

LA LOGÍSTICA EN LOS SERVICIOS PORTUARIOS

REVISIÓN DE LITERATURA

DR. GUILLERMO BENÍTEZ



Resumen - En este artículo se destacan las principales problemáticas de los trabajos de investigación abordados y que se presentan las problemáticas más destacadas de la Logística en los Recintos Portuarios (LRP), como son: La Importancia de la Logística en los Recintos Portuarios, (RP), El Despacho de Mercancías en los distintos Recintos, Análisis Estructural de las Importaciones y Exportaciones para la LRP, así como también, las Propuestas de Mejoras en el Área de Logística en los RP. Es por ello que se llevó a cabo una revisión generalizada de literaturas en la que se destaca las aportaciones e importancia de esta, abordando en ellas los detalles y problemas específicos más sobresalientes.

Palabras clave - Recintos Portuarios, Logística, Despacho de Mercancías, Nodos, Intermodales

INTRODUCCIÓN

La Organización Mundial de Comercio menciona que Los Recintos Portuarios (RP) son considerados como los Activos Logísticos estratégicos más relevantes. Estadísticamente, considera que el 80% de las mercancías que se comercializan en el mundo se mueven por vía marítima a través de los puertos que permiten la operación de dicho intercambio. Dichos Recintos están provistos de espacios de aguas tranquilas, permitiendo la conectividad entre los medios marítimos y terrestres mediante tres zonas de acceso, zona terrestre, de maniobras y de enlace; siendo la zona terrestre la que está integrada por muelles ubicados en las diferentes terminales con las que cuenta cada puerto comercial con base a su vocación en los diferentes tipos de mercancías (gráneles, líquidos, vehículos, carga general, refrigerada y contenedores, entre otros). En la zona de enlace se encuentran las superficies e instalaciones que permiten el acceso, circulación, estacionamiento y operación de los modos de transporte terrestre de carga, así como las destinadas al almacenamiento de transferencia de mercancías operadas, tanto de importación como de exportación, comprendiendo los circuitos de reconocimiento aduanero, bodegas fiscalizadoras y oficinas de las distintas autoridades, servicios y actores privados que actúan dentro del recinto portuario. Como lo señala Segrelles, J.A., (2000), los puertos han modificado sus antiguas funciones y, aparte de ocupar posiciones estratégicas en el tráfico de mercancías, se convierten en núcleos donde convergen diversos medios de transporte vinculados estrechamente no sólo con la concentración de tráficos, sino también con el espacio geográfico en el que tienen su origen los flujos mercantiles. La Ley Aduanera en sus artículos, 14 y 34, (2015), establecen que, estos Recintos tienen como funciones operativas la inspección, control, reconocimiento y despacho de mercancías de exportación. Este último se encarga del control y registro de mercancías que entran y salen del puerto, y que son distribuidas a diferentes partes del país. El encargado de realizar dicho proceso es el operador del módulo de primera selección. Las funciones que debe realizar se encuentran especificadas dentro de un manual operativo, que establece de manera clara el procedimiento para el despacho de dichas mercancías, y que se fundamenta dentro de la Leyes Aduaneras correspondientes. Villalobos, M, (2015),

menciona que Las mercancías presentadas ante el módulo conocido también como semáforo fiscal, son de vital importancia puesto que en él se determina si debe o no practicar el reconocimiento aduanero, es decir; la revisión documental y el examen físico de las mercancías de importación, así como de sus muestras para allegarse de elementos que permitan a las autoridades aduaneras precisar la veracidad de lo declarado. En un entorno cada vez más competitivo y con el crecimiento desmedido de este sector, sería oportuno que las obras o instalaciones que posibilitan el enlace entre los nodos de acopio, producción y consumo para satisfacer los requerimientos de las cadenas de suministros, que interactúan entre ellos, utilizando modos de transporte y el apoyo de instalaciones y terminales especializadas donde se materialicen los movimientos de cargas intermodales mediante procesos de transferencia, trasbordo, ruptura y trasvase de las mercancías permitan, a cada país soportar el volumen creciente de intercambios de comercio exterior. La revisión literaria para esta temática consistió en detectar, obtener y consultar fuentes bibliográficas útiles a nuestro propósito de estudio, extrayendo y recopilando información relevante y necesaria que atañe a nuestro problema de investigación. Se procedió a revisar diversas fuentes publicadas de diversas partes del mundo, como artículos, tesis, boletines, libros, considerando solo los más importantes y recientes. Estos contenidos teóricos son de suma importancia, puesto que cada autor difiere de otros considerando desde su perspectiva y caso en particular, el mejoramiento de los servicios en la LRP.

PLANTEAMIENTO DE LAS PROBLEMÁTICAS



Importancia de la Logística en los Recintos Portuarios

Los RP han tenido que ir modificando sus antiguas funciones para ir ocupando posiciones estratégicas en el tráfico de mercancías debido a que la globalización económica y la liberación comercial apoyadas en el desarrollo de los transportes y comunicaciones, generándose así con esto, el aumento de los intercambios mercantiles en estos lugares, generándose oportunidades de fragmentación de las diferentes etapas productivas y comerciales buscando soluciones naturales y tecnológicas en cada una y afectando de manera decisiva a los RP, ya que hoy en día son considerados como importantes plataformas logísticas de gran intercambio modal.

El Despacho de las Mercancías en los Distintos Recintos Portuarios (RP)

El despacho de mercancías en los RP, comprende todo el conjunto de procesos formales, de entrada y salida de mercancías en territorio nacional, regidas por un ordenamiento legal denominado “Derecho Aduanero” Son en este caso, los llamados Agentes Aduanales, a quienes les corresponde asesorar a los importadores o exportadores de mercancías para que dicho procesos se realice de conformidad con las leyes vigentes, es por ello que la optimización de estos procesos apoyados de tecnologías paralelas, ayuden a reducir los costos que estas generan, tanto internos como externos, aumentando la capacidad comercial de los RP mediante una logística adecuada, haciendo de estos los más competitivos en un mundo globalizado.

Análisis Estructural de las Importaciones y Exportaciones para los RP

La realización de un análisis estructural de las importaciones y exportaciones de un país mediante el estudio del comportamiento de la Balanza de Cuenta Corriente que esté generando déficit por estas operaciones, siendo esto consecuencia del favoritismo de un cierto producto o mercado en específico generando tasas de crecimiento altas y sostenidas, que es posible medir su impacto, mediante el uso de modelos de ecuaciones que representan el comportamiento del sector comercial por períodos, la mayoría a mediano y largo plazo y que sirven de base para la mejora del sector productivo de que se trate con el fin de determinar los factores que restringen una relación positiva entre crecimiento económico y apertura comercial.

Propuestas de Mejoras en el Área Logística de los RP

Las propuestas de mejora en los procesos logísticos de las operaciones como son: la falta de infraestructura en los recintos para carga y descarga, el retraso de fluidez en los trámites para la importación y exportación de las mercancías, la falta de capacitación al personal a cargo de algún proceso dentro del recinto, constituyen las problemáticas más estudiadas y analizadas para su mejora dentro de estos RP, puesto que se busca en su mayoría ser más competitivos dentro de sus operaciones aduaneras y que se llevan a cabo bajo el fenómeno conocido como globalización económica.

Considerando estas problemáticas, propongo las siguientes preguntas de investigación. ¿La concentración de carga y falta de mayores recursos de infraestructura en la Logística de los Recintos Portuarios (LRP), son los principales obstáculos para la liberación de las mercancías es este proceso?, ¿Un déficit en el análisis estructural de las importaciones y exportaciones restringen una relación positiva entre crecimiento económico y apertura comercial?, ¿El retraso de fluidez de trámites en RP, es la causa principal de desaduanización de las mercancías de importación y exportación?, ¿La falta de capacitación al personal operativo de los Recintos Portuarios (RP), genera la decisión de los usuarios de estos servicios, cambiar de Recinto para el manejo de sus operaciones?

Contenidos Teóricos

En lo concerniente a la revisión de los contenidos teóricos, fueron tomados 30 trabajos nacionales e internacionales, considerando las problemáticas más sobresalientes de estos, como resultado de este trabajo, de los cuales, se puede decir que en las propuestas sobre soluciones a los problemas encontrados, se considera que el 45% se enfoca a la infraestructura de los RP, otros 30% al uso inadecuado de las importaciones y exportaciones y un 25% al desconocimiento por parte de los trabajadores en las aduanas y problemas laborales. Se puede observar que en algunos autores no hay coincidencia generalizada entre ellos, ya que algunos coinciden que la mayoría de los problemas en la LRP está representado por las obras e instalaciones que posibilitan el enlace entre los nodos de acopio, producción y consumo para satisfacer los requerimientos de las cadenas de suministros que interactúen entre ellos utilizando modos de transporte y apoyo de instalaciones y terminales especializadas donde se materialicen los movimientos de carga y descarga intermodales para hacer el uso eficiente de estos servicios a los usuarios. Tal como lo menciona Segrelles, J.A. (2000), la complejidad de los circuitos productivos, y por ende comercial, van creciendo conforme se incrementan las posibilidades de fragmentar las diferentes etapas de la elaboración, buscando las ventajas naturales, tecnológicas, laborales existentes en cada lugar afectando de manera decisiva la LRP que hoy en día aparecen como plataformas logísticas de intercambio modal.

La Importancia de la Logística en los Recintos Portuarios (LRP)

Anschutz, G. (2002) considera que la función logística de los puertos en el transporte marítimo está notablemente influido por dos nodos operativos cada vez más importantes: los puertos y las Zonas de

Actividades Logísticas. Lejos de operar de manera independiente entre sí, ambos espacios apuntan, en la actualidad, a conectarse de manera más fluida, con el objetivo de agilizar las operaciones y aportar un mayor valor agregado al movimiento general de las cargas. La saturación de comunicaciones tanto terrestres como aéreas, son las causas prioritarias que han impulsado el desarrollo y modernización de los puertos marítimos en distintas partes de los continentes, incentivando la intermodalidad de estos en los servicios. Tena, M., (2004), afirma que no existe sistema logístico que pueda simultáneamente maximizar el servicio al cliente y minimizar los costes de distribución. Prestar el máximo servicio a los clientes supone un gran volumen de existencias, un transporte rápido y múltiples almacenes, factores todos ellos que incrementan los costes de la distribución. Es por ello que Sánchez (2006) menciona que de esta manera la actividad de los puertos, se destaca por su importancia económica e impacto en el transporte marítimo, y por esta razón, se encuentra conminada a proveer servicios sobre una base internacionalmente competitiva. Acosta y Camaño, (2009), proponen el puerto libre como alternativa para los servicios logísticos en la mejorar de la desaduanización de mercancías, mejorando los costos que estas causan en los tiempos de respuesta y transporte en los RP. López, Martínez y Ortiz (2010) consideran que a pesar de ser una de las vías más lentas para transportar mercancías, hoy en día hay que tomar en cuenta que la mayoría de las navieras ya utilizan contenedores, los cuales se encargan de facilitar este proceso. En la logística portuaria lo que se pretende es lograr la planificación, la puesta en práctica y el control de los flujos físicos de los materiales y de los bienes finales, desde los puntos de origen hasta los puntos de utilización, con el objeto de atender las necesidades de los consumidores a cambio de un beneficio. Son estas actividades logísticas las que necesitan de sistemas integrados que comprendan la gestión de los materiales, los sistemas de flujo de los materiales y la distribución física, junto con las tecnologías de la información. Por otro lado, Castro (2010) destaca que en los últimos años las aduanas han sufrido grandes procesos de modernización, trayendo como consecuencia la mejora de algunos métodos para el control de mercancías, agilización de trámites y flujo comercial entre los países que intercambian operaciones de comercio exterior. Guash (2011) toma en cuenta que la logística se ha convertido en un elemento crucial para la competitividad y el rendimiento económico dentro de un contexto global y creciente de América Latina y el Caribe.

Despacho de Mercancías en los Distintos Recintos Portuarios

El transporte marítimo menciona, Laxe (2008), que afronta una nueva etapa de liberación y desregulaciones cada vez mayor, en el proceso de concentración empresarial y concentración geográfica de las compañías marítimas de líneas regulares y de los operadores portuarios. Schwartz y Guash, (2009) señalan en sus investigaciones que identifican que los retrasos en el despacho aduanero aumentan los costos de transporte entre un 4% y 12%. Esto quiere decir que si se pudiera disminuir a la mitad del tiempo las gestiones aduaneras, los costos por transporte podrían reducirse en ese mismo porcentaje. En este sentido, en la mayoría de los recintos marítimos, es una de las problemáticas más comunes. Basaldúa (2012) destaca en su trabajo de investigación que la responsabilidad de las mercancías hacia y desde los buques de transporte como negocios muy lucrativos para los RP, señalando que en quien recae toda esta responsabilidad es en las terminales marítimas. Oramas Galván, (2015) afirma que no existe una proyección apropiada para el orden de ingreso y despacho de los transportes en el puerto de Esmeraldas, generalmente los vehículos permanecen inmovilizados dentro del recinto portuario más tiempo del requerido para el proceso operativo. Almeida y Lisseth (2014) sostienen que el despacho de las mercancías dentro de los depósitos temporales, causa malestar en quienes se encuentran inmersos en la realización de estas actividades, principalmente se determina que la problemática más notoria es ocasionada en la realización de carga y descarga de mercancías que ingresan al país en contenedores y bobinas, causando insatisfacción en importadores y clientes, ya que estos no cuentan con la suficiente maquinaria logística para efectuar las operaciones de carga y descarga de mercancías, generando grandes demoras en el despacho de estas. Herrera, Montor, González y Medina (2015) destacan que estas problemáticas se deben en la mayoría de los recintos, a

la falta de competitividad de las empresas a nivel internacional. En el trabajo de Peñafiel Gómez (2014) se identifica que el retaso de fluidez de trámites, la infraestructura física, la paralización constante de trámites, documentación incompleta, la falta de comunicación entre el personal, no contar por escrito con el servicio que ofrece la empresa en el despacho aduanero, son las causas más importantes que impiden la mejora de los servicios en estos RP.

Análisis Estructural de las Importaciones y Exportaciones para la LRP

El interés por la evolución de la balanza por cuenta corriente en cada país a lo largo de los últimos años, se plantea el debate sobre cuáles son sus posibles determinantes, en la evolución que se pueda tener a mediano plazo y hasta qué punto puede ser sostenible un déficit exterior en el manejo de las importaciones y exportaciones. Villareal y Ramos, (2001) mencionan que México actualmente se enfrenta a la paradoja de la competitividad, ya que es uno de los países más abiertos y de los menos competitivos, ubicándose en el lugar 43 de 59 países, considerando su rezago como significativo respecto a otros como Grecia (34), China (41) y Egipto (42), según el informe mundial de competitividad 2000, del foro económico mundial. Díaz Bautista (2008) nos dice que el aumento del transporte de mercancías por vía marítima y la ventajosa posición geográfica de México, al tener más de 11,000 kilómetros de costa en los litorales del Pacífico y Atlántico, brindan a los puertos mexicanos la oportunidad de explotar el tráfico marítimo en la zona y aprovechar su vecindad con Estados Unidos, la primera potencia económica del mundo. Considerando a las importaciones y exportaciones como las actividades principales que se dan en los RP, Antonio Montañez, (2000) considera en su análisis estructural que cuando se da el favoritismo de las importaciones a productos homogéneos, como es el caso de España, genera un déficit en las importaciones considerable en el país. Pérez Martínez, (2012) destaca en su trabajo que existe un desconocimiento detallado de las funciones a realizar por el personal a cargo en el despacho de las mercancías para el manejo de importación y despacho de estas. Zamora y Navarro (2015) por su parte evalúan la competitividad de las aduanas en marco del comercio internacional, a través de un análisis de los componentes principales mediante un indicador denominado índice de competitividad, generando una lista de los países más competitivos en esta materia. Rodríguez, Martínez y López (2012) proponen un modelo logístico de importación vía marítima sobre materias primas y componentes del proceso de manufactura, dirigido a pequeñas y medianas empresas.

Propuestas de Mejoras en el Área Logística de LRP

Guevara y López, (2005) consideran la automatización de los procesos aduaneros importantes para seguir avanzando en la modernización aduanera, ya que se deben considerar los resultados favorables que la tecnología aporta para el intercambio comercial. Reyes, Guizar y López, Gómez Marín, (2006) en su propuesta de investigación, hacen referencia a un modelo de gestión logística mediante la realización de una recopilación de la teoría logística y cadena de suministros, haciendo especial énfasis en la logística de abastecimiento internacional y su impacto en las estrategias organizacionales de las empresas. La saturación de comunicaciones terrestres y aéreas ha sido clave primordial, ya que han dado la pauta para el desarrollo y modernización de los puertos marítimos, incrementando la intermodalidad de estos servicios. Por su parte, Bravo, Orejuela y Osorio (2007) proponen un estudio de la administración de recursos de distribución, enfocado en la administración adecuada del despacho de mercancías asumiendo recursos limitados, mediante el uso de métricas combinadas, mejorando la distribución física de productos. Arango, Gómez y Zapata (2013), en su interés por la simplificación administrativa en el despacho aduanero, proponen el uso de herramientas tecnológicas para la agilización de estos, sin embargo, consideran que es necesario poseer físicamente algunos de estos documentos derivados de su importancia para la realización de algunos trámites. La propuesta que Febre y Pérez (2012) realizan en su boletín publicado en la página de la CEPAL, menciona la necesidad de reducir costos logísticos e incrementar la seguridad de carga, control de tiempos de viaje, definir trayectorias más seguras, reducción de tiempos en procesos administrativos de seguridad y control

evitando detenciones innecesarias en los recintos, mediante el uso de tecnologías y particularmente de (ITS), Sistemas Inteligentes de Transporte en la logística portuaria para Latinoamérica. El comercio (2012) proponen un proceso logístico crítico para la sostenibilidad de las empresas y el aprovechamiento de los recursos mineros a través de la aplicación de la metodología estadística de Reproducibilidad y Replicabilidad (R&R). López, Martínez y Ortiz, (2014) destacan que el adecuado cuidado de las mercancías y su almacenamiento en contenedores que mantengan en buen estado el transporte de estas, es un factor importante en el ámbito logístico y comercio internacional encargado de la correcta distribución y almacenamiento de estas, y señalando como responsable a las navieras encargadas de estas operaciones. Morán y Ferrer (2015) hacen énfasis en un control estratégico de los agentes de aduanas del Estado de Zulia, Venezuela, con la finalidad de articular el desarrollo de sus actividades, proporcionándoles una visión global del desempeño de estas en los recintos. Así mismo, y derivado de algunas de las problemáticas más comunes en los RP, Muñoz Lara (2015) en su propuesta de estrategias de mejora en el desempeño laboral de los empleados de las agencias aduanales a través de 2 variables: 1) La Capacitación, y 2) Los Incentivos. Castro López (2015) por su parte, nos sugiere en su trabajo de investigación, que el registro de datos para la regulación y regularización se da a través de una declaración simplificada vía web, mediante la transmisión de documentos digitalizados (Comprobantes de pago, documentos de transporte, autorizaciones en caso de mercancías restringidas, etc.), generando así la eliminación de formatos pre-impresos, manteniendo solo archivos electrónicos de estas operaciones.

CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

El enfoque de este trabajo estriba su importancia en el hecho del análisis de la Logística implementada en los Recintos Portuarios (RP). Es por ello que en la revisión literaria sobre este tema, destacan las problemáticas más estudiadas y analizadas por diferentes autores en distintos escenarios portuarios como son: las inconsistencias en ciertos puntos de operación aduanera, problemas administrativos, carencia de regulaciones en las tarifas, conflictos con los horarios manejados por las dependencias gubernamentales, la falta de capacitación al personal contratado, entre otras. Se considera, que el propósito de esta revisión en relación a la LRP se cumplió al obtener una idea general y clara de cómo se han ido analizando en particular los casos relacionados y estudiados en los distintos RP, así como de las problemáticas más comunes señaladas. La función Logística en los nodos operativos de los RP es considerada como Zonas de Actividades Logísticas (ZALs), que deben operar de manera conjunta y fluida, con la finalidad de agilizar las operaciones y aportar mayor valor agregado a estas. Se ha demostrado al lector que en la LRP aún no se cuenta con una estructura única que sea generalmente aceptada, y se tiene un campo de conocimiento muy amplio que debe ser sujeto de estudio para futuras investigaciones. Dado que las problemáticas encontradas no cuentan con una base propia, algunos de los investigadores han profundizado en diferentes vertientes, lo que lleva frecuentemente a controversias sobre los contenidos teóricos de la LRP, y que no se considera una problemática incuestionable en sus contenidos, como tampoco se considera la certeza sobre los elementos clave más destacados para la obtención de resultados operativos satisfactorios. Debido a la subjetividad dada para los planeadores de la LRP, se considera pertinente seguir investigando para definir las medidas adecuadas que den soluciones favorables a estas situaciones que limitan de alguna forma la fluidez operacional y que determinen los factores clave que den éxito a este estudio.

Finalmente, se hace constar que, en un entorno cada vez más competitivo y con el crecimiento desmedido de este sector, existe una problemática muy atractiva con impactos económicos importantes hacia este sector ya que seguirán sin duda generando más situaciones similares sin generar valor agregado a la logística aplicada en estos RP, justificando ampliar la evidencia sobre los resultados que

se obtienen de los enfoques estratégicos y paradigmáticos, que en un futuro se logre en esta área crear una cadena logística de puerto internacional que este fundamentada en la globalización del comercio mundial.

Referencias

1. Acosta, L. B., & Camaño, L. V. (2009). Impacto potencial del régimen de puerto libre en la prestación de servicios logísticos desde Uruguay.
2. Almeida, T., & Lisseth, A. (2014). Las operaciones de carga y descarga en los Depósitos Temporales de la ciudad de Tulcán y el despacho de mercancías.
3. Basaldúa, L. C. R. (2012). Responsabilidad de las terminales portuarias por las mercaderías depositadas y en tránsito. In *lure*, 2.
4. Bravo, J. J., Orejuela, J. P., & Osorio, J. C. (2007). Administración de recursos de distribución: Indicadores para la priorización en transporte. *Estudios Gerenciales*, 23(102), 101-118.
5. Castro López, K. (2015). Despacho Simplificado de exportación vía web [24 de junio de 2015].
6. Castro, M. (2010). Diagnóstico y propuestas para el mejoramiento de los procesos de logística y aduana en la región de Centroamérica y Panamá.
7. Díaz-Bautista, A. (2008). Los puertos en México y la política económica portuaria internacional. *Revista Académica de Economía*, 92, 2-21.
8. EL Comercio, F. D. T. Y. (2012). Sistemas inteligentes de transporte en la logística portuaria latinoamericana.
9. Gómez Marín, C. G. (2009). Propuesta de un modelo de gestión logística de abastecimiento internacional en las empresas grandes e importadoras de materia prima: caso Manizales (Doctoral dissertation, Universidad Nacional de Colombia-Sede Manizales)Guasch, J. L. (2011).
10. La logística como motor de la competitividad en América Latina y el Caribe. Inter-American Development Bank.
11. Guerra, M., & de la Fe López, M. (2004). La automatización de los procesos aduaneros de los países miembros de la CAN en el marco del Proyecto Granadúa (UE-CAN): Caso Venezuela. Universidad Simón Bolívar, Venezuela.
12. Guizar, A. D., Maldonado, M. R., Real, O. B. R., & López, E. Y. V. (2013, Julio). Impacto De La Logística En La Liberación De Mercancía Contenerizada De Importación En El Puerto De Manzanillo, Colima, México/Impact Of Logistics in the release of merchandise-containerized imports at the port of Manzanillo, Colima, Mexico. In *Global Conference on Business & Finance Proceedings (Vol. 8, No. 2, p. 1508)*. Institute for Business & Finance Research.
13. Herrera Rizo, Z. E., Montor López, Gabriela., González Cruz, Isidro., & Medina Arteaga, Víctor. (2015). *Manual De Operaciones Para La Importación Y Exportación De Mercancías Mercancías*.
14. Laxe, F. G. (2008). Transporte marítimo y reformas portuarias. Los modelos europeos y latinoamericanos. *Boletín económico de ICE, Información Comercial Española*, (2931), 47-64.
15. López, I., Martínez, M., & Ortiz, R. (2014). Factores de afectación de las mercancías de comercio internacional en tráfico marítimo. In *Ciencias Administrativas y Sociales Handbook TV: Congreso Interdisciplinario de Cuerpos Académicos (pp. 1-9)*. ECORFAN.
16. Montañés, A., & Sanso, M. (2000). Análisis estructural de las importaciones y exportaciones de bienes en España. *Revista de Economía Aplicada*, 24, 5-37.
17. Morán, J., & Ferrer, M. A. (2015). Control estratégico de los agentes de aduanas del estado Zulia (Venezuela). *Revista Venezolana de Gerencia*, 20(69).
18. Muñoz Lara, A. M. (2015). Estrategias para mejorar el desempeño laboral a través de incentivos y capacitación en los empleados de las agencias aduanales de la Delegación Gustavo A. Madero.
19. Peñafiel Gómez, E. R. (2014). Gestión a los servicios de comercio exterior en la importación y exportación de mercancías de la empresa de asesoría en comercio exterior (Doctoral dissertation, Universidad de Guayaquil, Facultad de Ingeniería Industrial).
20. Pérez Pérez M.,Y. (2012). *Manual de Procedimientos para la importación y despacho de mercancías bombardier Bombardier aerospaceAerospace*, Mexico México.
21. Real, O. B. R., Guizar, A. D., & Alvarado, N. L. (2013). Herramientas Tecnológicas: Factor simplificador del Despacho Aduanero en Manzanillo, Colima, México. *International Review of Business Research Papers*, 9(2).

22. Real, O. B. R., Guizar, A. D., Ortiz, A. G., & Maldonado, M. R. (2014, Enero). Afectaciones por el servicio de consolidación y desconsolidación de carga de los recintos fiscalizados del puerto de Manzanillo, Colima, México. In *Global Conference on Business & Finance Proceedings* (Vol. 9, No. 1, p. 694).
23. Real, Ó. B. R., Guizar, A. D., & Rodríguez, J. O. S. (2012). Causas que generan incidencias durante el traslado vía terrestre de carga contenerizada en el puerto de Manzanillo, Colima, México. ISSN 1931-0285 CD ISSN 1941-9589 ONLINE, 843.
24. Rodríguez Velásquez, J. A., Martínez Sánchez, P. M. T., & López, H. A. (2012). Modelo logístico de importaciones por vía marítima para Pymes (Doctoral dissertation).
25. Sanchez, O. D. R. J. (2006). Indicadores de productividad para la industria portuaria: aplicación en América Latina y el Caribe (Vol. 112). United Nations Publications.
26. Serna, M. D. A., Gómez, R. A., & Cortés, J. A. Z. (2013). Medición Y Mejoramiento De La Operación De Despacho De Carbón A Través De Modelos Estadísticos R&R Measuring and improving the operation of coal dispatch through statistical R&R models.
27. Tena, M. A. M. (2004). La Logística vía marítima del sector cerámico español (Vol. 6). Universitat Jaume I.
28. Torres, A. I. Z., & Chávez, J. C. L. N. (2015). Competitividad de la administración de las aduanas en el marco del comercio internacional. *Contaduría y administración*, 60(1), 205-228.
29. Tosoni, G. N. A. (2011). Concentración y prácticas no competitivas en las cadenas logísticas del comercio exterior: el caso del Perú. *Análisis Económico*, 26(62), 91.
30. Vera Jiménez, M. A. (2005). El proceso de importación en las PyMEs mexicanas, el caso de: "mercantil AZ, SA de CV".
30. Villarreal, R., & de Villarreal, R. R. (2001). La apertura de México y la paradoja de la competitividad: hacia un modelo de competitividad sistémica. *Comercio Exterior*, 51(9), 772-788.

Autor Dr. Guillermo Benítez
Docente Investigador
Instituto Tecnológico Superior de Naranjos
guillermo.benitez@itsna.edu.mx

Enero, 2020