



**Universidad Nacional Autónoma de México
Programa de Posgrado en Ciencias de la Administración**

**Impacto del Recinto Fiscalizado Estratégico como ventaja
competitiva y su vinculación con la industria automotriz de Silao,
Guanajuato**

T e s i s

Que para optar por el grado de:

Maestra en Administración

Presenta:

Maricela Ramírez Olvera

Tutor:

**M.A. Rosalina Báez Martínez
Facultad de Contaduría y Administración**

México, D. F. junio de 2014



Universidad Nacional
Autónoma de México

Dirección General de Bibliotecas de la UNAM

Biblioteca Central



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.

RESUMEN.

A partir de su creación en México (2002), el Recinto Fiscalizado Estratégico (RFE) se ha convertido en los últimos años en un régimen aduanero novedoso, dado la multiplicidad de beneficios que otorga: arancelarios y administrativos. Sin duda alguna, lo anterior brinda a las empresas que hacen uso de esto, ventajas competitivas que les permiten tener una simplificación en sus operaciones.

En México existe documentación que permite corroborar que este régimen es exitoso, así mismo experiencias internacionales como las de: China, Malasia, Estados Unidos demuestran la eficacia de las Free Trade Zones (Áreas de libre comercio), el equivalente al RFE.

De modo tal que esta investigación de enfoque mixto y cuyas características son: descriptivo, retrospectivo parcial, longitudinal y observacional, pretende medir el impacto que este ha originado en la región de Silao, Guanajuato, vinculándolo con la industria automotriz, dada la importancia que esta industria ha adquirido en la zona al configurarse un clúster automotriz.

Palabras clave: Recinto Fiscalizado Estratégico, Industria Automotriz, Silao, impacto económico, puerto interior.

INDICE

“Impacto del Recinto Fiscalizado Estratégico como ventaja competitiva y su vinculación con la industria automotriz de Silao, Guanajuato”

	Página
Introducción	I
1. Recinto Fiscalizado Estratégico	1
1.1 Antecedentes: Zonas francas	1
1.2 Definición	1
1.3 Estructura	4
1.4 Características	5
1.5 Operación	6
1.6 Beneficios	7
1.7 Guanajuato Puerto Interior	11
1.8 Industria automotriz en Silao, Guanajuato.....	13
1.9 Planteamiento del problema	15
2. Marco Normativo	17
2.1 Modificación al régimen aduanero	19
2.2 Particularidades	21
2.3 Reglamentaciones	24
3. Marco teórico: Impacto económico	25
3.1 Definición de impacto económico	25
3.2 Desarrollo económico	26
3.3 Crecimiento económico	27
3.4 Estrategia competitiva	29
3.5 Ventaja competitiva: Michael Porter	32
3.6 Medición del impacto económico	36

4. Marco de referencia	38
4.1 Estudios previos: Tesis	38
4.2 Artículos informativos	40
4.3 Estudios internacionales	41
5. Diseño de la investigación	48
5.1 Premisa	48
5.2 Preguntas de investigación	48
5.3 Objetivos de la investigación	48
5.4 Modelo teórico-práctico	49
5.5 Operacionalización de variables	50
5.6 Marco metodológico	52
6. Resultados	56
7. Conclusiones y recomendaciones	73
7.1 Conclusiones	73
7.2 Recomendaciones	77
Referencias bibliográficas	79
Bibliografía	84
Siglaro	87
Glosario	89
Anexos	91

INTRODUCCIÓN

Hoy en día las empresas en general, buscan diseñar una estrategia que les permita tener una posición favorable dentro del sector donde se encuentran compitiendo. La importancia que ha ido adquiriendo día con día el Recinto Fiscalizado Estratégico (RFE) respecto a sus múltiples beneficios me motivó a realizar esta investigación, dado que es interesante y de suma importancia conocer cómo es que este nuevo régimen fiscal le permite a las empresas facilitar, agilizar y simplificar las actividades aduaneras de comercio exterior. Así mismo resulta de vital importancia conocer todas las implicaciones, entiéndase de carácter: económico, social, ambiental, etc., que esta modalidad trae consigo, en este caso en la región de Silao, Guanajuato.

Al contar con un RFE las empresas logran crear un valor para sus clientes, lo cual se traduce en ofrecer precios menores que los de los competidores para obtener grandes beneficios, sin embargo ¿Realmente este régimen aduanero ha sido utilizado? Esta pregunta constituye otra de las razones que despiertan el interés de estudiar más sobre el tema, lo cual permitirá conocer en qué medida este régimen ha impactado a las empresas, en específico a las pertenecientes a la industria automotriz de Silao.

Uno de los elementos que más interesa a las empresas dedicadas al comercio internacional es el tiempo de traslado de sus productos y servicios. Motivo por el cual, resulta de vital importancia optimizar sus métodos de transporte, de verificación de mercancías y perfeccionamiento de su cadena de suministros.

Las empresas hoy en día, crean estrategias cada vez más elaboradas y complejas que mejoran la distribución y exportación, siempre en busca de la logística más adecuada para que sus productos compitan en los mercados internacionales.

Ante lo anterior, cabe señalar que el 30 de diciembre de 2002 se publicó en el Diario Oficial de la Federación (DOF) reformas a la legislación aduanera entre las cuales destaca la creación del RFE, el cual se configura como un nuevo régimen aduanero, el cual, ofrece mayor control de inspección de mercancías sin entorpecer

el tráfico de las mismas, dado que la operación aduanera utiliza tecnología de punta e incluso transmite información de las mercancías revisadas en tiempo real sin poner en riesgo los tiempos de suministro.

El hecho de que México cuente con modelos tales como los RFE le brindan al país condiciones de competitividad y lo vuelven atractivo para las inversiones productivas, ejemplo de lo anterior es la apertura, en enero de 2013, de la planta de motores de la automotriz alemana Volkswagen en Silao, Guanajuato, lo cual, trae consigo una inversión inicial de 550 millones de dólares y una oferta de trabajo de 700 colaboradores (Mundo Volkswagen, 2013)¹.

Ante la situación anterior, el tema abordado en esta investigación adquiere relevancia a nivel nacional debido a que el RFE está destinado a constituirse un factor detonante en la generación de inversión, crecimiento y desarrollo para el país, por ende, es posible vislumbrar en la región que se encuentra ubicado diversos impactos tales como: económicos, sociales, políticos, etc., aunado al valor competitivo que puede generar en una empresa el uso de este régimen que permite introducir, manufacturar, almacenar y enviar productos fuera de México sin el pago de impuestos al comercio exterior.

Si bien es cierto que en México la creación del RFE es reciente (2002), a nivel internacional varios países han dilucidado este recinto como un mecanismo que tienen como finalidad impulsar su participación en el comercio exterior y atraer inversión extranjera, ejemplo de esto son: Estados Unidos, China, India, Singapur, Brasil, etc. Lo anterior ha logrado que estos países se hayan convertido en detonadores de inversión y crecimiento.

El éxito de este bajo el marco de “Free Trade Zone”, el cual fue autorizado primeramente en Estados Unidos en 1934, ha logrado ofrecer incentivos fiscales que alientan el comercio exterior, generar empleo y permiten la transferencia de tecnología. De modo que, el otorgamiento de incentivos fiscales, facilidades de exportación e importación, así como la reducción de trámites aduanales, se convierten en mecanismos de promoción que los países han sabido aprovechar para la atracción de inversión extranjera. (El Mundo: Economía y negocios,2013)²

Con base en lo anterior es oportuno señalar que el RFE es un tema vigente dada la importancia internacional que este tópico ha logrado desarrollar, al ser considerado por muchos países y empresas una ventaja competitiva de carácter global.

El RFE constituye un modelo de negocios en el comercio internacional que logra beneficiar a distintos sectores industriales otorgando beneficios administrativos, tributarios y logísticos, motivo por el cual y gracias al mundo globalizado en el que se encuentra inmerso México, ha desarrollado este mecanismo, el cual, ha resultado muy benéfico para otros países.

Cabe señalar, que la finalidad de esta investigación es dar a conocer las características, así como las ventajas que pueden llegar a adquirir las empresas que hagan uso de este régimen, mismo que ha llegado a ser un detonador de inversión y crecimiento económico. Siendo así que al término de este trabajo se habrá generado un análisis que permita tener de manera clara un panorama sobre lo que implica para las organizaciones contar con un RFE.

Sin duda alguna, será una fuente de consulta confiable, la cual, está dirigida a toda aquella persona interesada en conocer el funcionamiento y/o estructura de un RFE así como el impacto que este ha generado a raíz de su implementación en México y desde luego en la región de Silao, Guanajuato.

La manera en que se encuentra distribuida esta investigación es la siguiente: en el primer capítulo se describe todo lo relacionado al RFE, es posible conocer su definición así como las características del mismo.

En el segundo capítulo se aborda el tema respecto al marco normativo, el cual tiene que ver, desde luego, con las leyes y/o reglamentos que regulan en RFE.

En el tercer capítulo se explican los conceptos y/o teorías que permiten situar de manera correcta el estudio del RFE, es decir, se muestran los distintos enfoques teóricos con los que se pretende estudiar el tema.

Por lo que respecta al cuarto capítulo, en este se presentan los estudios nacionales previos referentes al tema, así como, la situación prevaleciente en el

mundo bajo las denominadas Free Trade Zones, las cuales son el equivalente a lo que en México se ha denominado RFE.

En el quinto capítulo se presenta el diseño de la investigación, en el cual se presentan los objetivos que se pretenden alcanzar así como la premisa fundamental de esta investigación. Del mismo modo, se describe de manera detallada la metodología de la investigación.

En el sexto capítulo se muestran los resultados obtenidos por esta investigación una vez aplicadas las encuestas. Seguido por el último capítulo, el cual contiene conclusiones y posibles recomendaciones a las que se llegaron una vez concluida la investigación.

1. RECINTO FISCALIZADO ESTRATÉGICO.

El 30 de diciembre de 2002 se publicó en el DOF reformas a la legislación aduanera entre las cuales destaca la creación del Recinto Fiscalizado Estratégico, régimen aduanero novedoso que más allá de facilitar el despacho aduanero de las mercancías establece un modelo que incentiva la inversión productiva en los centros de servicios al comercio internacional y en los complejos industriales de los recintos, fomentando la generación de empleos y desarrollo económico regional donde estas actividades se autoricen (De la Garza, 2005)³.

1.1 Antecedentes: Zonas Francas.

El régimen de los recintos fiscalizados estratégicos tiene su antecedente en las zonas francas, el cual al ser un modelo de excepción aduanera, permite introducir mercancías extranjeras en un área delimitada sin el pago de impuestos de importación o exportación, cuotas compensatorias o restricciones arancelarias (excepto las relacionadas con la salud pública, seguridad nacional, medio ambiente) para que se distribuyan en el mercado interno y/o global o se sometan a procesos de transformación.

Las diferentes modalidades de zonas francas que existen en México, tales como: Aguascalientes, San Luis Potosí, Chiapas, etc. y otros países permiten a las empresas introducir mercancías desde el extranjero para ser elaboradas, transformadas, comercializadas y en general, sometidas a operaciones que les agregan valor, pero asumiendo por una ficción jurídica el elemento de la extraterritorialidad. Significa que todas esas actividades se estiman como si fueran realizadas fuera del país y por lo tanto no se configura el fenómeno de la importación, ni siquiera de manera temporal, de ahí la exención al impuesto. (Rodríguez, 2009)⁴. En concreto una zona franca es un territorio delimitado de un país donde se goza de algunos beneficios tributarios.

1.2 Definición.

Resulta conveniente señalar, en primer lugar, lo que se entiende por régimen aduanero. De acuerdo al Consejo de Cooperación de Bruselas lo define como la

destinación que pueden recibir según las leyes y reglamentos aduaneros, las mercancías sujetas al control de la aduana (Glosario de Términos Aduaneros Internacionales de Cooperación aduanera de Bruselas, citado por Carvajal, 2009, p.421)⁵.

En cambio para la Asociación Latinoamericana es el tratamiento aplicable a las mercaderías sometidas al control de la aduana, de acuerdo con las leyes y reglamentos aduaneros, según la naturaleza y objetivos de la operación (Glosario de Términos Aduaneros Latinoamericanos, citado por Carvajal, 2009, p.421)⁶.

Ante lo anterior, se puede afirmar que las normas aduaneras establecen y/o determinan las formas de destinación y los particulares seleccionan de forma voluntaria para sus mercancías alguna de estas formas debiendo de cumplir con las obligaciones aduaneras propias del régimen escogido.

La ley aduanera clasifica a los regímenes aduaneros (véase Anexo 1) en:

- Definitivos: que pueden ser de importación y exportación.
- Temporales: que pueden ser de importación o de exportación.

A su vez estos cuentan con diversas clasificaciones mismas que con el esquema no. 1 (siguiente página) es posible apreciar de manera más clara.

Al mismo tiempo, es importante conocer la diferencia entre los términos: Recinto Fiscal, Recinto Fiscalizado y Recinto Fiscalizado Estratégico, debido a que hoy día es fácil confundirlos y pensar que son lo mismo, pero en realidad cuentan con claras diferencias.

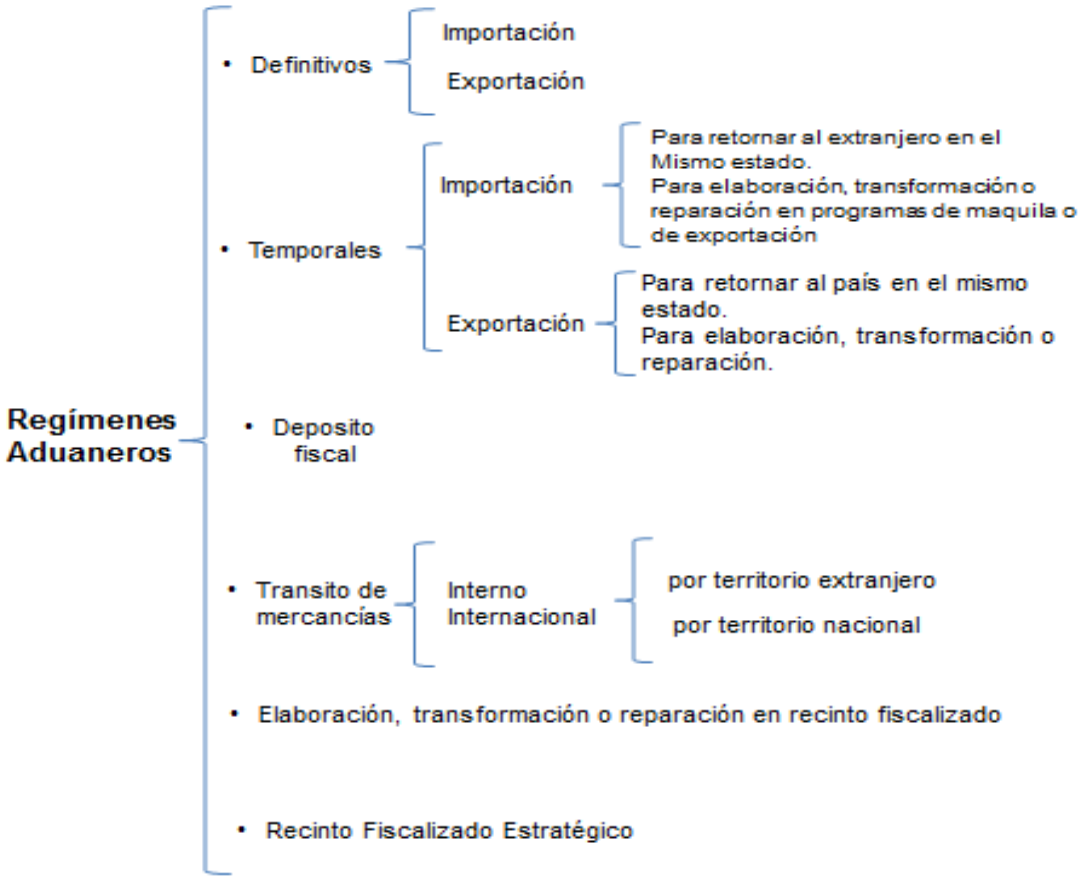
1.2.1 Recinto fiscal.

La Ley Aduanera define al recinto fiscal como el lugar donde las autoridades aduaneras realizan indistintamente las funciones de manejo, almacenaje, custodia, carga y descarga de las mercancías de comercio exterior, fiscalización, así como el despacho aduanero de las mismas (Ley Aduanera, 2013)⁷.

Sin embargo, la ley no distinguió entre el recinto fiscal y el almacén fiscal. El primero se entiende como la extensión que demarca toda la aduana, entiéndase: patios, área del reconocimiento aduanero, oficinas administrativas, andenes y

pasillos, etc., mientras que el segundo es el inmueble donde se almacenarán las mercancías bajo la custodia y el control de la autoridad aduanera. Cuando se trate de almacenamiento en recintos fiscales deberá entenderse que este se llevará a cabo en los almacenes fiscales y no en todas las instalaciones de la aduana. De modo tal que en el recinto fiscal las actividades estarán a cargo del Estado, el cual presupone una contraprestación en dinero que el particular debe liquidar para poder retirar las mercancías de tales almacenes (Cedillo, 2004, p.81)⁸. Sólo podrán ingresar a estos recintos las personas autorizadas por las autoridades aduaneras.

Esquema no. 1
Regímenes Aduaneros



Fuente: Instituto de Investigaciones Jurídicas, Leyes Federales de México, "Ley Aduanera, artículo 90", <info4.juridicas.unam.mx/ijure/fed/11>, (2 de septiembre de 2013), [s.p.].

1.2.1 Recinto Fiscalizado.

Por lo que respecta al recinto fiscalizado, la Ley Aduanera la define como aquel lugar que es otorgado por concesión a un particular para que presten servicios de manejo, almacenaje y custodia de mercancías, en inmuebles ubicados dentro de los recintos fiscales, otorgando dichas concesiones mediante licitación (Ley Aduanera, 2013)⁹.

De modo tal que son lugares autorizados para el almacenamiento y recepción de mercancías en depósito ante la aduana, donde un particular, persona física o moral obtiene autorización de la Secretaria de Hacienda y Crédito Público (SHCP) para guardar mercancías previo a que se realice el despacho aduanero.

Al término de la concesión o de la prórroga, las obras, instalaciones, adaptaciones y el equipo destinado a la prestación de los servicios, pasarán a propiedad del Gobierno Federal, sin el pago de contraprestación alguna (Cedillo, 2004, p.81)¹⁰.

1.2.3 Recinto Fiscalizado Estratégico.

El RFE se define como un régimen aduanero, que consiste en introducir mercancías extranjeras, nacionales o nacionalizadas, por tiempo limitado, con la finalidad de que las mercancías puedan ser objeto de manejo, almacenaje, custodia, exhibición, venta distribución o sujetarse a un proceso industrial de elaboración, transformación o reparación (Carvajal, 2009, p.446)¹¹.

1.3 Estructura.

Las personas que tengan el uso o goce de inmuebles ubicados dentro del RFE habilitado podrán solicitar la autorización para destinar mercancías al RFE. No podrán obtener la autorización, las personas que cuenten con la autorización para administrar el RFE. Para que proceda la autorización se deberá acreditar ser persona moral (ver glosario), su solvencia económica, su capacidad técnica, administrativa y financiera, así como la de sus accionistas, estar al corriente en el cumplimiento de sus obligaciones fiscales, y cumplir con los requisitos que señale el Servicio de Administración Tributaria (SAT) mediante reglas.

La autorización se podrá otorgar hasta por un plazo de veinte años, el cual podrá prorrogarse a solicitud del interesado hasta por un plazo igual, siempre que la solicitud se presente durante los últimos dos años de la autorización y se sigan cumpliendo los requisitos previstos para su otorgamiento, así como de las obligaciones derivadas de la misma. En ningún caso, el plazo original de vigencia o de la prórroga de la autorización será mayor a aquel por el que el autorizado tenga el legal uso o goce del inmueble. (Goodrich Riquelme, 2012)¹²

Las personas que obtengan la autorización deberán adoptar las medidas necesarias y cumplir con los lineamientos que determine el SAT mediante reglas, para el control, vigilancia y seguridad del recinto fiscalizado y de las mercancías de comercio exterior y deberán contar con los sistemas que permitan el enlace y la transmisión automatizada de la información relativa a las mercancías. La transmisión de la información se deberá efectuar en los términos que señale el SAT mediante reglas. Quienes obtengan la autorización, deberán cumplir con las obligaciones y tendrán las mismas responsabilidades para quienes cuenten con autorización o concesión para el manejo, almacenaje y custodia de mercancías en depósito ante la aduana. El SAT mediante reglas podrá otorgar las facilidades necesarias. (De la Garza, 2005)¹³.

1.4 Características.

De acuerdo a Carvajal (2009, p.446-447)¹⁴ los RFE tienen como características principales:

- Las mercancías no están sujetas al cumplimiento de regulaciones y restricciones no arancelarias, así como normas oficiales mexicanas, exceptuando las que obligan su cumplimiento en materia de sanidad animal y vegetal, salud pública, medio ambiente y seguridad nacional.
- Las mermas no causan contribución ni cuota compensatoria.
- Los desperdicios deberán ser destruidos para no causar contribuciones.
- Las mercancías nacionales o nacionalizadas, se considerarán exportadas en definitiva, desde el momento en que se sujetan a este régimen.

- El plazo para que las mercancías permanezcan en este recinto está limitado a dos años, no se considerarán dentro del plazo la maquinaria, equipo, herramientas, instrumentos, moldes y refacciones usadas en los procesos industriales; equipos y aparatos para control ambiental, investigación, capacitación, seguridad industrial, telecomunicación, computo, laboratorio, medición y otros que estén vinculados con los bienes que se elaboraran, transformaran o repararan. Así como el equipo para el desarrollo administrativo; en estas mercancías el plazo no será mayor al previsto en la ley del impuesto sobre la renta, para su depreciación.
- Las mercancías resultantes del proceso industrial que retornen al extranjero pagarán el impuesto general de exportación si lo causan.
- Las personas autorizadas a la prestación de este régimen, no pagarán el aprovechamiento del 5% de la totalidad de los ingresos obtenidos a que se refiere el artículo 15 fracción VII de la Ley Aduanera.
- Las mercancías introducidas bajo este régimen, podrán transferirse de un inmueble a otro, siempre que se encuentren dentro del mismo recinto fiscalizado o se transfieran a otro recinto fiscalizado habilitado como recinto fiscalizado estratégico.

1.5 Operación.

El RFE puede operarse de dos formas:

1. Por un administrador, personas morales (empresas), que tengan uso o goce de un inmueble dentro o colindante con un recinto fiscal (aduana), fiscalizado (autorización ofrecida a terceros) o recinto portuario y que obtienen habilitación de dicho inmueble para operar como RFE.

Las personas que pueden obtener la habilitación pueden ser empresas, gobiernos estatales y administraciones portuarias integrales.

Las funciones del Administrador consisten en supervisar y controlar el inmueble, así como operar la infraestructura y comercializar lotes a terceros.

2. Por un usuario o administrado; persona moral (empresa), que tiene el uso o goce de un inmueble dentro del RFE y solicita autorización para operar y destinar mercancías al régimen de RFE. (Goodrich Riquelme, 2012)¹⁵.

Por otro lado, con las mercancías sujetas a este régimen se podrán realizar otras operaciones o bien lo que se conoce como regímenes aduanales, como son: importación definitiva, exportación definitiva, retorno al extranjero, reingreso al mercado nacional, importación temporal por maquiladoras o depósito fiscal y transferirse de un recinto a otro recinto fiscalizado estratégico o bien de un inmueble a otro inmueble dentro de un mismo recinto.

Hasta el mes de julio de 2012 y de acuerdo a información del SAT se encontraban habilitados y autorizados los siguientes RFE. Estos pueden ser visualizados en el cuadro no.1 (siguiente página).

Es importante destacar que el RFE de Guanajuato Puerto Interior (GPI) adyacente a la Aduana Interior de Guanajuato y la infraestructura de transporte que se tiene en el mismo complejo, sirven de apoyo para las operaciones globales de manufactura y de comercio internacional, aprovechando las ventajas de este nuevo concepto en México de puertos interiores o secos.

1.6 Beneficios.

Dentro de los principales beneficios de los RFE es posible dividirlos en arancelarios y administrativos, los cuales se muestran a continuación (Bolaños, 2013, p.25)¹⁶:

Arancelarios

1. No se pagarán impuestos al comercio exterior ni cuotas compensatorias, salvo aquellas mercancías introducidas bajo un programa de diferimiento o de devolución de aranceles.
2. Las mercancías no estarán sujetas al cumplimiento de regulaciones y restricciones no arancelarias, así como de Normas Oficiales Mexicanas (NOMs), salvo las expedidas en materia de sanidad animal y vegetal, salud pública, medio ambiente y seguridad nacional.

Cuadro no. 1

RFE habilitados hasta 2012

Ubicación geográfica en territorio nacional.	Nombre de la Aduana.	Centro de desarrollo económico-industrial (Inmueble) habilitado para operar como Recinto Fiscalizado Estratégico.
Estado de Aguascalientes	Aguascalientes	Recinto Fiscalizado Estratégico de San Luis, S.A. de C.V.
Estado de Tamaulipas.	Altamira	Administración Portuaria Integral de Altamira, S.A. de C.V.
Estado de Chiapas.	Ciudad Hidalgo	Fideicomiso para la Rehabilitación y Administración del Recinto Fiscalizado Estratégico Puerto Chiapas.
Estado de Chihuahua.	Ciudad Juárez	Corporación Inmobiliaria San Jerónimo, S. de R.L. de C.V.
Estado de Nuevo León.	Colombia	Corporación para el Desarrollo de la Zona Fronteriza de Nuevo León.
Estado de Guanajuato.	Guanajuato.	Guanajuato Puerto Interior, S.A. de C.V.
Estado de Michoacán.	Lázaro Cárdenas.	Fideicomiso Recinto Fiscalizado Estratégico Zona Franca del Puerto de Lázaro Cárdenas, Michoacán.
Estado de Sonora.	Guaymas.	Consejo para el Recinto Fiscalizado Estratégico de Sonora.

Fuente: Goodrich Riquelme Asociados, “Recinto Fiscalizado Estratégico. Inversión con valor agregado”, <<http://goodrichriquelme.com/wp-content/uploads/2012/10.pdf>>, (14 de noviembre de 2012), pp.16.

3. Las mermas derivadas de los procesos de elaboración, transformación o reparación no causarán contribución alguna ni cuotas compensatorias.
4. Los desperdicios no retornados no causarán contribuciones, siempre que se destruyan.

Administrativos

1. Podrán realizar el despacho aduanero de mercancías para su introducción o extracción del régimen ante cualquier aduana.
2. El despacho aduanero de las mercancías que se introduzcan o extraigan el régimen no estará sujeto a horario específico alguno.
3. Las mercancías que se introduzcan en un RFE podrán permanecer durante dos años, salvo maquinaria y equipo, donde aplica el periodo de depreciación para efectos de la Ley del Impuesto Sobre la Renta (ISR).
4. Podrán llevar a cabo la rectificación de los datos declarados en el pedimento o aviso de introducción, a efecto de aumentar o disminuir el número de piezas, así como asentar los datos de las mercancías no declaradas, en un plazo de tres días hábiles a partir del día siguiente en que se introdujeron o recibieron las mercancías.
5. Podrán determinar provisionalmente impuestos y contribuciones con base en la cantidad declarada en el contrato de seguro de transporte de mercancías, sin que sea necesario proporcionar manifestación de valor al agente aduanal.
6. Podrán ingresar las mercancías que destinen al RFE mediante el régimen de tránsito interno utilizando cualquier medio de transporte.
7. Además, podrán realizar el traslado de mercancías destinadas al régimen de inmueble localizado dentro de la circunscripción de una aduana interior, hacia la franja o región fronteriza.

Así mismo, algunos otros beneficios dentro de la operación aduanera son (Gobierno del Estado de Guanajuato, 2010)¹⁷:

- No se requiere inscripción en padrones sectoriales.
- Se simplifica el trámite de entrada y salida de mercancías.
- Operaciones con pedimento o con aviso electrónico (las operaciones con aviso electrónico no requieren agente o apoderado aduanal y no se sujetan al pago de aprovechamiento por prevalidación).
- Revisión simplificada.
- No se sujeta a segundo reconocimiento.

De modo tal que un RFE fomenta el desarrollo y creación de polos de inversión en el territorio nacional, mediante la instrumentación de medidas de simplificación, agilización y avance de las operaciones de comercio exterior, sin perder la administración y control aduanero de las mercancías (Colegio de Contadores Públicos, 2005)¹⁸.

Es así que el RFE de Silao puede considerarse como una opción de inversión para empresas nacionales e internacionales que realizan procesos productivos. Se ha logrado constituir como un modelo de negocios en el comercio internacional que beneficia a distintos sectores industriales otorgando beneficios administrativos, logísticos, etc.

1.6.1 Ejemplos de industrias utilizando el RFE.

Como es sabido, los RFE en México tienen como propósito fundamental desarrollar parques industriales que logren detonar un crecimiento económico de una región en específico, mediante la generación de empleos y el otorgamiento de oportunidades a las empresas de la región, aprovechando a los RFE como una plataforma de exportación de sus propios productos.

Bajo este régimen es posible introducir mercancías extranjeras, nacionales o nacionalizadas, de modo que el mayor atractivo para las empresas que se constituyen y operan dentro de los límites físicos del RFE, es que las actividades antes descritas se consideran desarrolladas fuera del país y por lo tanto no son sujetas a la figura de una operación de importación definitiva o temporal.

En la actualidad, las empresas maquiladoras que están evaluando llevar a cabo entregas en México de los productos que manufacturan, ven en el RFE la posibilidad de cumplir con el requisito de exportación sin perder los beneficios del régimen de maquila y, al mismo tiempo, llevar a cabo actividades de distribución de productos terminados en territorio nacional, sin necesidad de constituir una entidad legal distinta para tal fin. De modo tal que, las empresas maquiladoras han migrado a un esquema de entregas en México, principalmente en la industria automotriz, debido a requerimientos específicos, como resultado de la eficiencia en la cadena de suministro implementadas por las empresas armadoras de automóviles, por lo que el

RFE es una alternativa viable para las empresas maquiladoras que llevan a cabo ventas en México, sobre todo aquellas que se encuentren cerca de las instalaciones de uno de estos.

Las principales empresas que utilizan los RFE son las pertenecientes al ramo automotriz, electrónica y el ya mencionado sector manufactura, dado que apuestan por la obtención de las siguientes ventajas: mantener los beneficios de la operación maquila; considerar como exportación el destino de las mercancías al RFE, así como ahorro y simplificación en la estructura administrativa.

1.7 Guanajuato Puerto Interior.

Por lo que respecta a los motivos de apertura de este puerto interior, es posible señalar que debido al crecimiento que ha tenido esta región del país, la cual resulta ideal para la promoción de las exportaciones, Guanajuato Puerto Interior (GPI) inició como una idea por parte del sector empresarial misma que se consolidó en la creación de una plataforma para exportaciones, que con el paso de los años se ha convertido en un importante centro logístico, el cual permite agilizar las actividades cotidianas de las empresas que se encuentran asentadas en esta región.

El 28 de marzo de 2006 se constituyó la Sociedad Anónima de Capital Variable “Guanajuato Puerto Interior”. Actualmente se encuentra bajo el liderazgo de la actual administración estatal y del gobierno federal. Esto ha permitido ser punta de lanza del desarrollo económico de los parques y los corredores industriales del Estado de Guanajuato, así como detonador de la atracción de inversiones a México.

GPI es el puerto seco más grande de México con sus más de 1,150 hectáreas cuenta con los siguientes componentes clave de infraestructura que le permite posicionarse como una plataforma de negocios importante, estos son: conectividad con carreteras federales, terminal especializada de carga ferroviaria, colindancia con el aeropuerto internacional del Bajío, aduana interior de Guanajuato, RFE, zona de parques industriales, distrito de negocios, zona educativa y de capacitación así como centro de servicios comunitarios. (Guanajuato Puerto Interior, 2012)¹⁹.

El mapa no. 1 muestra la distribución de GPI hasta agosto de 2013, donde es posible ubicar el área destinada al RFE dentro del puerto seco, la zona de parques

industriales habilitados hasta ese momento, así como las diversas conexiones con las que cuenta GPI lo cual, lo ha convertido en un exitoso y extenso desarrollo industrial ubicado en el bajo.

Mapa no. 1

Distribución Guanajuato Puerto Interior en 2013



Fuente: Guanajuato Puerto Interior, "Plan Maestro 2013", Campus virtual de Guanajuato Puerto Interior, México, <<http://puertointerior.com.mx/plan-maestro.html>, (13 de julio de 2013), [s.p.]

1.7.1 Importancia para la región de América Latina.

La estructura operativa de GPI ha permitido que el puerto obtenga experiencias exitosas en el desarrollo y consolidación de negocios para las empresas, haciéndolo muy atractivo.

Situado en el centro geográfico de México y en la zona conocida como el Triángulo Dorado, hoy por hoy Guanajuato Puerto Interior se consolida la plataforma de negocios más importante de México y América Latina, debido a la convergencia en este recinto del transporte aéreo, ferroviario y terrestre.

Sin duda alguna la posición geoestratégica del estado de Guanajuato permite mover mercancía por diferentes rutas y medios de transporte, ofreciendo buenos costos, rapidez y velocidad a las empresas que utilizan los corredores nacionales.

El propósito de esta plataforma, es ofrecer a las empresas las condiciones ideales para hacer negocios, siendo fundamental el beneficio de carácter económico, esto se logra al hacer más eficientes sus operaciones logísticas, disminuyendo sus costos y tiempos de ejecución.

Las empresas que han adquirido un terreno dentro del Puerto Interior, cuentan con infraestructura de primera calidad, seguridad y un ambiente favorable de negocios.

1.8 Industria automotriz en Silao, Guanajuato.

El estado de Guanajuato hoy día se traduce en un clúster del sector automotriz al albergar en el Puerto Interior de Silao Guanajuato plantas como Volkswagen, que desarrolla motores de tercera generación y de Pirelli, que se completan con la ensambladora de General Motors, misma que cuenta con una planta de transmisiones. Aunque es preciso mencionar que la ensambladora de General Motors se encuentra ubicada fuera de las instalaciones de GPI.

Resulta conveniente indicar lo que se entiende por clúster. Michael Porter lo definía como concentraciones de empresas especializadas e instituciones interconectadas en un campo particular, cuyo objetivo principal de interacción es

aumentar la productividad, eficiencia, reducción de costos de transacción, aceleración del aprendizaje y difusión del conocimiento (Castro, 2007)²⁰.

Hoy día pueden observarse gran variedad de clústeres en industrias tales como: automotriz, tecnologías de la información, turismo, minería, petróleo y gas, productos manufactureros, logística, entre otros. Desde luego y para efectos de esta investigación el que interesa es el automotriz.

La administración del Estado de Guanajuato ha logrado que 154 empresas inviertan más de 5 mil millones de dólares, con los cuales se generan un promedio de 47 mil empleos, así mismo se ha invertido 763 millones de pesos para desarrollar el Puerto Interior en Silao, Guanajuato, la aduana más grande del país (Guanajuato Puerto Interior, 2012)²¹

En la entidad se han instalado empresas del sector automotriz y de autopartes tales como: Volkswagen, General Motors, Pirelli y Hino Motors, etc. Esto ha traído como consecuencia que Guanajuato, en especial Silao, sea un referente en materia de desarrollo económico, una de ellas es el tema de atracción de inversiones y el desarrollo del Puerto Interior.

El sector automotriz-autopartes se ha convertido en uno de los motores económicos más importantes para el estado. Es así que Silao, en la actualidad detona un círculo virtuoso que impulsa la creación de otras compañías, que a su vez generan mayor inversión y multiplican la creación de más empleos.

Gracias a la efectiva política en atracción de inversiones, Silao se consolida como uno de los clústeres automotrices más dinámicos y de mayor crecimiento en América Latina. Incluso, actualmente, es considerado por muchos como “la fábrica de México”.

GPI en la actualidad alberga 78 empresas pertenecientes a diversos sectores industriales (calzado, alimentario, etc.), sin embargo 40 de ellas pertenecen a la industria automotriz en su mayoría a la industria de autopartes originarias de diferentes naciones, tales como: Japón, Alemania, Francia, Italia, Canadá, Brasil entre otros. Las empresas son: Ashimori Industry Co. LTD, Denso, Matsuju, Mitsuba,

Nishikawa Rubber Co. LTD, THK, Tygers Polymer Corporation, Hal Aluminium, Sannohashi Corporation, Hiruta México, Oshashi Technica Inc., Akebono Break, Kautex Trexton de México, Kawada MX, Volkswagen, Faurecia, Pirelli, Magna Cosma International, Martinrea International Inc., Samot, Honda Lock, IK, Nishikawa Cooper, Hirotec Tooling, KYB, PEC, Tsubaki, Nippon Steel, American Axle, Continental Tire, Daetwyler Rubber, Delphi, Grupo Antolin, Lear, McCormick Tractors, Oxford Automotriz, Plastic Omnium, SMC Corporation, Trittech Autopartes y Hino Motors Ltd, esta última dedicada a la fabricación de camiones para servicio pesado y mediano.

Dentro de GPI las principales autopartes producidas son: motores, transmisiones, ejes, pistones, sistemas de frenos, componentes interiores y llantas.

1.9 Planteamiento del problema.

Con base en lo expuesto anteriormente, el problema que concierne a esta investigación es el referente a conocer el impacto del RFE. Desafortunadamente y pese a que ha transcurrido más de una década desde su creación, existe un desconocimiento sobre las implicaciones que trae consigo habilitar un recinto de este tipo dentro de una región determinada, así mismo sobre el cambio positivo y/o negativo que representa para las empresas extranjeras hacer uso de este régimen aduanero como parte de su logística.

Aunado a lo anterior, en la actualidad no existe documentación suficiente que sirva como referencia y/o fuente de consulta para los empresarios que desean conocer las ventajas de los RFE. Esto a pesar de que a partir de 2006 se dio la posibilidad a los gobiernos estatales de involucrarse directamente en la operación de los recintos (Bolaños, 2013, p.24)²². Lo anterior en teoría, permite la difusión entre el gremio empresarial de los aspectos favorables del mismo, sin embargo en la práctica no se ha divulgado de manera idónea la información concerniente a este régimen, que permita explotarlo al máximo.

Se puede mencionar que los cambios pueden ser reflejados en variables de empleo, salario, tecnología, etc., o bien en un cambio en los aspectos económicos, sociales, ambientales.

En este caso, la región de Silao Guanajuato ha logrado tener cambios positivos dentro de su periferia, en primer lugar se ha configurado como un centro atractivo de inversión para empresas del sector automotriz, ejemplo de lo anterior, es la inversión realizada a principios de 2013 por Volkswagen. Prácticas como la anterior, han permitido la formación de un clúster automotriz en la región, el cual se proyecta de manera importante a nivel nacional, no obstante, resulta conveniente conocer si el RFE fue coadyuvante a la formación de dicho clúster.

2. MARCO NORMATIVO.

Para efectos de esta investigación, se hará especial mención de la Ley Aduanera, no obstante resulta indispensable mencionar que artículos de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos (CPEUM), cuentan con relación a dicha ley o bien de una u otra manera dan la pauta a la creación de mencionada ley.

En México, es facultad del Congreso de la Unión establecer contribuciones al comercio exterior (artículo 73, fracción XXIX de la CPEUM); en consecuencia, todas las leyes que se analicen son del orden federal, pues al ser una facultad expresa de la Federación, las entidades federativas no pueden expedir regulación alguna al respecto (Witker, 2002)²³.

Por orden de importancia, es posible señalar que el artículo 133 de la CPEUM indica que 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... (Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, 2013)²⁴. De manera tal que la Constitución al ser Ley Suprema de la nación se convierte en el principal referente al momento de estudiar el aspecto normativo de la investigación.

Por lo que respecta en materia de Comercio Exterior, el artículo 131 señala que es facultad privativa de la Federación gravar las mercancías que se importen o exporten, o que pasen de tránsito por el territorio nacional, así como reglamentar en todo tiempo y aún prohibir, por motivos de seguridad o de policía, la circulación en el interior de la República de toda clase de efectos, cualquiera que sea su procedencia... el Ejecutivo podrá ser facultado por el Congreso de la Unión para aumentar, disminuir o suprimir las cuotas de las tarifas de exportación e importación, expedidas por el propio Congreso, y para crear otras; así como para restringir y para prohibir las importaciones, las exportaciones y el tránsito de productos, artículos y efectos, cuando lo estime urgente, a fin de regular el comercio exterior, la economía del país, la estabilidad de la producción nacional, o de realizar cualquiera otro propósito, en beneficio del país...(Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, 2013)²⁵. Adicionalmente este precepto se relaciona con el artículo 89,

fracción XIII, que autoriza al Presidente de la República para establecer aduanas marítimas y fronterizas, así como designar su ubicación.

Del artículo 131 de la CPEUM, se desprende la Ley de Comercio Exterior y su reglamento, las cuales constituyen la legislación fundamental en la materia. Dicha ley tiene por objeto regular y promover el comercio exterior, incrementar la competitividad de la economía nacional, propiciar el uso eficiente de los recursos productivos del país, integrar adecuadamente la economía mexicana con la internacional y contribuir a la elevación del bienestar de la población (Ley de Comercio Exterior, 2006)²⁶. Cabe señalar que dentro de esta Ley, no hay artículo que se refiera al RFE, no obstante es importante mencionarla dado que dentro de sus reglamentos sí es posible encontrar aspectos relacionados con el RFE, mismo que más adelante serán mencionados.

Por lo que respecta a la Ley Aduanera, esta regula la entrada y salida de mercancías del territorio. El propósito primordial de esta ley es la modernización de la estructura aduanal para hacer eficientes los mecanismos de promoción y fomento al comercio internacional (Witker, 2002)²⁷.

Con base en la Ley Aduanera, es importante recordar que el artículo 90 indica los diferentes regímenes aduaneros bajo los cuales puede introducirse una mercancía a territorio nacional (véase *anexo 1*). Por otro lado, el artículo 135-B define el régimen de RFE, el cual, consiste en la introducción, por tiempo limitado, de mercancías extranjeras, nacionales o nacionalizadas, a los recintos fiscalizados estratégicos, para ser objeto de manejo, almacenaje, custodia, exhibición, venta, distribución, elaboración, transformación o reparación (Ley Aduanera, 2013)²⁸ y tendrán los beneficios que a continuación se presentan:

1. No se pagarán los impuestos al comercio exterior ni las cuotas compensatorias, salvo las mercancías extranjeras cuando ingresen al territorio nacional o a los países miembros del Tratado de Libre Comercio de América del Norte (TLCAN), en los términos del tratado y de la Ley Aduanera.

2. No estarán sujetos al cumplimiento de las regulaciones y restricciones no arancelarias y normas oficiales mexicanas, excepto en materias de sanidad vegetal y animal, salud pública, ambiente y seguridad nacional.
3. Las mermas resultantes de los procesos de elaboración, transformación o reparación no causarán contribución alguna ni cuotas compensatorias.
4. Los desperdicios no retornados no causarán contribuciones, siempre que se demuestre que han sido destruidos cumpliendo con las disposiciones de control que establezca el SAT.
5. Los productos resultantes de los procesos de elaboración, transformación o reparación que retornen al extranjero darán lugar al pago del impuesto general de exportación (Rodríguez, 2009)²⁹.

Un elemento importante de las regulaciones sobre recintos fiscalizados es que la mercancía se introduce exhibiendo un pedimento por escrito o mediante un registro electrónico. Lo anterior resulta relevante dado que la opción de introducir la mercancía por medio de un registro de esa naturaleza evita que tenga que detenerse en el extranjero para su clasificación y llenado del pedimento, lo que representa un importante ahorro de tiempo y dinero. A esto se agrega que los recintos serán tan eficaces como las facilidades que provean. Otro beneficio es que los bienes sujetos al régimen son deducibles desde el momento en el que se sometan a él.

A partir de la fecha en que las mercancías nacionales o nacionalizadas queden bajo este régimen, se entenderán exportadas definitivamente.

2.1 Modificación al régimen aduanero.

A partir de la creación en 2002 del RFE podemos considerar que su propósito fundamental es coadyuvar al establecimiento de condiciones de competitividad que favorezcan el desarrollo económico, ante una mundialización en la que la competencia por atraer inversiones se intensifica día a día (De la Garza, 2005, p.451)³⁰.

Los RFE tienen a su vez la característica de ser muy dinámicos en cuanto a su operación, tal y como lo señala el dictamen aprobado por la Comisión de Hacienda

de la Cámara de Diputados (LVII Legislatura) con fecha del 4 de diciembre de 2002, donde se dio paso a la creación de los recintos:

Tiene por objeto fortalecer los niveles de competitividad de la industria manufacturera establecida en México, principalmente de aquella cuyas operaciones se orientan hacia los mercados internacionales, abatiendo los costos de logística y elevando la eficiencia en las operaciones aduanales ya que tener una mayor competitividad hace necesaria la adopción de políticas novedosas que permitan a nuestro país no sólo preservar su nivel actual de producción, sino además atraer nuevos proyectos e inversiones que impliquen generación de empleos, transferencia de tecnologías y desarrollo de capital humano. De esta forma, el objetivo específicos de las reformas es el de otorgar condiciones de competitividad respecto a las operaciones de comercio exterior y aduanal de la industria los cual provocará que México se ubique en el panorama internacional como un país que ofrece ventajas atractivas que le permiten constituirse como un polo de desarrollo en Latinoamérica, aprovechando desde luego su situación geográfica, pero además su infraestructura, mano de obra calificada, así como la red de tratados de libre comercio que permiten a las industrias y comerciantes acceder a más de 32 economías en el mundo (Gaceta Parlamentaria,2002)³¹.

Para mantener una alta competitividad se debe considerar la disponibilidad oportuna del producto, lo cual exige sistemas de entrega eficiente, flexible y confiable para evitar obstáculos en la logística y para que la capacidad de producción responda a incrementos adicionales en la demanda. Las empresas deben estar preparadas para producir y entregar pedidos con poca anticipación, lo que requiere una adecuada programación de los tiempos. Es necesaria, también, la creación de un modelo transparente que proporcione seguridad jurídica a los inversionistas.

Las reformas que crean el régimen de recinto fiscalizado estratégico se basan en tres premisas fundamentales:

- a) Facilidades logísticas, que hacen más eficientes los flujos de mercancías, sin desatender la fiscalización.

- b) Simplificación administrativa, con la que se reducen los trámites aduanales por la automatización de la elaboración y el procesamiento de documentos aduanales.
- c) Transparencia y seguridad jurídica, que construye un entorno jurídico y operativo que otorgue certidumbre y confianza a la inversión, así como la generación de mecanismos legales que permitan la consolidación del comercio y la industria.

2.2 Particularidades.

Para entender cómo funciona un RFE, el artículo 14-D de la Ley Aduanera establece que las personas que tengan el uso o goce de un inmueble dentro de la circunscripción de cualquier aduana, podrán solicitar al SAT la habilitación de dicho inmueble para la introducción de mercancías bajo el régimen de RFE y la autorización para su administración. El inmueble habilitado se denominará Recinto Fiscalizado Estratégico (Ley Aduanera, 2013)³².

Quienes obtengan la habilitación de un inmueble para operar como recinto fiscalizado estratégico serán responsables de administrarlo, supervisarlos y controlarlo, así como, cumplir con los lineamientos que determine el SAT. Los administradores también deberán poner a disposición de las autoridades aduaneras las instalaciones aprobadas para las funciones del despacho de mercancías, cubrir los gastos que implique el mantenimiento de dichas instalaciones y poner a disposición de las autoridades aduaneras el equipo que agilice el despacho aduanero y los sistemas automatizados para el control de la mercancías, personas y vehículos que ingresen o se retiren del recinto (Ley Aduanera, 2013)³³.

El administrador supervisa, controla, otorga mantenimiento y servicio a los usuarios que efectúan sus operaciones dentro de los recintos, de manera muy similar a las maquiladoras de los parques industriales. El artículo 135-A de la Ley Aduanera establece que quienes tengan el uso o goce de inmueble dentro del recinto fiscalizado estratégico habilitado en los términos del artículo 14-D (Ver Anexo 2) podrán solicitar autorización para destinar mercancías a tal régimen (De la Garza, 2005, p. 457)³⁴. Así como y de acuerdo a las reformas realizadas en diciembre de

2013, podrán obtener también la autorización, las personas que cuenten con la concesión o la autorización para prestar los servicios de manejo, almacenaje y custodia de mercancías de comercio exterior (Ley Aduanera, 2013)³⁵.

Ejemplificando la operación de un RFE podría pensarse en un parque industrial en el que el administrador provee los servicios de administración, infraestructura, mantenimiento, control y vigilancia, y los usuarios (como las maquiladoras) los reciben para efectuar sus negocios dentro del parque.

Las mercancías extranjeras introducidas a este régimen podrán permanecer en los recintos hasta dos años, salvo en los casos siguientes, en los que el plazo no será mayor al previsto en la Ley del ISR para su depreciación, tal como lo señala el artículo 135-C de la Ley Aduanera:

- a) Maquinaria, equipo, herramientas, instrumentos, moldes y refacciones destinados al proceso productivo.
- b) Equipos y aparatos para el control de la contaminación, para la investigación o capacitación, de seguridad industrial, de telecomunicación y computo, de laboratorio, de medición, de prueba de productos y control de calidad, así como los que intervengan en el manejo de materiales relacionados en forma directa con los bienes objetos de elaboración, transformación o reparación y otros vinculados con el proceso productivo.
- c) Equipo para el desarrollo administrativo. (Ley Aduanera, 2013)³⁶

Por su parte el artículo 9°, de la Ley del IVA, hasta antes del 11 de diciembre de 2013, establecía que no se pagaría el impuesto en la enajenación de bienes que se encontrarán sujetos al régimen aduanero de RFE, sin embargo y como parte de la reforma fiscal este párrafo fue derogado.

Misma situación presenta la Ley del IEPS la cual señalaba en su artículo 13, fracción I, que en importaciones temporales no se pagaría el impuesto en la importación de bienes introducidos al país mediante el régimen aduanero de RFE (Ley del Impuesto Especial sobre Producción y Servicios, 2011)³⁷. No obstante, igual que en el caso anterior, el 11 de diciembre fue publicado en el DOF la reforma que sufrió esta ley y dicho artículo en su fracción I, segundo párrafo señala que no será

aplicable la exención del impuesto que se destinen a los regímenes aduaneros de importación temporal para elaboración, transformación o reparación entre el que destaca el RFE (Ley del Impuesto Especial sobre Producción y Servicios, 2013)³⁸.

No obstante en su fracción VI, se señala que no se pagará el impuesto en las importaciones definitivas al destinarse a los regímenes aduaneros de elaboración, transformación o reparación en recinto fiscalizado y de RFE o de mercancías siempre que la importación definitiva la realicen quienes hayan destinado los bienes a los regímenes (Ley del Impuesto Especial sobre Producción y Servicios, 2013)³⁹.

Por otra parte, el artículo 135-D de la Ley Aduanera precisa que las mercancías que se introduzcan al régimen de recinto fiscalizado estratégico podrán retirarse para:

1. Importarse de manera definitiva, si son de procedencia extranjera.
2. Exportarse de manera definitiva, si son nacionales
3. Regresar al extranjero las de tal procedencia o reincorporarse al mercado si son nacionales, cuando los beneficiarios desistan de este régimen.
4. Importarse de manera temporal por medio de maquiladoras o empresas con programas de exportación autorizadas por la Secretaría de Economía (SE).
5. Destinarse al régimen de depósito fiscal (Ley Aduanera, 2013).⁴⁰

Las personas autorizadas para introducir mercancías a un recinto fiscalizado estratégico serán los responsables directos ante la autoridad fiscal por el importe de los créditos que corresponda pagar por las mercancías retiradas del recinto sin cumplir con las obligaciones que se requieran o cuando cometan infracciones o delitos relacionados con la introducción, extracción, manejo, almacenaje o custodia de las mercancías.

Dicha responsabilidad comprenderá el pago de los impuestos al comercio exterior y de las demás contribuciones, así como de las cuotas compensatorias que se causen, sus accesorios y las multas aplicables.

Los administradores de los recintos, en términos del artículo 14-D, serán responsables solidarios en los mismos términos y condiciones.

2.3 Reglamentaciones.

Tal y como fue señalada anteriormente, de la Ley de Comercio Exterior, se desprenden las Reglas de Carácter General en Materia de Comercio Exterior (RCGMCE), mismas que en su capítulo 2.3 y 4.8 hacen referencia al Recinto Fiscalizado Estratégico.

Cabe señalar que dentro de dichas reglas destaca el apartado 4.8.4, el cual, hace referencia al artículo 135-B donde explica que las personas que cuenten con autorización para destinar mercancías al régimen de RFE, deberán cumplir con lo siguiente:

- I. Tramitar por conducto de agente o apoderado aduanal un pedimento de introducción de mercancías, indicando la clave de pedimento que corresponda.
- II. Presentar las mercancías ante la aduana o el módulo de aduanas asignado al recinto fiscalizado estratégico, con el pedimento o aviso referidos en la fracción anterior, sin que se requiera activar por segunda ocasión el mecanismo de selección automatizado.

Lo anterior sin duda alguna, es una ventaja al momento del reconocimiento de mercancías, dado que los movimientos empiezan a simplificarse, lo cual trae consigo ventajas competitivas al momento de utilizar este régimen.

Por otro lado resulta importante lo relacionado al destino final de las mercancías que han entrado a territorio nacional bajo la modalidad de RFE. Es así que las personas que cuentan con la autorización podrán enviar la maquinaria o equipo introducido al régimen de RFE, a empresas ubicadas en cualquier punto del territorio nacional que les presten el servicio de mantenimiento, reparación o calibración, siempre que presenten el “Aviso de traslado de mercancías de empresas con Programa para la Industria Manufacturera, Maquiladora y de Servicios de Exportación (IMMEX) o RFE” (Reglas de Carácter General en materia de Comercio Exterior, 2013)⁴¹.

3. MARCO TEÓRICO: IMPACTO ECONÓMICO.

De acuerdo al tema de investigación, este apartado hace referencia al fenómeno del impacto económico, donde será posible conocer su definición así como la forma en la que se le pretende abordar, es decir, se conocerán cuáles son las variables mediante las cuales será posible hacer su medición. Cabe destacar que dicho tópico se encuentra inmerso dentro del desarrollo económico o economía del desarrollo. Es importante mencionar que el desarrollo económico de una región dependerá en gran medida por la política pública que maneje, bien puede ser un país, región o localidad, misma que busca generar riqueza con el objetivo de promover el bienestar económico y social de sus habitantes, trayendo consigo un impacto el cual cuenta con la característica de perdurar en el tiempo y ser constante.

Así mismo se hará mención al aspecto relacionado con las ventajas y estrategias competitivas, aportaciones realizadas por Michael Porter y cuya relación con un RFE, se encuentra en los beneficios múltiples que otorga este régimen al ser utilizado como parte de su logística. Es así que hoy día se considera al RFE como una ventaja competitiva de carácter global.

3.1 Definición de impacto económico.

Cuando existe una intervención sobre un sistema económico, social o ambiental, generalmente aparece una serie de cambios en las propiedades estructurales o funcionales, tanto a nivel cualitativo como cuantitativo.

De acuerdo a la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económico que por sus siglas en inglés es conocido como OECD, define al impacto como un efecto muy intenso manifestado en alguien o en algo por cualquier acción o suceso (2002)⁴². El impacto suele ser característico por su persistencia en el tiempo y espacio, es decir a largo plazo.

Así mismo otra definición de impacto económico es posible definirlo como el efecto que se produce en la economía o en un sector específico, debido al movimiento de variables específicas y/o factores externos (Asociación de Instituciones Financieras de Desarrollo, 2012)⁴³. Ante lo anterior es posible hacer una

inclusión amplia de variables, las cuales permitirán de manera lograr una evaluación clara del impacto que se ha suscitado en una región determinada.

Es así que el impacto tendrá como característica ser de corto plazo (entiéndase efecto inmediato) el cual surgirá como fue mencionado anteriormente de la alteración de alguna variable de carácter económico.

3.2 Desarrollo económico.

El desarrollo económico es el principal objetivo de la mayoría, hablando a nivel macro, de los países del mundo. Mejorar la renta, el bienestar y la capacidad económica de todos los pueblos es la tarea social más importante a la que hoy día los países se enfrentan. Es así que año con año se realizan inversiones, se formulan medidas y se elaboran complejos planes para alcanzar este objetivo o al menos para acercarse más a él (Debraj, 2002, p. 5)⁴⁴. La finalidad del desarrollo económico es proporcionar a cada integrante de una región en específico la prosperidad necesaria para su bienestar.

El desarrollo económico puede entenderse como un crecimiento sostenido de todos los sectores de la economía y que su vez tendrán una serie de implicaciones de tipo económico, financiero y social (García, 1990)⁴⁵. Es así que este puede darse en una región específica, lo cual, traerá consigo un impacto que se verá reflejado en diversos aspectos tales como: económico, social, político, ambiental, etc.

Las principales implicaciones de tipo económico son la transformación y crecimiento de la estructura productiva. En lo financiero se tiene el aumento en la capacidad de ahorro de la economía y una mayor cantidad de oportunidades de inversión. En el ámbito social se tiene una redistribución del ingreso, mejoras en los planos educativos y de salubridad de la población, a la vez que las personas podrán obtener mayores beneficios del aumento en la producción y en el nivel de ingreso.

La principal característica del desarrollo económico es el crecimiento económico, político y social de un país o región, el cual será posible medir por medio de diversos indicadores, tales como: el Producto Interno Bruto (PIB), que mide la cantidad de bienes y servicios producidos en un año determinado; el ingreso per cápita de la población, la cantidad de viviendas y hospitales construidos, la energía

eléctrica producida, su infraestructura (en carreteras, puentes y presas), pero sobre todo por el grado de escolaridad alcanzado en su sociedad, los cuales en suma generan desarrollo económico con estabilidad social y política. Así mismo generan un crecimiento económico sostenido a mediano y largo plazo, sin los cuales no habría el desarrollo, ni el bienestar social deseado.

Existe un número considerable de teorías que intenta explicar el cómo y porqué del desarrollo económico. Es posible mencionar a Adam Smith y David Ricardo como precursores de la ciencia económica, así como economistas clásicos como lo son Marx, Malthus y Solow, finalmente los economistas modernos como Schumpeter, Harrod, Domar. Incluso hay otras teorías, llamadas teorías superficiales del desarrollo, que toman en cuenta otros factores de índole completamente diferentes, por ejemplo consideran factores geográficos, raciales, culturales, etc (Zona económica, 2010)⁴⁶.

Así mismo, la promoción del Desarrollo Económico Local (DEL) permite fomentar las ventajas comparativas y las características únicas de una localidad con el fin de fortalecer la economía local y crear empleo. El avance de políticas de descentralización genera una oportunidad para fomentar el crecimiento de economías locales y conectarlas con cadenas de valor y mercados tanto nacionales como internacionales, al mismo tiempo de promover una mayor coherencia entre el nivel nacional y el local (Organización Internacional de Trabajo, 2013)⁴⁷.

Es importante precisar que para alcanzar cualquier tipo de desarrollo es necesario que exista un plan de desarrollo, el cual constituye una serie de pasos que deben cumplirse adecuadamente para que puedan establecerse comparaciones y conocer si se han cumplido los objetivos previamente establecidos.

Dado que anteriormente se hizo mención al crecimiento económico como la principal característica del desarrollo económico, conviene dedicar un pequeño apartado a este fenómeno.

3.3 Crecimiento económico.

Se entiende como crecimiento económico a un incremento sostenido del producto per cápita o por trabajador, lo cual se traduce como un aumento del valor de los

bienes y servicios producidos por una economía durante un período de tiempo, generalmente un año (Kutznets, p.1 1996, citado por Galindo 2011)⁴⁸. Lo anterior contribuye a obtener un mayor nivel de ingreso para la población así como un mejoramiento en el acceso a los bienes y servicios, es decir, los estándares de vida de la población mejoran.

Si existe crecimiento económico en una región, esto se ve reflejado a nivel nacional, donde es bien sabido que una localidad y/o zona que cuente con ello logra impactar a nivel nacional, posicionándola como una región atractiva a los capitales extranjeros que desean aprovechar el auge de la misma.

Este fenómeno es causado por un aumento de algunos de los factores que involucran la función de producción, como el capital, el trabajo, la tecnología, el capital humano o el capital social. Para que exista desarrollo es necesario que se origine antes un crecimiento que se prolongue por varios años y que además abarque a todos los sectores de la economía.

El crecimiento económico es un fenómeno relativamente moderno. Una economía produce toda una variedad de bienes. Al producir se genera renta, así mismo esa renta se utiliza para comprar bienes, los cuales estarán determinados por las preferencias personales y de la distribución de la renta. De forma tal y como resumen es conveniente señalar que la producción de bienes crea renta, la cual a su vez crea demanda de esos mismos bienes. Dichos bienes pueden ser clasificados en dos grupos. El primero está formado por los bienes de consumo, que se producen con el fin expreso de satisfacer preferencias y deseos humanos. El segundo grupo de bienes está formado por bienes de capital, que pueden concebirse como bienes que se producen con el fin de producir otros bienes (Debraj, 2002, p. 49)⁴⁹.

El crecimiento económico es una de las metas de toda sociedad, implica un incremento notable de los ingresos y de la forma de vida de todos los individuos de una sociedad. Existen muchas maneras o puntos de vista desde los cuales se mide el crecimiento de una sociedad, se podría tomar como ejes de medición la inversión, las tasas de interés, el nivel de consumo, las políticas gubernamentales, o las

políticas de fomento al ahorro, todas estas variables son herramientas que se utilizan para medir este crecimiento.

3.4 Estrategia competitiva.

La estrategia competitiva es la búsqueda de una posición favorable dentro de una industria, lugar donde se lleva a cabo la competencia. Su finalidad es establecer una posición rentable y sustentable frente a las fuerzas que rigen la competencia en la industria. Es importante destacar que la competencia determina el éxito o fracaso de las empresas (Porter, 2012, p. 1)⁵⁰.

La selección de la estrategia competitiva se funda en dos aspectos centrales. El primero es el atractivo de los sectores industriales desde la perspectiva de la rentabilidad y de los factores de que depende. No todos ofrecen la misma oportunidad de una rentabilidad sostenida y la rentabilidad intrínseca constituye el elemento esencial que determina lo fructífero de una empresa. El segundo aspecto son los factores de la posición competitiva que se ocupa dentro de un sector industrial. En la mayoría de ellos, algunas compañías son mucho más rentables que otras, cualquiera que sea la actividad del sector.

3.4.1. El diamante de Porter.

La estrategia competitiva trata de establecer una posición ventajosa y sostenible considerando las fuerzas que determinan la competencia en el sector industrial. Para esto es necesario conocer las fuerzas y la forma en que se aplica en la competencia.

El diamante de Porter es un modelo que propone el análisis de cinco fuerzas competitivas de la industria: la rivalidad en la industria, el poder de los compradores, el poder de los proveedores, el efecto de los productos sustitutos y los posibles competidores. Estas fuerzas determinan el nivel del margen de ganancias al influir en los precios, costos y decisiones de inversión (Claude y Álvarez, 2012, p.237)⁵¹.

El esquema no. 2 muestra de manera muy clara las 5 fuerzas competitivas que confluyen en la industria.

Esquema no.2

Diamante de Porter



Fuente: “Diamante de Porter: estrategia para tu negocio 2013”, México, <<http://mass.pe/noticias/2013/07/diamante-de-porter-estrategia-necesaria-para-tu-negocio>, (19 de mayo de 2014), [s.p].

A continuación el cuadro no. 2, permite conocer con más detalle a que se refieren las cinco fuerzas competitivas antes mencionadas.

Cuadro no. 2

Diamante de Porter: Fuerzas competitivas en la industria

Fuerza competitiva	Descripción
Rivalidad en la industria	La rivalidad tiende a ser mayor a medida que: aumenta el número de competidores, cuando la demanda del producto crece con lentitud, cuando a los clientes no se les dificulta cambiar de una marca a otra, cuando los otros competidores no están satisfechos con su posición en el mercado y realizan movimiento para mejorarla a expensas de sus rivales, cuando es más costoso salir de un negocio que

	quedarse en éste y competir.
Productos sustitutos	La fuerza competitiva de los productos sustitutos será mayor cuanto menor sea su precio, mayor su calidad y servicio y si el cambio de producto para el usuario no representa un costo alto.
Competidores potenciales	Son aquellos que pueden entrar a la industria en cualquier momento y modificar drásticamente las posiciones de las compañías actuales. Hay diferentes tipos de barreras de entrada como son: economías de escala, inaccesibilidad de la tecnología, elevados requerimientos de capital, difícil acceso a canales de distribución, etc. Si un competidor potencial está dispuesto a superar las barreras de entrada, todavía tiene que enfrentar la acción de las compañías rivales. La reacción puede ser pasiva o ineficaz o puede ser muy agresiva y originar la salida del nuevo competidor.
Fuerza de los proveedores	El poder de negociación del proveedor es bajo en las siguientes circunstancias: si el producto que fabrica es estandarizado y hay varios proveedores, porque entonces la empresa le puede comprar a quien le dé mejores condiciones, si existen productos sustitutos y si el cambio no resulta caro ni difícil y cuando el cliente es muy importante y le compra buena parte de la producción. El poder de negociación del proveedor es alto cuando sus productos son cruciales para los procesos de producción de la empresa y/o cuando afectan de manera importante la calidad.
Fuerza de los compradores	Los compradores tiene alto poder de negociación en las siguientes condiciones: cuando pueden presionar los precios a la baja, mejor calidad y más servicios, si compran grandes volúmenes con relación a las ventas del proveedor, si los productos que compran son estandarizados, si el cambio de

	proveedor no le representa costos altos, si el comprador tiene información completa sobre la demanda, precios de mercado y sobre todo de los costos. Los compradores pueden significar una amenaza de integración hacia atrás y si es el caso, están en posición de exigir más en la negociación.
--	---

Fuente: George Claude y Lourdes Álvarez, *Historia del pensamiento administrativo*, 2012, México, Pearson Educación, 2012, pp.237.

3.5 Ventaja competitiva: Michael Porter.

La ventaja competitiva es definida por Michael Porter como el valor que una empresa es capaz de crear para sus clientes, en forma de precios menores que los de los competidores para beneficios equivalentes o por la previsión de productos diferenciados cuyos ingresos superan a los costes. El valor es la cantidad que los compradores están dispuestos a pagar por lo que la empresa les proporciona. (Enciclopedia de Economía, 2009)⁵².

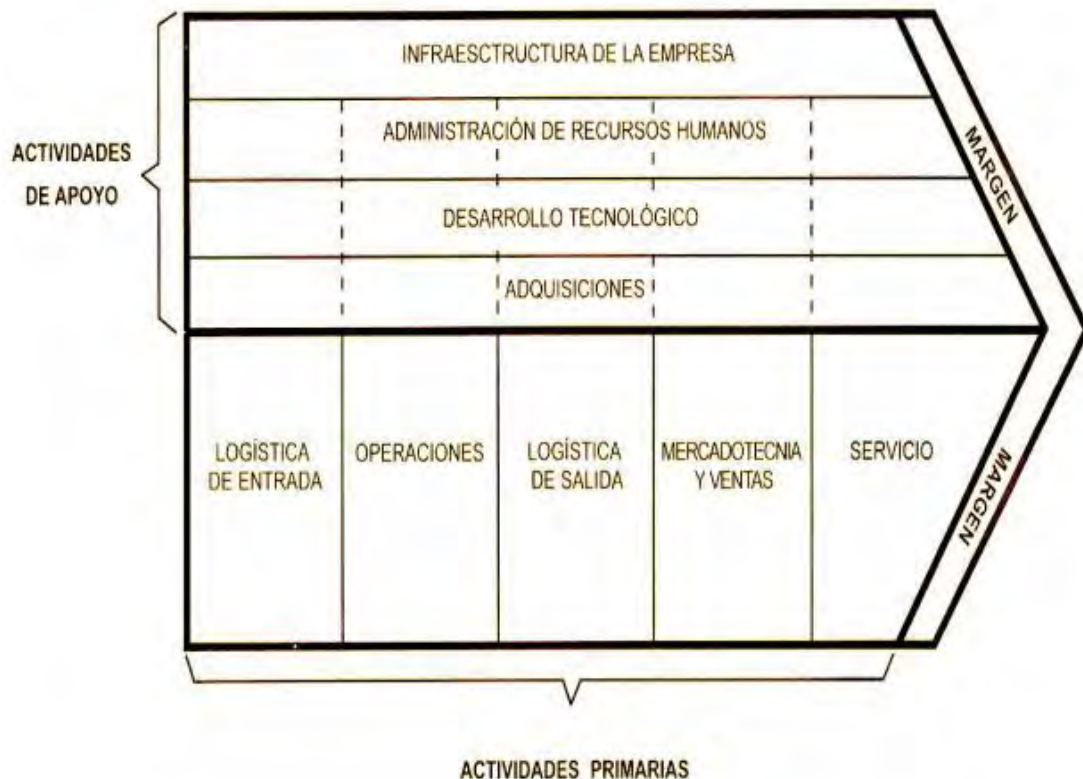
Sin duda alguna la meta de toda empresa es crear un producto y/o servicio que supere el costo por fabricarlo, a esto podemos llamarlo como estrategia empresarial, así mismo recordemos que la finalidad de una empresa es la obtención de utilidades. La ventaja nace de muchas actividades discretas que ejecuta al diseñar, fabricar, comercializar, entregar y apoyar su producto. Cada una de ellas contribuye a su posición relativa en costos y sienta las bases de la diferenciación. Por ejemplo, una ventaja de costos puede provenir de fuentes tan diversas como un sistema barato de distribución física, un proceso sumamente eficiente de ensamblado o de una excelente utilización de la fuerza de ventas. La diferenciación puede deberse a factores por igual heterogéneos: la obtención de materias primas de gran calidad, un sistema ágil de recepción de pedidos o diseño de productos. De acuerdo a Michael Porter, para analizar las fuentes de la ventaja competitiva se necesita un medio sistemático de examinar todas las actividades que se realizan y su manera de interactuar y la herramienta ideal para esto es la cadena de valor.

3.5.1. La cadena de valor.

La empresa es un conjunto de actividades cuyo fin es diseñar, fabricar, comercializar, entregar y apoyar su producto. Esto se puede representar por medio de la cadena de valor, tal y como se representa en el esquema no. 3

Esquema no. 3

Cadena genérica de valor



Fuente: Michael Porter, *Ventaja competitiva, creación y sostenimiento de un desempeño superior*, México, Grupo Editorial Patria, 2012, pp.37.

La cadena de valor permite dividir la compañía en sus actividades estratégicamente relevantes a fin de entender el comportamiento de los costos, así como las fuentes actuales y potenciales de diferenciación (Porter, 2012, p.33)⁵³. Evidentemente, la ventaja competitiva se logra realizando las actividades mejor o con menor costo que los rivales.

El nivel adecuado para construir una cadena de valor son las actividades que se desempeñan en una industria particular (la unidad de negocios). Por ejemplo en el nivel industrial o sectorial. Las cadenas de valor de la competencia a menudo son dos iguales, aunque los miembros de una misma industria cuenten con cadenas parecidas. La cadena de valor de una compañía de una industria puede variar un poco en algunos elementos de su línea de productos, en los clientes, en las regiones geográficas o en los canales de distribución.

Como fue mencionado y viéndolo desde el punto de vista de la competencia, el valor es lo que la gente está dispuesta a pagar por lo que se le ofrece. Una empresa es rentable si su valor rebasa los costos de crear su producto.

La cadena de valor contiene el valor total y consta de actividades relacionadas con valores con valores y de margen. Es decir, se trata de las actividades física y tecnológicamente específicas que se llevan a cabo. Son las estructuras mediante las cuales se crea un producto útil para los compradores. El margen es la diferencia entre el valor total y el costo efectivo de efectuarlas.

Las actividades de valor se dividen en dos grandes grupos: primarias y de apoyo. Las actividades primarias son las que intervienen en la creación física del producto, en su venta y transferencia al cliente, así como en la asistencia posterior a la venta. Cada una puede dividirse en subactividades bien definidas que dependen de la industria y de la estrategia de la corporación. A continuación se describe cada una de las actividades, de acuerdo a Michael Porter (2012, p.39)⁵⁴

-Logística de entrada: Incluye las actividades relacionadas con la recepción, el almacenamiento y la distribución de los insumos del producto: manejo de materiales, almacenaje, control de inventario, programación de vehículo y devoluciones a los proveedores.

-Operaciones: Actividades mediante las cuales, se transforman los insumos en el producto final: maquinado, empaquetado, ensamblaje, mantenimiento de equipo, realización de pruebas, impresión y operaciones de la planta.

-Logística de salida: Actividades por las que se obtiene, almacena y distribuye el producto entre los clientes: almacenamiento de productos terminados, manejo de

materiales, operación de vehículos de reparto, procesamiento de pedidos y programación.

-Mercadotecnia y ventas: Actividades mediante las cuales se crean los medios que permiten al cliente comprar el producto y a la compañía inducirlo a ello: publicidad, promoción, fuerza de ventas, cotizaciones, selección de canales, relaciones entre canales y fijación de precios.

-Servicio: Incluye las actividades por las que se da un servicio que mejora o conserva el valor del producto, instalación, reparación, capacitación, suministro de partes y ajuste del producto.

Por otro lado, las actividades de apoyo respaldan a las primarias y viceversa, al ofrecer insumos, tecnología, recursos humanos y diversas funciones globales. Las líneas punteadas indican que las adquisiciones, el desarrollo de tecnología y la administración de recursos humanos pueden asociarse a ciertas actividades primarias y al mismo tiempo apoyar la cadena entera. La infraestructura no se relaciona con ninguna actividad primaria, sino que le brinda soporte. Así pues, las actividades de valores son las estructuras discretas de la ventaja competitiva. La forma en que se realizan, junto con su economía, determinarán si una empresa tiene costos altos o bajos frente a la competencia. Las diferencias que rigen la ventaja competitiva quedan al descubierto cuando se comparan las cadenas de valores de los rivales (Porter, 2012, p.38)⁵⁵.

La forma adecuada de examinar la ventaja competitiva consiste en analizar la cadena de valor de la empresa que permita competir en un sector industrial y no el valor agregado (precio de venta menos costo de las materias primas), dado que este no es un criterio sólido, pues distingue de manera incorrecta las materias primas y muchos otros insumos destinados a las actividades de la organización

El criterio fundamental de la diferenciación es la compañía y la función que su producto desempeña en la cadena de valor del cliente, de la cual dependen las necesidades de éste. Para obtener y mantener la ventaja competitiva es preciso conocer no sólo la cadena de valor de la compañía, sino cómo encaja en el sistema global de valores. La estructura de la industria moldea la cadena de valor y refleja las de la competencia. Rige las relaciones de negociación con los clientes y proveedores que inciden en la configuración de la cadena de una empresa y en la manera en que los márgenes de utilidad se dividen entre compradores, proveedores y socios de la coalición.

Las cadenas de valor de la competencia a su vez constituyen el fundamento de muchos elementos de la estructura de la industria y es una herramienta básica para diagnosticar la ventaja competitiva y encontrar medios de crearla y mantenerla.

El alcance o ámbito competitivo ejerce un efecto potente sobre la ventaja competitiva, porque moldea la configuración y la economía de la cadena de valor.

Existen cuatro tipos que inciden en ella (Porter, 2012,p.53)⁵⁶:

- Alcance del segmento: Son las variedades producidas y los clientes atendidos.
- Alcance vertical: Medida en que las actividades no las realizan las empresas independientes, sino que se llevan a cabo dentro de la empresa.
- Alcance geográfico: Regiones, países o grupo de países donde una empresa compite aplicando una estrategia coordinada.
- Alcance de la industria: Diversidad de industrias conexas donde la empresa compite aplicando una estrategia coordinada.

3.6 Medición del impacto económico.

Una vez que se han mostrado las diferentes concepciones que de alguna u otra manera se relacionan con el impacto económico, tales como desarrollo y crecimiento económico, los cuales, se utilizan como marco de referencia para dicho término, así como lo relacionado con las ventajas y estrategias competitivas de Michael Porter, lo cual deja al descubierto que el régimen fiscal de RFE es considerado como una ventaja competitiva para cualquier empresa que lo maneje dentro de sus

operaciones, es importante señalar que para efectos de esta investigación se procederá a medir el impacto económico, en el cual, se tratará de determinar lo que se ha alcanzado o lo que se ha mantenido a lo largo del tiempo y del espacio.

El proceso de estimar el impacto, se denomina también como evaluación de impacto, el cual será definido como la medición de los cambios en el bienestar de los individuos que pueden ser atribuidos a un programa o a una política específica. Su propósito general es determinar la efectividad de las políticas, programas o proyectos ejecutados (Secretaría de Turismo, 2007)⁵⁷. En este caso, lo que se buscará es determinar la efectividad del RFE, el cual se sabe cuenta con beneficios muy atractivos para la empresa. Es importante precisar que la medición de éste, será en función del localizado en la región de Silao, el cual se encuentra ubicado de manera adyacente a la aduana interior del Puerto de Guanajuato.

Finalmente, la evaluación de impacto se puede utilizar para determinar el grado en que los resultados fueron producidos o logrados, así como para mejorar otros proyectos o programas en ejecución o futuros.

4. MARCO DE REFERENCIA.

Tal como fue señalado en el capítulo 1, en la sección planteamiento del problema la documentación existente respecto al RFE, hasta hoy día resulta insuficiente ante el desconocimiento que existe por las ventajas que ofrece este régimen fiscal.

Sin embargo, cabe destacar que los estudios previos correspondientes a este tema son muy interesantes y favorecedores para la comprensión del tema, los cuales permiten, por un lado, conocer quienes se han interesado por el estudio del RFE y por el otro, conocer cuál es la situación prevaleciente en México.

Así mismo resulta conveniente conocer cuál es la situación prevaleciente de las denominadas Free Trade Zones, las cuales son el equivalente a lo que en México se ha denominado RFE.

4.1 Estudios previos: Tesis.

Dentro de la Universidad Nacional Autónoma de México (UNAM) existen tesis referentes al tema del RFE, las cuales, desde luego significan un buen referente dado que el material manejado en estas investigaciones permiten comprender con mayor profundidad el tema.

Ejemplo de lo anterior es la investigación realizada por Lizzeth Pedroza Reséndiz en la Facultad de Estudios Superiores Acatlán en el año 2008, cuyo título corresponde “El Recinto Fiscalizado Estratégico un mecanismo para exportar”. Su objetivo fue determinar si este régimen aduanero dotaría de los mecanismos necesarios para promover la competitividad de las empresas mexicanas que buscan una internacionalización de sus productos.

El resultado fue que se determinó que los RFE promueven la competitividad de las empresas, así como, coadyuvan a atraer inversión extranjera, lo cual, se refleja en el asentamiento de empresas provenientes de Estados Unidos, Japón, China, etc.

Esta tesis se encuentra dividida en tres capítulos y utiliza como marco teórico el correspondiente a las ventajas competitivas de Michael Porter. Hace referencia de

igual manera, al desarrollo competitivo y cadena de valor que es manejado dentro de una empresa.

Esta investigación no sólo hace mención como parte del marco teórico a las aportaciones realizadas por Michael Porter, sino que también como parte del mismo, lo conforma lo referente al impacto económico, el cual, se encuentra inmerso dentro del desarrollo económico. De modo que, esta investigación constituye un buen antecedente que permite consolidar y confirmar que la teoría de ventajas competitivas enmarca de manera perfecta lo que implica la utilización de un RFE como parte de la logística de las empresas.

En la Facultad de Derecho es posible ubicar diversas tesis, tales como: “Del Recinto Fiscalizado Estratégico”, investigación realizada por Gabriela Aguirre Cedillo en el año 2004. Su principal objetivo se centró en estudiar el desarrollo de este régimen, así como realizar un estudio teórico que permitiera evaluar sus beneficios y/o aspectos negativos.

Los resultados de esta investigación arrojaron que la creación de este régimen resulta adecuada siempre y cuando se cuente con el personal capacitado para operarlo dentro de las aduanas, así mismo este régimen promueve la creación de nuevos polos de desarrollo, lo cual beneficia en gran medida la política económica del país.

Por otra parte la tesis titulada “Recinto Fiscalizado Estratégico ¿es o no un factor de desarrollo y competitividad?” elaborado por María del Rocío Flores Flores en la Facultad de Derecho en 2007, la cual brinda y al situarse en el área jurídica, una perspectiva clara sobre la función del Estado y el porqué de la implementación de un RFE. Así mismo, se dan a conocer las ventajas y desventajas que representa esta figura.

De modo tal, que los resultados mostrados en la investigación arrojan que un RFE difícilmente logra el desarrollo de una región dado que no se consideran como beneficiarias a las pequeñas y medianas empresas, que como sabemos conforman el grueso de las empresas en el país.

Por otro lado, cabe señalar que en dicha investigación se asevera que sólo las empresas multinacionales son beneficiarias de este régimen. Sin duda alguna, esta tesis representa una visión distinta a los anteriores, dado que como parte de sus resultados se concluye que un RFE necesita una estrategia de implementación adecuada, el cual, permita ser accesible a todo tipo de empresas. Será importante analizar esta información, la cual, permite conocer las dos vertientes que hasta el momento se tienen claras respecto al recinto.

4.2 Artículos informativos.

Existen publicaciones, tales como, artículos informativos que se refieren al mismo tópico, algunos de ellos son los publicados en la revista *Comercio Exterior* de Bancomext, ejemplo de ello es el titulado “*El recinto fiscalizado estratégico: nuevo paradigma de la logística*” cuyo autor es César de la Garza Gutiérrez, del año 2005.

El anterior, pone de manifiesto la importancia que está adquiriendo esta figura dentro del plano nacional. Dado que y como respuesta a las demandas que el mundo exige, México se ha preocupado por no quedar en desventaja y busca ofrecer modelos estratégicos, que le permita a las empresas extranjeras ver al país como un lugar atractivo donde pueden obtener múltiples beneficios. Esto se ha logrado dar a través de la figura del RFE, el cual ha permitido también una mayor atracción de inversión extranjera.

Por otro lado, publicaciones tales como la revista *Estrategia Aduanera*, T21 han puesto especial interés en publicar artículos relacionados con el RFE, el interés por el tema ha trascendido, ya que, incluso pueden localizarse número completos, ejemplo de esto es la edición correspondiente a agosto de 2008 de *Estrategia Aduanera* donde se define al RFE como una herramienta de competitividad global, lo cual, se entiende y tal como se está manejando dentro de la investigación que este régimen representa hoy en día la diferenciación entre el proceso logístico de una empresa y otra. Al hacer mención de la competitividad que se logra al utilizar esta figura, de nueva cuenta, se reafirma la idea de hacer uso como parte del marco teórico a las aportaciones realizadas por Porter en sus ventajas y estrategias competitivas.

4.3 Estudios internacionales.

Los RFE son conocidos en el mundo como “Free Trade Zone” o “Zonas francas”. En estos como se sabe no se aplican aranceles ni barreras no arancelarias y se encuentran establecidos en diversas partes del mundo, dado lo conveniente que resultan ser. No obstante, el impacto de las mismas en términos de empleo, exportaciones, inversión extranjera directa (IED) y mejoramiento de tecnología es muy diferente en cada región.

Muchos gobiernos de países establecen zonas francas en regiones apartadas o extremas con el fin de atraer capitales y promover el desarrollo económico de la región. En las zonas suelen crearse con frecuencia grandes centro de compra y se instalan industrias como maquiladoras o almacenes especiales para la mercancía en tránsito (El Mundo, 2013)⁵⁸.

La legislación de algunos países de América Latina, el Caribe y de los países asiáticos, por ejemplo, son reflejo de la importancia creciente de las zonas francas en el mundo.

Mientras que para 1975, solamente 29 países en el mundo habían dado el visto bueno a la creación de 665 zonas francas, generado unos 800.000 empleos, para el año 2006 unos 130 países habían acogido el régimen franco en sus legislaciones. Es así que se puede estimar que existen más de 3.500 zonas francas en el mundo, las cuales generan unos 66 millones de empleos, de los cuales 40 millones se encuentran en China (SELA, 2012)⁵⁹.

Ejemplo de lo anterior son las zonas francas asentadas en países como: Senegal, Sudán, Marruecos, Liberia, Egipto, Camerún, Panamá, Honduras, Guatemala, Puerto Rico, Costa Rica, Bahamas, República Dominicana, Argentina, Uruguay, Ecuador, Brasil, Chile, Venezuela, Colombia, Estados Unidos (por ejemplo: New York, New Orleans, San Francisco, Seattle, Honolulu, Mc Allen, Kansas, Chicago, Miami), Finlandia, Bulgaria, Dinamarca, Austria, Alemania, Italia, Islandia, República Checa, China, Malasia, Corea, Tailandia, entre otros (Colegio de Contadores Públicos)⁶⁰.

A continuación se hace una breve reseña de algunos países que cuentan con zona franca.

4.3.1 China.

En los años ochenta, China creó cinco Zonas Económicas Especiales: Shenzhen, Zhuhai, Shantou, Xiamen y Hainan, todas ubicadas en la costa sur del país (SELA, 2012)⁶¹.

Estas zonas, siendo Zonas Francas y Zonas de Procesamiento para la Exportación, hacen parte de los diferentes esquemas implementados en China como mecanismos de atracción de inversión extranjera. Posterior al establecimiento de las Zonas Económicas Especiales, se crearon cuatro tipos principales de zonas de desarrollo, todas con diferentes tipos de ventajas e incentivos tributarios, las cuales en la actualidad suman un total de 251 zonas y generan cuarenta millones de empleos.

- a) Zonas de Desarrollo Económico y Tecnológico
- b) Zonas de Desarrollo de Industrias de Alta Tecnología
- c) Zonas Francas
- d) Zonas de Procesamiento para la Exportación

Así, China ha ofrecido diferentes esquemas de incentivos fiscales ligados a localización, tipo de inversión y exportaciones, lo cual, ha cambiado a partir de su entrada a la Organización Mundial del Comercio (OMC) en el 2001, en la medida en que se han ido desmontando periódicamente los incentivos a la exportación. Es importante mencionar que el gobierno chino ha introducido importantes modificaciones de las leyes de inversión extranjera. El objetivo es proporcionar un régimen más flexible y permisivo respecto a la actuación de las empresas mixtas y de capital enteramente extranjero en este mercado, ofreciendo de este modo el mismo trato a la inversión extranjera que a la doméstica.

Para el caso de la zona franca extraterritorial, donde se permite la aplicación de la legislación de otro país, como es el caso de la Zona Franca de Singapur en la ciudad

de Suzhou, donde obviamente se aplican las leyes de Singapur incluidos sus estándares de propiedad intelectual, marcas y patentes y régimen laboral.

El ejemplo anterior, deja al descubierto la apuesta que está realizando China por las zonas francas, donde el principal objetivo es hacer de estas un imán de inversión y orientadores de proyectos estratégicos.

4.3.2. Malasia.

La operación de Zonas Francas en Malasia, se encuentra regulada por la Ley 438 de 1990 conocida como el “Free Zones Act” donde las zonas francas son consideradas como un lugar por fuera del Área Aduanera Principal y por lo tanto, se encuentran sujetas a beneficios y requisitos específicos.

Entre los beneficios para las Empresas se encuentran las siguientes exenciones:

a) Exención del pago de todo tributo sobre la importación de materia prima y componentes provenientes del exterior.

b) Exención del pago de todo tributo sobre la importación de maquinaria y equipo.

c) Exención del pago de todo tributo sobre la importación de partes y consumibles.

d) Incentivos para el “outsourcing” de actividades de manufactura (procesamiento parcial y encadenamientos productivos).

e) Exención del impuesto de ventas y consumo sobre las compras de materia prima y componentes locales, las compras de maquinaria y equipo y las compras de partes y consumibles (SELA, 2012)⁶².

Las zonas francas malayas se caracterizan por los servicios que les prestan a sus usuarios y clientes. Entre estos servicios se encuentran la prestación de servicios logísticos y los servicios de trámites y licencias ante las autoridades correspondientes, entre otros. Esto implica que la mayor parte de las zonas francas

se encuentran cercanas o dentro de las mismas instalaciones de los puertos, de tal manera que puedan prestar sus servicios de forma eficiente.

En este país el régimen de Zona Franca trabaja en conjunto y de manera complementaria, con otros regímenes que también otorgan incentivos y beneficios. Es el caso de los Parques Industriales (Industrial Estates), y las denominadas Licensed Manufacturing Warehouses que vienen a ser equivalentes a las Zonas Francas

Malasia le apuesta a las zonas francas dado que ven en estas un motor de exportaciones de alta tecnología.

4.3.3 Costa Rica.

El modelo de zonas francas vigente en Costa Rica actualmente se basa en un gran salto hacia la diversificación industrial y el incremento del valor agregado de los bienes y servicios producidos en estas áreas. Dicho avance y desarrollo ha llevado a que las zonas francas existentes sean clasificadas de “clase mundial”.

Costa Rica ha logrado posicionarse en Centroamérica como el país con la industria que contiene los más altos niveles de tecnología y el mayor valor agregado para sus productos. Costa Rica es el segundo mayor exportador de dispositivos médicos de América Latina, solamente superada por México y es además el mayor exportador de alta tecnología de América Latina, y el país más importante en exportaciones de manufacturas a China (SELA, 2012)⁶³.

En la actualidad gran parte de los usuarios de las zonas francas en Costa Rica, han pasado de vender materias primas y productos terminados de baja tecnología, a vender productos terminados de alta tecnología tales como equipos de precisión médica, textiles, confecciones, agroindustria, ensamblaje, farmacéuticos, equipos electrónicos y eléctricos, evidenciando así no solamente la reconversión industrial sino el incremento del valor agregado y la sofisticación de la mano de obra.

4.4.4 Colombia

El régimen de zonas francas de Colombia hace de este país uno de los más atractivos lugares para invertir en América Latina y el Caribe en la actualidad.

Algunas de las razones que lo explican son los beneficios e incentivos tributarios ofrecidos a las empresas del régimen, las diversas modalidades de zonas francas, su duración, los sectores económicos involucrados y los altos impactos que han generado.

Las zonas francas pasaron de ser un instrumento de promoción de exportaciones a un mecanismo de promoción de la industria, de atracción de inversiones y de generación de empleo en los últimos años.

A junio de 2012 existen 102 zonas francas en Colombia, ubicadas en varias de sus principales ciudades. Han sido ampliadas 3 de ellas, 30 son zonas francas permanentes (parques industriales o multiempresariales) y 69 son zonas francas permanentes especiales (uniempresariales) (SELA, 2012)⁶⁴.

Los sectores en los que estas zonas francas están desarrollando sus actividades son industrial y servicios. En el ramo industrial, se registran renglones como bebidas, biocombustibles, azúcar, cementos, cosméticos, alimentos y refinería de petróleos, mientras en servicios, se tienen call centers, servicios de salud y servicios portuarios. En materia de empleo, puede apreciarse que en Colombia las zonas francas permanentes (parques industriales con régimen de zona franca) son más intensivas en empleo que las especiales.

4.4.5 Estados Unidos.

En el caso de EEUU se unificó la normatividad a través de los 52 estados como mecanismo de promoción de inversión generando así un estimado de 320.00030 empleos e inversiones por US\$ 150.000 millones de dólares, para el desarrollo regional.

Hasta 2010 se encontraban activos 168 proyectos de zonas francas de propósito general y 263 sub-zonas, las cuales operan en las zonas francas mencionadas anteriormente.

Entre las industrias más representativas del sector manufacturero de las zonas francas, se encuentran las refinerías de petróleo, la industria automotriz y el sector de equipos y maquinaria. Así mismo, para el año 2010, 320, 000 personas fueron

empleadas en 2, 400 empresas, las cuales operaron bajo procedimientos de zonas francas.

Se totalizaron US\$534 billones de dólares por concepto del ingreso en el 2010 de cargamento a las zonas generales así como a las sub-zonas, comparado con US\$430 billones de dólares recibidos en el 2009. El 58% de los cargamentos recibidos en 2010 en las diferentes clases de zonas, se caracteriza por ser mercancía nacional, las cuales son consideradas como productos nacionales y también como aquellos productos extranjeros que han sido nacionalizados antes de su ingreso a las zonas francas.

El mapa no. 2, muestra los principales centros financieros en el mundo, así como algunas de las zonas francas que prevalecen en el mundo. Resulta conveniente destacar que los puntos verdes de la simbología hacen referencia a los paraísos fiscales.

Mapa no. 2

Áreas de Libre Comercio en el mundo



Fuente: World Resources SIM Center (2012), "Free Trade Zone&Tax Haven World Map", <http://www.wrsc.org/attach_image/free-trade-zone-tax-haven-world-map>, (31 de octubre de 2014), [s.p].

5. DISEÑO DE LA INVESTIGACIÓN.

5.1 Premisa.

- De acuerdo a lo documentado a nivel nacional y casos internacionales tales como el de China, Costa Rica y Estados Unidos han demostrado que la implementación de un RFE (Free Trade Zone) genera cambios en el lugar donde se implemente de modo tal, que es viable medir el impacto que ha tenido este en la región de Silao, Guanajuato.

5.2 Preguntas de investigación.

5.2.1 Pregunta de investigación general.

1. ¿Cuál es el efecto ocasionado por el Recinto Fiscalizado Estratégico como ventaja competitiva sobre la industria automotriz de Silao, Guanajuato?

5.2.2 Preguntas de investigación específicas.

1. ¿Cuáles son las diferencias mostradas por los indicadores económicos en Silao, una vez que se estableció el RFE?
2. ¿Cuáles son los datos arrojados por los indicadores sociales de Silao, una vez que se implementó el RFE?
3. ¿Cuáles son las variaciones mostradas en las estadísticas de las empresas de la industria automotriz una vez que se estableció el RFE?

5.3 Objetivos de la investigación.

5.3.1 Objetivo general.

1. Analizar cuál es el impacto del Recinto Fiscalizado Estratégico sobre la industria automotriz de Silao, Guanajuato.

5.3.2 Objetivos específicos.

1. Analizar indicadores económicos de Silao, Guanajuato que permita realizar un comparativo de la actualidad con los primeros años de haberse asentado el RFE.

2. Analizar indicadores sociales de la zona de Silao, Guanajuato, para conocer el impacto del RFE generado en la sociedad.
3. Analizar las estadísticas de exportación de las empresas automotrices de Silao, Guanajuato, para conocer las variaciones que han tenido a partir de la creación del RFE.

5.4 Modelo Teórico-Práctico.

Debido a la manera en que se ha conceptualizado el impacto y evaluación económica, se propone llevar a cabo la medición de este a través de la utilización de diversas variables económicas tales como: Producto Interno Bruto (PIB) estatal y de ser posible local, con el objetivo de conocer la manera en que el RFE ha logrado impactar en la zona. El PIB resulta fundamental dado que este indicador determina el nivel de riqueza de un estado y en caso de existir alguna variación, con el tiempo se puede constatar si se ha mantenido o no el cambio.

De igual manera otra variable a utilizar será la Población Económicamente Activa (PEA) en la región, la cual dependerá del número de empresas asentadas en la localidad, mismas que han traído consigo niveles de inversión que desde luego impactan a la región.

En este caso, se hará una delimitación dirigida hacia las empresas correspondientes al sector automotriz ubicadas dentro de las inmediaciones de GPI, de modo que sólo este grupo de empresas comprenderán nuestra población objetivo. Aunado a lo anterior y de ser posible será importante conocer los niveles de ingresos reportados por las automotrices, ya que con base en ello, es posible determinar su participación en el mercado, que se sabe está dirigido hacia la exportación, pero que de igual manera trae consigo beneficios a los habitantes.

Así mismo, será importante conocer el nivel de exportaciones reportadas por las automotrices, dado que con base en ello, es posible determinar su crecimiento.

Por otro lado, otra variable a utilizar serán las referentes al sector social, tales como: escuelas establecidas, unidades médicas, viviendas, etcétera.

Se aplicarán dos tipos de encuestas (véase Anexo 4), las cuales se pretenden realizar a las empresas de la industria automotriz y por el otro a personas que se encuentren viviendo en la región de Silao y que tengan una relación directa con GPI, lo anterior con el objetivo de conocer de primera mano la impresión y los beneficios, en caso de ser así, que traído consigo la instalación del RFE en dicha zona. Así como el auge y los cambios que ha ocasionado GPI en la región.

Con todo lo anterior es como se pretende conocer y evaluar el impacto que ha generado el RFE en Silao, Guanajuato y determinar si existe o no una vinculación con la industria automotriz.

5.5 Operacionalización de variables.

En la siguiente tabla se muestran las variables que serán estudiadas en esta investigación, así mismo se muestra la definición, las características de las mismas y la manera en que pueden ser medidas.

Variables	Definición	Tipo de variable	Indicador
Impacto económico	Efecto que se produce en la economía o en un sector específico, debido al movimiento de variables específicas y/o factores externos.	Cualitativa nominal	+ positivo - negativo
Exportación	Tráfico de bienes y servicios propios de un país con el fin de ser usados o consumidos en otro país.	Cuantitativa continua	EX=EXP- IMP Dónde: EX=Exportaciones netas Cimp= Cantidad de importaciones Cexp=Cantidad de exportaciones.
Indicadores económicos	Datos estadísticos sobre la economía que permite el análisis de la situación y rendimiento económico pasado y presente así como realizar pronósticos para el futuro.	Cuantitativa continua	-Producto Interno Bruto. -Población Económicamente Activa.

Producto Interno Bruto (PIB)	Valor monetario de los bienes y servicios finales producidos por una economía en un periodo determinado.	Cuantitativa continua	$PIB = Y - I + G + X - M$ Dónde: Y= Consumo I=Inversión G=Gasto público X=Exportaciones M=Importaciones
Población económicamente activa (PEA)	Parte de la población que participa en la producción económica. En la práctica se contabiliza en la PEA a todas las personas mayores de una cierta edad, que tienen empleo o que no teniéndolo están buscándolo o a la espera de alguno.	Cuantitativa discreta	PEA= Población ocupada + desempleados
Indicadores sociales	Medida estadística, referente a la cantidad o magnitud de un conjunto de parámetros o atributos de una sociedad.	Cuantitativa continua	<ul style="list-style-type: none"> - Educación. - Salud. - Vivienda - Seguridad social.
Educación (planteles educativos)	Instrumento que permite conocer la tendencia de las acciones educativas.	Cuantitativa continua	Nivel educativo de la zona/ Uso de estadísticas que permiten conocer la situación.
Salud (unidades médicas)	Estado de bienestar físico, mental y social, con capacidad de funcionamiento.	Cuantitativa continua	Nivel de salud, patología/Uso de estadísticas que permiten conocer la situación.
Vivienda	Lugar cerrado y cubierto que se construye para que sea habitado por personas y brinda refugio a las personas.	Cuantitativa continua	Nivel de vivienda/Uso de estadísticas que permiten conocer la situación.
Seguridad social	Campo de bienestar social relacionado con la protección social o cobertura de las necesidades socialmente tales como salud.	Cuantitativa continua	Nivel de seguridad social/Uso de estadísticas que permiten conocer la situación.

5.5.1 Tipo de variables.

Las variables que serán manejadas en esta investigación y tal como fue visto en la matriz son de tipo mixto, si bien es cierto, la mayoría de estas son de tipo cuantitativo, las referente al impacto económico son de carácter cualitativo, esta última resulta fundamental en la investigación.

5.6 Marco Metodológico.

5.6.1 Enfoque.

El enfoque que tendrá esta investigación será de carácter mixto, dado que dentro de las variables manejadas es posible localizar las de carácter cuantitativo y cualitativo.

5.6.2 Tipo de estudio.

La investigación a realizar será de tipo: descriptivo, retrospectivo parcial, longitudinal y observacional. A continuación se explican las características de cada uno.

- *Descriptivo*: Dado que de acuerdo a lo investigado, se cuenta con estudios previos, los cuales, permiten tener acceso a la información referente al RFE, sin embargo aún no se conoce completamente bien los efectos que pueda traer consigo este régimen.
- *Retrospectivo parcial*: Dado que la investigación retomará datos del pasado para poder situarse en el presente y así extraer información actual que permita generar un análisis.
- *Longitudinal*: Debido a que se hará un seguimiento en la evolución de las variables desde el momento en que se instaló el RFE en Silao, Guanajuato hasta la actualidad. De tal manera será posible realizar un análisis que refleje los cambios que ha experimentado la región así como la vinculación existente con la industria automotriz.
- *Observacional*: Sólo se enfocará a estudiar la información obtenida, no entrará en juego la subjetividad.

5.6.2.1 Intención.

Es importante mencionar, que de acuerdo a los objetivos planteados, la intención de esta investigación es por un lado describir lo referente al RFE lo cual permita comprender de qué manera funciona este régimen y por el otro lado se pretende analizar la forma en que este ha impactado en la economía de Silao, Guanajuato así como la vinculación que ha tenido este régimen aduanero con la industria automotriz de dicha región.

5.6.3 Área de estudio.

Para efectos de esta investigación, el área de estudio será la región de Silao, Guanajuato. Lo anterior debido a que esta zona en los últimos años ha experimentado un gran desarrollo debido en gran medida a las múltiples inversiones realizadas por la industria automotriz. Es así que en el municipio de Silao, se ha configurado un clúster automotriz, el cual, ha traído beneficios a la región.

5.6.4 Población a estudiar

La población objetivo serán por un lado, las empresas pertenecientes al sector automotriz (la cual está conformada en su mayoría por el sector autopartes) que se encuentren ubicadas dentro de Guanajuato Puerto Interior en Silao. Por el otro lado, la población objetivo serán también las personas que se encuentren viviendo en la región de Silao y que tengan una relación directa con GPI.

5.6.4.1 Muestra.

Como parte de la investigación y para efectos de la misma se pretende realizar una muestra de carácter intencional, dado que en Silao, son múltiples las empresas de la industria automotriz conformadas en su mayoría por el sector autopartes, que se encuentran localizadas ahí.

Mediante el uso de la siguiente fórmula es posible determinar el tamaño de la muestra. Cabe destacar que dentro de esta investigación se realizarán dos tipos de encuestas, las cuales, permitan tener un mayor entendimiento y/o medición del impacto generado por el RFE en región de Silao, en la población y su vinculación con la industria automotriz.

Esta fórmula es de tipo categórico dado que se conoce el tamaño de la población.

$$N = \frac{N z^2 p q}{d (N - 1) + z^2 p q}$$

Por lo que respecta al número de empresas de la industria automotriz asentadas en Silao, es posible localizar a 40 empresas. De modo tal que con un nivel de confianza del 95% y con un nivel de error de 0.015, el resultado es el siguiente:

El tamaño de la muestra asciende a 11.13, de modo tal que son 11 las empresas a las que se van aplicar las encuestas señaladas anteriormente.

Por otro lado y por lo que respecta a la población de Silao para el año 2010 de acuerdo al Censo de Población y Vivienda el número de habitantes ascendía a 173 024 habitantes (Instituto Nacional de Estadística y Geografía, 2010)⁶⁵, con el dato anterior, con un nivel de confianza del 95% y con un nivel de error de 0.015, el resultado es el siguiente:

El tamaño de la muestra asciende a 100. De modo tal que a este determinado número de personas se van aplicar las encuestas.

5.6.5 Criterios de selección, exclusión o eliminación.

5.6.5.1 Criterios de inclusión.

- Empresas pertenecientes a la industria automotriz.
- Empresas ubicadas dentro de las instalaciones de Guanajuato Puerto Interior

5.6.5.2 Criterios de exclusión.

- Se dejará de lado a las empresas de Silao que no pertenezcan a la industria automotriz.
- No se tomará en cuenta a las empresas de la industria automotriz que no tengan sus instalaciones en GPI.

5.6.6 Técnicas e instrumentos de recopilación.

Las fuentes de información que serán consultadas, cabe destacar que básicamente esta será de tipo documental, dado que los documentos hasta ahora existentes respecto a este tema, constituyen una referencia que permite realizar esta investigación.

La recopilación de datos, referentes a las diferentes variables a manejar dentro de la investigación básicamente serán obtenidos a través de estadísticas económicas y sociales, las cuales pueden obtenerse por medio del Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI) y/o Secretaría de Economía (SE).

Por lo que respecta a los datos de exportación, estos serán referente a las empresas de la industria automotriz dedicadas al sector autopartes. Dichos datos se pretende recolectar a través de instituciones especializadas en el sector automotriz, tales como: Asociación Mexicana de Distribuidores de Automotores (AMDA) e Industria Nacional de Autopartes (Industria Nacional de Autopartes).

Cabe destacar que dichos datos estarán sujetos a las facilidades que otorguen dichas instituciones por obtener la mencionada información, dado que hasta el momento se ha complicado obtenerla por razones de confidencialidad para las empresas, no obstante, de obtenerla permitirá la formulación de un análisis que coadyuve a cumplir los objetivos de la investigación.

Así mismo otra institución de la que se espera obtener información será mediante la Coordinación de Fomento al Comercio Exterior del Estado de Guanajuato (COFOCE).

6. RESULTADOS.

En esta capítulo serán mostrados los resultados que fueron obtenidos, de las encuestas aplicadas a las muestras representativas de la población de Silao, así como de las empresas de la industria automotriz. Así mismo los resultados de la consulta y recopilación de datos de diversas estadísticas respecto a diversas variables, mismas que fueron señaladas en el capítulo 5.

Es importante destacar que durante la realización de la investigación, en agosto de 2013 GPI solicitó al SAT, organismo encargado de regular las condiciones del RFE, el cierre del mismo debido a que la demanda por parte de los inversionistas no fue la esperada por el puerto seco aunado a que los esfuerzos se concentrarán en mejorar las operaciones como centro logístico. Este hecho sin duda alguna, repercutirá en las conclusiones dado que esto ocurrió mientras la investigación se encontraba en curso.

Cabe señalar que para conocer la opinión y/o percepción de la muestra representativa de la población de Silao fueron aplicadas 100 encuestas y con respecto a las empresas de la industria automotriz se aplicaron 11 encuestas, dicho número de encuestas corresponden al resultado del cálculo realizado con base en la fórmula para poblaciones finitas. Con base en lo anterior y haciendo uso de los criterios de inclusión y exclusión para ambas muestras se aplicaron las encuestas. Motivo por el cual fue necesario el traslado a la ciudad de Silao, Guanajuato, en específico a las instalaciones del Puerto Interior en diciembre de 2013 para obtener la información.

Por lo que respecta a los datos obtenidos mediante la consulta de diversas estadísticas, es importante destacar que la institución que ofreció de manera más clara, precisa y disponibilidad de datos fue INEGI. Los datos consultados fueron los correspondientes del año 2008 a 2012. Así mismo dicha consulta fue realizada en diciembre de 2013 y enero de 2014.

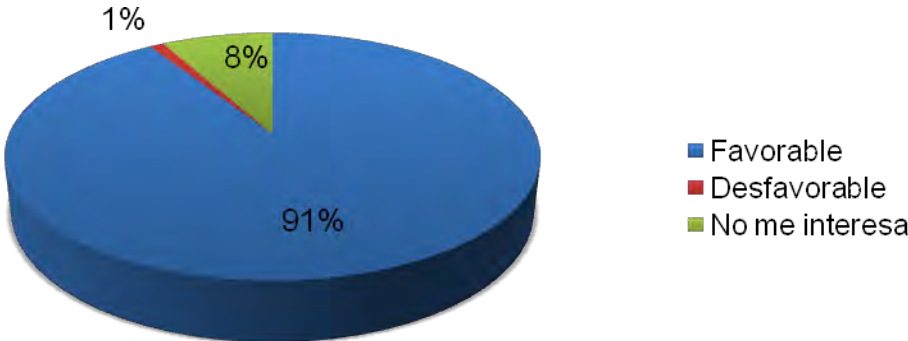
La información obtenida a través de la aplicación de las encuestas a la muestra representativa de los habitantes de Silao, permite tener una visión clara

sobre el impacto que ha representado para ellos la instalación de GPI en Silao y sobre todo la concepción que se tiene sobre el RFE.

De modo que, la opinión que manejan los habitantes respecto a GPI es considerada de manera amplia como favorable, tal y como se muestra en la gráfica no. 1.

Gráfica no. 1

Opinión respecto a GPI



Fuente: Elaboración propia de acuerdo a los datos obtenidos en las encuestas aplicadas a habitantes de Silao, Guanajuato.

Con base en la gráfica no. 1 es posible indicar que 91% de las personas encuestadas tienen una opinión favorable sobre GPI, mientras que tan sólo 1% de los encuestados opinan de este centro logístico como algo desfavorable. No obstante el 8% de los encuestados manifestó tener poco interés por el tema.

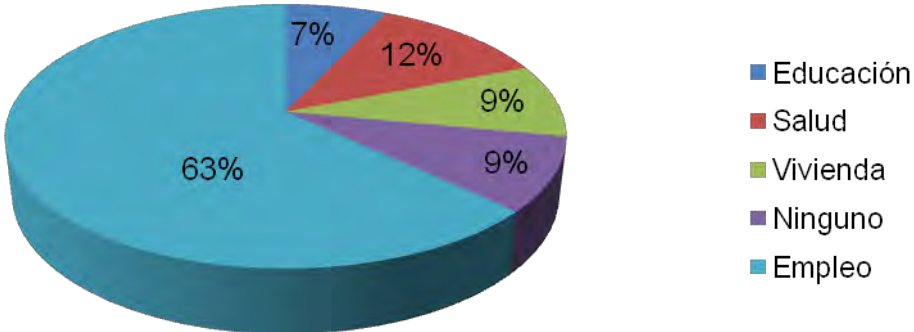
Así mismo fue posible conocer desde la perspectiva de los habitantes de la zona cual ha sido el beneficio más palpable desde la habilitación de GPI, estos se muestran en la gráfica no. 2

Sin duda alguna, el beneficio más visible para los ciudadanos es la generación de empleos en la zona, lo anterior representado con el 63% de las opiniones. Posteriormente se ubica al sector salud como el segundo beneficio más sobresaliente. Posicionado con un 9% se sitúa la cuestión de vivienda, así como, la opinión de que en la zona no se ha visto reflejado algún beneficio que pueda ser fácil

de percibir. En último lugar con tan sólo 7% se ubica la educación, esto con la instalación de escuelas (IPN y CONALEP) dentro de GPI.

Gráfica no. 2

Beneficios observados

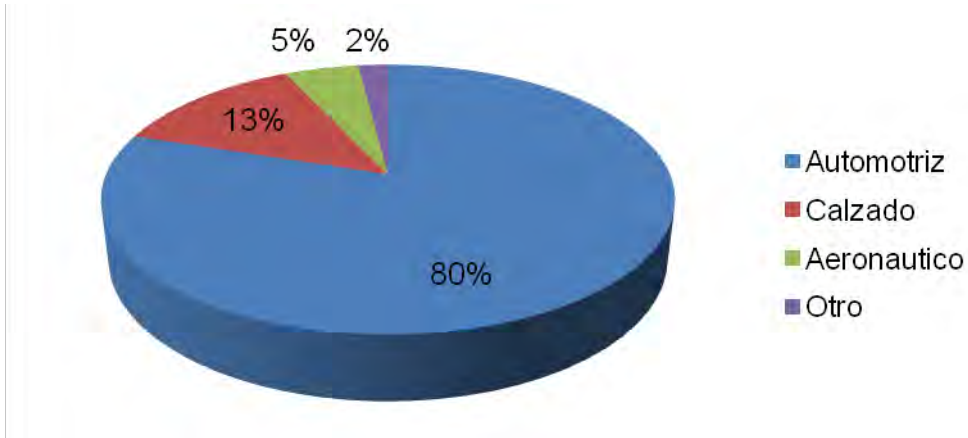


Fuente: Elaboración propia de acuerdo a los datos obtenidos en las encuestas aplicadas a habitantes de Silao, Guanajuato.

Tomando como referencia lo anterior, es interesante ahora conocer cuál de las industrias asentadas en GPI ha mostrado un mayor dinamismo en opinión de los habitantes, esto se muestra en la gráfica no. 3.

Gráfica no. 3

Sector más dinámico en GPI



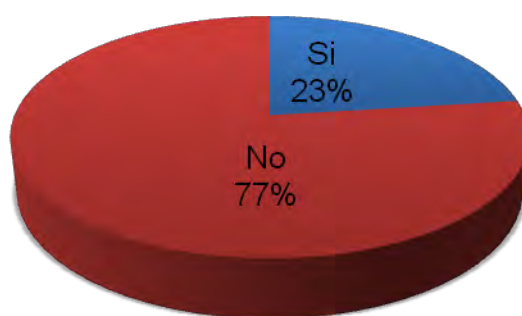
Fuente: Elaboración propia de acuerdo a los datos obtenidos en las encuestas aplicadas a a habitantes de Silao, Guanajuato.

Sin duda alguna la industria que ha mostrado un mayor desarrollo es el sector automotriz, esto debido a las múltiples empresas pertenecientes al sector autopartes que se encuentran ubicadas dentro del mismo, lo cual ha permitido la configuración de un “clúster automotriz. Esta opinión es compartida por el 80% de las personas encuestadas. Con un 13% es posible ubicar a la industria del calzado, seguido por el sector aeronáutico reportando un 5%.

Debido a que en 2009 fue inaugurado el RFE, se les cuestionó a los habitantes si a partir de ese año ellos notaron algún cambio en su vida diaria, trabajo o economía familiar. Lo anterior trajo como resultado lo mostrado en la gráfica no.4.

Gráfica no. 4

Cambio a partir de 2009



Fuente: Elaboración propia de acuerdo a los datos obtenidos en las encuestas aplicadas a habitantes de Silao. Guanajuato.

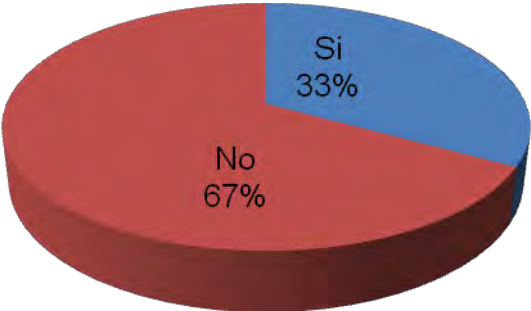
De acuerdo a lo anterior, para el 77% de los encuestados no experimentaron ningún cambio en su economía o bien vida diaria a partir de 2009, año en que, como fue mencionado anteriormente, habilitado el RFE. Tan sólo 23% de los encuestados mencionaron que si notaron algún cambio a partir de 2009.

De la misma manera y complementando la pregunta anterior, es importante conocer si los habitantes tenían conocimiento alguno sobre la instalación del RFE o bien si este llegó a generar algún impacto en la zona que permitiera que los

habitantes conocieran algo de este y que a raíz de su instalación se haya notado alguna diferencia favorable. Los resultados se muestran en la gráfica no. 5.

Gráfica no. 5

Conocimiento sobre RFE



Fuente: Elaboración propia de acuerdo a los datos obtenidos en las encuestas aplicadas a habitantes de Silao. Guanajuato.

La gráfica no. 5 maneja la misma tendencia que la gráfica 4, dado que aproximadamente el 70% de los encuestados señaló que no tenían conocimiento sobre la existencia del RFE, de modo tal que ni siquiera habían oído mencionarlo. Dando como resultado que este régimen aduanero no generó ningún impacto en ellos que pudiese traducirse en variables de empleo, como en el caso de GPI. Sólo el 33% de las personas encuestadas señalaron que si tenían una noción sobre la habilitación del RFE, pero señalaron que este no funcionó dado que los costos logísticos fueron elevados, sobre todo el referente al transporte.

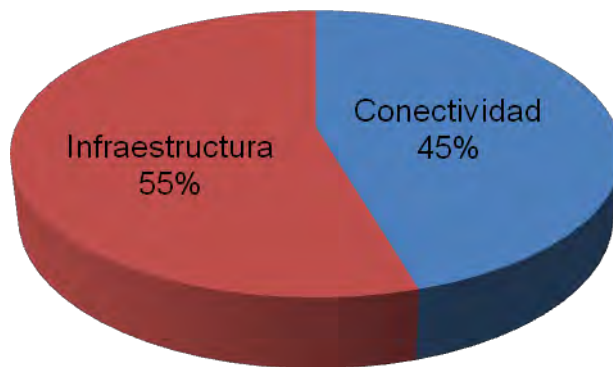
Una vez que se han presentado los resultados de las encuestas aplicadas a los habitantes, lo cual ha dejado en claro la percepción que tienen ellos respecto a GPI y al RFE que durante un tiempo se encontró habilitado, se dará paso a los resultados obtenidos de las encuestas aplicadas a las empresas de la industria automotriz

No obstante y antes de continuar es preciso indicar que por razones de confidencialidad y a petición de la mayoría de las empresas encuestadas no serán mencionados los nombres de estas.

Respecto a las razones por las que fueron motivadas estas empresas a instalarse dentro del puerto, los principales motivos pueden ser apreciados en la gráfica no. 6.

Gráfica no. 6

Motivos de instalación en GPI



Fuente: Elaboración propia de acuerdo a los datos obtenidos en las encuestas aplicadas a empresas de la industria automotriz.

Los motivos de instalación en GPI señalados por las empresas, fueron en primer lugar debido a infraestructura con un 55% y en segundo lugar la conectividad que presenta este puerto seco, dado que convergen tres modos de transporte (terrestre, ferroviario y aéreo), a esto último le corresponde el 45% de las opiniones.

Una vez que estas empresas se encuentran localizadas dentro del parque industrial es importante conocer el nivel de mejora que han experimentado dentro del mismo. La gráfica no. 7 muestra los resultados obtenidos.

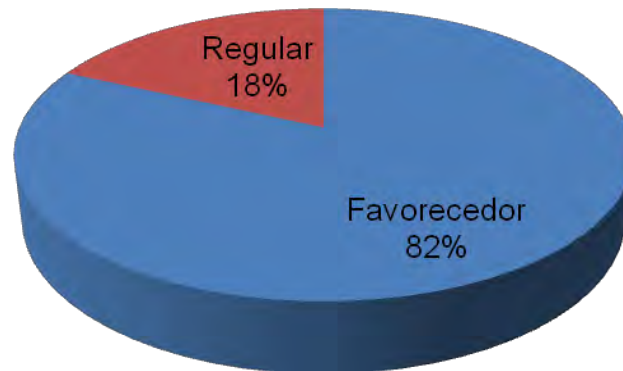
Las empresas señalan como favorecedor el haberse instalado en GPI, lo cual se ve reflejado con un 82%. No obstante 18% de las empresas encuestadas afirman que el nivel de mejora ha sido regular.

Cabe destacar que dentro de esta gráfica no figuró la respuesta “poco favorecedor” o “nulo”, de modo que la visión que tiene el sector automotriz respecto a GPI es bueno dado el desarrollo que han logrado alcanzar dentro del mismo.

Motivo por el cual GPI ha logrado tener un impacto positivo dentro de la percepción de las empresas, al tener una opinión favorable en el nivel de mejora de estas.

Gráfica no. 7

Nivel de mejora en las empresas



Fuente: Elaboración propia de acuerdo a los datos obtenidos en las encuestas aplicadas a empresas de la industria automotriz

Pero si de beneficios se trata, las empresas encuestadas expresaron que actividad de la empresa se ha visto más beneficiada y los resultados se sitúan en la gráfica no. 8.

Gráfica no. 8

Mayor beneficio en las empresas



Fuente: Elaboración propia de acuerdo a los datos obtenidos en las encuestas aplicadas a empresas de la industria automotriz.

Sin duda alguna el rubro más beneficiado reportado por las empresas fue el de exportaciones con un 46%, seguido por el de producción con un 36%. En último lugar se posicionaron las ventas con 18%. Lo anterior es importante dado que como es bien sabido el país es un importante exportador de autos, no obstante en este caso las empresas que se encuentran asentadas en GPI son del rubro autopartes, pero estas han podido posicionar de manera satisfactoria sus productos.

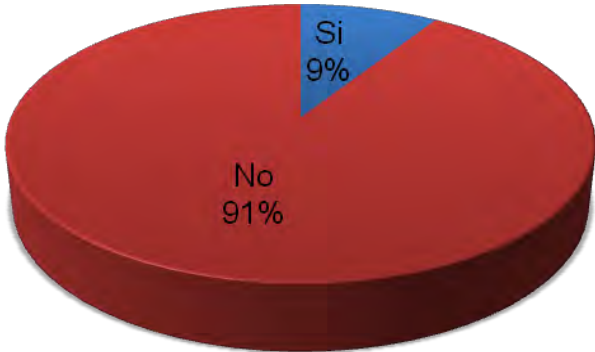
Ahora bien y con el objetivo de conocer de qué manera el RFE impactó a las empresas de la industria automotriz, fueron cuestionadas acerca de que si dentro de su logística se encontraba el uso del RFE, dado que como fue señalado anteriormente, este fue inhabilitado por el SAT a petición del propio puerto.

Las empresas que apoyaron con sus respuestas para la realización de esta tesis, señalaron que no hicieron uso del RFE mientras se encontró habilitado dado que estas empresas ya hacían uso del régimen de depósito fiscal. Aunado también a que desafortunadamente los costos logísticos del RFE en GPI eran elevados, sobre todo en lo que a transporte se refería. Es importante destacar que en logística este

costo es el que tiende a ser más elevado dentro del proceso. La gráfica no. 9 muestra los resultados

Gráfica no. 9

Uso del RFE dentro de la logística de la Industria Automotriz en GPI



Fuente: Elaboración propia de acuerdo a los datos obtenidos en las encuestas aplicadas a empresas de la industria automotriz.

El 91% de las empresas encuestadas no hicieron uso del RFE y tan sólo 9% indicó que sí. Las empresas que indicaron que si hicieron uso de este régimen una vez que fue inhabilitado operaron bajo el Programa IMMEX. Lo anterior, desde luego, dejó en claro la posición de las empresas a GPI, respecto a la utilización de este régimen aduanero.

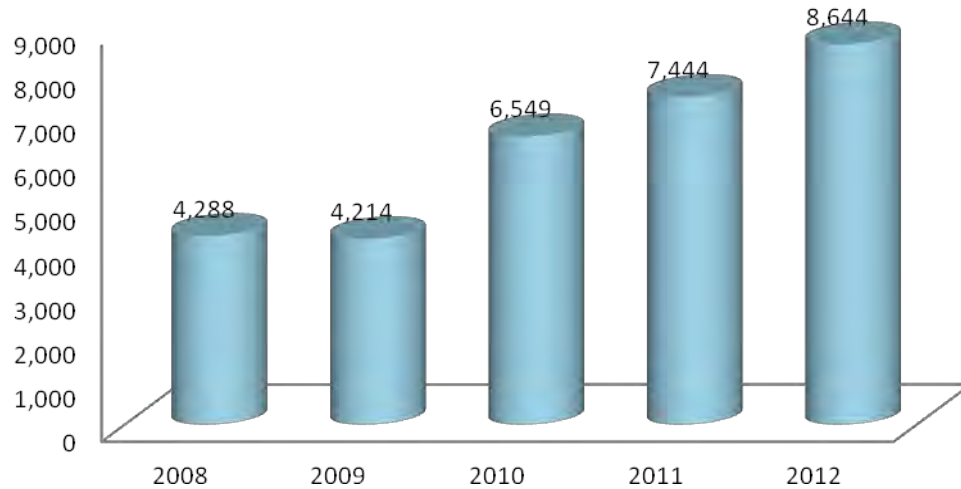
A continuación y una vez que han presentado los resultados de las encuestas aplicadas tanto a los habitantes de Silao, así como a las empresas, se presentan los resultados de las estadísticas consultadas acerca de las diversas variables que fueron mencionadas en el capítulo 5.

Pese a que se ha comprobado que no existió una vinculación del RFE con la industria automotriz del puerto interior de Silao, es importante mostrar la gráfica no. 10, la cual muestra el crecimiento que ha mostrado las exportaciones del sector autopartes de dicha zona a partir de 2008.

Gráfica no. 10

Crecimiento en exportaciones Automotrices Sector autopartes en GPI

(Millones de dólares)

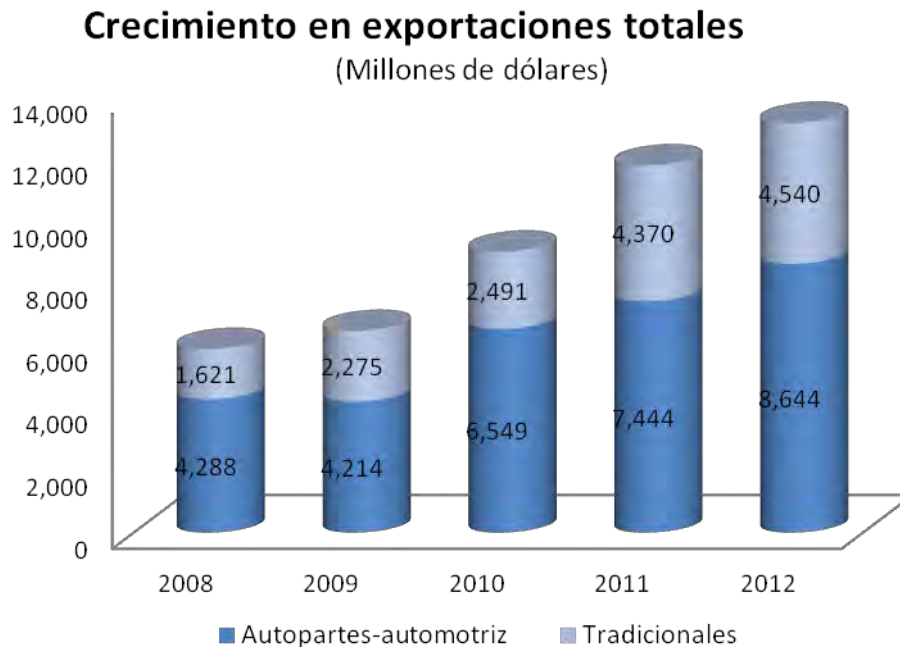


Fuente: Guanajuato Puerto Interior, elaborado por COFOCE.

Sin duda alguna el ascenso que han mostrado las exportaciones, traducido en millones de dólares es interesante y alentador para el sector. A partir de 2009, año con año se han elevado dichas cifras, teniendo un repunte interesante en 2010 llegando a situarse en 6,549 millones de dólares, por concepto de exportación. Para 2011 y 2012 el aumento en promedio fue de 1000 millones de dólares, es así que para 2012 las exportaciones ascendieron a 8,644 millones de dólares. Es importante mencionar que dicho estos datos alentadores respecto a esta variable, no tiene nada que ver con la apertura del RFE, antes bien es posible indicar que se debe en gran medida a las facilidades y beneficios otorgados por GPI.

Para poder evaluar la importancia de las exportaciones de la industria de autopartes en GPI basta con realizar una comparación de las exportaciones tradicionales y las representadas por la industria automotriz. La gráfica no 11 muestra lo anterior.

Gráfica no. 11



Fuente: Guanajuato Puerto Interior, elaborado por COFOCE.

Las exportaciones alcanzadas por la industria de autopartes muestran un claro crecimiento en comparación con las exportaciones de carácter tradicional. Hoy por hoy el clúster de Silao se posiciona como dinámico y muy competitivo.

El ascenso registrado por las exportaciones tradicionales mostró un despunte en 2011 y para 2012 se tuvo un ascenso de 200 millones de dólares, situándose en 4,540 millones de dólares en contraste con la cifra que duplica la industria de automotriz con 8,644 millones de dólares.

Por lo que respecta a indicadores económicos, es posible señalar que el dato de PIB únicamente es proporcionado por INEGI a nivel estatal. No obstante, es importante conocer este dato, dado que con base en ello se puede llegar a generar conclusiones. La gráfica no. 12 muestra de manera muy clara el ascenso que ha experimentado Guanajuato respecto a su PIB estatal.

Gráfica no. 12



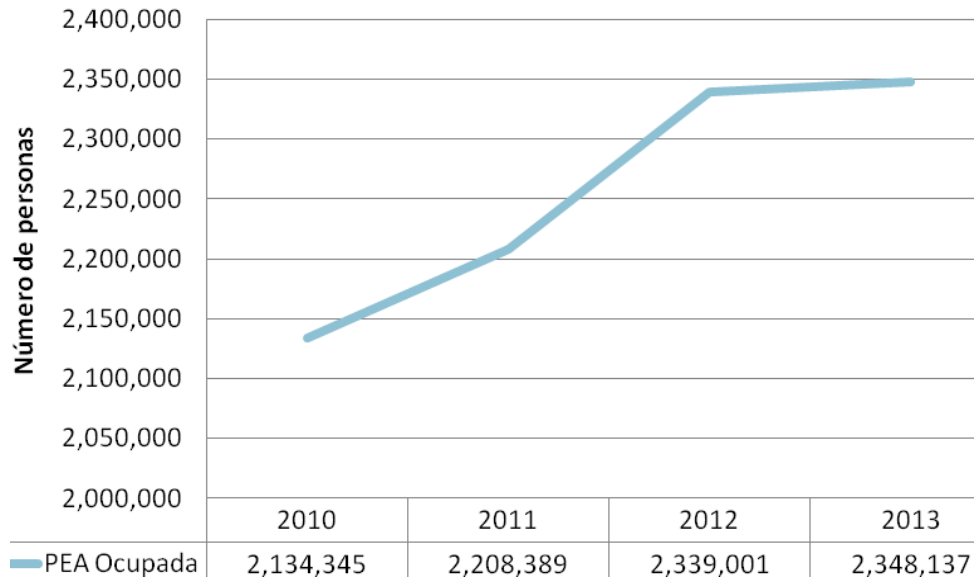
Fuente: Elaboración propia con base en datos de INEGI.

Con base en la gráfica 12 el PIB de Guanajuato ha experimentado un aumento año con año. Cabe destacar que en 2009, un año después de ocurrida la crisis financiera mundial este indicador reporto un descenso posicionándose en los 426, 472 millones de pesos. No obstante y a partir de este año el PIB fue teniendo un ascenso promedio de 25 000 millones de pesos cada año. El último reporte que se tiene de esto y de acuerdo a datos de INEGI en 2012 el PIB fue de 505, 476 millones de pesos. Sin duda alguna este indicador, aunque sólo fue posible consultar de manera estatal, determina el nivel de riqueza de un área en específico en este caso de Guanajuato. Dicho estado ha tenido un desarrollo alentador debido en gran medida a la industria automotriz asentada en la región. En este caso en Silao, la industria automotriz ha contribuido de manera importante a alcanzar el nivel alcanzado del PIB a nivel estatal.

Del mismo modo otro indicador que sólo fue posible consultar como dato estatal pero que de igual manera es importante tenerlo en consideración es el relacionado con la PEA. La gráfica no. 13 muestra de manera muy clara el ascenso que ha experimentado esta variable.

Gráfica no. 13

PEA ocupada en Guanajuato



Fuente: Elaboración propia con base en datos de INEGI.

Desde 2010, fecha en que se tiene disponible el dato, la PEA ha experimentado un ascenso, lo cual, deja en claro que Guanajuato es un estado con mucho dinamismo dado que año con año, la población que se emplea en realizar alguna actividad aumenta. Del año 2012 a 2013 se reportó un ligero aumento con apenas 5 mil personas, pero que de igual manera resulta alentador dado que en el país se vive un problema de desocupación.

Respecto a indicadores de tipo social, las encuestas consultadas en publicaciones realizadas por INEGI fueron: unidades médicas, planteles educativos, viviendas y usuarios de instituciones de seguridad social. Estas variables fueron seleccionadas dado que así fue establecido el modelo teórico práctico en el capítulo 5, el cual permite conocer de qué manera se ha generado el impacto en la zona.

El nivel de servicios que una localidad pueda tener, es un elemento importante, dado que con base en esto se puede determinar la calidad de vida que una población pueda tener. En este caso conocer como han ido evolucionando a

través de los años, permite más adelante generar conclusiones que permitan o no vincularlas con la instalación del RFE a partir de 2009. La gráfica no. 14 muestra el número de unidades médicas instaladas en Silao desde 2009, cabe destacar que estas se refieren a las enfocadas a consulta externa y hospitalización.

Gráfica no. 14



Fuente: Elaboración propia con base en datos de INEGI.

El año 2008, fue el año en el que se tuvo un menor número de unidades médicas instaladas en Silao. Sin embargo y a partir de 2009 el número de estas se incrementó llegando a ser de 18. Es así que a partir de entonces este número se ha mantenido constante. Es importante hacer mención que vinculando esto con las encuestas aplicadas a la población, puede constatarse que a partir de 2009 el sector salud ha sido un cambio favorable y percibido por la población, dado que a partir de este año se abrieron nuevos centros hospitalarios, mismos que se han reflejado en la gráfica 14.

Por lo que respecta a los usuarios de instituciones de seguridad social tales como: Instituto Mexicano del Seguro Social (IMSS), Instituto de Seguridad y Servicios Sociales para los Trabajadores del Estado (ISSSTE), Secretaría de Salubridad y

Asistencia (SSA), etc., se muestra la gráfica no. 15 que permite visualizar de manera muy clara que es lo que ha ocurrido con esto.

Gráfica no. 15



Fuente: Elaboración propia con base en datos de INEGI.

En 2009 se tuvo un descenso de usuarios respecto al año anterior el cual se ubicaba en 101, 144 personas. Siendo así que para 2009 se tuvo un descenso de alrededor 20,000 usuarios. Sin embargo, un año después el incremento observado fue muy interesante dado que fueron 138, 156 los usuarios, el incremento en promedio fue de 45, 000 usuarios. Por lo que respecta a los años 2011 y 2012, en el primero se tuvo un ligero descenso en esta variable, dado que se tuvo el registro de 131, 879 personas que hicieron uso de algún tipo de estas instituciones. Ya para 2012 de nueva cuenta el número de usuarios disminuyó y se posicionaron en 126,165 personas. El impacto generado a partir de 2009 ha sido favorable no obstante, este ha ido teniendo una tendencia a la baja, sin embargo no ha llegado a registrar un nivel tan bajo como el de 2009.

En el rubro de la educación fueron consultadas las estadísticas referentes al número de planteles educativos ubicados en Silao, dado que también fue un rubro a

considerar dentro de las encuestas aplicadas a los habitantes de la región. Y que como parte de las respuestas ha sido un elemento que ha generado un impacto positivo dentro de la percepción de los pobladores. En la gráfica no.16 se muestra que 2009 fue el año que reporto un aumento considerable, respecto al año anterior, en el número de planteles educativos ubicados en Silao. Dichos planteles son los referentes a nivel: primaria, secundaria, bachillerato y profesional.

Gráfica no. 16



Fuente: Elaboración propia con base en datos de INEGI.

En 2010, 2011 y 2012 se ha mantenido una constante en el incremento dado que fueron 310, 311 y 312 planteles respectivamente. Hasta el momento este rubro se ha mantenido en ascenso y no ha reportado una disminución. Lo cual se traduce que en Silao, la percepción de los habitantes no está equivocada al asegurar que GPI ha generado un impacto positivo en la zona desde su instalación, pero esto no podemos vincularlos de manera directa como un cambio ocasionado por el RFE, dado que este régimen no fue utilizado en su gran mayoría por las empresas de la industria automotriz.

Finalmente y para constatar de qué manera el número de viviendas se ha incrementado o bien disminuido en Silao, se consultaron estadísticas respecto al número de viviendas particulares asentadas en la zona. Los resultados se aprecian en la gráfica no. 17.

Gráfica no. 17



Fuente: Elaboración propia con base en datos de INEGI.
ND: No disponible

El año 2008 es utilizado como referencia con respecto a 2010, dado que para 2009 no se cuenta con el dato estadístico de viviendas. Sin embargo 2010 fue contabilizado con 36,659 viviendas particulares teniendo un ligero descenso en 2011 con aproximadamente 150 viviendas menos. Del mismo modo para 2012 el número continuó siendo el mismo, ubicándose con 36,510 viviendas.

7. CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES.

En este capítulo serán presentadas las conclusiones y recomendaciones a las que se ha llegado una vez que se han presentado los resultados.

7.1 Conclusiones.

Una vez que se ha finalizado este trabajo de investigación, es posible señalar que si fue viable realizar este trabajo, no obstante, durante la realización del mismo, se suscitó el hecho de que en agosto de 2013 GPI haya solicitado al SAT el cierre del RFE.

De modo tal que al cierre de esta investigación el RFE de Silao, Guanajuato ya no figura dentro de los planes de desarrollo de GPI y por ende ya no figura en listado del Anexo 22 de las Reglas de CGMCE (*Véase anexo 5, para conocer los inmuebles habilitados para introducir mercancías bajo el régimen de RFE*). Pese a esto y con base en la información obtenida por medio de las encuestas fue posible comprobar la premisa que fue establecida en el capítulo 5, la cual hace alusión a la viabilidad de medir el impacto generado por este régimen fiscal en la zona.

Es así que el RFE no logró generar un impacto positivo en la zona de Silao, dado que esta figura aduanera no logró captar la atención de las empresas de autopartes debido a que prácticamente no se hizo uso de esta modalidad, por lo que no existió una vinculación directa con la industria automotriz.

Por otro lado para la población de Silao, en específico para las personas que se encuentran laborando dentro del puerto, este no tuvo relevancia alguna, dado que poco escucharon del mismo y quienes se enteraron de su existencia tenían conocimiento que este se encontraba en seria desventaja dado que los costos eran elevados, de modo tal que el impacto ocasionado fue nulo.

Por lo que respecta a los objetivos, es posible señalar que estos fueron cumplidos casi en su totalidad, dado que se analizó el impacto del RFE, así como el análisis de indicadores sociales de Silao.

Sin embargo los indicadores económicos sólo fue posible consultar de manera estatal y no municipal como fue establecido previamente, así mismo y

desafortunadamente no se tuvo el acceso a las estadísticas de ventas y producción de las empresas automotrices (en su mayoría sector autopartes) de Silao.

Sin duda alguna la industria automotriz ha logrado tener un alto impacto positivo en la región de Silao, Guanajuato. Es decir, esta zona ha sido atractiva para este sector dada la capacidad de operación que tiene consigo GPI. Hasta el momento en este puerto seco encuentran instaladas alrededor de 78 empresas, entre las que destacan las correspondientes al sector automotriz.

Es notable la visión positiva que tienen los habitantes de dicha zona respecto a la mejoría que han experimentado en su vida diaria una vez que fue abierto GPI, exaltando desde luego un aumento considerable en el empleo, lo cual, los coloca en una posición de satisfacción dada la inestabilidad laboral que prevalece en el país. A su vez ellos destacan a la industria automotriz como la industria de mayor dinamismo lo cual coincide evidentemente con el clúster automotriz localizado ahí y que ha permitido que Silao sea considerado “capital de la industria automotriz”. El nivel de importancia que tiene GPI dentro de la consolidación de la industria automotriz se debe en gran medida al nivel de inversión que ha logrado captar este puerto, ofreciendo diversos servicios logísticos.

Interesantes han sido los resultados favorecedores que han expresado las empresas desde su instalación en GPI, sobresaliendo el ramo de la exportación como el mayor beneficio obtenido, lo cual deja al descubierto que GPI ha generado un impacto positivo en ellas y de acuerdo a lo mencionado en el párrafo anterior, este mismo impacto se ha generado en los habitantes de la región. Lo anterior es posible constatar con las gráficas presentadas en el capítulo 6, donde las exportaciones de la industria automotriz han ido en ascenso al paso de los años.

En contraste a lo anterior, el RFE de Silao Guanajuato desafortunadamente no logró generar un impacto positivo en la zona. Las empresas de la industria automotriz no hicieron uso de este nuevo régimen y los habitantes de Silao no contaban con la noción de existencia de este.

Si bien es cierto GPI apostó a que dicho régimen fuera utilizado como ventaja competitiva donde se disminuyeran los costos, la realidad fue que en primer lugar no

hubo la demanda suficiente por parte de los inversionistas en adquirir un terreno dentro del mismo y en segundo lugar las empresas manifestaron que el costo del transporte resultaba elevado, por lo que siguieron utilizando el régimen de depósito fiscal.

El RFE de Silao el cual fue habilitado en 2009 y cuyo cierre ocurrió en agosto 2013, no logró tener una vinculación con la industria automotriz, dado que como se mencionó con anterioridad las empresas proveedoras de autopartes utilizaron el régimen depósito fiscal y para la empresa que se tuvo conocimiento que si utilizó este régimen, una vez ocurrido el cierre comenzó a trabajar con el programa IMMEX.

Resulta interesante el hecho de que GPI haya solicitado el cierre del RFE con el objetivo de concentrarse y mejorar sus operaciones como centro logístico. Motivo por el cual el área que se había destinado a funcionar como Free Trade Zone en la actualidad GPI lo ha denominado parque industrial bajo el nombre Santa Fe III y cuyas operaciones iniciaron a finales de 2013 (*véase Anexo 6 donde se aprecia distribución actual de GPI de acuerdo a plan maestro 2014*). Sin embargo y ante lo anterior, es importante mencionar que en México como en el mundo se conoce casos de éxito de las denominadas “zonas francas”, de modo tal que GPI no logró acaparar la atención de los posibles inversionistas, exaltando los múltiples beneficios que este régimen aduanero ofrece, entre los que destacan: la exención de pagar impuestos al comercio exterior ni cuotas compensatorias, las mercancías no están sujetas al cumplimiento de regulaciones y restricciones arancelarias incluidas las NOM's, exceptuando las relacionadas a sanidad animal, vegetal, salud pública, etcetera. Así mismo se tiene una simplificación en la operación aduanera.

Es importante destacar que un centro logístico es un territorio equipado para el desarrollo de actividades logísticas (compras, distribución, fabricación, inventarios, almacenes, etc.), es decir, puede ser interpretado como un nodo donde se desarrollan dichas actividades, los cuales deben estar perfectamente equipados para lograr los objetivos que se hayan fijado. Es así que un centro logístico se convierte en un punto concentrador y redistribuidor de carga que ayuda a mejorar la productividad de las operaciones de transporte y tal como fue señalado

anteriormente funciona como un nodo, de encuentro entre diferentes modos de transporte, por lo que, en algunos casos se posee de la infraestructura necesaria para transferencias intermodales que permiten lograr una adecuada complementación entre los distintos modos de transporte. Es así que un centro logístico permite el abastecimiento de los entornos urbanos próximos.

GPI busca desde luego atender su entorno inmediato, el cual está conformado por ciudades como Silao, León, Guanajuato, Romita y busca la consolidación de este puerto como un centro logístico dado que si un centro logístico permite la gestión de flujos y/o concentración de vehículos de carga, esto permitirá facilitar las estrategias de distribución lo cual, desde luego, reduciría el número de vehículos de una flota y se acorta el recorrido por vehículo, lo cual generaría un impacto positivo dentro del mismo al reducir una posible congestión en vialidades urbanas y por lo tanto una reducción en la emisión de gases contaminantes (Guanajuato Puerto Interior,2014)⁶⁶.

La apuesta que hace GPI en concentrarse aún más como un centro logístico y que sea considerado una plataforma de negocios no sólo para México sino también para América Latina es algo viable dado que este puerto cuenta con lo necesario para consolidarse como este desea, no obstante la cuestión del cierre del RFE fue algo que en definitiva no se tenía previsto y aunque fue bien planeado la realidad es que falló este aspecto.

Desafortunadamente en México aún existen dudas respecto a la eficacia de un RFE, lo anterior se comprueba con el cierre de este en Silao. Las empresas señalaron que el principal motivo de no utilizar este régimen fueron los costos, dado que el costo del transporte resultaba elevado, no obstante basta con conocer los múltiples beneficios de tipo administrativo-arancelario que otorga este régimen para contemplar la posibilidad de hacer uso de este régimen.

Como parte de la reforma fiscal 2014 por el Ejecutivo Federal, donde la Ley Aduanera sufrió cambios y cuya publicación en el DOF se llevó a cabo el 9 de diciembre de 2013, es importante destacar que como parte de las reformas se establece la posibilidad de habilitar recintos fiscalizados estratégicos en todo el territorio nacional, aún y cuando los inmuebles no colinden con los recintos fiscales o

portuarios, lo anterior desde luego, permitirá la promoción de este régimen el cual busca facilitar el comercio internacional, no sólo a través de su almacenamiento, sino también de su exhibición, transformación, o bien y con base en comentarios emitidos hacia esta reforma, comercialización en un centro logístico especializado en comercio exterior.

Así mismo se propuso otorgar la facilidad de destinar al régimen RFE mercancías que, estando en depósito ante la aduana, el importador desee acondicionarlas, conservarlas o modificarlas para su comercialización sin necesidad de retirarlas de la aduana. Lo anterior, desde luego permite que las mercancías que se encuentren en riesgo de caer en abandono, continúen bajo control aduanero, dando certidumbre a los importadores y evitando cargas administrativas.

Sin embargo y como parte también de las reformas ocurridas, el RFE fue impactado por las modificaciones que sufrieron la Ley del IVA y del IEPS, dado que antes de realizarse las reformas no se pagaría el IVA por la enajenación de bienes que se encontraran sujetos a este régimen, así como no se pagaría el IEPS por los bienes que se introdujeran al país mediante el mismo. Esto crea una desventaja para el RFE dado que si antes era visto como una fortaleza hoy se convierte en una debilidad que los inversores no estén dispuestos a tomar.

Es así que la Reforma Fiscal dejó ventajas y desventajas para este régimen aduanero.

7.2 Recomendaciones.

Si bien es cierto antes de que sucediera esta reforma el cierre del RFE en Silao ya había sucedido, es importante destacar que la vinculación que se empieza a hacer de un RFE con un centro logístico especializado, viene a cuestionar la decisión que tomo el puerto respecto a su cierre. Dado que si GPI tiene en mente concentrar sus esfuerzos en consolidarse como un centro logístico valdría la pena buscar la manera y de acuerdo como lo señala la reforma cumpliendo con los requisitos que exige el SAT, de habilitar de nueva cuenta el inmueble que tenían habilitado como RFE para que a la par de los esfuerzos realizados, ambos logren posicionarse como actores importantes del comercio nacional e internacional y logren generar un impacto

positivo en la zona así como en las empresas asentadas ahí adicionales a las de la industria automotriz, también a las dedicadas al sector del calzado, aeronáutico, alimentario, etc. Importante resultaría exaltar la certidumbre que genera este régimen a los importadores y logra evitar cargas administrativas.

Hoy en día la actividad de los negocios internacionales es fundamental, de modo tal que interesante resulta la apuesta que GPI hace de consolidarse como plataforma importante dentro de los negocios donde permita que los procesos de transporte y logística sean más eficientes para las empresas, lo cual, al ser atractivo para ellas se traduce en una mayor inversión extranjera, aumento de exportaciones, importaciones, financiación internacional, etc. Lo anterior es importante, aún más por el mundo globalizado en el que se desarrollan los negocios donde las empresas buscan una apertura internacional.

En los negocios internacionales es importante que los empresarios conozcan el ambiente que los rodea para, de esta manera buscar nuevas formas de incrementar el crecimiento de la empresa y competitividad, de modo tal que GPI se ha esforzado en contar con la infraestructura y conectividad adecuada que permita aprovechar los puertos marítimos y hacer uso de los diferentes medios de transporte que ofrece. Así mismo, los diferentes servicios que ofrece permite la captación de mayor número de empresas, lo cual resultan importantes dentro los negocios.

Por otro lado el RFE es un mecanismo que permite incentivar la exportación y busca la certidumbre a los importadores, desde luego deja en claro su objetivo el cual también es mayor captación de inversión extranjera, aspecto fundamental en los negocios. Sin embargo, sería importante y para permitir que esto siga ocurriendo, proponer que los RFE no paguen IVA dado que se trata de una figura que permite colocar de manera eficiente, rápida y segura las mercancías de exportación, lo cual, constituye una ventaja competitiva para las empresas.

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS.

- ¹ Mundo Volkswagen. (2013). El grupo Volkswagen inaugura su nueva planta de motores en México. Recuperado el 19 de agosto de 2013, de: http://www.vw.com.mx/es/mundo_volkswagen/noticias.suffix.html/noticias~2F-el-grupo-volkswagen-inaugura-su-nueva-planta-de-motores-en-mexic.html, 16:45 hrs.
- ² El Mundo: Economía y negocios. (2013). Recuperado el 20 de agosto de 2013, de: <http://www.elmundo.com.ve/firmas/moises-bittan/zonas-francas-y-fomento-economico.aspx>, 17:21 hrs.
- ³ De la Garza Gutiérrez, César. (2005). El recinto fiscalizado estratégico: nuevo paradigma de la logística Recuperado el 24 de marzo de 2013, de: <http://revistas.bancomext.gob.mx>, 14:00 hrs.
- ⁴ Rodríguez, Luis Ricardo. (2009). Recinto Fiscalizados Estratégicos (REFIE): Una nueva opción competitiva para exportadores. Recuperado el 22 de agosto de 2013, de <http://www.kpmg.com/MX/es/IssuesAndInsights/ArticlesPublications/Documents/DE2009/03RecintosFiscalizados.pdf>, 16:30 hrs.
- ⁵ Carvajal Contreras, Máximo. (2009). Derecho aduanero. México: Porrúa. Pág. 421.
- ⁶ Carvajal, Op cit. p.421.
- ⁷ Ley Aduanera. (2013). Artículo 14-D. Recuperado el 24 de junio de 2013, de: info4.juridicas.unam.mx/ijure/fed/11, 22:00 hrs.
- ⁸ Cedillo, G. (2004). *Del Recinto Fiscalizado Estratégico*. Tesis de licenciatura. Universidad Nacional Autónoma de México.
- ⁹ Ley Aduanera. (2013). Artículo 23. Recuperado el 25 de junio de 2013, 22:12 hrs.
- ¹⁰ Cedillo, G. (2004). Op cit.
- ¹¹ *Ibíd*em, p.447.
- ¹² Goodrich Riquelme. (2012). Recinto Fiscalizado Estratégico. Inversión con valor agregado. Recuperado el 27 de junio de 2013, de <http://goodrichriquelme.com/wp-content/uploads/2013/01/RecintoFiscalizadoEstrategico.pdf>, 14:47 hrs
- ¹³ De la Garza Gutiérrez, César. (2005). El recinto fiscalizado estratégico: nuevo paradigma de la logística Recuperado el 29 de junio de 2013, de: <http://revistas.bancomext.gob.mx>, 13:12 hrs.
- ¹⁴ Carvajal. Op. cit. Pág. 446-447.

-
- ¹⁵ Goodrich Riquelme. (2012). Recinto Fiscalizado Estratégico. Inversión con valor agregado. Recuperado el 24 de agosto de 2013, de <http://goodrichriquelme.com/wp-content/uploads/2013/01/RecintoFiscalizadoEstrategico.pdf>, 17:20 hrs.
- ¹⁶ Bolaños, Martha. (2013, marzo/abril). El nuevo paradigma de la logística. Revista Comunicación, p.25
- ¹⁷ Gobierno del Estado de Guanajuato, Guanajuato Puerto Interior, componentes del GPI, Recinto Fiscalizado Estratégico (2010). Recuperado el 18 de agosto de 2013, de <http://www.puertointerior.com.mx/componentes/recintoFiscalizado.html>, 12:37 hrs
- ¹⁸ Colegio de Contadores Públicos. (2005). Recinto Fiscalizado Estratégico vs Zonas Francas. Recuperado el 16 de octubre de 2013, de <http://www.ccpm.org.mx/avisos/boletines/boletincomercioext8.pdf>, 23:38 hrs.
- ¹⁹ Guanajuato Puerto Interior. (2012). Recuperado el 16 de septiembre de 2013, de: <http://puertointerior.com.mx/noticias.php>, 12:47 hrs.
- ²⁰ Castro, Patricio. (2007). ¿Qué es un clúster? Concepto teórico (Análisis de Michael Porter). Recuperado el 19 de mayo de 2014, de: <http://gecomomiacluster.blogspot.mx/2007/11/qu-es-un-cluster-concepto-terico.html>, 20:21 hrs.
- ²¹ Guanajuato Puerto Interior. (2012). Recuperado el 16 de septiembre de 2013, de: <http://puertointerior.com.mx/noticias.php>, 15:44 hrs.
- ²² Bolaños, Martha. Op cit. Pág.24.
- ²³ Witker, Jorge (2002). Régimen jurídico del Comercio Exterior. Recuperado el 15 de septiembre de 2013, de: <http://www.bibliojuridica.org/libros/1/179/pl179.html>, 21:47 hrs.
- ²⁴ Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos (2013). Recuperado el 15 de septiembre de 2013, de: <http://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/pdf/1.pdf>, 22:06 hrs.
- ²⁵ Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos. Recuperado el 15 de septiembre de 2013, 22:36 hrs.
- ²⁶ Ley de Comercio Exterior (2006). Recuperado el 15 de septiembre de 2013, de: <http://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/pdf/28.pdf>, 23:01 hrs.
- ²⁷ Witker, Jorge. Op cit. Recuperado el 15 de septiembre de 2013, 23:33 hrs.
- ²⁸ Ley Aduanera (2013). Recuperado el 25 de marzo de 2013, 19:00 hrs.

-
- ²⁹ Rodríguez, Op. Cit. Recuperado el 5 de septiembre de 2013, 20:00 hrs.
- ³⁰ De la Garza Gutiérrez, César (2005). El recinto fiscalizado estratégico: nuevo paradigma de la logística. Recuperado el 4 de septiembre de 2013, de: <http://revistas.bancomext.gob.mx>, 18:45 hrs.
- ³¹ Gaceta Parlamentaria de la Cámara de Diputados (2002). Recuperado el 5 de septiembre de 2013, de: <http://gaceta.diputados.gob.mx>, 21:15 hrs.
- ³² Ley Aduanera (2013). Recuperado el 20 de diciembre de 2013, de: <http://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/pdf/12.pdf>, 13:11 hrs.
- ³³ Ley Aduanera (2013). Artículo 14-D. Recuperado el 16 de septiembre de 2013, de: info4.juridicas.unam.mx/ijure/fed/11, 14:22 hrs.
- ³⁴ De la Garza, Op. Cit. Recuperado el 5 de septiembre de 2013, 22:00 hrs.
- ³⁵ Ley Aduanera (2013). Artículo 135-A. Recuperado el 20 de diciembre de 2013, de: <http://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/pdf/12.pdf>, 18:31 hrs.
- ³⁶ Ley Aduanera (2013). Recuperado el 15 de septiembre de 2013, de: info4.juridicas.unam.mx/ijure/fed/11, 23:39 hrs.
- ³⁷ Ley del Impuesto Especial sobre Producción y Servicios (2011). Recuperado el 7 de septiembre de 2013, de: ftp://ftp2.sat.gob.mx/asistencia_servicio_ftp/.../LIEPS.doc, 19:30 hrs.
- ³⁸ Ley del Impuesto Especial sobre Producción y Servicios (2013). Recuperado el 28 de diciembre de 2013, de: <http://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/pdf/78.pdf>, 20:32 hrs.
- ³⁹ Ley del Impuesto Especial sobre Producción y Servicios. Recuperado el 30 de diciembre de 2013, 15:24 hrs.
- ⁴⁰ Ley Aduanera. Recuperado el 9 de septiembre de 2013, de info4.juridicas.unam.mx/ijure/fed/11/, 19:46 hrs.
- ⁴¹ Reglas de Carácter General en materia de Comercio Exterior (2013). Recuperado el 16 de septiembre de 2013, de: http://www.dof.gob.mx/nota_detalle.php, 13:33 hrs.
- ⁴² Organisation for Economic Co-operation and Development. (2002). Recuperado el 3 de octubre de 2013, de: <http://www.oecd.org>, 11:13 hrs.
- ⁴³ Asociación de Instituciones Financieras de Desarrollo. (2012). Glosario de Términos. Recuperado el 3 de octubre de 2013, de: <http://www.finrural.org.bo/index.php/servicios-en-linea/glosario-de-terminos>, 11:07 hrs.
- ⁴⁴ Debraj Ray. (2002). *Economía del desarrollo*. España: Antoni Bosch.

-
- ⁴⁵ García de la Sienna, Adolfo. (1990). El concepto de desarrollo económico. Recuperado el 18 de septiembre de 2013, de: http://biblioteca.itam.mx/estudios/estudio/letras19/notas1/sec_1.html, 21:43 hrs.
- ⁴⁶ Zona económica. (2010). Desarrollo económico. Recuperado el 2 de octubre de 2013, de: <http://www.zonaeconomica.com/concepto-desarrollo>, 11:47 hrs.
- ⁴⁷ Organización Internacional del Trabajo (2013). Desarrollo económico local. Recuperado el 17 de septiembre de 2013, de: <http://www.ilo.org/empent/areas/local-economic-development-led/lang-es/index.html>, 17:12 hrs
- ⁴⁸ Galindo Martín, Miguel Ángel. (2011). Crecimiento económico, no. 858. Recuperado el 20 de septiembre de 2013, de http://www.revistasice.com/CachePDF/ICE_858_39-56__.pdf
- ⁴⁹ Debraj Ray. Op cit.
- ⁵⁰ Porter, Michael. (2012). *Ventaja competitiva, creación y sostenimiento de un desempeño superior*. México: Patria.
- ⁵¹ Claude, S. George y Lourdes Álvarez. (2012). *Historia del pensamiento administrativo*. México: Prentice Hall.
- ⁵² Enciclopedia de Economía. (2009). Ventaja competitiva. Recuperado el 20 de septiembre de 2013, de: <http://www.economia48.com/spa/d/ventaja-competitiva/ventaja-competitiva.html>, 17:34 hrs.
- ⁵³ Porter, Michael. (2012). *Ventaja competitiva, creación y sostenimiento de un desempeño superior*. México: Patria.
- ⁵⁴ Porter, Michael. (2012). *Ventaja competitiva, creación y sostenimiento de un desempeño superior*. México: Patria.
- ⁵⁵ Porter, Michael. (2012). *Ventaja competitiva, creación y sostenimiento de un desempeño superior*. México: Patria.
- ⁵⁶ Porter, Michael. (2012). *Ventaja competitiva, creación y sostenimiento de un desempeño superior*. México: Patria.
- ⁵⁷ Secretaría de Turismo. (2007). Elementos para evaluar el Impacto Económico, Social y Ambiental en México. Recuperado el 4 de octubre de 2013, de: http://cestur.sectur.gob.mx/pdf/estudioseinvestigacion/sustentabilidad/METODOLOGIA_SUSTENTABILIDAD_1d3.pdf, 22:15 hrs.

-
- ⁵⁸ El Mundo: Economía y negocios. (2013). Recuperado el 14 de octubre de 2013, de: <http://www.elmundo.com.ve/firmas/moises-bittan/zonas-francas-y-fomento-economico.aspx>, 20:42 hrs.
- ⁵⁹ SELA: Sistema Económico y Latinoamericano y del Caribe. (2012). Influencia de las Zonas Francas en la diversificación productiva y la inserción de los países de América Latina y el Caribe. Recuperado el 14 de octubre de 2013, de: http://www.sela.org/attach/258/default/DT_N2-12-Influencia_de_las_Zonas_Francas_Diversificacion_productiva_insercion_paises_ALC.pdf, 20:30 hrs.
- ⁶⁰ Colegio de Contadores Públicos. (2005). Recinto Fiscalizado Estratégico vs Zonas Francas. Recuperado el 16 de octubre de 2013, de <http://www.ccpm.org.mx/avisos/boletines/boletincomercioext8.pdf>, 23:50 hrs.
- ⁶¹ SELA: Sistema Económico y Latinoamericano y del Caribe. (2012). 21:35 hrs.
- ⁶² SELA: Sistema Económico y Latinoamericano y del Caribe. (2012), 21:42 hrs.
- ⁶³ SELA: Sistema Económico y Latinoamericano y del Caribe. (2012), 21:47 hrs.
- ⁶⁴ SELA: Sistema Económico y Latinoamericano y del Caribe. (2012), 21:58 hrs.
- ⁶⁵ Instituto Nacional de Estadística y Geografía (2010). Censo de Población y Vivienda.
63. Guanajuato Puerto Interior (2014). Recuperado el 15 de enero de 2014, de: <http://puertointerior.com.mx/noticias.php>, 16:52 hrs.

BIBLIOGRAFÍA.

- ALMAJANO. *Derecho aduanal*, España, Navarro & Navarro, 1997.
- INSTITUTO NACIONAL DE ESTADÍSTICA Y GEOGRAFÍA, 2008, Anuario Estadístico, Guanajuato, 490 pág.
- INSTITUTO NACIONAL DE ESTADÍSTICA Y GEOGRAFÍA, 2009, Anuario Estadístico. Guanajuato. 500 pág..
- INSTITUTO NACIONAL DE ESTADÍSTICA Y GEOGRAFÍA, 2010, Anuario Estadístico, Guanajuato, 498 pág.
- INSTITUTO NACIONAL DE ESTADÍSTICA Y GEOGRAFÍA, 2011, Anuario Estadístico, Guanajuato, 500 pág.
- INSTITUTO NACIONAL DE ESTADÍSTICA Y GEOGRAFÍA, 2012, Anuario Estadístico, Guanajuato, 478 pág.
- BACA URBINA, Gabriel. *Evaluación de proyectos*, México, Mc Graw Hill, 2012.
- BOLAÑOS, Martha. *El nuevo paradigma de la logística*. Revista Comunicación, 2005.
- CARVAJAL CONTRERAS, Máximo. *Derecho aduanero*, México, Porrúa, 2009.
- CLAUDE, S. George y Lourdes Álvarez. *Historia del pensamiento administrativo*, México, Prentice Hall, 2012, 313 pág.
- Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, ISEF, 2013.
- DEBRAJ, Ray. *Economía del desarrollo*, España: Antoni Bosch, 2002.
- DE LA GARZA GUTIÉRREZ, César. *El recinto fiscalizado estratégico: nuevo paradigma de la logística*, México, Bancomext, 2005.
- Gaceta Parlamentaria de la Cámara de Diputados, 2002, de: <http://gaceta.diputados.gob.mx>
- GALINDO MARTÍN, Miguel Ángel. *Crecimiento económico*, 2011, de http://www.revistasice.com/CachePDF/ICE_858_39-56__.pdf.
- Ley Aduanera, 2013.
- Ley de Comercio Exterior, 2006.

-
- Ley del Impuesto al Valor Agregado, 2009.
 - Ley del Impuesto al Valor Agregado, 2013.
 - Ley del Impuesto especial sobre Producción y Servicios, 2011.
 - Ley del Impuesto Especial sobre Producción y Servicios, 2013.
 - PORTER, Michael. *Ventaja Competitiva: Creación y sostenimiento de un desempeño superior*, México, Editorial Patria, 2012, 556 pág.
 - Reglas de Carácter General en materia de Comercio Exterior, 2013.
 - RODRIGUEZ, Luis Ricardo. (2009). *Recinto Fiscalizados Estratégicos (REFIE): Una nueva opción competitiva para exportadores*, de www.kpmg.com/mx/es/issuesandinsights/.../paginas/de-refie.aspx.
 - ROHDE PONCE. *Derecho aduanero mexicano*, México, ISEF, 2000.
 - ZEPEDA SALINAS, Erick. *Nuevos Regímenes Aduaneros*, México, ISEF, 2003.
 - WITKER, Jorge. *Régimen jurídico del Comercio Exterior*, de: <http://www.bibliojuridica.org/libros/1/179/pl179.html>, 2002.

SITIOS DE INTERNET

- http://www.aduanas-mexico.com.mx/claa/ctar/leyes/apendices_anexo22.html#apendice21
- <http://www.comercioyaduanas.com.mx/>
- <http://puertointerior.com.mx/plan-maestro.html>
- <http://puertointerior.com.mx/ventajas.html>
- <http://www.jornada.unam.mx/2011/03/05/politica/017n1pol>
- <http://www.garologistics.com/?mod=rfeybeneficios>
- <http://t21.com.mx/revista-pdf>
- <http://www.cnnexpansion.com/manufactura/2011/01/28/silao-el-nacimiento-de-un-cluster>
- <http://www3.inegi.org.mx/sistemas/biinegi/default.aspx#P>
- http://www.spis.gob.mx/parque_industrial.htm

-
- www.aduanas.gob.mx
 - www.inegi.org.mx
 - http://www.kpmg.com/MX/es/PublishingImages/E-mails-externos/2013/Boletin_maquiladora/maquila_refie.pdf

SIGLARIO

AMDA: Asociación Mexicana de Distribuidores de Automotores.

CPEUM: Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos.

COFOCE: Coordinación de Fomento al Comercio Exterior del Estado de Guanajuato.

CONALEP: Colegio Nacional de Educación Profesional y Técnica.

DEL: Desarrollo Económico Local.

DOF: Diario Oficial de la Federación.

GPI: Guanajuato Puerto Interior.

IED: Inversión Extranjera Directa.

IEPS: Impuesto Especial sobre Producción y Servicios.

IMMEX: Programa para la Industria Manufacturera, Maquiladora y de Servicios de Exportación.

IMSS: Instituto Mexicano del Seguro Social.

ISSSTE: Instituto de Seguridad y Servicios Sociales para los Trabajadores del Estado

INA: Industria Nacional de Autopartes.

INEGI: Instituto Nacional de Estadística y Geografía.

IPN: Instituto Politécnico Nacional.

ISR: Impuesto sobre la Renta.

IVA: Impuesto al Valor Agregado.

NLA: Nueva Ley Aduanera.

NOM's: Normas Oficiales Mexicanas

OCDE: Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económico.

OMC: Organización Mundial de Comercio.

PIB: Producto Interno Bruto.

RCGMCE: Reglas de Carácter General en Materia de Comercio Exterior

RFE: Recinto Fiscalizado Estratégico.

SAT: Sistema de Administración Tributaria.

SE: Secretaría de Economía

SHCP: Secretaría de Hacienda y Crédito Público.

SSA: Secretaría de Salubridad y Asistencia

TLCAN: Tratado de Libre Comercio de América del Norte.

UNAM: Universidad Nacional Autónoma de México.

.

GLOSARIO

Aduana: Lugar establecido generalmente en las áreas fronterizas, puertos y ciudades importadoras/exportadoras cuyo propósito principal es contralorar todas las entradas y salidas de mercancía, los medios en los que son transportadas y los trámites necesarios para llevarlos a cabo. Su función recae en hacer cumplir las leyes y recaudar impuestos, derechos y aprovechamientos aplicables en materia de comercio exterior.

Centro logístico: territorio equipado para el desarrollo de actividades logísticas, el cual puede ser interpretado como un nodo donde se desarrollan dichas actividades, los cuales deben estar perfectamente equipados para lograr los objetivos que se hayan fijado previamente.

Clúster: Agrupación física de empresas del mismo sector productivo en un territorio determinado

Crecimiento económico: Incremento sostenido del producto per cápita o por trabajador, lo cual se traduce como un aumento del valor de los bienes y servicios producidos por una economía durante un período de tiempo, generalmente un año.

Desarrollo económico: Crecimiento sostenido de todos los sectores de la economía y que su vez tendrán una serie de implicaciones de tipo económico, financiero y social.

Impacto Económico: Efecto producido en la economía o en un sector específico, debido al movimiento de variables específicas y/o factores externos.

Parque industrial: Área especialmente reservada para el desarrollo industrial con la particularidad de contar con las siguientes características: ubicación: se localizan cerca importantes vías de comunicación como carreteras, vías del ferrocarril, aeropuertos o puertos marítimos; infraestructura: facilitan el desarrollo industrial ya que cuentan con todos los servicios como abastecimiento de agua, energía eléctrica, gas, telefonía, calles pavimentadas, alumbrado público y seguridad; administración: Cuenta con oficinas centrales para su operación y gestión general.

Persona moral: Organización de personas que se unen para conseguir un fin lícito conocido como objeto social. Puede contraer obligaciones, gozar de derechos y estar formada por personas físicas u otras personas morales.

Puerto seco: Terminal intermodal interior, conectada por carretera o vía férrea con una o varias terminales marítimas, con la capacidad de posponer el control aduanero a la entrada en el puerto seco. Esta característica permite agilizar la salida de las mercancías de los puertos hacia su destino, contribuyendo a descongestionar sus operaciones.

Recinto Fiscal: Lugar donde las autoridades aduaneras realizan indistintamente las funciones de manejo, almacenaje, custodia, carga y descarga de las mercancías de comercio exterior, fiscalización, así como el despacho aduanero de las mismas.

Recinto Fiscalizado: Lugar que es otorgado por concesión a un particular para que presten servicios de manejo, almacenaje y custodia de mercancías, en inmuebles ubicados dentro de los recintos fiscales, otorgando dichas concesiones mediante licitación

Recinto Fiscalizado Estratégico: Régimen aduanero, que consiste en introducir mercancías extranjeras, nacionales o nacionalizadas, por tiempo limitado, con la finalidad de que las mercancías puedan ser objeto de manejo, almacenaje, custodia, exhibición, venta distribución o sujetarse a un proceso industrial de elaboración, transformación o reparación

Zona franca: Modelo de excepción aduanera, el cual, permite introducir mercancías extranjeras en un área delimitada sin el pago de impuestos de importación o exportación, cuotas compensatorias o restricciones arancelarias (excepto las relacionadas con la salud pública, seguridad nacional, medio ambiente) para que se distribuyan en el mercado interno y/o global o se sometan a procesos de transformación.

ANEXOS

ANEXO 1

LEY ADUANERA

Regímenes aduaneros

Capítulo I

Disposiciones comunes

ARTICULO 90. Las mercancías que se introduzcan al territorio nacional o se extraigan del mismo, podrán ser destinadas a alguno de los regímenes aduaneros siguientes:

A. Definitivos.

I. De importación.

II. De exportación.

B. Temporales.

I. De importación.

a) Para retornar al extranjero en el mismo estado.

b) Para elaboración, transformación o reparación en programas de maquila o de exportación.

II. De exportación.

a) Para retornar al país en el mismo estado.

b) Para elaboración, transformación o reparación.

C. Depósito Fiscal.

D. Tránsito de mercancías.

I. Interno.

II. Internacional.

E. Elaboración, transformación o reparación en recinto fiscalizado.

F. Recinto fiscalizado estratégico.

ANEXO 2

LEY ADUANERA

ARTICULO 14-D. Las personas que tengan el uso o goce de un inmueble, dentro de la circunscripción de cualquier aduana, podrán solicitar al Servicio de Administración Tributaria la habilitación de dicho inmueble para la introducción de mercancías bajo el régimen de recinto fiscalizado estratégico y la autorización para su administración. El inmueble habilitado se denominará recinto fiscalizado estratégico. El interesado deberá cumplir con los requisitos que exija el Servicio de Administración Tributaria mediante reglas, para asegurar el interés fiscal.

Párrafo reformado DOF 09-12-2013

Para que proceda la autorización a que se refiere este artículo, se deberá acreditar ser persona moral constituida de conformidad con las leyes mexicanas, su solvencia económica, su capacidad técnica, administrativa y financiera, así como la de sus accionistas, estar al corriente en el cumplimiento de sus obligaciones fiscales, y cumplir con los requisitos que señale el Servicio de Administración Tributaria mediante reglas. A la solicitud deberán anexar el programa de inversión, la documentación con la que acredite el legal uso o goce del inmueble, que el inmueble cumple con requisitos de seguridad, control, vías de acceso y demás condiciones que determine el Servicio de Administración Tributaria mediante reglas.

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

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

automatizados para el control de las mercancías, personas y vehículos que ingresen o se retiren del recinto fiscalizado.

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

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

LEY ADUANERA

Capítulo VII

Recinto Fiscalizado Estratégico

ARTICULO 135-A. Las personas que tengan el uso o goce de inmuebles ubicados dentro del recinto fiscalizado estratégico habilitado en los términos del artículo 14-D de esta Ley, podrán solicitar la autorización para destinar mercancías al régimen de recinto fiscalizado estratégico. No podrán obtener la autorización a que se refiere este artículo, las personas que cuenten con la autorización para administrar el recinto fiscalizado estratégico.

También podrán obtener la autorización a que se refiere este artículo, las personas que cuenten con la concesión o la autorización para prestar los servicios de manejo, almacenaje y custodia de mercancías de comercio exterior. El Servicio de Administración Tributaria señalará en la autorización respectiva las medidas de control para distinguir las mercancías sujetas a este régimen, de las que se encuentren en depósito ante la aduana.

Párrafo adicionado DOF 09-12-2013

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

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

Las personas que obtengan la autorización a que se refiere este artículo, deberán adoptar las medidas necesarias y cumplir con los lineamientos que determine el Servicio de Administración Tributaria mediante reglas, para el control, vigilancia y seguridad del recinto fiscalizado y de las mercancías de comercio exterior y deberán contar con los sistemas que permitan el enlace y la transmisión automatizada de la información relativa a las mercancías. La transmisión de la

información se deberá efectuar en los términos que señale el Servicio de Administración Tributaria mediante reglas.

Quienes obtengan la autorización a que se refiere este artículo, deberán cumplir con las obligaciones y tendrán las mismas responsabilidades que las previstas en los artículos 15, 26 y demás relativos de esta Ley para quienes cuenten con autorización o concesión para el manejo, almacenaje y custodia de mercancías en depósito ante la aduana. El Servicio de Administración Tributaria mediante reglas podrá otorgar las facilidades necesarias.

El Servicio de Administración Tributaria cancelará la autorización a que se refiere este artículo conforme al procedimiento previsto en el artículo 144-A de esta Ley, a quienes dejen de cumplir los requisitos previstos para el otorgamiento de la autorización, incumplan con las obligaciones previstas en esta Ley o la autorización o incurran en alguna causal de cancelación establecida en esta Ley o en la autorización.

Artículo adicionado DOF 30-12-2002

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

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

II. No estarán sujetas al cumplimiento de las regulaciones y restricciones no arancelarias y normas oficiales mexicanas, excepto las expedidas en materia de sanidad animal y vegetal, salud pública, medio ambiente y seguridad nacional.

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

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

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

A partir de la fecha en que las mercancías nacionales o nacionalizadas queden bajo este régimen, se entenderán exportadas definitivamente.

Artículo adicionado DOF 30-12-2002

ARTICULO 135-C. Las mercancías extranjeras que se introduzcan a este régimen podrán permanecer en los recintos fiscalizados por un tiempo limitado de hasta dos años, salvo en los siguientes casos, en los que el plazo será no mayor al previsto en la Ley del Impuesto sobre la Renta para su depreciación:

I. Maquinaria, equipo, herramientas, instrumentos, moldes y refacciones destinados al proceso productivo;

II. Equipos y aparatos para el control de la contaminación; para la investigación o capacitación, de seguridad industrial, de telecomunicación y cómputo, de laboratorio, de medición, de prueba de productos y control de calidad; así como aquellos que intervengan en el manejo de materiales relacionados directamente con los bienes objeto de elaboración, transformación o reparación y otros vinculados con el proceso productivo.

III. Equipo para el desarrollo administrativo.

Artículo adicionado DOF 30-12-2002

ARTICULO 135-D. Las mercancías que se introduzcan al régimen de recinto fiscalizado estratégico podrán retirarse de dicho recinto para:

I. Importarse definitivamente, si son de procedencia extranjera.

II. Exportarse definitivamente, si son de procedencia nacional.

III. Retornarse al extranjero las de esa procedencia o reincorporarse al mercado las de origen nacional, cuando los beneficiarios se desistan de este régimen.

IV. Importarse temporalmente por maquiladoras o por empresas con programas de exportación autorizados por la Secretaría de Economía.

V. Destinarse al régimen de depósito fiscal.

Durante el plazo de vigencia del régimen, las mercancías podrán retirarse para su importación cumpliendo con las disposiciones que determine el Servicio de Administración Tributaria mediante reglas.

Las mercancías sujetas a este régimen se podrán transferir de un inmueble ubicados dentro del recinto fiscalizado a otro ubicado dentro del mismo recinto, o a otro recinto fiscalizado habilitado en los términos del artículo 14-D de esta Ley, siempre que se

cumplan con las formalidades que para tales efectos establezca el Servicio de Administración Tributaria mediante reglas.

Los productos resultantes de los procesos de elaboración, transformación o reparación que retornen al extranjero darán lugar al pago del impuesto general de exportación.

Las personas que hayan obtenido la autorización a que se refiere el artículo 135-A de esta Ley, responderán directamente ante el Fisco Federal por el importe de los créditos fiscales que corresponda pagar por las mercancías que sean retiradas del recinto fiscalizado sin cumplir con las obligaciones y formalidades que para tales se requieran o cuando incurran en infracciones o delitos relacionados con la introducción, extracción, manejo, almacenaje o custodia de las mercancías. Dicha responsabilidad comprenderá el pago de los impuestos al comercio exterior y de las demás contribuciones, así como de las cuotas compensatorias que en su caso se causen, y sus accesorios, así como las multas aplicables.

Las personas que hayan obtenido la autorización a que se refiere el artículo 14-D de esta Ley, serán responsables solidarios en los mismos términos y condiciones.

Artículo adicionado DOF 30-12-2002

ANEXO 4

ENCUESTA A REALIZAR A LAS EMPRESAS DE LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ

Empresa: _____.

Fecha: _____.

Año de instalación en Guanajuato Puerto Interior: _____.

1. ¿Cuáles son los motivos de instalación en GPI?

Infraestructura () Exenciones fiscales () Conectividad ()

Otra () ¿Cuál? _____

2. ¿Cuál es el nivel de mejora a partir de su instalación en GPI?

Favorecedor () Regular () Poco favorecedor () Nulo ()

3. ¿Cuál ha sido el rubro de mayor beneficio en la empresa?

Exportación () Producción () Ventas ()

4. ¿Dentro de su logística se situaba el uso del RFE?

Sí () ¿Por qué?: _____.

No () ¿Por qué? _____.

5. ¿A qué atribuye que GPI haya solicitado el cierre del mismo?

_____.

6. ¿Cuál es su opinión respecto al régimen de Recinto Fiscalizado Estratégico?

_____.

ENCUESTA A REALIZAR A LOS HABITANTES DE SILAO

Edad: _____.

Fecha: _____

Ocupación: _____.

Años radicando en Silao, Guanajuato: _____.

1. ¿Cuál es su opinión respecto a GPI?

Favorable ()

Desfavorable ()

No me interesa ()

2. Desde su perspectiva, ¿Cuál ha sido el mayor beneficio obtenido desde la habilitación de GPI?

Salud ()

Vivienda ()

Empleo ()

Educación ()

Otro () ¿Cuál? _____ Ninguno ()

3. Desde su perspectiva, ¿Cuál sector industrial más dinámico en la zona?

Automotriz ()

Aeronáutico ()

Calzado ()

Alimentario ()

Otro ()

4. A partir de 2009 ¿Usted se percató de algún cambio de carácter económico en la zona?

Si () ¿Cuál? _____.

No () ¿Cuál? _____.

5. En 2009 se inauguró en esta región el RFE, el cual es un nuevo régimen aduanero. ¿En su economía familiar o bien vida diario, experimento algún cambio?

Si ()

No ().

6. Opinión respecto al auge que está viviendo Silao, Guanajuato:

ANEXO 5**ANEXO 22 DE LAS REGLAS DE CARÁCTER GENERAL EN MATERIA DE
COMERCIO EXTERIOR 2013****APENDICE 21
RECINTOS FISCALIZADOS ESTRATEGICOS**

**Inmuebles habilitados para introducir mercancías bajo el régimen de
recinto fiscalizado estratégico, autorizados en términos de la regla
2.3.6.**

ADUANA	INMUEBLE HABILITADO PARA RECINTO FISCALIZADO ESTRATEGICO
Aguascalientes	Recinto Fiscalizado Estratégico de San Luis, S.A. de C.V.
Altamira	Administración Portuaria Integral de Altamira, S.A. de C.V.
Ciudad Hidalgo	Fideicomiso para la Habilitación y Administración del Recinto Fiscalizado Estratégico Puerto Chiapas.
Ciudad Juárez	Corporación Inmobiliaria San Jerónimo, S. de R.L. de C.V.
	Foxteq México Developer, S.A. de C.V.
Colombia	Corporación para el Desarrollo de la Zona Fronteriza de Nuevo León.
	Desarrollo Inmobiliario Bosques del Río, S.A. de C.V.
Lázaro Cárdenas	Fideicomiso Recinto Fiscalizado Estratégico Zona Franca del Puerto de Lázaro Cárdenas, Michoacán.
	Administración Portuaria Integral de Lázaro Cárdenas, S.A. de C.V. D.O.F. 27/02/2014
Guaymas	Consejo para el Recinto Fiscalizado Estratégico de Sonora.
Mazatlán	Administración Portuaria Integral de Topolobampo, S.A. de C.V. D.O.F. 27/02/2014
Nuevo Laredo	Logística Integral de Comercio Mundial, S.A. de C.V. D.O.F. 27/02/2014
Tijuana	Tomás Alva Edison Industrial Park, S. de R.L. de C.V.

Fuente: http://www.aduanas-mexico.com.mx/claa/ctar/leyes/apendices_anexo22.html#apendice21, 2014.

ANEXO 6

PLAN MAESTRO: GUANAJUATO PUERTO INTERIOR 2014



Fuente: Guanajuato Puerto Interior, "Plan Maestro 2014", Campus virtual de Guanajuato Puerto Interior, México, 2014 < <http://puertointerior.com.mx/plan-maestro.html>, (6 de enero de 2014), [s.p]