

# LOGISTICA, TRANSPORTE Y GESTION ADUANAL EN NUEVO LAREDO Y SU IMPACTO EN LA CADENA DE SUMINISTROS INTERNACIONAL

**L.A.E. Marcos Mauricio Aguiar Mercado<sup>1</sup>**  
clace.nuevolaredo@yahoo.com.mx

**Dr. Fernando Hernández Contreras<sup>2</sup>**  
fernando@uat.edu.mx

**Dr. José Gerardo Rodríguez Herrera<sup>3</sup>**  
jrodriguez@uat.edu.mx

## RESUMEN

El objetivo de este trabajo tiene como finalidad analizar las ventajas competitivas y desventajas del Puerto de Nuevo Laredo como la capital aduanera de América Latina y su conectividad con el mundo exterior a través de su frontera con Laredo, Texas, EUA, las necesidades de contar con canales de distribución para satisfacer las cadenas de suministros del comercio globalizado, los medios de transporte y la infraestructura que se cuenta y con la que es necesario contar, el personal profesional en materia aduanal que se requiere para cubrir las distintas posiciones tanto en el área oficial aduanal, en el sector empresarial de la transformación y comercio así como en el sector de servicios como agencias aduanales ya que la experiencia que se tiene al respecto no es la ideal, la infraestructura adecuada como lo son los recintos fiscalizados y estratégicos para dejar de ser un puerto de “paso” a ser un verdadero icono del comercio internacional aprovechando la ubicación estratégica del puerto, la excelente mano de obra local y las oportunidades que nos da nuestro marco jurídico aduanal y fiscal. La aportación más importante de esta investigación, es proponer hacer reformas para poder hacer más dinámica, productiva la logística del transporte y de la gestión aduanal.

**Palabras clave:** Logística, Gestión Aduanal y Productividad

## ABSTRACT

The objective of this study is to analyze the competitive advantages and disadvantages of the Nuevo Laredo Port as the capital customs of Latin America and their connectivity with the outside world through its border with Laredo, Texas, USA, the needs for distribution channels to meet the globalized trade supply chains, means of transport and infrastructure that is counted and that it is necessary, the professional staff in the customs field which is required to cover the

---

<sup>1</sup> Alumno de la Maestría de Administración de Negocios de Negocio de la Facultad de Comercio Administración y Ciencias Sociales de la Universidad Autónoma de Tamaulipas, México

<sup>2</sup> Profesor de Tiempo completo de la Facultad de Comercio Administración y Ciencias Sociales.

<sup>3</sup> Jefe de la División de Estudios de Posgrado de la Facultad de Comercio Administración y Ciencias Sociales

different customs fields, in the official area, in the business of processing and trade as well as in the sector of services such as customs agencies since the experience that you have in this regard is not ideal, the appropriate structure such as Strategic Foreign Trade Zone and stop being a "port of step" to be a true icon of international trade taking advantage of the strategic location of the port, the excellent local workforce and opportunities that gives us our customs and fiscal legal framework. The most important contribution of this research, is proposing to make reforms to make more dynamic, productive logistics transport and customs management.

**Key words:** Logistics, customs management and productivity.

## **Competitividad en Logística y gestión aduanal en Nuevo Laredo y su Impacto en la Cadena de suministros Internacional**

Ante la necesidad de contar con canales de distribución más competitivos en la logística de las cadenas de suministros del comercio internacional en Nuevo Laredo y Laredo es necesario contar con procesos en gestión aduanera eficientes e innovadores. La conectividad de estos dos puertos mercantes con el comercio globalizado necesita contar con canales que nos acerque a los puntos estratégicos del comercio global. Los distintos medios de transporte como el carretero, marítimo, aéreo así como ferrocarril son medios de transporte a optimizar en su función de conectividad con los distintos puertos mercantes y ciudades industriales Mexicanas. También es importante la administración, procesos de producción y reexpedición de embarques desde recintos fiscalizados estratégicos en proyecto que jugarán un papel fundamental en un constante desarrollo e innovación de la capital aduanera de América Latina. La experiencia que nos ha tocado vivir en el mundo del comercio exterior , nuestro andar por los distintos puertos de arribo y salida de carga internacional, ya sea puertos fronterizos, puertos marítimos, puertos ferroviarios y puertos aéreos, tanto de carga general, carga de granel, carga para la industria automotriz así como carga especializada, nos abrió un panorama de lo grande que es el comercio exterior , pero aún no conocíamos la magnitud del tráfico de

comercio exterior a través de Nuevo Laredo, un movimiento que de 1994 con la apertura del Tratado de Libre Comercio con América del Norte se incrementó, aumento que se vio reforzado con el cambio del tráfico de cruces de camiones de carga del Puente Internacional Benito Juárez (también conocido como puente II) a un nuevo y funcional llamado Puente de Comercio Mundial (también nombrado "Puente III"). Como es de todo conocido, Nuevo Laredo es nombrada Capital aduanera de América Latina, con volúmenes de carga manejados que es solo superada por la aduana de Búfalo, Nueva York en el norte de Estados Unidos de América. Nuevo Laredo ha llegado a ser la capital aduanera de América latina por excelencia, pero ¿es suficiente lo que hemos hecho?, como lo indican el Dr. Fernando Hernández, Benito Villarreal y Joel Quiroz que la falta de competitividad, a raíz de la desaceleración y como resultado de la carencia de proyectos detonantes a nivel local, así como la falta de reformas estructurales en el país, son los principales retos a enfrentar como vías para alcanzarla en la Frontera Noreste de México específicamente para la localidad de Nuevo Laredo Frontera con Estados Unidos. Sólo mejorándola consistentemente se logrará el objetivo de tener la capacidad de participar exitosamente en los mercados nacionales e internacionales. Es por es que esta investigación propone la urgencia de implementar proyectos estratégicos locales capaces de incentivar la inversión y enfrentar oportuna y eficazmente la dinámica de los cambios en el ámbito global, por cuestiones fronterizas internacionales. Si el reto se logra, el resultado final será, convertirla en una de las localidades más competitivas y seguras del mundo por ende el incremento de la inversión, competitividad y empleo en la localidad, el estado y del país. La verdad, como reza el dicho " no basta con llegar a ser sino mantenerse en este lugar privilegiado. Para esto es necesario que nuestra ciudad no solo se conforme con ser una llamada Capital Aduanera de paso, sino que se consolide como un actor del comercio exterior en toda la extensión de la palabra. Es importante que los actores locales unamos esfuerzo para conseguir que nuestra ciudad pase a ser un símbolo del comercio internacional, actores como las autoridades municipales, autoridades

estatales, autoridades federales, las instituciones educativas, Industria de la transformación nacional y maquiladora, Transportistas, agentes aduanales, aduana mexicana y Americana, en fin todos los actores incluyendo las organizaciones Hoteleras, Restaurantera y demás empresas prestadoras de servicio, para obtener la fórmula es necesario considerar elementos como: Una adecuada Oferta académica, Infraestructura Aduanal, personal aduanal, desarrollo de proyectos estancados como Recinto Fiscal en Puerto Aéreo, Recinto Fiscalizado, Recinto Fiscalizado Estratégico, establecimiento de Depósitos Fiscales de Carga General y Carga Especializada, promover el régimen de Tránsito Interno e Internacional, entre otros. Por lo tanto, Es necesario crear e innovar o aprovechar los mecanismos ya existentes que nos permitan crecer, ser más activos y competitivos dentro de la cadena de suministros. Con respecto a la Oferta Académica, actualmente existen en el mercado laboral profesionistas recién egresado y anteriores que aunque cuentan con la preparación para enfrentarse a los retos del Comercio Exterior, es muy importante que las instituciones académicas instaladas con un programa de capacitación enfocada a crear profesionales del Comercio Exterior o Internacional y las instituciones que planeen ampliar su oferta académica o las instituciones que lleguen a instalarse para ofrecer este tipo de profesiones, hagan un estudio aún mejor de las necesidades técnicas operativas actuales del entorno de la actividad del comercio internacional, que permita a estos profesionistas llegar y desempeñarse en su entorno laboral ya sea como bujía de empresas del comercio exterior en la Industria maquiladora, industria nacional, mercados minoristas, empresas al servicio del comercio exterior como lo son Agencias Aduanales, transportistas, maniobristas o bien dentro de una estructura de autoridad oficial del comercio exterior llámese también aduana. Las instituciones deberán de asegurarse cada vez más que los nuevos profesionistas que aporta al sector laboral sean realmente competitivos, tomado en cuenta para esto niveles apropiados y adecuados de ética, actitud de servicio, preparación bilingüe certificada, preparación técnica y sobre todo una preparación académica de actualidad con sentido de pertenencia a las necesidades

de la actividad del comercio exterior. Sobre la infraestructura aduanal y su personal, no obstante que se cuentan con instalaciones que hace 10 años eran instalaciones de primer nivel para la operación que entonces existía y estábamos muy por arriba de las condiciones como se operaba a principios de la década de los Noventas, por fortuna para Nuevo Laredo el intercambio comercial ha seguido en aumento dando señales de rezagos en la adecuación de las instalaciones aduaneras para el creciente movimiento de mercancías de importación y exportación tanto en la aduana Mexicana como la aduana Norteamericana. Por lo antes expuesto es importante se trabaje dentro del marco de la anticipación en la adecuación de las instalaciones así como contar en forma suficiente con el personal aduanero encargado de llevar a cabo la vigilancia y normatividad en el despacho de las mercancías en forma ágil. El puerto ferroviario, el transporte ferroviario es un medio que resulta muy efectivo en el traslado e intercambio de mercancías en grandes volúmenes y su costo de operación es el más económico por eso que cada vez resulta más atractivo para las empresas de comercio. Por esta razón es muy importante que Nuevo Laredo amplíe su oferta de infraestructura para el cruce de trenes de Laredo, Tx. E.U.A a Nuevo Laredo, Tam. México. Actualmente se cuenta con un solo puente para el cruce de trenes, paso que resulta insuficiente para los miles de unidades de ferrocarril que cruzan a diario tanto de importación como de exportación. Asimismo es muy importante que haya una planeación en el crecimiento de vías de patio ya que en un futuro el movimiento de carga de ferrocarril seguirá incrementándose resultando insuficiente la infraestructura. Con respecto al Puerto aéreo no es posible aspirar a ser un puerto del comercio exterior por excelencia si no podemos contar con un aeropuerto de carga internacional, un aeropuerto que sea un recinto fiscal y que cuente a su vez con su(s) recinto(s) fiscalizado(s) para el manejo, carga y descarga de mercancías de comercio exterior. Ha habido muchos intentos por darle continuidad al proyecto del aeropuerto de carga internacional, pero por algunas razones este proyecto no ha logrado aterrizar en el aeropuerto de Nuevo Laredo. La propuesta competitiva es que este tipo de servicio les permitirá a la industria maquiladora y la

industria nacional la posibilidad de recibir carga aérea en forma rápida, segura y directa sin tener que sujetarse a las condiciones normales de cruce a través de los puentes internacionales. También es una alternativa para el manejo de carga de exportación que requiera de un tratamiento rápido y seguro que solo el transporte de carga aérea puede brindar. Para el régimen de Transito Interno como alternativa a los Importadores y Exportadores, nuestra propuesta es ofrecer a los importadores la opción de Tránsito interno a la Importación como una alternativa a su decisión de despachar las mercancías en destino final en la aduana de su localidad o circunscripción cuando ellos consideren que el despacho de la mercancía es más factible en la aduana de interior más cercana al lugar donde dispondrán de la mercancía ya sea para su uso, transformación o bien para su comercialización. También puede llevarse a cabo Tránsitos Internos a la Exportación, como ejemplo pueden despachar a la exportación en Silao, Guanajuato., salir a Nuevo Laredo en donde deberá de cerrarse el tránsito Interno. La base legal establecida en la Ley Aduanera están establecidos los Supuestos de realización del tránsito interno, específicamente en el Artículo 125 el cual indica que se considerará que el tránsito de mercancías es interno cuando se realice conforme alguno de los supuestos como la aduana de entrada envíe las mercancías de procedencia extranjera a la aduana que se encargará del despacho para su importación; la aduana de despacho envíe las mercancías nacionales o nacionalizadas a la aduana de salida, para su exportación y como último la aduana de despacho envíe las mercancías importadas temporalmente en programas de maquila o de exportación a la aduana de salida para su retorno al extranjero. En el régimen de Tránsito Internacional como una oportunidad para los actores del comercio internacional podemos promover con más insistencia a través de las distintas entidades canales de promoción ofrecer a los actores del comercio internacional la opción de ingresar sus mercancías bajo el régimen de Tránsito internacional por territorio nacional como alternativa viable con el fin de optimizar tiempos y recursos (costos). De esta forma Nuevo Laredo sería una puerta de entrada y algún puerto de altura en algún litoral marítimo de México se

convertiría en la puerta de salida de sus mercancías o viceversa. Las mercancías más viables para aplicar este tipo de régimen puede ser utilizando principalmente el medio de transporte ferroviario por ser el de más bajo costo en grandes volúmenes de carga como maquinaria, minerales como concentrados de cobre, carbón, material de desecho (scrap), entre otros utilizado por la industria manufacturera y/o metalúrgica. La base legal establecida en la Ley Aduanera en su artículo 130 indica los supuestos de realización del tránsito internacional e indica que se considerará que el tránsito de mercancías es internacional cuando se realice conforme a si la aduana de entrada envíe a la aduana de salida las mercancías de procedencia extranjera que lleguen al territorio nacional con destino al extranjero o si las mercancías nacionales o nacionalizadas se trasladen por territorio extranjero para su reingreso al territorio nacional. Existen importantes alternativas que se han venido creando y ya están en práctica dentro del marco legal como lo son los Recintos Fiscalizados y los Recintos Fiscalizados Estratégicos. El primero situado dentro del Artículo 135 de la Ley aduanera que nos permite la importación de mercancías en forma temporal para elaboración, transformación y reparación de mercancías sin que se paguen las contribuciones al comercio exterior, al amparo de este marco sería posible que nuevas empresas se establezcan en esta ciudad dentro de un perímetro seguro. Las mercancías importadas como insumos solo pueden retornar en su mismo estado y/o exportarse ya transformadas en un producto para el cual fue importado el insumo. Como beneficios locales de esta modalidad son la creación de empleos y la recaudación fiscal municipal, estatal y federal. La base legal que se indica en la Ley Aduanera en su artículo 135 Régimen Elaboración, Transformación o reparación en Recinto Fiscalizado, indica que 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 en el caso de maquinaria, equipo, herramientas, instrumentos, moldes y refacciones destinados al proceso productivo,

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 así como el equipo para el desarrollo administrativo. La legislación aduanera en su artículo 135 D sobre la Extracción de mercancías destinadas al Régimen de Recinto Fiscalizado Estratégico indica que la mercancía que se introduzcan al régimen de Recinto Fiscalizado Estratégico podrán retirarse de conformidad con el Artículo 135D de dicho recinto para importarse definitivamente si son de procedencia extranjera; exportarse definitivamente si son de procedencia nacional; retornarse al extranjero las de esa procedencia o reincorporarse al mercado las de origen nacional cuando los beneficiarios se desistan de este régimen; también importarse temporalmente por maquiladoras o por empresas con programas de exportación autorizados por la Secretaría de Economía y por último destinarse al régimen de depósito fiscal. También indica que 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. La figura de los Recintos Fiscalizados Estratégicos (RFE) es una gran opción comercial, que ofrece más medidas de facilitación, agilización y simplificación de las actividades aduaneras de comercio exterior, productivo y de prestación de servicios globalmente. La finalidad es promover la competitividad de las empresas del país y estimular tanto la inversión nacional como la extranjera sin el perjuicio de control y del cumplimiento a algunas disposiciones en materia fiscal y de comercio exterior. Es así como por ejemplo, Taiwán, Hong Kong, Japón, China, Corea del Sur, Malasia, Vietnam, India, Chile, Brasil, Costa Rica, entre otros países, han explotado exitosamente los recintos fiscalizados estratégicos. A través precisamente de la infraestructura productiva, laboral y logística de la región Laredo. Sin duda los recintos fiscalizados estratégicos son parte

esencial para que la región Laredo pueda ser exitosa en la explotación de su vocación en el siglo XXI: el ser una plataforma de logística integral de clase mundial (PLI). El Recinto Fiscalizado Estratégico (RFE) de San Luis Potosí explota la ubicación estratégica en el corredor NAFTA (Tratado de Libre Comercio de América del Norte, por sus siglas en inglés), ubicado en el corazón de México, la operadora Logistik FTZ tiene acceso al 75% del PIB nacional y 71% de la población en un radio no mayor a 550 kilómetros. Servicios de clase mundial de Logistik FTZ ha realizado alianzas estratégicas con empresas internacionales para proveer los mejores servicios a sus clientes mediante la infraestructura alrededor y hacia adentro del RFE San Luis Potosí aspira a ser una plataforma de logística integral. En Puebla, e RFE en Oriental, generará 20 mil empleos al terminar sus tres fases de construcción, en el 2014 con las obras del Nodo Intermodal Logístico y Recinto Fiscalizado en el municipio de Oriental (La Célula). Existen otras alternativas de oportunidad en el Comercio Exterior para la consolidación de Nuevo Laredo que pueden aportar grandes beneficios en materia laboral, fiscal y económica como Puertos Secos o Terminal Interior de carga, la instalación de un puerto seco es una terminal con servicio intermodal interior, conectada por carretera o vías de ferrocarril con una o varios puertos marítimos con la capacidad de llevar a cabo el despacho y control aduanal al momento de entrar en el puerto seco. Esta característica permite hacer más ágil la salida de las mercancías de los puertos hacia su destino, contribuyendo de esta forma a descongestionar sus operaciones. El uso de contenedores para el transporte de mercancías en su forma universal, tanto por vía marítima como por tierra hace necesarios puntos interiores especializados en la manipulación y tratamiento de estos contenedores y sus mercancías. La definición de los terminales interiores de carga o puertos secos por la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo (UNCTAD) es la siguiente: "Una instalación interior de uso común con carácter de autoridad pública, provista de instalaciones fijas que ofrecen servicios para el manejo y almacenamiento temporal de cualquier medio de transporte". Actualmente en el municipio de Silao, Guanajuato está el

centro logístico más importante de América Latina y el cuarto a nivel mundial. En Silao, Guanajuato, el puerto seco RFE, se convierte en punto estratégico para la logística de las empresas que exportan a Estados Unidos de América, Canadá, Europa, Asia, Oceanía y América del Sur. Por él transitan las principales redes carreteras de nuestra patria que conectan el corredor Morelia-Lázaro Cárdenas con el corredor Querétaro-Ciudad Juárez y el corredor Tampico- Guadalajara. Además de esta red carretera, conecta con el aeropuerto de Guanajuato, que ampliará sus operaciones e infraestructura y con las redes ferroviarias que conectan a México con el norte y el sur y la que conecta el Pacífico con el Golfo de México.” También como posibilidad viable son las bodegas habilitadas como Depósito Fiscal, la posibilidad de contar de forma estratégica con bodegas fiscales autorizadas para el almacenamiento, custodia, conservación de mercancías de comercio internacional permite a los proveedores extranjeros acercar y colocar las mercancías en el Depósito Fiscal solo determinando las contribuciones al comercio exterior y en su caso Cuotas Compensatorias de conformidad con el Art. 119 de la Ley Aduanera en vigor. Los importadores podrán contar con las mercancías de su interés casi en su planta sin tener que comprarlas, sin tener que considerarlas dentro de sus inventarios y sin siquiera pagar las contribuciones de comercio exterior. De esta forma se evita también la incertidumbre de que sus mercancías se retrasen ya sea para su incorporación a sus procesos productivos o bien en su caso para los actos de comercialización a que se someterán. La ley aduanera en su Artículo 120 indica que las mercancías en depósito fiscal podrán retirarse del lugar de almacenamiento, para Importarse definitivamente, si son de procedencia extranjera, exportarse definitivamente, si son de procedencia nacional, retornarse al extranjero las de esa procedencia o reincorporarse al mercado las de origen nacional, cuando los beneficiarios se desistan de este régimen. También importarse temporalmente por maquiladoras o por empresas con programas de exportación autorizados por la Secretaría de Economía. Otra opción son las Bodegas Fiscales para el almacenamiento y manejo de granel (seco y líquido) que se efectúan al

amparo de los Artículos 119 y 120 de La Ley Aduanera. El uso de este tipo de bodegas tiene el mismo fin que las bodegas de depósito Fiscal solo que se especializa en el manejo de granel secos como pueden ser cereales, oleaginosas, minerales o bien granel líquido como aceites vegetales, fertilizantes, etc. Actualmente se tienen las siguientes historias de éxito en la operación de terminales para el manejo de granel, aunque son en puerto marítimo también se puede aplicar a la modalidad de puerto fronterizo o en interior. El caso de Cementos Apasco S.A. de C.V. cuenta con terminal portuaria establecida para el manejo y almacenamiento de cemento y materias primas, así como carga/descarga, alijo, estiba y almacenaje de diversos materiales relacionados con sus productos; También el caso de Cargill de México. S.A. de C.V. cuenta con instalación portuaria especializada para el manejo y almacenamiento de granos y materias primas, así como carga/descarga, alijo, estiba y almacenaje de granel agrícola. PEMEX Refinación cuenta con terminal portuaria especializada en el manejo de carga y descarga de petróleo y sus derivados. La importancia del control de inventarios reside en el objetivo primordial de toda empresa: obtener utilidades, que reside en gran parte de ventas, ya que éste es el motor de la empresa, sin embargo, si la función del inventario no opera con efectividad, ventas no tendrá material suficiente para poder trabajar, el cliente se inconforma y la oportunidad de tener utilidades se disuelve. Entonces, sin inventarios, simplemente no hay ventas. En todos los giros resulta de vital importancia el control de inventarios, dado que su descontrol se presta no sólo al robo hormiga, sino también a mermas y desperdicios, pudiendo causar un fuerte impacto sobre las utilidades. Una herramienta que beneficiaría en tiempos y por ende en su economía a la logística aduanal es un Corredor Fiscal, la implementación de un corredor fiscal como el que opera actualmente en Nogales, Sonora que permita el desfogue del tráfico de transporte carretero de comercio exterior por la ciudad permitiría hacer cruces más rápidos y seguros que permitiera llevar las mercancías en forma directa desde su modulación en los puentes internacionales hasta su internación al interior del país pasando en forma rápida por el Punto Táctico de la Aduana Km. 26. No

podemos pensar en una competitividad al margen de la importancia del uso de las Tecnologías de la Información en el entorno del Comercio Internacional, el uso de herramientas de TI es muy importante para un comercio internacional dinámico y seguro. El desarrollo e implementación de sistemas como lo es el Sistema Automatizado Aduanero Integral (SAAI), el sistema SAAI M3 implementado por la Confederación de Asociaciones de Agentes Aduanales de la República Mexicana (CAAAREM) y ahora la Ventanilla Única del Comercio Exterior Mexicano (VUCEM), convertidos en importantes sistemas que traslada la operación aduanera a otras dimensiones de dinamismos y funcionalidad, dimensiones inalcanzables si no contáramos con estas herramientas. Existen muchos sistemas llamados e-procurement que se están incorporando al intercambio tecnológico facilitando la actividad del comercio internacional. Un factor importante lo juegan las demás empresas prestadoras de servicios complementarios, no podemos imaginar en llegar a ser un puerto de carga excelente si no contamos con servicios indispensables que satisfagan necesidades de habitación, alimento y transporte y para esto es importante que los diversos sectores del ramo hotelero, restaurantero, comercio en general, transporte local, entre otros puedan cubrir las expectativas de las personas locales y visitantes que actuamos laboralmente ya no solo en el rubro de aduanas sino en todas las actividades del Comercio Exterior.

**CONCLUSIONES** / Esta localidad es un eslabón importantísimo de la cadena de suministros para la gran industria instalada a lo largo del Noreste y Centro de la República Mexicana, solo que debemos de ser más visionarios y aprovechar las oportunidades de diversificar localmente nuestras actividades dentro del Comercio exterior profesionalizando los actores del Comercio Exterior y aprovechando las ventajas que nos da nuestro marco jurídico y creando empleos partiendo de la calidad en materia laboral de nuestra gente. Es imprescindible que se adopten estas alternativas y se realicen estas reformas para impulsar esta parte de la frontera denominada la Puerta del Comercio Mundial, pues si no se realiza se podrá perder la ventaja comparativa como es la posición geográfica por lo que se vería inhibida su competitividad.

Fuente: Elaboración propia

## **BIBLIOGRAFIA**

Hernández Contreras F, Villarreal, B. y Quiroz, J (2012): *"La implementación de proyectos estratégicos locales como vías para incentivar la inversión y la competitividad de la frontera noreste de México hacia el 2020"* en Observatorio de la Economía Latinoamericana, N° 167, 2012. Texto completo en <http://www.eumed.net/cursecon/ecolat/mx/2012/>

E. Cabeza (2010) De interés público  
Confederación de Asociación de Agentes Aduanales  
<http://www.caaarem.mx/Bases/LeyAdu.nsf>

Entorno Laredo (2011)<http://entornolaredo.com/?p=775>

Administración Portuaria Integral de Veracruz (2012)  
<http://www.apiver.com/apiver/archivos/leyesYReglamentos/>