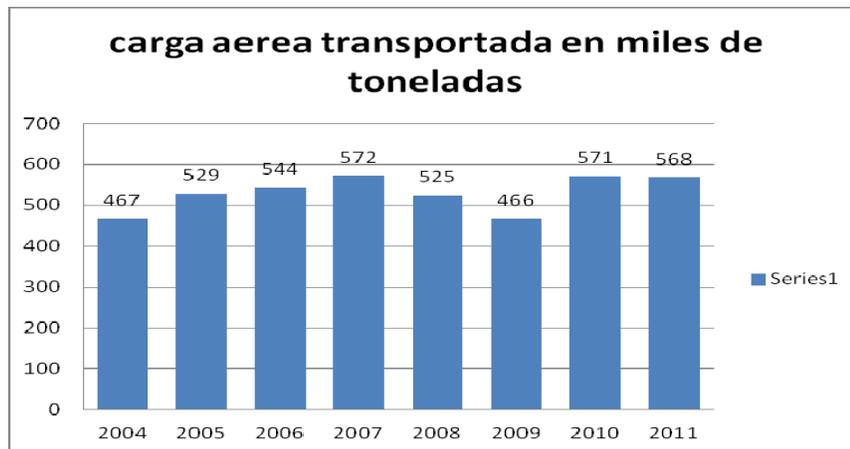
MAWB: Master Air Way Bill, que es la guía aérea Master, con la que se negocia con la aerolínea, es decir, se ponen los datos del forwarder, quien será el embarcador para la aerolínea, con la tarifa pactada entre ellos, dependiendo de los kilos que se

⁵⁷ Una primera opción es utilizar letras relacionadas con el nombre de la ciudad en la que está localizado el aeropuerto, ejemplo GDL para Guadalajara, Jalisco; o letras relacionadas con el nombre del aeropuerto, ejemplo: CDG para el aeropuerto Charles de Gaulle (Paris, Francia) y en última instancia es utilizar un código cualquiera como en el caso de aeropuerto de Toronto, Canadá cuyo código es YYZ * apuntes del Diplomado en Logística Internacional, ETTA, Escuela de tráfico y Tramitación Aduanal febrero de 2010

⁵⁸ Portales Rodríguez, Genaro de Jesús, Transportación Internacional, ED. Trillas, México, 2009, Pág. 105. El Maestro Portales explica que estos 7 dígitos son consecutivos el octavo es el dígito verificador y el total de estos conforman el número de la guía Master,

manejen en el embarque; y la HAWB: guía aérea House, que es la que se presenta al cliente⁵⁹.

Sin la AWB no se puede “volar” la carga, ya que la guía aérea es considerada como el contrato de transporte; ésta misma certifica la veracidad del contenido y es utilizada para el despacho aduanal ya sea de importación o exportación, sirve como certificación de pesos, volumen y es la carta de instrucciones para la aerolínea.



Elaboracion propia con datos obtenidos del informe anual 2011 del Banco de México.
www.banxico.org.mx

⁵⁹ Existen estas dos modalidades ya que el 95% de la carga se maneja a través de un intermediario logístico llamado forwarder, que es quien negocia las tarifas con las aerolíneas y puede consolidar cargas de mas de un cliente para que la tarifa por kilo baje y se tenga mayor ganancia, la guía master en este caso representara el total de kilos que se moverán por embarque y se expiden las guías house por cliente en donde se manejaran los kilos de cada cliente por separado.

4.2.2.2 Transporte Terrestre:

“El transporte terrestre es aquel mediante el cual una persona física o jurídica se obliga, en nombre propio y mediante un precio concertado, a realizar por cuenta de otro, las operaciones que resulten necesarias para trasladar adecuadamente una mercancía de un lugar a otro, mediante la utilización de vehículos de tracción mecánica que circulen por carretera”⁶⁰

El transporte terrestre es el único medio de transporte capaz de realizar por si mismo, sin depender de otros medios, la entrega puerta-puerta de la carga. El transporte terrestre en México engloba principalmente al autotransporte y el ferrocarril.

El transporte terrestre se ha convertido en un medio rápido, regular, accesible y flexible para el transporte de mercancías, si bien estaba concebido para el traslado de pequeñas distancias, la expansión del comercio ha empujado a que se vea el transporte terrestre como una buena opción para el intercambio comercial y la movilidad de carga, el transporte terrestre es una parte indispensable, un eslabón importante en la cadena de distribución, y la parte más visible de la logística; teniendo como rasgos negativos las vías de acceso, la saturación en las aduanas fronterizas, y en estas últimas décadas la inseguridad que impera en los caminos; aunque también en algunos casos las restricciones que impongan las autoridades para la libre

⁶⁰ Anaya Tejeno J. *“El transporte de mercancías, enfoque logístico de la distribución”* Libros profesionales de empresa ESIC. ED. Madrid 2009 Pág. 29

circulación sobre todo cuando se trata de embarques sobredimensionados,⁶¹ de igual forma hay una marcada saturación de prestadores de este servicio, lo que crea un mercado altamente competido.

En México le corresponde a la Secretaría de Comunicaciones y Transportes la planeación, concesión, coordinación, autorización y control de los servicios de autotransporte en la República Mexicana.

En cuanto al transporte terrestre vía carretera hay dos formas de prestación del servicio: el particular, que son vehículos que pertenecen a una empresa y sólo a esta se le dá el servicio; y el transporte público federal de carga, que atiende a cualquier particular o empresa que requiera el servicio.

El transportista es la persona física o moral que asume la obligación de realizar el transporte físico de la o las mercancías, mediante el pago de una cantidad acordada, mediante una carta porte, documento donde se formaliza el contrato de transporte y en el cual se deben de especificar las cláusulas del servicio. Otro de los actores dentro de este tipo de transporte es el Cargador o remitente, quien es la persona que solicita el servicio y el cual pondrá a disposición del transportista la carga y, finalmente, el

⁶¹ El 1 de junio de 2008 entró en vigor la NOM- 012--2-SCT-2008 que actualmente regula el peso y las dimensiones en los camiones de carga federal, que circulan por las distintas vías de comunicación en nuestro país. Estas disposiciones existen en parte por razones de seguridad y en parte porque las carreteras solamente pueden soportar determinado peso

consignatario o destinatario, que es la persona a la que deberá entregarse la carga en el lugar convenido.

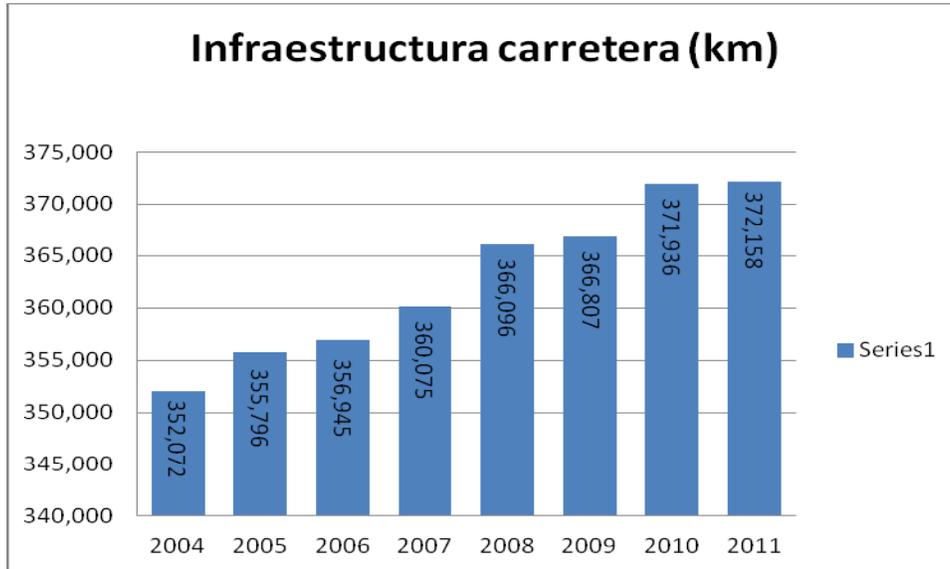
Así podemos entender que estas 3 personalidades tienen derechos y obligaciones para llevar a bien y recibir la mercancía en el lugar convenido.

Las principales ventajas de este modo de transporte, además de las que ya se mencionaron anteriormente, encontramos la rapidez en los recorridos, flexibilidad en las rutas, la variedad de unidades con diferentes capacidades y tipo de de carga, desde las de gran tonelaje, hasta las de poco peso; y las especializadas que transportan contenedores, o vehículos con o sin caja, con rampas, con tanques, o con equipo de refrigeración, además de que proporciona el servicio puerta- puerta, es decir desde la fábrica del productor o vendedor, hasta la del consignatario o comprador, sin que la carga sufra manejos intermedios, sólo en casos de fuerza mayor.

Esta modalidad de transporte es la más usada en las operaciones de comercio internacional, ya que aunque la carga venga vía marítima, aérea o por tren, el transporte por carretera es necesario ya sea para trasladar la carga a un almacén y/o entregarla en las instalaciones del comprador.

En cuanto a la infraestructura carretera en México, es la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, la encargada de

llevar a cabo la planeación, regulación, vigilancia, construcción y conservación de la red carretera.



Elaboración propia con datos obtenidos del informe anual 2011 del Banco de México.
www.banxico.org.mx

4.2.2.3 Transporte Ferroviario

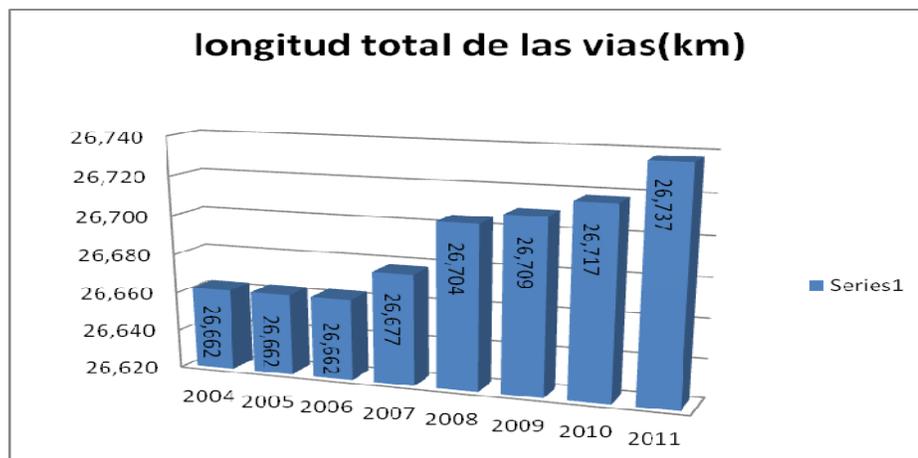
Las dos guerras mundiales impulsaron el desarrollo del transporte de mercancías, en esa época básicamente con fines militares, para la distribución de tropas o provisiones. En la posguerra los modos de transporte aéreo, marítimo y terrestre dieron un giro de 180° ya que en esta época se buscó el acercamiento entre los países y el intercambio comercial ayudó a este proceso; con esto, el tráfico de mercancías se incrementó y fue necesario el desarrollo tecnológico en el tipo de transporte a utilizar.

Este tipo de transporte ha sido utilizado para efectuar la movilización de grandes volúmenes de mercancías dentro del territorio nacional, a grandes distancias a nivel internacional y es el tipo de transporte con el costo más bajo por tonelada transportada, podemos considerar que es relativamente rápido, y aunque conecta con varios puertos, su alcance es insuficiente.

Puede ser una opción económica de transporte, sin embargo, existe una infraestructura deficiente y accesibilidad limitada, lo que obliga en la mayor parte de los casos a tener que utilizar conexiones con otros modos de transporte (camión) lo cual alarga el tiempo y costo del transporte.

Una de las ventajas es la estabilidad en los precios, capacidad de carga más grande, son altamente eficientes para el transporte de graneles. Sin embargo hay poca flexibilidad y dependencia a otros modos de transporte para efectuar traslados, acarreos y desplazamiento ya que la red ferroviaria es de una extensión menor. La competencia es baja en este tipo de transporte, lo que ha representado baja en la calidad de los servicio, pero podría invertirse más en la infraestructura de este servicio, lo que daría como resultado la atracción de más usuarios por los ahora llamados puertos secos, que permiten interconexiones con vías marítimas y aéreas, facilitando de este modo el tráfico internacional.

En este tipo de transporte se utiliza la carta porte que no es otra cosa que el contrato de transporte por este medio, e intervienen la empresa ferroviaria, el embarcador y el consignatario; en ella deben de venir especificados: lugar de origen y destino, nombre del embarcador, datos completos del destinatario, descripción de la mercancía, peso, bultos y la tarifa acordada.



Elaboración propia con datos obtenidos del informe anual 2011 del Banco de México.
www.banxico.org.mx

4.2.2.4 Transporte Marítimo.

Sabiendo que el 80% de la superficie de la tierra está cubierta por agua, el transporte marítimo es uno de los modos de transporte más idóneos para el intercambio de productos que demandan diferentes regiones ya que es considerado como una vía de comunicación natural. En los primeros años del siglo XIX y con la introducción de nuevos medios de propulsión, así como

por el desarrollo de la industria del petróleo, la expansión de este modo de transporte fue desarrollándose de manera vertiginosa, aunado a que la oferta y la demanda de bienes obligaba a trazar distancias más largas para llegar a todas las regiones con productos innovadores y satisfacer las necesidades de tal o cual país.

Una de las ventajas que este modo de transporte ofrece es su gran capacidad de carga y su adaptabilidad para transportar toda clase de productos, además del bajo costo, comparado con otro modo de transporte, y sigue siendo hasta ahora el medio idóneo de trasladar la mercancía a lugares muy lejanos.

El transporte marítimo representa, entonces, una excelente opción, ya que por su gran capacidad de carga y su adaptabilidad para transportar toda clase de productos, de volúmenes y de valores, es el modo de transporte predominante para desarrollar actividades de comercio entre los diferentes continentes que conforman nuestro planeta. Este modo de transporte, en consecuencia, es uno de los que mayormente se encuentra influenciado por el desarrollo económico de las naciones, por lo que ha tenido que responder a las presiones del comercio, sufriendo grandes cambios tendientes principalmente a aumentar su capacidad de carga y rapidez, así como su especialización.

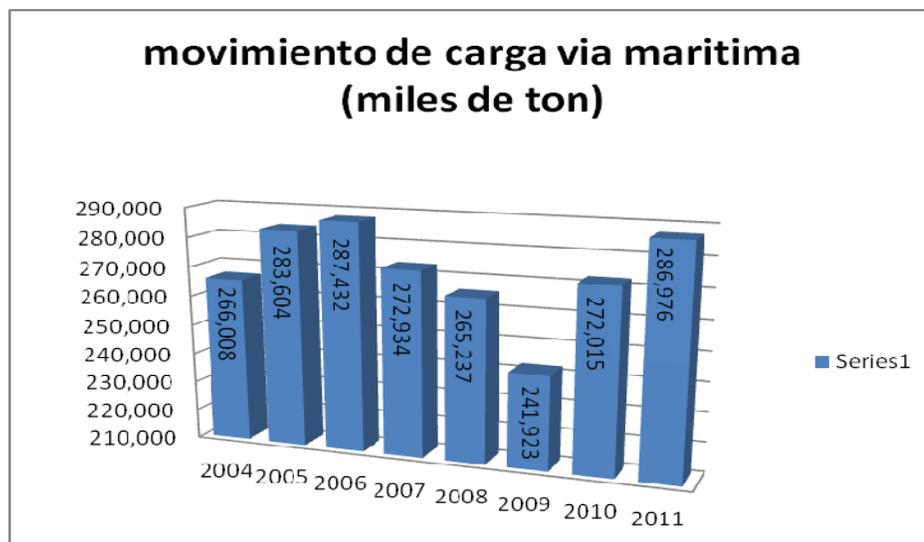
Actualmente, las empresas pueden encontrar diversos tipos de buques que se ajusten, en un momento dado, a las necesidades de carga que las empresas requieran, como son los que cuentan con bodegas de ventilación o refrigeración para carga perecedera, buques tanques para carga líquida, graneleros, cementeros, porta contenedores, etc., que han sido diseñados específicamente para esa clase de mercancía y que, obviamente, permiten un mejor manejo y control de la mercancía a distribuir.

El flete marítimo se traduce como el costo de transportar la mercancía por mar desde un puerto de carga hasta un puerto de descarga. En este medio de transporte la contratación se hace por medio de un documento llamado Bill of Lading⁶² o conocimiento marítimo de embarque; en el cual se debe especificar información básica como embarcador-consignatario, puerto de salida, puerto de destino, descripción de la carga, etc. El conocimiento de embarque o BL (Bill of lading), es el contrato de transporte, en donde se expresan las responsabilidades del transportista así como las del embarcador.

La International Maritime Organization (IMO) es la encargada de velar por el transporte marítimo a nivel internacional.

⁶² En el documento *Logística: Una visión sistémica*. Instituto Mexicano del Transporte, Secretaría de Comunicaciones y Transportes, documento técnico No. 14, Sanfandilla, Qro. 1995 Pág. 96, interpretan el Bill of lading como el contrato legal entre el usuario y el transportista para el traslado de una mercancía determinada a un destino concreto, que debe realizarse en un plazo máximo, con cierta confiabilidad en el tiempo de entrega y seguridad, es decir libre de daños y pérdidas

En el transporte marítimo existen dos formas de contratar el servicio dependiendo del volumen de carga a manejar: el FCL (full container load) en la cual se renta un contenedor completo y el LCL (less container load) en la cual un consolidador de carga se ocupa de recolectar mercancía de distintos clientes para llenar el contenedor, en este tipo de servicio el consolidador vende el espacio interno del contenedor a diversos clientes que tengan como destino final el mismo puerto.



Elaboración propia con datos obtenidos del informe anual 2011 del Banco de México.
www.banxico.org.mx

4.2.2.5 Transporte Multimodal.

“La idea o concepto de transporte Intermodal, multimodal o bimodal son similares, pues, en todo caso, el fin es el mismo: organización de la cadena de transporte en la forma más

adecuada a las necesidades a satisfacer, con la mayor economía de costes, nivel de seguridad, rapidez y fiabilidad de entrega.⁶³

Con este extracto del autor Luis García Montero podemos entender de manera más clara que el transporte multimodal se realiza a través de dos o más modos distintos de transporte. Se entiende como un sistema en el cual debe de organizarse los modos de transporte a utilizar para hacer un envío y asegurar el flujo eficiente y sin problemas.

Su evolución ha sido constante, sobre todo a partir del uso de los contenedores y pallets y de la necesidad de las entregas puerta-puerta. El signo distintivo del transporte multimodal reside en que el principal tramo de transporte que se debe realizar, es decir, el recorrido más largo, intervienen diferentes modos de transporte: camión y buque; camión y tren; camión y avión.

Los modos de transporte más utilizados en el transporte multimodal son los camiones, el ferrocarril y el transporte marítimo, y está pensado para encontrar la mejor forma de usar estos modos de transporte, con la máxima eficacia para servir una amplia variedad de mercados; la principal función de este medio es lograr que con la combinación de dos o más modos de transporte empleados, se logre ser más competitivo y conseguir una mayor eficacia en los tiempos de entrega.

⁶³ Montero García, Luis. Logística e intermodalidad. Colección Manuales de formación 1 edición, Barcelona 2002 Pág. 32

CAPÍTULO 5.

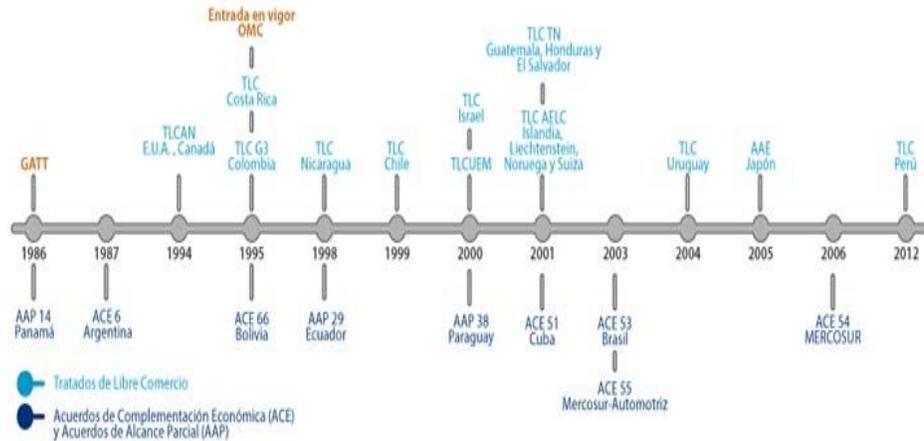
RETOS PARA MÉXICO EN MATERIA DE LOGÍSTICA INTERNACIONAL

Desde la óptica del planteamiento que se realiza, la ubicación de México en el mundo, lo puede llevar a convertirse en una plataforma logística de gran importancia; tenemos conectividad marítima en el Golfo y en el Pacífico, tenemos frontera con el mayor socio comercial que es Estados Unidos y con el que se tiene el mayor volumen de exportaciones/ importaciones terrestres y nuestra frontera sur puede considerarse como la puerta de entrada a todo el mercado de Centro y Sudamérica.

Durante los últimos años, nuestro país ha llevado a cabo un profundo proceso de cambio estructural de su economía, que tiene como objetivos básicos la inserción exitosa de México en los mercados internacionales y alentar un desarrollo sostenido y de largo alcance, que beneficie a todo el país.

De tal magnitud ha sido este proceso de apertura económica que México es uno de los países con más tratados y acuerdos internacionales suscritos con diferentes naciones:

Tratados internacionales firmados por México.



Fuente: www.promexico.gob.mx con datos del Fondo Monetario Internacional, World Economic Outlook Database, 2009.

Todas estas negociaciones y recientemente el acuerdo de integración comercial firmado con Perú⁶⁴ han dado paso a que nuestro país sea reconocido en el ámbito internacional, lo que ha permitido que las empresas mexicanas hagan frente a un entorno mundial de intensa competencia.

Sin embargo, hay que considerar el engaño de las estadísticas oficiales como lo es el hablar del número total de población beneficiada por los acuerdos de libre comercio, pues para nuestro país se contemplan los más de 110 millones de mexicanos establecidos en territorio nacional cuando 20 millones

⁶⁴Suscrito el 6 de abril de 2011, aprobado por el senado de la República el 15 de diciembre de 2011 mediante Decreto publicado en el Diario Oficial de la Federación el 9 de enero de 2012 y con entrada en vigor el 1 de febrero de 2012.

de ellos están en pobreza extrema y otros 40 millones se ubican en el caso de pobreza general no teniendo oportunidad alguna de acceder a los eventuales beneficios que tanto pregonan nuestras autoridades en materia de comercio exterior.

Por otra parte y como resultado de nuestro desempeño profesional en el ámbito del comercio internacional, hemos observado algunos factores negativos en nuestro comercio exterior, entre los que destacan la falta de una adecuada promoción, la oferta insuficiente o la falta de transporte adecuado y barato, los que reducen nuestra competitividad en el mercado; asimismo, falta una adecuada coordinación entre los sectores público y privado para realizar estudios, promociones e impulsar las actividades económicas.

Para superar nuestro rezago se debe dotar al país de una infraestructura de comunicaciones y transportes que sea un apoyo fundamental para las actividades productivas, fomente la integración nacional y el desarrollo equilibrado de las regiones, permita a todos los mexicanos tener acceso a servicios básicos, y, finalmente impulse las relaciones y los intercambios comerciales de México con el exterior.

Este programa deberá apoyarse fuertemente en una política de transportes, porque, de otro modo, no se contará con los

elementos necesarios para hacer factible el movimiento eficiente de las mercancías para exportar/ importar.

El transporte es el eslabón más importante de la cadena de comercio exterior, por lo tanto debe estar comprometido a elevar sus objetivos y estándares de calidad, siempre buscando ser competitivo nacional e internacionalmente; en México el transporte debe redimensionarse para lograr desarrollar un flujo continuo de mercancías, con bajo costo en la operación, infraestructura eficiente y promoción de la inversión privada.

Es necesario, asimismo, implementar una cultura de la calidad, ser lo más eficiente posible así como implementar planes y programas que se cumplan permanentemente.

Ofrecer seguridad, es clave para las operaciones internacionales, mejorar las vías de comunicación, y promover la inversión continua en capacitación.

México debe reconocer que hoy en día la competitividad se mide por la colocación del producto en tiempo y lugar. Así nuestro país debe adoptar medidas que aseguren que la inversión realizada en el terreno del transporte permita la canalización del mayor tráfico posible e incremente el producto nacional, debiendo tomar en cuenta los recursos y las necesidades nacionales y fijarse metas para orientar los esfuerzos del país en la materia.

México debe de entender la importancia de las mejoras que deben de hacerse en la infraestructura vial y portuaria ya que esto permitirá tener más alternativas de transportación y una diversificación de prestadores de servicios, lo que desarrollara nuevas rutas, mayor frecuencia de viajes, y que los prestadores de servicios estén altamente calificados en la rama que desempeñan, para que se tenga una competencia más sana, con tarifas reales que permitan a los prestadores de servicio invertir en más unidades, mejoras técnicas y capacitación, etc.

Se ha comentado que uno de los elementos por los que México ha perdido competitividad en los últimos años, es la falta de infraestructura física, por lo cual se debe invertir en ella a fin de crear una mayor conexión del territorio nacional y reducir los costos logísticos.

Por lo anterior se considera también que el país requiere fortalecer su sistema de logística, para tomar una mayor ventaja de su posición geográfica y de la apertura de los mercados internacionales.

De acuerdo a información de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT) en el año 2007 México contaba con 352,000 kilómetros de red carretera, de los cuales sólo el 34% aproximadamente, correspondían a vías pavimentadas; de hecho en este mismo año nuestro Gobierno, a través de la SCT, puso en marcha el programa Carretero 2007-2012 con el fin de

ampliar, renovar y modernizar la red existente, así como la construcción de carreteras interestatales, libramientos y accesos. Esto será de gran relevancia para el desarrollo económico de México ya que dentro de sus principales objetivos están: aumentar la competitividad de la economía, la generación de empleos y mejorar la conectividad de la red carretera de y hacia puntos de producción, puertos y fronteras.⁶⁵ Dicho proyecto sexenal fue plasmado visualmente en el cuadro mostrado a continuación:

**PROYECTOS DEL PROGRAMA CARRETERO 2007-2012
POR SUBPROGRAMA**



⁶⁵ Fuente: www.sct.gob.mx, Programa carretero 2007-2012

Así como se mencionó en el apartado de prestadores de servicios logísticos, las instalaciones portuarias también juegan un papel de suma importancia en la logística de operaciones de comercio exterior, ya que estos deben ser dinámicos y eficientes para reducir costos y tiempos en la operación cotidiana de exportación/ importación.

En nuestro país los puertos marítimos más importantes son, en la costa del Golfo de México: Veracruz, Altamira y Tampico; siendo sus conexiones más importantes Europa, África y de E.U.A., Florida. En el Pacífico Mexicano están los puertos de Manzanillo y Lázaro Cárdenas, fungiendo como enlace estratégico en las operaciones de importación / exportación con Estados Unidos, Canadá, Asia y Australia, entre otros. (Ver cuadro 1)

IMPORTACIÓN Y EXPORTACIÓN POR PUERTOS Y FRONTERAS EN 2011 (Toneladas)

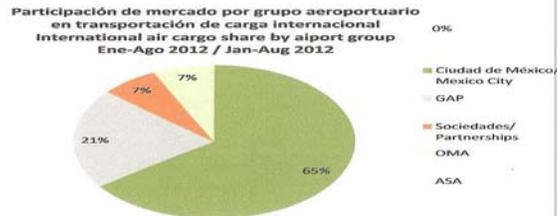
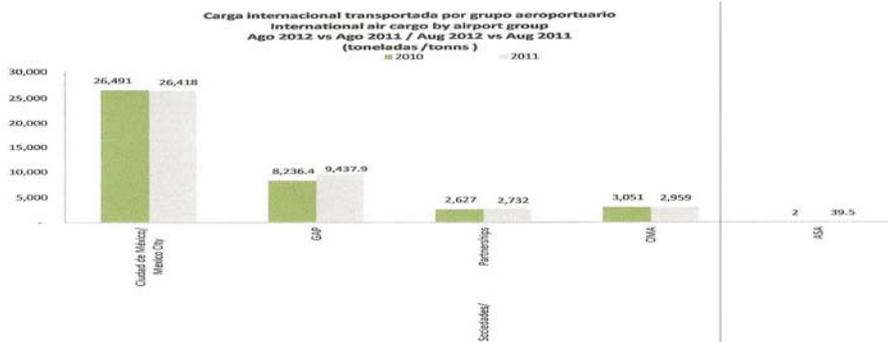
PUERTOS	IMPORTACIÓN (miles de toneladas)	FRONTERAS	IMPORTACIÓN (miles de toneladas)
Manzanillo Col.	3,586	Mexicali, B.C.	3
L. Cárdenas Mich.	1,587	Piedras Negras, Coah.	5,512
Tampico, Tamps.	10	Cd. Juárez, Chih.	1,995
Altamira, Tamps	3,162	Nogales, Son.	1,097
Coatzacoalcos, Ver.	963	Matamoros, Tamps.	2,924
Veracruz, Ver.	6,778	Nuevo Laredo, Tamps.	15,347
		Tijuana, B.C.	247
TOTAL POR PUERTOS	16,086	TOTAL POR FRONTERA	27,125



PUERTOS	EXPORTACIÓN (miles de toneladas)	FRONTERAS	EXPORTACIÓN (miles de toneladas)
Manzanillo Col.	729	Mexicali, B.C.	37
L. Cárdenas Mich.	720	Piedras Negras, Coah.	1735
Tampico, Tamps.	5	Cd. Juárez, Chih.	473
Altamira, Tamps	291	Nogales, Son.	657
Coatzacoalcos, Ver.	403	Matamoros, Tamps.	459
Veracruz, Ver.	696	Nuevo Laredo, Tamps.	3259
TOTAL POR PUERTOS	2,844	TOTAL POR FRONTERA	6,620

Fuente: Anuario 2011 Secretaria de Comunicaciones y Transportes

Por otra parte los aeropuertos más importantes son: en primer lugar el Aeropuerto Internacional de la Ciudad de Mexico, seguido por el de Guadalajara y el de Monterrey. (Ver cuadro 2)



Fuente: SCT, SST, DGAC, DDE. Cifras proporcionadas por los grupos aeroportuarios

Nota: GAP, significa: Grupo aeroportuario del Pacífico; (operan y administran los aeropuertos de Aguascalientes, Guadalajara, Guanajuato, Hermosillo, La Paz, Los Cabos, Los Mochis, Manzanillo, Mexicali, Morelia, Puerto Vallarta, y Tijuana). OMA significa Grupo aeroportuario Centro Norte (operan y administran los aeropuertos de Acapulco, Cd. Juárez, Culiacán, Chihuahua, Durango, Mazatlán, Monterrey, Reynosa, San Luis Potosí, Tampico, Torreón, Zacatecas, y Zihuatanejo) / ASUR significa Grupo Aeroportuario del Sureste (operan los aeropuertos de Cancún, Cozumel, Huasteca, Mérida, Minatitlán, Oaxaca, Tapachula, Veracruz y Villahermosa) / ASA significa Aeropuertos y Servicios Auxiliares, (se incluyen los aeropuertos de Campeche, Chetumal, Cd. Del Carmen, Cd. Obregón, Cd. Victoria, Guaymas, Matamoros, Nogales, Nuevo Laredo, Palenque, Puebla, Toluca, Colima, Torreón) Sociedades se agrupan a los aeropuertos Toluca, Querétaro, Ángel Albino Corzo y Cuernavaca/

Como es de nuestro conocimiento el transporte ferroviario tuvo su mayor auge en la época del presidente Porfirio Díaz, de hecho fue en este período que la red ferroviaria tuvo su mayor desarrollo y es la misma que se utiliza en la actualidad.

Hoy día, la red ferroviaria es operada por empresas privadas como Kansas City Southern de México, Grupo Ferroviario Mexicano, S.A. de C.V., Ferrosur, S.A. de C.V., Línea Coahuila-Durango, S.A. de C.V., Compañía de Ferrocarriles Chiapas-Mayab, S.A. de C.V., Ferrocarril y Terminal del Valle de México, S.A. de C.V.

De acuerdo a información de la Asociación Mexicana de Ferrocarriles, *“el sistema ferroviario nacional ha mantenido un gran dinamismo en el transporte de mercancías, alcanzando ritmos de crecimiento altos y niveles de carga históricos, llegando a 73.7 miles de millones de toneladas kilómetro en el año de 2006”*⁶⁶

El transporte Multimodal y el transporte ferroviario, han hecho una gran mancuerna de servicio; a pesar de la limitada infraestructura ferroviaria se han seguido aprovechando las ventajas del traslado de mercancías vía tren, como son el bajo costo y el mayor volumen de carga, dando paso a la construcción de centros logísticos como los puertos secos en

⁶⁶ Fuente: www.amf.org.mx

donde se aprovecha la cercanía con las plantas productivas para funcionar como centros de distribución.

El puerto seco más importante en Mexico es el de Guanajuato.



Fuente: www.cargainfo.com Puerto Interior de Guanajuato es un punto estratégico para las operaciones de transporte ya que ahí se interceptan los principales puntos carreteros y rutas comerciales. Más del 85% de la carga que entra o sale de Guanajuato es transportada por trailer o camión; por ello, el Puerto Interior tiene conexión directa con las vías que manejan el mayor flujo de carga en el país

CONCLUSIONES

En esta última parte del trabajo se presentan, a manera de conclusiones, los resultados de la investigación realizada en torno al papel estratégico que juegan la logística y el transporte como herramientas básicas en el comercio internacional. Estas conclusiones permiten confirmar que las hipótesis que se plantearon al inicio de la investigación son pertinentes y que el cumplimiento de las mismas es condición indispensable para lograr un mejor posicionamiento de México en el mercado global.

En cuanto a la primera y segunda hipótesis, en las que se plantea que la competitividad sólo se puede alcanzar con nuevas estrategias que proporcionen al país ventajas efectivas, ya sea a través la innovación tecnológica en los procesos productivos o mediante la inversión extranjera directa de capitales, concluimos que:

1.- Se debe buscar, mediante su inclusión en programas de formación y desarrollo tecnológico, que las empresas mejoren su capacidad para absorber y adaptar las nuevas tecnologías y se especialicen en sus procesos de producción, dando paso con ello a una mayor productividad que apoye el mejoramiento de la competitividad internacional de la economía mexicana.

2.- Complementariamente, el gobierno mexicano debe apoyar a las pequeñas y medianas empresas exportadoras e importadoras con capacitación especializada en el ramo para

evitar que las mercancías sean enviadas y/o recibidas con un embalaje equivocado, manipuladas sin precaución, con fletes mal negociados, aranceles aduaneros desconocidos, elección de modo de transporte inadecuado, documentación incorrecta y todo tipo de errores que se traduzcan en una operación costosa para el empresario y lo deje fuera del mercado por incompetencia.

3.- El gobierno mexicano debe, asimismo, emprender programas para incrementar y mejorar las condiciones de financiamiento a las empresas y promover la desregulación a fin de disminuir los requisitos y trámites que obstaculizan o retardan las operaciones de comercio internacional.

En cuanto a la tercera y cuarta hipótesis contempladas en esta tesis, las que plantean que para el crecimiento competitivo de México se debe ampliar y fortalecer la infraestructura operativa de los puertos, aeropuertos y aduanas, a fin de mejorar la distribución de las mercancías, así como elevar la eficiencia de los servicios que prestan las empresas de transporte marítimo, aéreo y terrestre, concluimos lo siguiente:

4.- El progreso de la economía, vista desde la antigüedad hasta nuestros días, no hubiera sido posible sin un desarrollo afín de los modos de transporte; la comercialización depende de la existencia de los diferentes medios de transporte ya que son necesarios para movilizar las mercancías dentro del ámbito

nacional e internacional, del lugar de producción al de consumo. De esta manera puede entenderse que el transporte ha sido y será factor fundamental de la distribución de los bienes económicos, impulsando la especialización del trabajo y buscando, hoy día, no sólo trasladar los productos de un punto “A” a un punto “B” sino acercar las plantas productivas al mercado de consumo.

5.- El Estado, como responsable de la construcción de la infraestructura del transporte, como carreteras, vías de ferrocarril, puertos y aeropuertos, debe ampliar y fortalecer dichos programas, consciente de que ello redundará en beneficio de una distribución más ágil de las mercancías y de un comercio exterior mayor y más eficiente.

En cuanto a la hipótesis número cinco, que establece que deberá darse especial importancia a la calidad de los servicios que presten los agentes facilitadores del comercio exterior, ya que la logística juega un papel determinante en las operaciones internacionales, que puede traducirse en costos económicos y reducción de los tiempos de entrega de las mercancías, concluimos lo siguiente:

6.- Los intercambios comerciales, en la economía global de nuestros días, implican un complejo engranaje de actividades, las cuales son fundamentales para lograr con éxito la conducción de las mercancías desde un lugar de origen a otro de destino. Es

indispensable, por tanto, implementar estrategias logísticas que aseguren un tránsito libre y eficiente de las mercancías.

7.- Complacer al cliente, en un mercado altamente competido, saturado por la capacidad de producción de algunos países, producto de la aplicación de continuos adelantos tecnológicos, es sin duda no sólo un gran reto para nuestro país, sino la meta para sobrevivir. De aquí la importancia que reviste la logística como proceso integral para optimizar los costos, tiempos y servicios.

8.- La planificación integral de las operaciones logísticas del comercio internacional, aunado a la utilización de un transporte eficiente, constituye hoy en día una de las mejores estrategias que pueden adoptar las empresas mexicanas para mejorar su competitividad y enfrentar los retos que plantea el mercado global.

9.- La meta de la logística aplicada a las operaciones de comercio exterior es prever los problemas que se puedan llegar a presentar, tomar decisiones a tiempo, corregir los errores y desarrollar alternativas para cualquier contingencia, a fin de asegurar la eficiencia de los intercambios comerciales, en beneficio de los actores que intervienen en el proceso.

10.- Para mejorar la competitividad de nuestro comercio internacional es imprescindible implementar acciones logísticas que permitan que el manejo físico de la carga no represente un

costo considerable para el producto final. Mediante la logística se puede desarrollar un programa con el que se logre agilizar la cadena de distribución de las mercancías de importación y/o exportación e integrar toda la gama de servicios, infraestructura, legislación y actores para lograr reducir sus costos.

11.- Igualmente, la logística permite mejorar los aspectos de seguridad en el tránsito de mercancías, determinar la técnica adecuada para su manejo, mantener el seguimiento y control de la carga, aprovechar la innovación tecnológica en materia de transportes y comunicación y, sobre todo, desarrollar alianzas estratégicas entre los operadores logísticos para aprovechar las ventajas competitivas de cada modo de transporte.

Como Conclusión General de la investigación contenida en la presente Tesina, podemos señalar que:

12.- La innovación, la productividad y la modernización tecnológica de la gestión de las empresas, así como las acciones gubernamentales de apoyo decidido al comercio internacional, son los retos que debe superar México para mejorar su competitividad en el mercado global.

En ese contexto, la calidad operativa de la logística y el transporte constituyen factores de importancia estratégica para el desarrollo económico del país ya que son claves en la cadena de distribución de las mercancías y aportan valores intangibles que contribuyen a aumentar la eficiencia de las empresas.

Bibliografía

1. Anaya Tejeno, Julio Juan, "El transporte de mercancías, enfoque logístico de la distribución". Libros Profesionales de Empresa, ESIC Editorial, Madrid, 2009
2. Anaya Tejeno, Julio Juan. "Logística Integral, La gestión operativa de la empresa". 3ª Edición, ESIC editorial, Madrid, 2007
3. Bowersox, Donald; Closs, David, Cooper, M.Bisby. "Administración y logística en la cadena de suministros". 2da Edición, McGrawHill, México, 2007
4. Carmona Pastor, Francisco. "Manual del Transportista". Ediciones Díaz de Santos, España, 2005
5. Carranza, Octavio y Sabria, Federico. "Logística Mejores prácticas en Latinoamérica". ED, Thomson, México, 2005
6. De la Fuente, Víctor Hugo. "Que es la globalización?, A quién beneficia? A quienes perjudica?" ED. LOM, publicada por Le Monde Diplomatique., Chile, 2004
7. Enriquez De Dios, Juan Jose, "Transporte Internacional de mercancías, manual práctico" ED. ESIC, Instituto Español de Comercio Exterior. Madrid,1994
8. Instituto Mexicano del transporte Secretaria de comunicaciones y transportes, "Logística: Una Visión sistémica, Documento técnico", Sanfandila, Qro, 1995

9. Levy-Dabbah, Simón, "Globalización Económica 2003", ED. ISEF, México , 2003
10. Long, Douglas. "Logística Internacional Administración de la cadena de abastecimiento global". Limusa, México, 2006
11. Mira, Andrés. "Operadores Logísticos, claves y perspectivas de los servicios de los operadores logísticos". ED. Marge books, Barcelona, 2006
12. Montero García, Luis. "Logística e intermodalidad". Colección Manuales de formación 1 edición, Barcelona, 2002
13. Palazuelos, Enrique y Vara, María Jesús. "Grandes áreas de la economía mundial". ED. Ariel, Barcelona, 2002
14. Polo García, José Manuel, "Comercio Internacional teorías y técnicas", Manuales Ciencias económicas y empresariales. ED, Universidad de Granada, España 2001
15. Portales Rodríguez, Genaro. "Transportación Internacional". ED Trillas. México 2009
16. Reyes Díaz-Leal, Eduardo. "Comercio Global". Global Business University, A.C., México, 2009,
17. Reyes Díaz-Leal, Eduardo. "Competitividad Internacional" Universidad en asuntos internacionales. México, 2000
18. Salgado Rabadán, Abel. "Aspectos fundamentales del Comercio internacional un enfoque heterodoxo". IPN, México 2001

- 19.Sosa Carpenter, Rafael. "Documentos, Logística de Transporte, Seguro y Embalaje Internacional de Mercancías". Carpenter Consulting Group S. de R.L. de C.V. México, 2009
- 20.Trejo Vargas, Pedro. "El sistema Aduanero de México". Virgilio Vallejo Editor, México 2003
- 21.Wiker, Jorge y Piña, Joaquín. "Régimen jurídico de comercio exterior". ED. MPC Editores S.C., México, 2002.

Fuentes electrónicas:

www.aduanas.gob.mx

www.aduanas.sat.gob.mx

www.banxico.org.mx

www.cargainfo.com

www.diputados.gob.mx

www.eco-finanzas.com

www.imf.org

www.infraestructura.gob.mx

www.promexico.gob.mx

www.rae.es

www.sct.gob.mx

Documentos y textos consultados:

- Carta de las Naciones Unidas
- Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo.

- Ley Aduanera y su reglamento *Última Reforma DOF 09-04-2012*
- Ley de Comercio Exterior y sus reglamentos *Última Reforma DOF 21-12-2006*
- Ley de Navegación *Última Reforma DOF 26-05-2011*
- Ley de Puertos *Última Reforma DOF 11-06-2012*
- Ley Federal de Metrología y Normalización, *Última Reforma DOF 09-04-2012 .*
- Ley Reglamentaria del Servicio Ferroviario, *Última Reforma DOF 09-04-2012 .*
- Plan Nacional de desarrollo 2006-2012