

# DIAGNÓSTICO

## SECCIÓN ADUANERA EN ZAPOTLÁN EL GRANDE, JALISCO



st stratego

COMERCIO EXTERIOR • DEFENSA LEGAL • FISCAL • AUDITORÍA

Nuestra Ref./ **ASI--SP-009-2023**

Asunto: Reporte de Diagnóstico

Guadalajara, Jalisco a 20 de diciembre de 2023.

**Lic. Alejandro Barragán Sánchez**  
**Presidente Municipal del H. Ayuntamiento**  
**de Zapotlán el Grande, Jalisco**  
Presente.-

De nuestra consideración:

Agradecemos de antemano la atención que se sirva brindar al presente, aprovechando hacerle llegar un cordial saludo.

Por otra parte, en relación a la ejecución del servicio de implementación del Diagnóstico inicial en materia de Habilitación de una Sección Aduanera, vinculado al servicio identificado en el proceso de licitación pública GMZGDP-15/2023, a través del presente me permito poner a su consideración el reporte derivado, bajo los alcances previamente definidos.

Asimismo, es importante señalar que en el presente además de tomar en consideración la Habilitación de la Sección Aduanera, se considera el Recinto Fiscalizado Estratégico, el cual es examinado como otra posible vialidad para cubrir las necesidades actuales de la Región.

Quedamos a su disposición para brindar cualquier información o aclaración que considere necesaria.

Sin otro particular, saludamos atentamente a usted.

---

Fabiola Gómez Rochín | Representante Legal.



800 626 0155



info@stratego-st.com



www.stratego-st.com

# ÍNDICE

## ÍNDICE DE CONTENIDOS

### 1. Introducción

- a. Contexto y justificación del estudio
- b. Importancia estratégica de una sección aduanera en Zapotlán el Grande

### 2. Objetivos del Estudio de Factibilidad

- a. Objetivo general del diagnóstico
- b. Definición de los objetivos específicos del diagnóstico

### 3. Marco Teórico y Legal

- a. Fundamentos legales y normativos para la instalación de una sección aduanera
- b. Impacto de la ubicación geográfica en el comercio internacional
- c. Antecedentes de secciones aduaneras exitosas en otras regiones similares

### 4. Diagnóstico de la Situación Actual

- a. Descripción del puerto de Manzanillo y sus desafíos actuales
- b. Análisis de las operaciones aduaneras en la región y su congestión
- c. Identificación de los problemas económicos y sociales asociados

### 5. Alternativas y Recomendaciones

- a. Consideración de opciones alternativas y comparación de escenarios
  - 1. Sección aduanera (Puerto Seco).
    - i. Operación
    - ii. Ubicaciones Estratégicas
    - iii. Acciones a seguir y requisitos específicos para la solicitud
    - iv. Cronograma de actividades



v. Recomendaciones basadas en el análisis

2. Recinto Fiscalizado Estratégico (RFE)

b. Análisis Económico

- i. Evaluación del impacto económico directo e indirecto en la región
- ii. Proyecciones de crecimiento económico, generación de empleo y aumento de la recaudación fiscal
- iii. Metas esperadas en términos de empleo, desarrollo económico y descongestión aduanera

**6. Desarrollo Urbano y Social**

- a. Efectos potenciales en la infraestructura urbana y servicios públicos
- b. Contribución al desarrollo de la comunidad local y la calidad de vida

**7. Beneficios Medioambientales del puerto seco**

- a. Evaluación de posibles beneficios medioambientales asociados a la descongestión del puerto de Manzanillo

**8. Riesgos y Desafíos del puerto seco**

- a. Identificación y análisis de posibles riesgos y desafíos en la implementación

**9. Conclusiones**

- a. Síntesis de los hallazgos clave del estudio

**10. Metodología**

- a. Proceso y técnicas utilizadas para recopilar datos y realizar el análisis
- b. Fuentes de información, encuestas, etc.

**11. Bibliografía**



# INTRODUCCIÓN

## **Contexto y justificación del estudio.**

El comercio internacional ha sido, desde tiempos remotos, un pilar fundamental para el desarrollo y progreso de las naciones. En este contexto, en la dinámica globalizada del comercio internacional, México, con su posición geográfica estratégica y rica historia comercial, se ha consolidado como una potencia en el escenario global. Una muestra palpable de este protagonismo es el puerto de Manzanillo, que se ha erigido como uno de los principales puntos de entrada y salida de mercancías en el continente americano.

Sin embargo, la grandeza de Manzanillo, aunque admirable, también ha revelado ciertas limitaciones. Con la creciente demanda y el aumento en las operaciones comerciales, se ha evidenciado una saturación en sus capacidades y recursos. La sobrecarga en las operaciones aduaneras ha dado lugar a retrasos, ineficiencias y, en algunos casos, pérdidas económicas significativas para los operadores comerciales, así como complicaciones en las operaciones de despacho aduanero. Estos desafíos operativos no solo afectan la fluidez del comercio, sino que también ponen en relieve la necesidad urgente de buscar soluciones innovadoras y sostenibles que garanticen un flujo comercial ágil y seguro. Esta situación no solo representa un desafío operativo sino también una oportunidad para explorar alternativas estratégicas que fortalezcan y optimicen el flujo comercial del país.

## **Importancia estratégica de una sección aduanera en Zapotlán el Grande.**

En este panorama, Zapotlán el Grande se presenta como una joya oculta con un enorme potencial y ubicación geográfica envidiable y sin explotar, esta, emerge como una opción viable y estratégica, su infraestructura en desarrollo y su comunidad proactiva ofrecen un escenario propicio para albergar una sección



aduanera que no solo descongestionaría el puerto de Manzanillo, sino que también impulsaría el desarrollo económico y social de la región. Más allá de ser una mera alternativa, esta propuesta representa una oportunidad dorada para descentralizar las operaciones, redistribuir el flujo comercial y, en última instancia, mejorar la calidad de vida tanto de Manzanillo, como de Zapotlán el Grande y sus alrededores, impulsando un desarrollo equitativo y sostenible en la región.

La descongestión de las operaciones del puerto de Manzanillo no solo tendría implicaciones directas en el ámbito comercial y logístico, sino también en el bienestar y la salud de sus habitantes. Uno de los impactos más evidentes sería la reducción significativa de la contaminación atmosférica. La disminución de vehículos de carga y transporte pesado circulando en áreas urbanas con altos índices de tráfico contribuiría a una mejora en la calidad del aire, reduciendo la concentración de partículas y gases nocivos. Esta mejora en la calidad del aire tendría un efecto directo en la salud respiratoria de la población, disminuyendo los casos de enfermedades respiratorias crónicas, como el asma y la bronquitis, y mejorando la calidad de vida en general.

Además, la descongestión del puerto podría traducirse en una disminución del ruido ambiental, otro factor determinante para la salud pública. Las operaciones portuarias, caracterizadas por el constante movimiento de maquinaria pesada y el trasiego de mercancías, suelen ser una fuente significativa de contaminación acústica en zonas cercanas. Al reducir el volumen y la frecuencia de estas actividades, se crearía un entorno más tranquilo y pacífico para los residentes locales. Esta reducción del ruido ambiental no solo beneficiaría el descanso y la calidad de sueño de la población, sino que también tendría efectos positivos en la salud mental, disminuyendo niveles de estrés, ansiedad y otros trastornos relacionados con la exposición prolongada a ambientes ruidosos.





La mejora en la calidad del aire y la reducción del ruido ambiental, resultado directo de la descongestión del puerto de Manzanillo, no solo se traducirían en un ambiente más saludable para sus habitantes, sino que también conllevarían importantes beneficios económicos para el gobierno. Las enfermedades respiratorias crónicas, como el asma y la bronquitis, y los trastornos relacionados con la exposición a ambientes ruidosos, representan una carga significativa para el sistema de salud pública. Cada año, el gobierno destina una proporción considerable de su presupuesto en tratamientos médicos, hospitalizaciones y medicamentos para tratar estas afecciones.

La disminución de estas enfermedades, como resultado de la mejora ambiental, se traduciría en una reducción considerable en los costos de salud pública. Menos hospitalizaciones, menos consultas médicas y una menor demanda de medicamentos específicos significarían ahorros sustanciales para el sistema de salud. Estos recursos económicos liberados podrían ser reasignados a otras áreas prioritarias, como la prevención de enfermedades, la mejora de infraestructuras sanitarias o la investigación médica. Así, la descongestión del puerto no solo generaría beneficios tangibles en la salud de los habitantes de Manzanillo, sino que también contribuiría a una gestión más eficiente y sostenible de los recursos públicos en materia de salud.

Esta experiencia de una sección aduanera en Zapotlán el Grande, para descongestionar el puerto de Manzanillo podría sentar un precedente invaluable y convertirse en un modelo de desarrollo nacional. Los puertos marítimos más saturados de México y de otras naciones enfrentan desafíos similares en términos de congestión y sus consecuencias asociadas. Al observar el potencial de descongestionar y redistribuir operaciones a través de iniciativas estratégicas como la propuesta en Zapotlán el Grande, se abre la puerta a una visión más amplia y holística del desarrollo portuario en el país.



Implementar modelos similares en otros puertos marítimos permitiría no solo optimizar las operaciones y mejorar la eficiencia logística, sino también generar beneficios en términos de salud pública, reduciendo la incidencia de enfermedades relacionadas con factores ambientales adversos. Además, al liberar recursos en el sector salud, se podrían canalizar hacia áreas que fortalezcan aún más la infraestructura y capacidades del sistema de salud nacional, creando un ciclo virtuoso de desarrollo sostenible.

Así, lo que puede comenzar como una solución innovadora en Manzanillo podría transformarse en una estrategia replicable a nivel nacional e incluso internacional, ofreciendo una visión renovada y sostenible para el desarrollo portuario y la mejora de la calidad de vida de las comunidades circundantes.

Esta propuesta de diagnóstico de factibilidad no es simplemente un ejercicio teórico; es una iniciativa proactiva y visionaria que busca trazar el camino hacia un futuro más prometedor y resiliente para el comercio y la economía mexicana. A lo largo de este documento, se desentrañarán los detalles, beneficios y posibles desafíos asociados con esta propuesta, con la firme convicción de que Zapotlán el Grande puede y debe jugar un papel protagónico en el fortalecimiento del sistema aduanero nacional y el crecimiento integral de México.

Objetivo General del Diagnóstico:

Evaluar la factibilidad de establecer una Sección Aduanera en la Región Sur de Jalisco, específicamente en Zapotlán el Grande, con el propósito de aliviar la congestión en la Aduana de Manzanillo y fortalecer las operaciones aduaneras vinculadas a la Aduana de Guadalajara.



### Objetivos Específicos:

- Realizar un análisis detallado del flujo de mercancías y las operaciones actuales en la Aduana de Manzanillo para identificar áreas de saturación y posibles cuellos de botella.
- Evaluar la infraestructura existente y las capacidades logísticas en la Región Sur de Jalisco, considerando factores como accesibilidad, conectividad y potencial de expansión.
- Estudiar la relación y complementariedad entre las Aduanas de Manzanillo y Guadalajara, con respecto a la propuesta Sección Aduanera en Zapotlán el Grande, con el objetivo de optimizar la eficiencia en las operaciones de comercio exterior.
- Analizar el impacto económico, social y ambiental de la implementación de la Sección Aduanera en la demarcación de Zapotlán el Grande, incluyendo beneficios potenciales para la comunidad local y las industrias regionales.
- Explicar el funcionamiento y operación de la Sección Aduanera, asegurando su alineación con las políticas y regulaciones aduaneras vigentes.
- Conocer alternativas a la sección aduanera y la forma en la que operan.



# OBJETIVOS DEL ESTUDIO DE FACTIBILIDAD

## 2. Objetivos del Estudio de Factibilidad

### Objetivo general del diagnóstico.

Evaluar la factibilidad de establecer una Sección Aduanera en la Región Sur de Jalisco, específicamente en Zapotlán el Grande, con el propósito de aliviar la congestión en la Aduana de Manzanillo y fortalecer las operaciones aduaneras vinculadas a la Aduana de Guadalajara.

### Definición de los objetivos específicos del diagnóstico.

- Realizar un análisis detallado del flujo de mercancías y las operaciones actuales en la Aduana de Manzanillo para identificar áreas de saturación y posibles cuellos de botella.
- Evaluar la infraestructura existente y las capacidades logísticas en la Región Sur de Jalisco, considerando factores como accesibilidad, conectividad y potencial de expansión.
- Estudiar la relación y complementariedad entre las Aduanas de Manzanillo y Guadalajara, con respecto a la propuesta Sección Aduanera en Zapotlán el Grande, con el objetivo de optimizar la eficiencia en las operaciones de comercio exterior.
- Analizar el impacto económico, social y ambiental de la implementación de la Sección Aduanera en la demarcación de Zapotlán el Grande, incluyendo beneficios potenciales para la comunidad local y las industrias regionales.
- Explicar el funcionamiento y operación de la Sección Aduanera, asegurando su alineación con las políticas y regulaciones aduaneras vigentes.
- Conocer alternativas a la sección aduanera y la forma en la que operan.



# MARCO TEÓRICO Y LEGAL



**st** stratego

COMERCIO EXTERIOR • DEFENSA LEGAL • FISCAL • AUDITORÍA

### 3. Marco Teórico y Legal

#### **Fundamentos legales y normativos para la instalación de una sección aduanera.**

En el ámbito de la instalación y operación de secciones aduaneras, el marco teórico es, esencialmente, el cimiento intelectual y conceptual sobre el cual se edifica cualquier proyecto o iniciativa. En este contexto en específico, este marco se convierte en una herramienta esencial para entender y abordar la complejidad inherente a las operaciones comerciales internacionales. A través de la historia, el comercio exterior ha sido una fuerza motriz para el desarrollo económico, la innovación y la integración global. Sin embargo, para que este comercio fluya de manera eficiente y justa, es imperativo contar con sistemas reguladores y de supervisión robustos, siendo las aduanas el pilar fundamental de esta estructura.

En este sentido, el marco teórico se adentra en conceptos como la naturaleza y función de las aduanas, entendiendo su papel como entidades de control, fiscalización y facilitación del comercio. Se analiza la evolución histórica de las prácticas aduaneras, desde sus orígenes en las antiguas civilizaciones hasta su modernización y adaptación a las dinámicas del comercio global contemporáneo. Además, se exploran conceptos clave como la soberanía fiscal, la regulación de mercancías, la clasificación arancelaria y los regímenes aduaneros especiales, como el programa IMMEX, que buscan incentivar la inversión, la producción y la exportación.

Al profundizar en el marco teórico, también se examinan las implicaciones socioeconómicas y políticas de las aduanas, reconociendo su papel en la protección de la industria nacional, la generación de ingresos fiscales y la prevención de prácticas comerciales desleales. Se abordan temas como la armonización de



normativas internacionales, los acuerdos comerciales bilaterales y multilaterales, y la colaboración entre países para garantizar un comercio justo y equitativo.

En conclusión, el marco teórico busca sentar las bases para un análisis integral y multidimensional de las secciones aduaneras, destacando su relevancia en el panorama global y su potencial impacto en el desarrollo económico y social. A través de un enfoque teórico robusto, se busca proporcionar las herramientas y el contexto necesario para abordar de manera informada y estratégica la implementación de la sección aduanera en Zapotlán el Grande y su integración en el sistema comercial nacional e internacional.

A continuación, se presenta un esbozo general de los conceptos y fundamentos teóricos que respaldan este proyecto:

1. **Comercio Exterior:** Refiere a las operaciones comerciales de un país con el exterior, incluyendo exportaciones, importaciones y regulaciones asociadas.
2. **Aduana:** Es la entidad encargada de la fiscalización y control del comercio exterior, garantizando el cumplimiento de las leyes y regulaciones vigentes.
3. **Recinto Fiscalizado Estratégico:** Espacios delimitados geográficamente donde se llevan a cabo actividades aduaneras especiales, con beneficios fiscales y regulaciones específicas.
4. **IMMEX:** Programa que permite a empresas obtener beneficios fiscales al importar temporalmente insumos para la producción de bienes destinados a la exportación o para la elaboración de bienes importados.

Marco Legal y Normativo:

El marco legal constituye el conjunto de normativas, leyes, reglamentos y disposiciones jurídicas que rigen y orientan el funcionamiento de una sociedad en sus diversas esferas. En el contexto específico de la instalación de una sección aduanera, el marco legal se erige como el pilar fundamental que define, regula y





supervisa las actividades, obligaciones y derechos relacionados con el comercio exterior y las operaciones aduaneras. La importancia de este marco radica en su capacidad para establecer un ordenamiento jurídico claro, coherente y actualizado que garantice la legalidad, transparencia y eficiencia en las operaciones comerciales y aduaneras.

En esta introducción al marco legal, se aborda la estructura normativa que regula las actividades aduaneras, incluyendo la Ley Aduanera, la Ley de Comercio Exterior, el Código Fiscal de la Federación, entre otras disposiciones específicas. Se exploran las bases legales que sustentan la creación y funcionamiento de secciones aduaneras, considerando aspectos como la clasificación y valoración de mercancías, los regímenes aduaneros aplicables, las obligaciones fiscales y las sanciones en caso de incumplimiento.

Además, se analizan los mecanismos de supervisión y control establecidos por las autoridades aduaneras, así como los derechos y obligaciones de los operadores comerciales y aduaneros. Se examinan también las disposiciones relacionadas con la protección de la propiedad intelectual, la seguridad nacional y la prevención de actividades ilícitas, subrayando la responsabilidad y el compromiso del Estado en garantizar un comercio seguro, justo y conforme a derecho.

En conclusión, el marco legal busca proporcionar una visión panorámica y estructurada de las normativas y regulaciones que configuran el entorno jurídico en el cual se inscribe la instalación de la sección aduanera en Zapotlán el Grande. A través de un enfoque legal riguroso y actualizado, se pretende ofrecer una base sólida para el análisis, interpretación y aplicación de las disposiciones legales pertinentes, asegurando el cumplimiento de las obligaciones legales y la protección de los derechos de todas las partes involucradas.



A continuación, se detallan las principales bases normativas que fueron objeto de análisis e interpretación:

- **Ley de Comercio Exterior:** Establece las bases y disposiciones para regular el comercio de mercancías y servicios entre México y el exterior.
- **Ley Aduanera:** Define las normas y procedimientos relacionados con las operaciones aduaneras, incluyendo importación, exportación, tránsito y almacenamiento de mercancías.
- **Decreto IMMEX:** Regula el programa de la Industria Manufacturera, Maquiladora y de Servicios de Exportación, estableciendo los requisitos y beneficios para las empresas participantes.
- **Código Fiscal de la Federación:** Establece las disposiciones fiscales en México, incluyendo obligaciones, derechos y procedimientos relacionados con impuestos y contribuciones.
- **Decreto para el Fomento del Recinto Fiscalizado Estratégico:** Define las condiciones y beneficios aplicables a los recintos fiscales estratégicos, promoviendo la inversión y el comercio internacional.
- **Ley del Impuesto Sobre la Renta:** Establece las disposiciones fiscales relacionadas con el impuesto sobre la renta, incluyendo obligaciones, deducciones y regímenes especiales.
- **Diario Oficial de la Federación:** Publicación oficial donde se difunden las leyes, decretos, reglamentos y demás disposiciones de carácter general emitidas por el gobierno federal.
- **Reglamento de la Ley Aduanera:** Detalla las disposiciones reglamentarias para la aplicación y ejecución de la Ley Aduanera.
- **Manual de Operación Aduanera:** Guía técnica que establece los lineamientos y procedimientos para las operaciones aduaneras en México.



- **Reglamento Interior de la Agencia Nacional de Aduanas de México:** Define la estructura organizativa, funciones y atribuciones de la Agencia Nacional de Aduanas de México.
- **Jurisprudencia y criterios oficiales:** Conjunto de decisiones e interpretaciones judiciales y administrativas que establecen precedentes y criterios aplicables en materia aduanera.

### **Impacto de la ubicación geográfica en el comercio internacional.**

La ubicación geográfica de un país, región o ciudad juega un papel determinante en el desarrollo y dinámica del comercio exterior, la proximidad o lejanía de los principales mercados, puertos, rutas de transporte y zonas de producción influyen directamente en la competitividad, costos logísticos y oportunidades comerciales. A continuación, se detallan algunos de los impactos más relevantes de la ubicación geográfica en el comercio exterior:

- **Acceso a Mercados:** Una ubicación estratégica cercana a mercados clave puede facilitar el acceso a consumidores, reducir tiempos de entrega y minimizar costos de transporte, potenciando la competitividad de las empresas locales en el escenario internacional.
- **Infraestructura Logística:** La ubicación geográfica influye en la disponibilidad y calidad de la infraestructura logística, como puertos, aeropuertos, carreteras y ferrocarriles. Una infraestructura eficiente y bien conectada puede agilizar las operaciones de comercio exterior y mejorar la eficiencia logística.
- **Costos Logísticos:** La distancia y accesibilidad a los principales centros de producción y consumo pueden influir en los costos de transporte, almacenamiento y distribución. Una ubicación estratégica puede permitir la



optimización de rutas y modos de transporte, reduciendo costos y tiempos de entrega.

- **Diversificación Comercial:** La ubicación geográfica puede influir en las oportunidades para diversificar las relaciones comerciales, explorando mercados regionales y globales, y aprovechando acuerdos comerciales y preferencias arancelarias.
- **Competitividad Regional:** Las regiones con una ubicación geográfica favorable pueden desarrollar ventajas competitivas en sectores específicos, como la agricultura, manufactura o servicios, impulsando la especialización y la atracción de inversiones extranjeras.
- **Riesgos y Vulnerabilidades:** Aunque una ubicación estratégica puede ofrecer ventajas comerciales, también puede estar expuesta a riesgos y vulnerabilidades, como desastres naturales, conflictos políticos o interrupciones en las rutas comerciales, que pueden afectar la continuidad y seguridad del comercio exterior.

En conclusión, la ubicación geográfica es un factor crucial que moldea el panorama y las oportunidades del comercio exterior. Al entender y aprovechar las ventajas y desafíos asociados con la ubicación, los países y regiones pueden desarrollar estrategias comerciales efectivas, fortalecer su posición en el mercado global y generar beneficios económicos y sociales sostenibles.

Importancia de la Ubicación Geográfica de Zapotlán el Grande en el Contexto del Comercio Exterior de México:

La ubicación geográfica del Municipio de Zapotlán el Grande, Jalisco, se revela como un punto estratégico de singular relevancia en el comercio exterior de México, diversos factores convergen para hacer de esta localidad un epicentro de oportunidades y soluciones logísticas en el panorama nacional:



- **Posición Estratégica entre Manzanillo y Guadalajara:**

Situado a 171 km del Puerto de Manzanillo y a 130 km de la Ciudad de Guadalajara, Zapotlán el Grande se posiciona en una ubicación privilegiada. Esta proximidad estratégica al principal puerto marítimo del país y al corazón económico de Jalisco, respectivamente, otorga a la región un potencial logístico sin precedentes.

- **Desafíos Logísticos en Manzanillo:**

El constante incremento en las operaciones de importación y exportación en el Puerto de Manzanillo ha generado desafíos significativos en términos de logística y eficiencia operativa. La saturación en las maniobras portuarias y la única ruta carretera que conecta Manzanillo con el centro del país subrayan la urgencia de buscar alternativas viables.

- **Necesidad de Diversificación y Optimización:**

En este contexto, surge una imperiosa necesidad de diversificar y optimizar las opciones logísticas para los usuarios de la Aduana de Manzanillo. La habilitación de una Sección Aduanera "Puerto Seco" en Zapotlán el Grande se presenta como una solución estratégica para descongestionar y mejorar la eficiencia en las operaciones aduaneras.

- **Beneficios Potenciales:**

La implementación de esta sección aduanera no solo aliviaría la presión sobre Manzanillo, sino que también impulsaría el desarrollo económico regional, generando empleo, atrayendo inversiones y potenciando la integración logística con otras regiones del país.

En conclusión, la ubicación geográfica de Zapotlán el Grande, Jalisco, se erige como un elemento catalizador en la reconfiguración y optimización de las dinámicas comerciales y logísticas de México. La propuesta de establecer una Sección Aduanera "Puerto Seco" en esta localidad representa una iniciativa visionaria que



promete fortalecer la competitividad, la eficiencia y la resiliencia del sistema de comercio exterior del país.

### **Antecedentes de secciones aduaneras exitosas en otras regiones similares.**

En el dinámico mundo del comercio internacional y la logística aduanera, el conocimiento y la experiencia adquiridos a través de la implementación exitosa de proyectos anteriores desempeñan un papel crucial en la definición de estrategias futuras. La introducción de secciones aduaneras en diversas regiones ha sido un fenómeno que ha transformado y optimizado la gestión de las operaciones comerciales, ofreciendo soluciones adaptadas a las necesidades específicas de cada contexto.

En este apartado, nos adentraremos en el estudio de antecedentes de secciones aduaneras que han demostrado ser exitosas en regiones similares a nuestro contexto de interés. A través de un análisis detallado de estas experiencias, buscamos extraer lecciones valiosas, identificar mejores prácticas y obtener insights que puedan guiar y enriquecer la propuesta de establecer una nueva Sección Aduanera "Puerto Seco" en el Municipio de Zapotlán el Grande, Jalisco. Este recorrido por antecedentes exitosos nos brindará una perspectiva integral y fundamentada, permitiéndonos comprender las oportunidades, desafíos y potenciales beneficios asociados a iniciativas similares, y proporcionando una base sólida para la toma de decisiones informadas y estratégicas en el desarrollo de nuestro proyecto.

La modernización y optimización de las operaciones aduaneras ha sido una prioridad para México en las últimas décadas. A través de la autorización y habilitación de secciones aduaneras en todo el territorio nacional, el país ha logrado significativos avances en términos de eficiencia, transparencia y competitividad en el comercio internacional. Estas secciones, distribuidas estratégicamente en



diferentes puntos del país, han fortalecido la capacidad de México para gestionar de manera efectiva el flujo de mercancías, garantizar el cumplimiento de regulaciones y facilitar el intercambio comercial con otras naciones. Este éxito refleja el compromiso continuo de México con la mejora de sus procesos aduaneros y su posición como actor clave en el escenario global de comercio.

Aspectos Clave de la Sección Aduanera en México:

La Agencia Nacional de Aduanas de México (ANAM) ostenta la autoridad para proponer la creación o eliminación de aduanas, garitas, secciones aduaneras y puntos de revisión, así como para aprobar las infraestructuras destinadas al despacho aduanero de mercancías, su inspección y cualquier otro acto asociado. Esto también incluye las obras en las instalaciones administrativas de las aduanas y sus complementos.

Las iniciativas clave bajo su jurisdicción comprenden:

- Creación de Secciones Aduaneras.
- Implementación de Infraestructuras Complementarias.
- Preparación de sitios para la manipulación y maniobra de mercancías.

Estas decisiones se toman considerando ubicaciones estratégicas que maximizan la eficiencia del despacho aduanero. El despacho aduanero abarca todas las acciones y procedimientos relacionados con la entrada y salida de mercancías del territorio nacional. Dependiendo del tipo de tráfico y régimen aduanero, estas acciones son llevadas a cabo ante la aduana por consignatarios, destinatarios, propietarios, poseedores, tenedores en importaciones, remitentes en exportaciones, así como por agentes o agencias aduanales. En este contexto, se emplea el sistema electrónico aduanero para agilizar y optimizar los procesos.



Nuestra infraestructura aduanera es crucial para facilitar los procesos de importación y exportación de mercancías, ejerciendo un impacto significativo en múltiples naciones. México se destaca como la undécima economía exportadora y se sitúa como la vigésimo primera economía más compleja globalmente.

El Sistema Aduanero mexicano actualmente opera con 50 aduanas, que a su vez albergan 68 Secciones Aduaneras. De estas aduanas, 19 están estratégicamente ubicadas en la Frontera Norte, 2 en la Frontera Sur, 17 son de naturaleza marítima y 12 se encuentran en áreas interiores del país.

El pasado 1 de marzo de 2022, la Agencia Nacional de Aduanas, publicó en el Diario Oficial de la Federación el “ACUERDO POR EL QUE SE DETERMINA LA CIRCUNSCRIPCIÓN TERRITORIAL DE LAS ADUANAS Y LAS SECCIONES ADUANERAS DE LAS ADUANAS.”, en dicha publicación se detallan las aduanas y las secciones aduaneras autorizadas por cada una de ellas, debido a la relevancia que esta información tiene, nos permitimos citar el contenido de dicha publicación a continuación:

...

*Artículo Primero. Las Aduanas, ejercerán sus atribuciones dentro de la circunscripción territorial que les corresponda conforme a las siguientes fracciones, y contarán con las secciones aduaneras que para cada una de ellas se establece:*

*I. ADUANA DE AGUASCALIENTES: Los estados de Aguascalientes, San Luis Potosí y Zacatecas:*

*Dependen de esta Aduana, las secciones aduaneras del Aeropuerto Internacional Lic. Jesús Terán Peredo, en el Municipio de Aguascalientes, en el Estado de Aguascalientes; la del Parque Multimodal Interpuerto, en el Municipio de San Luis Potosí, la del Aeropuerto Internacional Ponciano Arriaga, en el Municipio de Soledad de Graciano Sánchez, la de La Pila-Villa, en el Municipio de Villa de Reyes, todas en el Estado de San Luis Potosí y la del Aeropuerto Internacional General Leobardo C. Ruiz, en el Municipio de Calera, en el Estado de Zacatecas;*





II. *ADUANA DE ENSENADA: Los municipios de Playas de Rosarito y Ensenada, en el Estado de Baja California;*

III. *ADUANA DE MEXICALI: El Municipio de Mexicali, en el Estado de Baja California:*

*Dependen de esta Aduana, las secciones aduaneras de Los Algodones y la de San Felipe, ambas en el Municipio de Mexicali, en el Estado de Baja California;*

IV. *ADUANA DE TECATE: El Municipio de Tecate, en el Estado de Baja California, así como los*

*Municipios de Loreto y Los Cabos, en el Estado de Baja California Sur:*

*Dependen de esta Aduana, las secciones aduaneras de Loreto, en el Municipio de Loreto, y la de Cabo San Lucas, en el Municipio de Los Cabos, todos en el Estado de Baja California Sur. Los servidores públicos adscritos a las citadas secciones aduaneras, ejercerán atribuciones dentro del recinto fiscal de la sección aduanera respectiva y en los recintos fiscalizados colindantes con la misma;*

V. *ADUANA DE TIJUANA: El Municipio de Tijuana, en el Estado de Baja California:*

*Dependen de esta Aduana, las secciones aduaneras del Aeropuerto Internacional denominado Abelardo L. Rodríguez, de la ciudad de Tijuana, la de Mesa de Otay, la del Cruce Fronterizo "El Chaparral" y la del Cruce Fronterizo Puerta México Este, todas en el Municipio de Tijuana, en el Estado de Baja California;*

VI. *ADUANA DE LA PAZ: El Estado de Baja California Sur:*

*Dependen de esta Aduana, las secciones aduaneras de Santa Rosalía, en el Municipio de Mulegé; la de Los Olivos y la de Pichilingüe, ambas en el Municipio de La Paz y la de San José del Cabo en el Municipio de Los Cabos, todos en el Estado de Baja California Sur;*

VII. *ADUANA DE CIUDAD DEL CARMEN: El Estado de Campeche:*

*Depende de esta Aduana, la Sección Aduanera de Seybaplaya, en el Municipio de Champotón, en el Estado de Campeche;*

VIII. *ADUANA DE CIUDAD ACUÑA: Los municipios de Acuña, Cuatro Ciénegas, Lamadrid, Múzquiz, Nadadores, Ocampo, Sacramento, San Buenaventura y Sierra Mojada, en el Estado de Coahuila de Zaragoza;*



*IX. ADUANA DE PIEDRAS NEGRAS: Los municipios de Abasolo, Allende, Arteaga, Candela, Castaños, Escobedo, Frontera, Guerrero, General Cepeda, Hidalgo, Juárez, Jiménez, Monclova, Morelos, Nava, Piedras Negras, Progreso, Ramos Arizpe, Sabinas, San Juan de Sabinas, Saltillo, Villa Unión y Zaragoza, en el Estado de Coahuila de Zaragoza:*

*Dependen de esta Aduana, las secciones aduaneras del Aeropuerto Internacional Plan de Guadalupe, en el Municipio de Ramos Arizpe y la de Río Escondido, en el Municipio de Nava, ambos en el Estado de Coahuila de Zaragoza;*

*X. ADUANA DE TORREON: Los municipios de Francisco I. Madero, Matamoros, Parras, San Pedro, Torreón y Viesca, en el Estado de Coahuila de Zaragoza y el Estado de Durango:*

*Dependen de esta Aduana, las secciones aduaneras del Aeropuerto de Torreón, en el Estado de Coahuila de Zaragoza; la de Gómez Palacio, en el Municipio de Gómez Palacio, la del Aeropuerto Internacional General Guadalupe Victoria en el Municipio de Durango, todas en el Estado de Durango;*

*XI. ADUANA DE MANZANILLO: El Estado de Colima:*

*Depende de esta Aduana, la sección aduanera de Armería, en el Municipio de Armería, en el Estado de Colima;*

*XII. ADUANA DE CIUDAD HIDALGO: Los municipios de Acacoyagua, Acala, Acapetahua, Aldama, Amatenango De La Frontera, Amatenango Del Valle, Angel Albino Corzo, Arriaga, Bejucal De Ocampo, Bella Vista, Benemérito de las Américas, Berriozabal, Cacahoatan, Cintalapa, Coapilla, Comitán De Domínguez, Copainala, Chalchihuitan, Chamula, Chanal, Chenalho, Chiapa De Corzo, Chiapilla, Chicoasen, Chicomuselo, El Porvenir, Escuintla, Frontera Comalapa, Frontera Hidalgo, Huehuetan, Huixtan, Huixtla, Ixtapa, Jiquipilas, La Concordia, La Grandeza, La Independencia, Las Margaritas, Larrainzar, Las Rosas, La Trinitaria, Mapastepec, Maravilla Tenejapa, Mazapa De Madero, Mazatan, Metapa, Mitontic, Montecristo De Guerrero, Motozintla, Nicolás Ruiz, Ocoatepec, Ocozocoautla De Espinosa, Osumacinta, Palenque, Pantelho, Pijijiapan, San Cristóbal De Las Casas, San Fernando, San Lucas, Santiago El Pinar, Siltepec, Socoltenango, Soyalo, Suchiapa, Suchiate, Tapachula, Tecpatan, Tenejapa, Teopisca, Tonala, Totolapa, Tuxtla Gutiérrez, Tuxtla Chico, Tuzantan, Tzimol, Unión Juárez, Venustiano Carranza, Villa Comaltitlan, Villa Corzo, Villaflores y Zinacantan, en el Estado de Chiapas, así como los*

*Municipios de San Pedro Mixtepec y Santa Cruz Xoxocotlán, en el Estado de Oaxaca y los Municipios de Centro y Tenosique, en el Estado de Tabasco:*



*Dependen de esta Aduana, las secciones aduaneras de Ciudad Talismán, en el Municipio de Tuxtla Chico; la del Aeropuerto Internacional de Tapachula, en el Municipio de Tapachula y la de Ciudad Cuauhtémoc, en el Municipio de Frontera Comalapa, todos en el Estado de Chiapas;*

*Asimismo, dependen de esta Aduana, la Sección Aduanera del Aeropuerto Internacional de Oaxaca, en el Municipio de Santa Cruz Xoxocotlán y el punto de revisión denominado Aeropuerto Internacional de Puerto Escondido, en el Municipio San Pedro Mixtepec, ambos en el Estado de Oaxaca, la del Aeropuerto Internacional C.P.A. Carlos Rovirosa Pérez, en la Ciudad de Villahermosa en el Municipio de Centro, y la de "El Ceibo" en el Municipio de Tenosique, todos en el Estado de Tabasco, y la del Cruce Fronterizo Nuevo Orizaba-Ingenieros en el Municipio de Benemérito de las Américas, y el punto de revisión denominado Aeropuerto Internacional de Palenque, en el Municipio de Palenque, Chiapas, ambos en el Estado de Chiapas. Los servidores públicos adscritos a las citadas secciones aduaneras y puntos de revisión, ejercerán atribuciones dentro del recinto fiscal de las secciones aduaneras y del punto de revisión respectivos y en los recintos fiscalizados colindantes con los mismos;*

**XIII. ADUANA DE CIUDAD JUAREZ:** *Los municipios de Ahumada, Guadalupe, Juárez y Praxedis G. Guerrero, en el Estado de Chihuahua:*

*Dependen de esta Aduana, la sección Aduanera de Guadalupe-Tornillo, en el Municipio de Guadalupe, las secciones aduaneras del Puente Internacional Zaragoza Isleta, la de San Jerónimo-Santa Teresa y la del Aeropuerto Internacional Abraham González, en el Municipio de Juárez, todas en el Estado de Chihuahua;*

**XIV. ADUANA DE CHIHUAHUA:** *Los municipios de Aldama, Aquiles Serdán, Bachíniva, Bocoyna, Balleza, Batopilas, Carichí, Chihuahua, Chínipas, Cuauhtémoc, Cusihuirachi, Delicias, Dr. Belisario Domínguez, El Tule, Gran Morelos, Guachochi, Guadalupe y Calvo, Guazapares, Guerrero, Hidalgo del Parral, Huejotitán, Julimes, Maguarichi, Matamoros, Meoqui, Morelos, Moris, Namiquipa, Nonoava, Ocampo, Riva Palacio, Rosales, Rosario, San Francisco de Borja, San Francisco del Oro, Santa Bárbara, Santa Isabel, Satevó, Saucillo, Urique, Uruachi y Valle de Zaragoza, en el Estado de Chihuahua:*

*Dependen de esta Aduana, las secciones aduaneras del Parque Industrial Las Américas y la del Aeropuerto Internacional General Roberto Fierro Villalobos, ambas en el Municipio de Chihuahua, en el Estado de Chihuahua;*



XV. **ADUANA DE OJINAGA:** Los municipios de Allende, Camargo, Coronado, Coyame del Sotol, Jiménez, La Cruz, López, Manuel Benavides, Ojinaga y San Francisco de Conchos, en el Estado de Chihuahua;

XVI. **ADUANA DE PUERTO PALOMAS:** Los municipios de Ascención, Buenaventura, Casas Grandes, Janos, Galeana, Gómez Farías, Ignacio Zaragoza, Madera, Matachí, Nuevo Casas Grandes y Temósachi, en el Estado de Chihuahua;

XVII. **ADUANA DEL AEROPUERTO INTERNACIONAL DE LA CIUDAD DE MEXICO:** El perímetro del Aeropuerto Internacional "Benito Juárez" de la Ciudad de México:

Dependen de esta Aduana, las secciones aduaneras denominadas Satélite, para importación y exportación por vía aérea y la del Centro Postal Mecanizado, por vía postal y por tráfico aéreo, ambas dentro de las instalaciones del Aeropuerto Internacional "Benito Juárez" de la Ciudad de México;

XVIII. **ADUANA DE MÉXICO:** Los municipios de Amecameca, Atlautla, Ayapango, Chalco, Chiautla, Chicoloapan, Chimalhuacán, Cocotitlán, Ecatzingo, Huixquilucan, Isidro Fabela, Ixtapaluca, Juchitepec, La Paz, Nezahualcóyotl, Nicolás Romero, Papalotla, Temamatla, Tenango del Aire, Tepetlaoxtoc, Tlalmanalco, Valle de Chalco Solidaridad y Villa del Carbón, en el Estado de México, así como la Ciudad de México, excepto el perímetro que corresponde al Aeropuerto Internacional "Benito Juárez" de la Ciudad de México y la Ciudad de México:

Depende de esta Aduana, la Sección Aduanera de importación y exportación de contenedores en la Alcaldía Azcapotzalco, en la Ciudad de México;

XIX. **ADUANA DE GUANAJUATO:** El Estado de Guanajuato:

Dependen de esta Aduana, las secciones aduaneras de Celaya, en el Municipio de Celaya y la del Aeropuerto Internacional de Guanajuato, en el Municipio de Silao de la Victoria, ambos en el Estado de Guanajuato;

XX. **ADUANA DE ACAPULCO:** Los municipios de Acapulco de Juárez, Acatepec, Ahuacuotzingo, Ajuchitlán del Progreso, Alcozauca de Guerrero, Alpoyeca, Apaxtla, Arcelia, Atenango del Río, Atlamajalcingo del Monte, Atlixac, Atoyac de Alvarez, Ayutla de los Libres, Azoyú, Buenavista de Cuellar, Benito Juárez, Cochoapa el Grande, Cocula, Copala, Copalillo, Copanatoyac, Coyuca de Benítez, Coyuca de Catalán, Cuajinicuilapa, Cualác, Cuatepec, Cuetzala del Progreso, Cutzamala de Pinzón, Chilapa de Alvarez, Chilpancingo de los Bravo, Eduardo Neri, Florencio Villarreal, General Canuto A. Neri, General Heliodoro Castillo, Huamuxtitlán, Huitzuc de los Figueroa, Iguala de la Independencia, Iguala, Iliatenco, Ixcateopan de Cuauhtémoc, José Joaquín de Herrera, Juan R. Escudero, Juchitán, Leonardo



*Bravo, Malinaltepec, Mártir de Cuilapan, Marquelia, Metlatónoc, Mochitlán, Olinalá, Ometepec, Pedro Ascencio Alquisiras, Petatlán, Pilcaya, Pungarabato, Quechultenango, San Luis Acatlán, San Marcos, San Miguel Totolapan, Taxco de Alarcón, Tecoaapa, Tecpan de Galeana, Teloloapan, Tepecoacuilco de Trujado, Tetipac, Tixtla de Guerrero, Tlacoapa, Tlacoachistlahuaca, Tlalchapa, Tlalixtaquilla de Maldonado, Tlapa de Comonfort, Tlapehuala, Xalpatláhuac, Xochistlahuaca, Xochihuehuetlán, Zapotitlán Tablas y Zitlala, en el Estado de Guerrero:*

*Depende de esta Aduana, la Sección Aduanera del Aeropuerto Internacional General Juan N. Alvarez, en el Municipio de Acapulco, en el Estado de Guerrero;*

**XXI. ADUANA DE GUADALAJARA:** *Los estados de Jalisco y Nayarit:*

*Dependen de esta Aduana, las secciones aduaneras de Puerto Vallarta, en el Municipio de Puerto Vallarta y la de la Terminal Intermodal Ferroviaria, del Municipio de Guadalajara, ambos en el Estado de Jalisco;*

**XXII. ADUANA DE TOLUCA:** *Los municipios de Acambay de Ruíz Castañeda, Aculco, Almoloya de Alquisiras, Almoloya de Juárez, Almoloya del Río, Amanalco, Amatepec, Atizapán, Atlacomulco, Calimaya, Capulhuac, Chapa de Mota, Chapultepec, Coatepec Harinas, Donato Guerra, El Oro, Ixtapan de la Sal, Ixtapan del Oro, Ixtlahuaca, Jilotepec, Jiquipilco, Jocotitlán, Joquicingo, Lerma, Luvianos, Malinalco, Metepec, Mexicaltzingo, Morelos, Ocoyoacac, Ocuilán, Oztoloapan, Oztolotepec, Polotitlán, Rayón, San Antonio la Isla, San Felipe del Progreso, San José del Rincón, San Mateo Atenco, San Simón de Guerrero, Santo Tomás, Soyaniquilpan de Juárez, Sultepec, Tejupilco, Temascalcingo, Temascaltepec, Temoaya, Tenancingo, Tenango del Valle, Texcaltitlán, Texcalyacac, Tianguistenco, Timilpan, Tlatlaya, Toluca, Tonatico, Valle de Bravo, Villa de Allende, Villa Guerrero, Villa Victoria, Xalatlaco, Xonacatlán, Zacazonapan, Zacualpan, Zinacantepec y Zumpahuacán, en el Estado de México:*

*Depende de esta Aduana, la Sección Aduanera de San Cayetano Morelos, en el Municipio de Toluca, en el Estado de México;*

**XXIII. ADUANA DE LAZARO CARDENAS:** *Los municipios de Aguillilla, Apatzingán, Aquila, Arteaga, Buenavista, Carácuaro, Chinicuila, Churumuco, Coahuayana, Coalcomán de Vázquez Pallares, Huetamo, Juárez, La Huacana, Lázaro Cárdenas, Madero, Música, Nocupétaro, Nuevo Parangaricutiro, Nuevo Urecho, Parácuaro, Peribán, San Lucas, Susupuato, Tancítaro, Tepalcatepec, Tiquicheo de Nicolás Romero, Tumbiscatío, Turicato, y Tuzantla, en el Estado de Michoacán, y los municipios de Coahuayutla de José María Izazaga,*



*La Unión de Isidoro Montes de Oca, Zihuatanejo de Azueta y Zirándaro, en el Estado de Guerrero:*

*Depende de esta Aduana, la Sección Aduanera del Aeropuerto Internacional Ixtapa-Zihuatanejo, en el Municipio de Zihuatanejo de Azueta, en el Estado de Guerrero;*

*XXIV. ADUANA DE COLOMBIA: Los municipios de Agualeguas, Anáhuac, Bustamante, Cerralvo, Dr. Coss, Gral. Treviño, Higuera, Lampazos de Naranjo, Los Aldamas, Los Herreras, Melchor Ocampo, Mina, Parás, Sabinas Hidalgo, Vallecillo y Villaldama, en el Estado de Nuevo León;*

*XXV. ADUANA DE MONTERREY: Los municipios de Abasolo, Allende, Apodaca, Aramberri, Cadereyta Jiménez, El Carmen, China, Ciénega de Flores, Dr. Arroyo, Dr. González, Galeana, Gral. Escobedo, Gral. Terán, Gral. Zaragoza, Gral. Zuazua, García, Guadalupe, Hidalgo, Hualahuis, Iturbide, Juárez, Linares, Los Ramones, Marín, Mier y Noriega, Montemorelos, Monterrey, Pesquería, Rayones, Salinas Victoria, San Nicolás de los Garza, Santa Catarina, Santiago y San Pedro Garza García, en el Estado de Nuevo León:*

*Dependen de esta Aduana, las secciones aduaneras del Aeropuerto Internacional General Mariano Escobedo, en el Municipio de Apodaca, la de Salinas Victoria A (terminal ferroviaria), la de Salinas Victoria B (Interpuerto) ambas en el Municipio de Salinas Victoria y la de General Escobedo, en el Municipio de General Escobedo, todas en el Estado de Nuevo León;*

*XXVI. ADUANA DE SALINA CRUZ: El Municipio de Tapachula, en el Estado de Chiapas:*

*Depende de esta Aduana, la Sección Aduanera de Puerto Chiapas en el Municipio de Tapachula, en el Estado de Chiapas. Los servidores públicos adscritos a la citada sección aduanera, ejercerán atribuciones dentro del recinto fiscal de la sección aduanera y en los recintos fiscalizados colindantes con la misma;*

*XXVII. ADUANA DE PUEBLA: Los estados de Morelos, Tlaxcala, excepto los Municipios de Calpulalpan, Españita, Nanacamilpa de Mariano Arista y Sanctorum de Lázaro Cárdenas y el estado de Puebla, excepto el Municipio de Xicotepetl de Juárez:*

*Dependen de esta Aduana, las secciones aduaneras de Cuernavaca, en el Municipio de Jiutepec, en el Estado de Morelos y la del Aeropuerto Internacional Hermanos Serdán, en el Municipio de Huejotzingo, en el Estado de Puebla;*

*XXVIII. ADUANA DE QUERÉTARO: El estado de Hidalgo, excepto los Municipios de Apan, Emiliano Zapata, San Agustín Tlaxcala, Tepeapulco, Tepeji del Río de Ocampo, Tizayuca, Tlanalapa, Tolcayuca, Villa de Tezontepec, Zapotlán de Juárez y Zempoala, el estado de*



Querétaro, excepto los Municipios de Amealco de Bonfil, Huimilpan, Pedro Escobedo, San Juan del Río y Tequisquiapan, y el estado de Michoacán con sus municipios de Acuitzio, Alvaro Obregón, Angamacutiro, Angangueo, Aporo, Ario, Briseñas, Charapan, Charo, Chavinda, Cherán, Chilchota, Chucándiro, Churintzio, Coeneo, Cojumatlán de Régules, Contepec, Copándaro, Cotija, Cuitzeo, Ecuandureo, Epitacio Huerta, Erongarícuaro, Gabriel Zamora, Hidalgo, Huandacareo, Huaniqueo, Huiramba, Indaparapeo, Irimbo, Ixtlán, Jacona, Jiménez, Jiquilpan, José Sixto Verduzco, Jungapeo, Lagunillas, La Piedad, Los Reyes, Maravatío, Marcos Castellanos, Morelia, Morelos, Nahuatzen, Numarán, Ocampo, Pajacuarán, Panindícuaro, Paracho, Pátzcuaro, Penjamillo, Purépero, Puruándiro, Queréndaro, Quiroga, Sahuayo, Salvador Escalante, Santa Ana Maya, Senguio, Tacámbaro, Tangamandapio, Tangancícuaro, Tanhuato, Taretan, Tarímbaro, Tingambato, Tingüindín, Tlalpujahuá, Tlazazalca, Tocumbo, Tuxpan, Tzintzuntzan, Tzitzio, Uruapan, Venustiano Carranza, Villamar, Vista Hermosa, Yurécuaro, Zacapu, Zamora, Zináparo, Zinapécuaro, Ziracuaretiro y Zitácuaro:

Depende de esta Aduana, la sección aduanera de Hidalgo, en el Municipio de Atonilco de Tula, en el Estado de Hidalgo;

XXIX. **ADUANA DE CANCÚN:** Los municipios de Felipe Carrillo Puerto, Cozumel, Lázaro Cárdenas, Benito Juárez, Isla Mujeres, Solidaridad y Tulum, en el Estado de Quintana Roo:

Dependen de esta Aduana, las secciones aduaneras de Puerto Morelos, en el Municipio de Benito Juárez y la del Aeropuerto Internacional de Cozumel, en el Municipio de Cozumel, ambos en el Estado de Quintana Roo;

XXX. **ADUANA DE SUBTENIENTE LÓPEZ:** Los municipios de José María Morelos y Othón P. Blanco, en el Estado de Quintana Roo, así como el Municipio de Kaua, en el Estado de Yucatán:

Depende de esta Aduana, el Aeropuerto Internacional denominado Chetumal, en la propia ciudad de Chetumal, Quintana Roo y la Sección Aduanera de Subteniente López II "Chactemal", en el Municipio de Othón P. Blanco, Chetumal, en el Estado de Quintana Roo;

Asimismo, depende de esta Aduana, el punto de revisión denominado Aeropuerto Internacional de Chichén Itzá "Kaua", en el Municipio de Kaua, en el Estado de Yucatán. Los servidores públicos adscritos a dicho punto de revisión, ejercerán atribuciones dentro del recinto fiscal del citado punto;

XXXI. **ADUANA DE MAZATLÁN:** El Estado de Sinaloa:



*Depende de esta Aduana, la sección aduanera de Topolobampo, en el Municipio de Ahome, en el Estado de Sinaloa;*

*XXXII. ADUANA DE AGUA PRIETA: Los municipios de Agua Prieta, Bacadéhuachi, Bacerac, Bavispe, Cumpas, Divisaderos, Fronteras, Granados, Huachinera, Huásabas, Moctezuma, Nácori Chico, Nacozari de García y Villa Hidalgo, en el Estado de Sonora;*

*XXXIII. ADUANA DE GUAYMAS: Los municipios de Álamos, Arivechi, Bacanora, BÁCum, Baviácora, Benito Juárez, Carbó, Empalme, Etchojoa, Guaymas, Huatabampo, La Colorada, Mazatán, Navojoa, Onavas, Opodepe, Quiriego, Rayón, Rosario, Sahuaripa, San Ignacio Río Muerto, San Javier, San Miguel de Horcasitas, San Pedro de la Cueva, Soyopa, Suaqui Grande, Tepache, Trincheras, Ures, Villa Pesqueira y Yécora, en el Estado de Sonora;*

*XXXIV. ADUANA DE NACO: Los municipios de Aconchi, Arizpe, Bacoachi, Banámichi, Cananea, Huépac, Imuris, Naco, San Felipe de Jesús y Santa Cruz, en el Estado de Sonora;*

*XXXV. ADUANA DE NOGALES: Los municipios de Altar, Atil, Benjamín Hill, Cajeme, Cucurpe, Hermosillo, Magdalena, Nogales, Oquitoa, Santa Ana, Sáric y Tubutama, en el Estado de Sonora, así como los Municipios de Ahome y Culiacán, en el Estado de Sinaloa:*

*Depende de esta Aduana, la Sección Aduanera de Sásabe, en el Municipio de Sáric, en el Estado de Sonora.*

*También dependen de esta Aduana, las Secciones Aduaneras del Aeropuerto Internacional General Ignacio Pesqueira García, en el Municipio de Hermosillo y la de Ciudad Obregón adyacente al Aeropuerto de Ciudad Obregón, en el Municipio de Cajeme, ambas en el Estado de Sonora, la del Aeropuerto Internacional de Culiacán, en el Municipio de Culiacán y el punto de revisión denominado Aeropuerto Internacional de Los Mochis, en el Municipio de Ahome, ambos en el Estado de Sinaloa. Los servidores públicos adscritos a las citadas secciones aduaneras y punto de revisión, ejercerán atribuciones dentro del recinto fiscal de la sección aduanera y punto de revisión respectivos y en los recintos fiscalizados colindantes con las mismas;*

*XXXVI. ADUANA DE SAN LUIS RÍO COLORADO: El Municipio de San Luis Río Colorado, en el Estado de Sonora;*

*XXXVII. ADUANA DE SONOYTA: Los municipios de Caborca, General Plutarco Elías Calles, Puerto Peñasco y Pitiquito, en el Estado de Sonora:*

*Depende de esta Aduana, la sección aduanera de San Emeterio, en el Municipio de General Plutarco Elías Calles, en el Estado de Sonora;*





XXXVIII. *ADUANA DE DOS BOCAS*: Los municipios de Altamirano, Amatán, Bochil, Catazajá, Chapultenango, Chilón, El Bosque, Francisco León, Huitiupan, Ixhuitán, Ixtacomitán, Ixtapangajoyá, Jitotol, Juárez, La Libertad, Marqués de Comillas, Ocosingo, Ostucacán, Oxchuc, Palenque, Pantepec, Pichucalco, Pueblo Nuevo Solistahuacán, Rayón, Reforma, Sabanilla, Salto de Agua, San Andrés Duraznal, San Juan Cancuc, Simojovel, Sitalá, Solosuchiapa, Sunuapa, Tapalapa, Tapilula, Tila, Tumbalá y Yajalón, en el Estado de Chiapas;

XXXIX. *ADUANA DE ALTAMIRA*: Los municipios de Aldama, Altamira, Bustamante, Casas, Gómez Farías, González, Güémez, Jaumave, Llera, Miquihuana, Padilla, Palmillas, Soto la Marina y Xicoténcatl, en el Estado de Tamaulipas;

XL. *ADUANA DE CIUDAD CAMARGO*: Los municipios de Camargo y Gustavo Díaz Ordaz, en el Estado de Tamaulipas;

XLI. *ADUANA DE CIUDAD MIGUEL ALEMÁN*: Los municipios de Guerrero, Mier y Miguel Alemán, en el Estado de Tamaulipas:

*Depende de esta Aduana, la Sección Aduanera de Guerrero, en el Municipio de Guerrero, en el Estado de Tamaulipas;*

XLII. *ADUANA DE CIUDAD REYNOSA*: Los municipios de Burgos, Hidalgo, Mainero, Méndez, Reynosa, Río Bravo, San Carlos, San Nicolás, Victoria y Villagrán, en el Estado de Tamaulipas, así como el Municipio de General Bravo, en el Estado de Nuevo León:

*Dependen de esta Aduana, las secciones aduaneras de Las Flores y la de Río Bravo-Donna ambas en el Municipio de Río Bravo, la del Aeropuerto Internacional General Lucio Blanco y la de Anzaldúas, ambas en el Municipio de Reynosa, todos en el Estado de Tamaulipas;*

*Asimismo, depende de esta Aduana, la sección aduanera del Aeropuerto Internacional General Pedro José Méndez, en el Municipio de Victoria, en el Estado de Tamaulipas. Los servidores públicos adscritos a la citada sección aduanera, ejercerán atribuciones dentro del recinto fiscal de dicha sección aduanera y en los recintos fiscalizados colindantes con la misma;*

XLIII. *ADUANA DE MATAMOROS*: Los municipios de Abasolo, Cruillas, Jiménez, Matamoros, San Fernando y Valle Hermoso, en el Estado de Tamaulipas:

*Dependen de esta Aduana, las secciones aduaneras del Puerto el Mezquital, de Lucio Blanco-Los Indios, del Aeropuerto Internacional General Servando Canales y la Ferroviaria de Matamoros, todas en el Municipio de Matamoros, en el Estado de Tamaulipas;*



*XLIV. ADUANA DE NUEVO LAREDO: El Municipio de Nuevo Laredo, en el Estado de Tamaulipas:*

*Dependen de esta Aduana, las secciones aduaneras Estación Sánchez y la del Aeropuerto Internacional de Nuevo Laredo "Quetzalcóatl", ambas en el Municipio de Nuevo Laredo, en el Estado de Tamaulipas;*

*XLV. ADUANA DE TAMPICO: Los municipios de Antigua Morelos, Ciudad Madero, El Mante, Nuevo Morelos, Ocampo, Tampico y Tula, en el Estado de Tamaulipas, así como los municipios de Pánuco, Pueblo Viejo y Tampico Alto, en el Estado de Veracruz;*

*XLVI. ADUANA DE TUXPAN: Los municipios Alamo Temapache, de Benito Juárez, Castillo de Teayo, Cazones de Herrera, Cerro Azul, Chalma, Chiconamel, Chicontepepec, Chinampa de Gorostiza, Chontla, Chumatlán, Citlaltépetl, Coahuilán, Coatzintla, Coxquihui, Coyutla, El Higo, Espinal, Filomeno Mata, Gutiérrez Zamora, Huayacocotla, Ilatlán, Ixcatepec, Ixhuatlán de Madero, Martínez de la Torre, Mecatlán, Naranjos-Amatlán, Nautla, Ozuluama, Papantla, Platón Sánchez, Poza Rica de Hidalgo, San Rafael, Tamalín, Tamiagua, Tancoco, Tantima, Tantoyuca, Tecolutla, Tempoal, Tepetzintla, Texcatepec, Tihuatlán, Tlachichilco, Tlapacoyan, Tuxpan, Zacualpan, Zontecomatlán y Zozocolco de Hidalgo, en el Estado de Veracruz, así como Xicoteppec de Juárez, en el Estado de Puebla:*

*Depende de esta Aduana, la sección aduanera de Tuxpan, en el Municipio de Tuxpan, en el Estado de Veracruz;*

*XLVII. ADUANA DE VERACRUZ: Los municipios de Acajete, Acatlán, Actopan, Acuña, Acultzingo, Alpatláhuac, Altotonga, Alto Lucero de Gutiérrez Barrios, Alvarado, Amatlán, Amatlán de los Reyes, Angel R. Cabada, Apazapan, Aquila, Astacinga, Atlahuilco, Atoyac, Atzacan, Atzalan, Ayahualulco, Banderilla, Boca del Río, Calchualco, Camarón de Tejeda, Camerino Z. Mendoza, Carlos A. Carrillo, Carrillo Puerto, Chacaltianguis, Chiconquiaco, Chocamán, Coatepec, Coacoatzintla, Coetzala, Colipa, Comapa, Córdoba, Cosamaloapan, Cosautlán de Carvajal, Coscomatepec, Cotaxtla, Cuichapa, Cuitláhuac, Emiliano Zapata, Fortín, Huatusco, Huiloapan de Cuauhtémoc, Ignacio de la Llave, Ixhuacán de los Reyes, Ixhuatlán del Café, Ixhuatlancillo, Ixmatlahuacan, Ixtaczoquitlán, Jalacingo, Jalcomulco, Jamapa, Jilotepec, Juchique de Ferrer, La Antigua, La Perla, Landero y Coss, Las Minas, Las Vigas de Ramírez, Lerdo de Tejada, Los Reyes, Magdalena, Maltrata, Manlio Fabio Altamirano, Mariano Escobedo, Medellín de Bravo, Miahuatlán, Misantla, Mixtla de Altamirano, Naolinco, Naranjal, Nogales, Omealca, Orizaba, Otatitlán, Paso de Ovejas, Paso del Macho, Perote, Puente Nacional, Rafael Delgado, Rafael Lucio, Río Blanco, Saltabarranca, San Andrés Tenejapa, Sochiapa, Soledad Atzompa, Soledad de Doblado,*



*Tatatila, Tehuipango, Tenampa, Tenochtitlán, Teocelo, Tepatlaxco, Tepetlán, Tequila, Texhuacán, Tezonapa, Tierra Blanca, Tlacojalpan, Tlacolulan, Tlacotalpan, Tlacotepec*

*de Mejía, Tlalixcoyan, Tlalnelhuayocan, Tlaltetela, Tlaquilpa, Tlilapan, Tomatlán, Tonayán, Totutla, Tres Valles, Tuxtilla, Ursulo Galván, Vega de Alatorre, Veracruz, Villa Aldama, Xalapa, Xico, Xoxocotla, Yanga, Yecuatla, Zentla y Zongolica, en el Estado de Veracruz:*

*Depende de esta Aduana, la Sección Aduanera del Aeropuerto Internacional General Heriberto Jara Corona, en el Municipio de Veracruz, en el Estado de Veracruz;*

*XLVIII. ADUANA DE COATZACOALCOS: Los municipios de Acayucan, Agua Dulce, Catemaco, Chinameca, Coatzacoalcos, Cosoleacaque, Hidalgotitlán, Hueyapan de Ocampo, Isla, Ixhuatlán del Sureste, Jáltipan, Jesús Carranza, José Azueta, Juan Rodríguez Clara, Las Choapas, Mecayapan, Minatitlán, Moloacán, Nanchital de Lázaro Cárdenas del Río, Oluta, Oteapan, Pajapan, Playa Vicente, San Andrés Tuxtla, San Juan Evangelista, Santiago Sochiapan, Santiago Tuxtla, Sayula de Alemán, Soconusco, Soteapan, Tatahuicapan de Juárez, Texistepec, Uxpanapa y Zaragoza, en el Estado de Veracruz;*

*XLIX. ADUANA DE PROGRESO: El Estado de Yucatán:*

*Depende de esta Aduana, la Sección Aduanera del Aeropuerto Internacional Lic. Manuel Crescencio Rejón en el Municipio de Mérida, en el Estado de Yucatán.*

*L. AEROPUERTO INTERNACIONAL FELIPE ÁNGELES: El perímetro del Aeropuerto Internacional Felipe Ángeles, ubicado en Santa Lucía, Municipio de Zumpango, los Municipios de Acolman, Apaxco, Atenco, Atizapán de Zaragoza, Axapusco, Chiconcuac, Coacalco de Berriozábal, Coyotepec, Cuautitlán, Cuautitlán Izcalli, Ecatepec de Morelos, Huehuetoca, Hueypoxtla, Jaltenco, Jilotzingo, Melchor Ocampo, Naucalpan de Juárez, Nextlalpan, Nopaltepec, Otumba, Ozumba, San Martín de las Pirámides, Tecámac, Temascalapa, Teoloyucan, Teotihuacán, Tepetlixpa, Tepotzotlán, Tequixquiac, Texcoco, Tezoyuca, Tlalnepantla de Baz, Tonanitla, Tultepec, Tultitlán y Zumpango, en el Estado de México; los Municipios de Apan, Emiliano Zapata, San Agustín Tlaxcala, Tepeapulco, Tepeji del Río de Ocampo, Tizayuca, Tlanalapa, Tolcayuca, Villa de Tezontepec, Zapotlán de Juárez y Zempoala, en el Estado de Hidalgo; los Municipios de Amealco de Bonfil, Huimilpan, Pedro Escobedo, San Juan del Río y Tequisquiapan, en el Estado de Querétaro, y los Municipios de Calpulalpan, Españita, Nanacamilpa de Mariano Arista y Sanctorum de Lázaro Cárdenas, en el Estado de Tlaxcala.*

Sin embargo, es importante denotar que, aunque se encuentran aprobadas todas las secciones aduaneras enumeradas en los párrafos anteriores, en el anexo 22 de



las Reglas Generales de Comercio Exterior 2023, apéndice 1, de las 68 aprobadas, 10 que aparecen en el citado apéndice aún no están habilitadas al 100% ya que aún no tienen número de Sección.

A continuación, compartimos la tabla de las aduanas y secciones que aparecen listadas en el apéndice 1 del Anexo 22 de las Reglas Generales de Comercio Exterior 2023.

| Aduana | Sección | Denominación   |
|--------|---------|--|
| 01     | 0       | ACAPULCO, ACAPULCO DE JUÁREZ, GUERRERO.                                    |
| 01     | 2       | AEROPUERTO INTERNACIONAL GENERAL JUAN N. ÁLVAREZ, ACAPULCO, GUERRERO.      |
| 02     | 0       | AGUA PRIETA, AGUA PRIETA, SONORA.  |
| 05     | 0       | SUBTENIENTE LÓPEZ, SUBTENIENTE LÓPEZ, QUINTANA ROO.                        |
| 05     | 1       | SUBTENIENTE LÓPEZ II "CHACTEMAL", OTHÓN P. BLANCO, CHETUMAL, QUINTANA ROO. |
| 06     | 0       | CIUDAD DEL CARMEN, CIUDAD DEL CARMEN, CAMPECHE.                            |
| 06     | 3       | SEYBAPLAYA, CHAMPOTÓN, CAMPECHE.   |
| 07     | 0       | CIUDAD JUÁREZ, JUÁREZ, CHIHUAHUA.  |
| 07     | 1       | PUENTE INTERNACIONAL ZARAGOZA ISLETA, JUÁREZ, CHIHUAHUA.                   |
| 07     | 2       | SAN JERÓNIMO-SANTA TERESA, JUÁREZ, CHIHUAHUA.                              |
| 07     | 3       | AEROPUERTO INTERNACIONAL ABRAHAM GONZÁLEZ, JUÁREZ, CHIHUAHUA.              |
| 07     | 4       | GUADALUPE-TORNILLO, GUADALUPE, CHIHUAHUA.                                  |
| 08     | 0       | COATZACOALCOS, COATZACOALCOS, VERACRUZ.                                    |
| 11     | 0       | ENSENADA, ENSENADA, BAJA CALIFORNIA.                                       |



|    |   |   |
|----|---|---|
| 12 | 0 | GUAYMAS, GUAYMAS, SONORA.   |
| 14 | 0 | LA PAZ, LA PAZ, BAJA CALIFORNIA SUR.  |
| 14 | 2 | SAN JOSÉ DEL CABO, LOS CABOS, BAJA CALIFORNIA SUR.                                  |
| 14 | 4 | SANTA ROSALÍA, MULEGÉ, BAJA CALIFORNIA SUR.   |
| 14 | 7 | PICHILINGÜE, LA PAZ, BAJA CALIFORNIA SUR.   |
| 14 |   | LOS OLIVOS, LA PAZ, BAJA CALIFORNIA SUR.  |
| 16 | 0 | MANZANILLO, MANZANILLO, COLIMA.   |
| 16 | 1 | ARMERÍA, ARMERÍA, COLIMA.   |
| 17 | 0 | MATAMOROS, MATAMOROS, TAMAULIPAS.   |
| 17 | 1 | LUCIO BLANCO-LOS INDIOS, MATAMOROS, TAMAULIPAS.                                     |
| 17 | 2 | FERROVIARIA DE MATAMOROS, MATAMOROS, TAMAULIPAS.                                    |
| 17 |   | PUERTO EL MEZQUITAL, MATAMOROS, TAMAULIPAS.   |
| 17 |   | AEROPUERTO INTERNACIONAL GENERAL SERVANDO CANALES, MATAMOROS, TAMAULIPAS.           |
| 18 | 0 | MAZATLÁN, MAZATLÁN, SINALOA.  |
| 18 | 3 | TOPOLOBAMPO, AHOME, SINALOA.  |
| 19 | 0 | MEXICALI, MEXICALI, BAJA CALIFORNIA.  |
| 19 | 2 | LOS ALGODONES, MEXICALI, BAJA CALIFORNIA.   |
| 19 | 3 | SAN FELIPE, MEXICALI, BAJA CALIFORNIA.  |
| 20 | 0 | MÉXICO, CIUDAD DE MÉXICO.   |
| 20 | 2 | IMPORTACIÓN Y EXPORTACIÓN DE CONTENEDORES, ALCALDÍA AZCAPOTZALCO, CIUDAD DE MÉXICO. |



|    |   |  |
|----|---|--|
| 22 | 0 | NACO, NACO, SONORA.  |
| 23 | 0 | NOGALES, NOGALES, SONORA.  |
| 23 | 1 | SÁSABE, SÁRIC, SONORA.   |
| 23 | 2 | AEROPUERTO INTERNACIONAL GENERAL IGNACIO PESQUEIRA GARCÍA, HERMOSILLO, SONORA.     |
| 23 | 3 | CIUDAD OBREGÓN ADYACENTE AL AEROPUERTO DE CIUDAD OBREGÓN, CAJEME, SONORA.          |
| 23 | 4 | AEROPUERTO INTERNACIONAL DE CULIACÁN, CULIACÁN, SINALOA.                           |
| 24 | 0 | NUEVO LAREDO, NUEVO LAREDO, TAMAULIPAS.  |
| 24 |   | ESTACIÓN SÁNCHEZ, NUEVO LAREDO, TAMAULIPAS.  |
| 24 |   | AEROPUERTO INTERNACIONAL DE NUEVO LAREDO "QUETZALCÓATL", NUEVO LAREDO, TAMAULIPAS. |
| 25 | 0 | OJINAGA, OJINAGA, CHIHUAHUA.   |
| 26 | 0 | PUERTO PALOMAS, PUERTO PALOMAS, CHIHUAHUA.   |
| 27 | 0 | PIEDRAS NEGRAS, PIEDRAS NEGRAS, COAHUILA DE ZARAGOZA.                              |
| 27 | 1 | AEROPUERTO INTERNACIONAL PLAN DE GUADALUPE, RAMOS ARIZPE, COAHUILA DE ZARAGOZA.    |
| 27 |   | RÍO ESCONDIDO, NAVA, COAHUILA DE ZARAGOZA.   |
| 28 | 0 | PROGRESO, PROGRESO, YUCATÁN.   |
| 28 | 2 | AEROPUERTO INTERNACIONAL LIC. MANUEL CRESCENCIO REJÓN, MÉRIDA, YUCATÁN.            |
| 30 | 0 | CIUDAD REYNOSA, REYNOSA, TAMAULIPAS.   |
| 30 | 2 | LAS FLORES, RÍO BRAVO, TAMAULIPAS.   |
| 30 | 4 | AEROPUERTO INTERNACIONAL GENERAL. LUCIO BLANCO, REYNOSA, TAMAULIPAS.               |
| 30 | 5 | RÍO BRAVO-DONNA, RÍO BRAVO, TAMAULIPAS.  |



|    |   |   |
|----|---|---|
| 30 | 6 | ANZALDÚAS, REYNOSA, TAMAULIPAS.   |
| 30 | 7 | AEROPUERTO INTERNACIONAL GENERAL PEDRO JOSÉ MÉNDEZ, VICTORIA, TAMAULIPAS.                       |
| 31 | 0 | SALINA CRUZ, SALINA CRUZ, OAXACA.   |
| 31 | 3 | PUERTO CHIAPAS, TAPACHULA, CHIAPAS.   |
| 33 | 0 | SAN LUIS RÍO COLORADO, SAN LUIS RÍO COLORADO, SONORA.   |
| 34 | 0 | CIUDAD MIGUEL ALEMÁN, MIGUEL ALEMÁN, TAMAULIPAS.  |
| 34 | 2 | GUERRERO, GUERRERO, TAMAULIPAS.   |
| 37 | 0 | CIUDAD HIDALGO, CIUDAD HIDALGO, CHIAPAS.  |
| 37 | 2 | CIUDAD TALISMÁN, TUXTLA CHICO, CHIAPAS.   |
| 37 | 6 | CIUDAD CUAUHTÉMOC, FRONTERA COMALAPA, CHIAPAS.  |
| 37 |   | AEROPUERTO INTERNACIONAL DE TAPACHULA, TAPACHULA, CHIAPAS.                                      |
| 37 | 3 | AEROPUERTO INTERNACIONAL DE OAXACA, SANTA CRUZ XOXOCOTLÁN, OAXACA.                              |
| 37 | 4 | AEROPUERTO INTERNACIONAL C.P.A. CARLOS ROVIROSA PÉREZ, CIUDAD DE VILLAHERMOSA, CENTRO, TABASCO. |
| 37 | 7 | EL CEIBO, TENOSIQUE, TABASCO.   |
| 37 | 8 | CRUCE FRONTERIZO NUEVO ORIZABA-INGENIEROS, BENEMÉRITO DE LAS AMÉRICAS, CHIAPAS.                 |
| 38 | 0 | TAMPICO, TAMPICO, TAMAULIPAS.   |
| 39 | 0 | TECATE, TECATE, BAJA CALIFORNIA.  |
| 39 | 1 | LORETO, LORETO, BAJA CALIFORNIA SUR.  |
| 39 | 2 | CABO SAN LUCAS, LOS CABOS, BAJA CALIFORNIA SUR.   |
| 40 | 0 | TIJUANA, TIJUANA, BAJA CALIFORNIA.  |



|    |   |  |
|----|---|--|
| 40 | 2 | AEROPUERTO INTERNACIONAL DENOMINADO ABELARDO L. RODRÍGUEZ, TIJUANA, BAJA CALIFORNIA.   |
| 40 |   | MESA DE OTAY, TIJUANA, BAJA CALIFORNIA.  |
| 40 |   | CRUCE FRONTERIZO EL CHAPARRAL, TIJUANA, BAJA CALIFORNIA.   |
| 40 |   | CRUCE FRONTERIZO PUERTA MÉXICO ESTE, TIJUANA, BAJA CALIFORNIA.   |
| 42 | 0 | TUXPAN, TUXPAN DE RODRÍGUEZ CANO, VERACRUZ.  |
| 42 | 1 | TUXPAN, TUXPAN, VERACRUZ.  |
| 43 | 0 | VERACRUZ, VERACRUZ, VERACRUZ.  |
| 43 | 2 | AEROPUERTO INTERNACIONAL GENERAL HERIBERTO JARA CORONA, VERACRUZ, VERACRUZ.  |
| 44 | 0 | CIUDAD ACUÑA, CIUDAD ACUÑA, COAHUILA DE ZARAGOZA.  |
| 46 | 0 | TORREÓN, TORREÓN, COAHUILA DE ZARAGOZA.  |
| 46 | 2 | GÓMEZ PALACIO, GÓMEZ PALACIO, DURANGO.   |
| 46 | 3 | AEROPUERTO INTERNACIONAL GENERAL GUADALUPE VICTORIA, DURANGO, DURANGO.   |
| 46 | 1 | AEROPUERTO DE TORREÓN, COAHUILA DE ZARAGOZA.   |
| 47 | 0 | AEROPUERTO INTERNACIONAL DE LA CIUDAD DE MÉXICO.   |
| 47 | 1 | SATÉLITE, PARA IMPORTACIÓN Y EXPORTACIÓN POR VÍA AÉREA, AEROPUERTO INTERNACIONAL "BENITO JUÁREZ" DE LA CIUDAD DE MÉXICO.       |
| 47 | 2 | CENTRO POSTAL MECANIZADO, POR VÍA POSTAL Y POR TRÁFICO AÉREO, AEROPUERTO INTERNACIONAL "BENITO JUÁREZ" DE LA CIUDAD DE MÉXICO. |
| 48 | 0 | GUADALAJARA, TLAJOMULCO DE ZÚÑIGA, JALISCO.  |
| 48 | 1 | PUERTO VALLARTA, PUERTO VALLARTA, JALISCO.   |
| 48 | 4 | TERMINAL INTERMODAL FERROVIARIA, GUADALAJARA, JALISCO.   |
| 50 | 0 | SONOYTA, SONOYTA, SONORA.  |





|    |   |  |
|----|---|--|
| 50 | 1 | SAN EMETERIO, GENERAL PLUTARCO ELÍAS CALLES, SONORA.                                     |
| 51 | 0 | LÁZARO CÁRDENAS, LÁZARO CÁRDENAS, MICHOACÁN.   |
| 51 | 1 | AEROPUERTO INTERNACIONAL IXTAPA-ZIHUATANEJO, ZIHUATANEJO DE AZUETA, GUERRERO.            |
| 52 | 0 | MONTERREY, GENERAL MARIANO ESCOBEDO, NUEVO LEÓN.   |
| 52 | 1 | AEROPUERTO INTERNACIONAL GENERAL MARIANO ESCOBEDO, APODACA, NUEVO LEÓN.                  |
| 52 | 3 | SALINAS VICTORIA A (TERMINAL FERROVIARIA), SALINAS VICTORIA, NUEVO LEÓN.                 |
| 52 | 4 | GENERAL ESCOBEDO, GENERAL ESCOBEDO, NUEVO LEÓN.  |
| 52 | 5 | SALINAS VICTORIA B (INTERPUERTO), SALINAS VICTORIA, NUEVO LEÓN.                          |
| 53 | 0 | CANCÚN, CANCÚN, QUINTANA ROO.  |
| 53 | 2 | AEROPUERTO INTERNACIONAL DE COZUMEL, COZUMEL, QUINTANA ROO.                              |
| 53 | 3 | PUERTO MORELOS, BENITO JUÁREZ, QUINTANA ROO.   |
| 64 | 0 | QUERÉTARO, EL MARQUES Y COLÓN, QUERÉTARO.  |
| 64 | 7 | HIDALGO, ATOTONILCO DE TULA, HIDALGO.  |
| 65 | 0 | TOLUCA, TOLUCA, ESTADO DE MÉXICO.  |
| 65 | 1 | SAN CAYETANO MORELOS, TOLUCA, ESTADO DE MÉXICO.  |
| 67 | 0 | CHIHUAHUA, CHIHUAHUA, CHIHUAHUA.   |
| 67 | 2 | AEROPUERTO INTERNACIONAL GENERAL ROBERTO FIERRO VILLALOBOS, CHIHUAHUA, CHIHUAHUA.        |
| 73 | 0 | AGUASCALIENTES, SAN FRANCISCO DE LOS ROMO, AGUASCALIENTES.                               |
| 73 | 1 | PARQUE MULTIMODAL INTERPUERTO, SAN LUIS POTOSÍ, SAN LUIS POTOSÍ.                         |
| 73 | 3 | AEROPUERTO INTERNACIONAL PONCIANO ARRIAGA, SOLEDAD DE GRACIANO SÁNCHEZ, SAN LUIS POTOSÍ. |



|    |   |   |
|----|---|---|
| 73 | 2 | AEROPUERTO INTERNACIONAL GENERAL LEOBARDO C. RUIZ, EN CALERA, ZACATECAS.          |
| 73 | 4 | LA PILA-VILLA, VILLA DE REYES, SAN LUIS POTOSÍ.                                   |
| 73 | 5 | AEROPUERTO INTERNACIONAL LIC. JESÚS TERÁN PEREDO, AGUASCALIENTES, AGUASCALIENTES. |
| 75 | 0 | PUEBLA, HEROICA PUEBLA DE ZARAGOZA, PUEBLA.                                       |
| 75 | 1 | CUERNAVACA, JIUTEPEC, MORELOS.  |
| 75 | 4 | AEROPUERTO INTERNACIONAL HERMANOS SERDÁN, HUEJOTZINGO, PUEBLA.                    |
| 80 | 0 | COLOMBIA, COLOMBIA, NUEVO LEÓN.   |
| 81 | 0 | ALTAMIRA, ALTAMIRA, TAMAULIPAS.   |
| 82 | 0 | CIUDAD CAMARGO, CAMARGO, TAMAULIPAS.  |
| 83 | 0 | DOS BOCAS, PARAÍSO, TABASCO.  |
| 84 | 0 | GUANAJUATO, SILAO DE LA VICTORIA, GUANAJUATO.                                     |

Por todo lo anterior, a lo largo del mundo, la eficacia y eficiencia de las secciones aduaneras han demostrado ser un pilar fundamental para el comercio internacional. Las experiencias positivas de México en la expansión y optimización de su infraestructura aduanera sirven como un modelo inspirador para otras regiones similares. Con una ubicación estratégica y un sistema aduanero robusto, México ha logrado consolidarse como una potencia en el ámbito exportador, reafirmando la importancia de adaptar y modernizar continuamente las secciones aduaneras para potenciar el intercambio comercial y fortalecer la economía global.



# DIAGNÓSTICO DE SITUACIÓN ACTUAL



st stratego

COMERCIO EXTERIOR • DEFENSA LEGAL • FISCAL • AUDITORÍA

#### 4. Diagnóstico de la Situación Actual

##### **Descripción del Puerto de Manzanillo y sus desafíos actuales.**

Situado estratégicamente en la costa del Pacífico mexicano, el Puerto de Manzanillo es un emblema de la historia marítima de México y una parte importante de la economía nacional y regional. Este puerto ha logrado establecerse como uno de los más eficientes y activos de América Latina gracias a su infraestructura portuaria de primer nivel, que incluye muelles modernos, tecnología avanzada y una impresionante capacidad de manejo de carga.

Su importancia no solo radica en su capacidad de movimiento de mercancías, sino también en su papel como punto de conexión con mercados internacionales importantes, sirviendo como puerta de entrada y salida para productos que van desde materias primas hasta bienes manufacturados de alto valor. Además, es un nodo logístico completo debido a su proximidad a importantes corredores comerciales y su intermodalidad con otros medios de transporte.

Sin embargo, el logro y la relevancia del Puerto de Manzanillo enfrentan obstáculos. En la actualidad, se enfrenta a una serie de desafíos, incluyendo la necesidad de mejorar y ampliar su infraestructura para manejar el creciente volumen de carga, así como los desafíos ambientales y regulatorios. Además, en el ámbito portuario existe una intensa competencia tanto a nivel regional como internacional, lo que requiere una adaptación y actualización constante para mantenerse al día.

Es fundamental conocer a fondo la magnitud de la operación actual del Puerto de Manzanillo y los obstáculos que enfrenta para poder prever un futuro próspero y sostenible para el puerto, así como para todo el comercio y la economía mexicana. Por lo anterior, resulta imprescindible el contextualizar al puerto con respecto a la situación que guardan las aduanas más importantes del país, así mismo, resulta



relevante establecer algunos datos generales de la posición de México en términos de acuerdos y tratados internacionales, así como de los organismos de los cuales es miembro y pueden afectar el desarrollo de las operaciones comerciales del país.

México es integrante de las organizaciones internacionales más importantes en materia económica y de comercio exterior, tales como la Organización Mundial del Comercio (OMC), el Banco Mundial, la Organización Mundial de Aduanas (OMA), la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo (UNCTAD), la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económico (OCDE), La Organización de Estados Americanos (OEA), La Alianza del Pacífico, El Sistema de Integración Centroamericana (SICA), El Foro de Cooperación Económica Asia-Pacífico (APEC), El Banco Centroamericano de Integración Económica (BCIE); lo que ha generado una posición cada vez de mayor importancia entre las economías del mundo y la comercialización de productos.

Las aduanas en México:

Las aduanas desempeñan un papel fundamental en las relaciones comerciales internacionales de México, ya que son centros importantes para el intercambio, control y facilitación de mercancías. Estos enclaves aduaneros son testigos no solo del flujo constante de bienes que ingresan y salen del país, sino también de la complejidad y la diversidad de las actividades económicas y comerciales que definen la posición de México en el escenario global. Cada punto aduanero, desde las aduanas fronterizas que conectan con potencias comerciales como Estados Unidos hasta los puertos marítimos estratégicamente ubicados que atienden a mercados distantes, tiene sus propias características, desafíos y efectos en la economía nacional.



800 626 0155



[info@stratego-st.com](mailto:info@stratego-st.com)



[www.stratego-st.com](http://www.stratego-st.com)

Es crucial realizar una exploración de las principales aduanas de México para comprender su relevancia, funcionamiento y efecto en la actividad comercial del país.

Si bien las aduanas ubicadas en la frontera norte de México poseen un protagonismo innegable debido a su proximidad con los Estados Unidos, nuestro principal aliado comercial, es vital reconocer que el sistema aduanero del país está distribuido estratégicamente para atender las diversas dinámicas comerciales y productivas de México. Esta diversificación geográfica no solo responde a la importancia del mercado estadounidense, que absorbe una abrumadora mayoría de nuestras exportaciones e importaciones, sino también a la complejidad y amplitud de las relaciones comerciales que México mantiene con otras regiones del mundo.



Dentro de este panorama, es imprescindible destacar algunas aduanas clave que, por su volumen recaudatorio y especialización, desempeñan roles cruciales en la dinámica comercial nacional:

- Aduana Nuevo Laredo: Esta frontera tamaulipeca, colindante con Laredo, Texas, lidera las cifras de recaudación con un impresionante 14.27% del total nacional.
- Aduana Manzanillo: Conocida como el principal puerto marítimo mexicano, Manzanillo se posiciona como una entrada crucial para el mercado asiático, contribuyendo con el 10.75% de la recaudación aduanera.
- Aduana Veracruz: Con un 9.22% de la recaudación, esta aduana costera se consolida como el tercer pilar en la estructura aduanera nacional.
- Aduana Tuxpan: Integrada en un importante puerto petrolero de Veracruz, Tuxpan suma el 8.07% del total recaudado en operaciones de importación y exportación.
- Aduana Lázaro Cárdenas: Esta aduana michoacana, vinculada al segundo puerto marítimo más grande del país, contribuye con el 6.46% de la recaudación.
- Aduana Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México: Como principal terminal aérea del país, el aeropuerto capitalino aporta significativamente al sistema con el 5.81% de la recaudación total.
- Aduana Coatzacoalcos: Centrada en una ciudad petrolera de Veracruz, esta aduana registra una recaudación del 5.71% a nivel nacional.
- Aduana Ciudad Juárez: Reconocida por su dinamismo industrial, esta ciudad fronteriza genera el 3.66% de la recaudación total.
- Aduana Altamira: Como el cuarto puerto marítimo más importante, Altamira representa el 3.50% del total recaudado.



- Aduana Colombia: En la periferia de Nuevo León, esta aduana contribuye con el 3.3% del volumen recaudatorio nacional.

#### Puerto de Manzanillo:

De todas estas, Manzanillo emerge como un epicentro comercial esencial, siendo la principal puerta de entrada para las regiones del Centro y Bajío, áreas que en conjunto aportan el 67% del PIB nacional y albergan aproximadamente el 55% de la población mexicana. Esta realidad subraya la imperativa necesidad de entender y optimizar las operaciones aduaneras en Manzanillo, dada su significativa influencia en la economía y el comercio internacionales de México.

El Puerto de Manzanillo se destaca por su flexibilidad en la gestión de una amplia gama de mercancías, lo que lo convierte en un punto clave en el ámbito logístico y comercial de México. En primer lugar, la carga general incluye parafina y fertilizantes, así como vehículos y ganado, lo que demuestra la variedad de productos que pasan por este puerto. De igual manera, se destaca la importancia de los graneles agrícolas, como el trigo y el sorgo, y los minerales, como el cemento y el azufre, en la importación y exportación de materias primas esenciales.

Por otro lado, el segmento de carga contenerizada muestra la capacidad del puerto para manejar productos de alto valor y sensibilidad, como tequilas y productos lácteos, demostrando su importancia en la cadena de suministro nacional e internacional.

La participación del Puerto de Manzanillo en el manejo de contenedores en la región del Pacífico y a nivel nacional es impresionante, alcanzando cifras importantes que destacan la importancia de optimizar aún más sus operaciones logísticas. La importancia se ve reforzada al considerar su extensa área de influencia en México, la cual abarca varios estados, desde Aguascalientes hasta Zacatecas, y se extiende





a una red global que abarca desde la costa oeste de América hasta países asiáticos y europeos.

La Aduana de Manzanillo facilita intercambios comerciales importantes con potencias económicas como Estados Unidos, China, Japón y países de la Unión Europea en un mundo globalizado. Además, conecta regiones geográficas. También se extiende a países en desarrollo y mercados emergentes en América Latina y Asia, estableciéndose como un centro de actividad comercial y logística de gran envergadura.

Es necesario considerar y evaluar nuevas estrategias que aumenten la productividad y la competitividad del Puerto de Manzanillo, enfocándose en mejorar los procesos logísticos y consolidar su posición como uno de los principales centros de comercio internacional del continente.

Desafíos del puerto:

Siendo uno de los puertos más significativos y estratégicos de México, el puerto de Manzanillo enfrenta una serie de problemas importantes para el manejo efectivo de la carga, tanto en términos de infraestructura, operaciones y regulaciones.

A continuación, se enumeran algunos de los obstáculos más urgentes:

- **Capacidad de Infraestructura:** El aumento del volumen de carga que atraviesa el puerto ha ejercido una presión sobre la infraestructura existente. Para manejar los volúmenes cada vez mayores y mejorar la eficiencia operativa, es necesaria la expansión y modernización continua de las instalaciones portuarias.
- **Tecnología y Digitalización:** La implementación de tecnologías avanzadas, como sistemas de seguimiento en tiempo real, inteligencia artificial y automatización, es esencial para optimizar las operaciones portuarias. Sin



embargo, la adopción de estas tecnologías conlleva desafíos en términos de inversión, capacitación y adaptación a nuevos procesos.

- **Logística y Conectividad:** Mejorar la conectividad terrestre y marítima es crucial para garantizar un flujo eficiente de mercancías. Los desafíos logísticos incluyen la coordinación entre diferentes modos de transporte, la reducción de cuellos de botella y la optimización de rutas y tiempos de entrega.
- **Competencia y Posicionamiento:** Otros puertos buscan aumentar su participación en el comercio global, lo que aumenta la competencia. Es necesario que Manzanillo mantenga y fortalezca su posición como un puerto líder, brindando servicios de primer nivel y adaptándose a las demandas cambiantes del mercado.
- **Resiliencia ante situaciones de crisis:** Eventos imprevistos, como desastres naturales o crisis económicas, pueden tener un gran impacto en las operaciones portuarias. Para garantizar la continuidad del negocio y reducir las interrupciones, es esencial crear planes de contingencia y estrategias de recuperación sólidas.
- **Reglas y Cumplimiento:** El cumplimiento de las regulaciones aduaneras, ambientales y de seguridad es esencial, pero también es un desafío constante. Las regulaciones en constante cambio y la necesidad de adaptarse a los estándares internacionales requieren una gestión eficiente y actualizada.
- **Sostenibilidad Ambiental:** El puerto está bajo la presión de implementar prácticas más sostenibles en un contexto global de creciente conciencia ambiental. Esto implica la adquisición de tecnologías limpias, la gestión de desechos y estrategias para disminuir la huella de carbono.



El Puerto de Manzanillo enfrenta desafíos diversos que requieren una visión estratégica, inversión constante y colaboración entre diversos actores, como autoridades portuarias, operadores, empresas y organismos reguladores. Para consolidar su posición como un centro logístico de primer nivel y contribuir al desarrollo económico sostenible de la región y del país, es esencial superar estos desafíos, sin embargo, una opción más viable y asequible es la autorización de una sección aduanera que contribuya a descongestionar al puerto y sus operaciones, generando así un valor agregado aún mayor a las operaciones de la zona.

### **Análisis de las operaciones aduaneras en la región y su congestión.**

Las operaciones aduaneras juegan un papel importante en la facilitación y regulación del flujo de mercancías entre países en el dinámico entorno del comercio internacional. Sin embargo, muchas áreas enfrentan problemas importantes en este campo, como la congestión en los puntos de entrada y salida, esta congestión tiene un impacto en los costos, los tiempos de entrega y el cumplimiento de las normas, así como en la eficiencia y competitividad de los puertos y pasos fronterizos. Es esencial realizar un análisis exhaustivo de las operaciones aduaneras de la región para descubrir las causas principales de la congestión y encontrar nuevas formas de mejorar la eficiencia y la fluidez de los procesos aduaneros.

Nivel Nacional:

A nivel nacional, México cuenta con un total de 17 aduanas marítimas que están distribuidas de la siguiente manera: 8 en la costa oeste en el Océano Pacífico, y 9 en la costa este con salida al Océano Atlántico; cinco de ellas concentrando un mayor número de operaciones.

Esto se debe a que solo muy pocas cuentan con la infraestructura y maquinaria necesaria para recibir un mayor número de operaciones y a su posición estratégica



800 626 0155



[info@stratego-st.com](mailto:info@stratego-st.com)



[www.stratego-st.com](http://www.stratego-st.com)

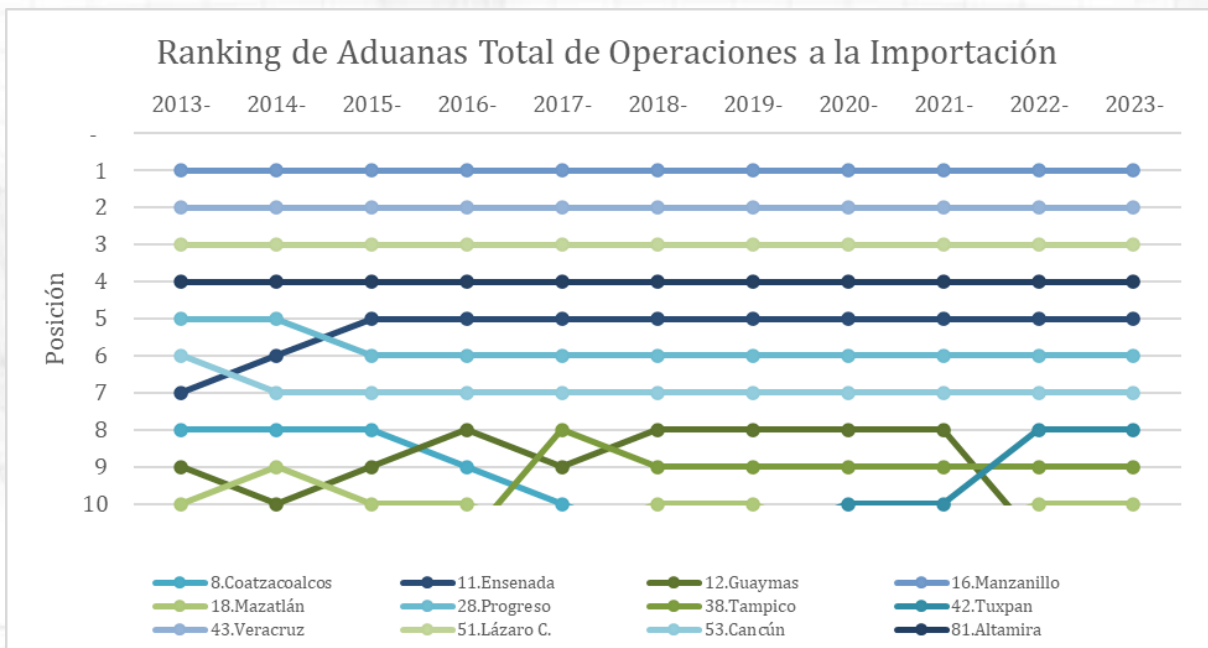
dentro del país, lo que facilita la logística interna a casi cualquier punto dentro de México y países vecinos.

#### Operaciones Importación:

Los puertos de México que concentran un mayor número de operaciones a la importación se encuentran: Manzanillo, Colima; Veracruz, Veracruz; Lázaro Cárdenas, Michoacán; y Altamira, Tamaulipas.

Tal como lo muestra el gráfico 1. “*Ranking de Aduanas Total de Operaciones a la Importación*”, tenemos que a lo largo de estos diez años las operaciones a la importación de estas aduanas han sido constantes, en promedio estas adquieren el 86.8% del total de las operaciones a la importación vía marítima; resaltando que tan solo la Aduana de Manzanillo, Colima adsorbe el 39.2% en promedio de ellas.

Gráfica 1. Ranking de Aduanas total de Operaciones a la Importación



FUENTE: Elaboración propia con datos VUCEM.



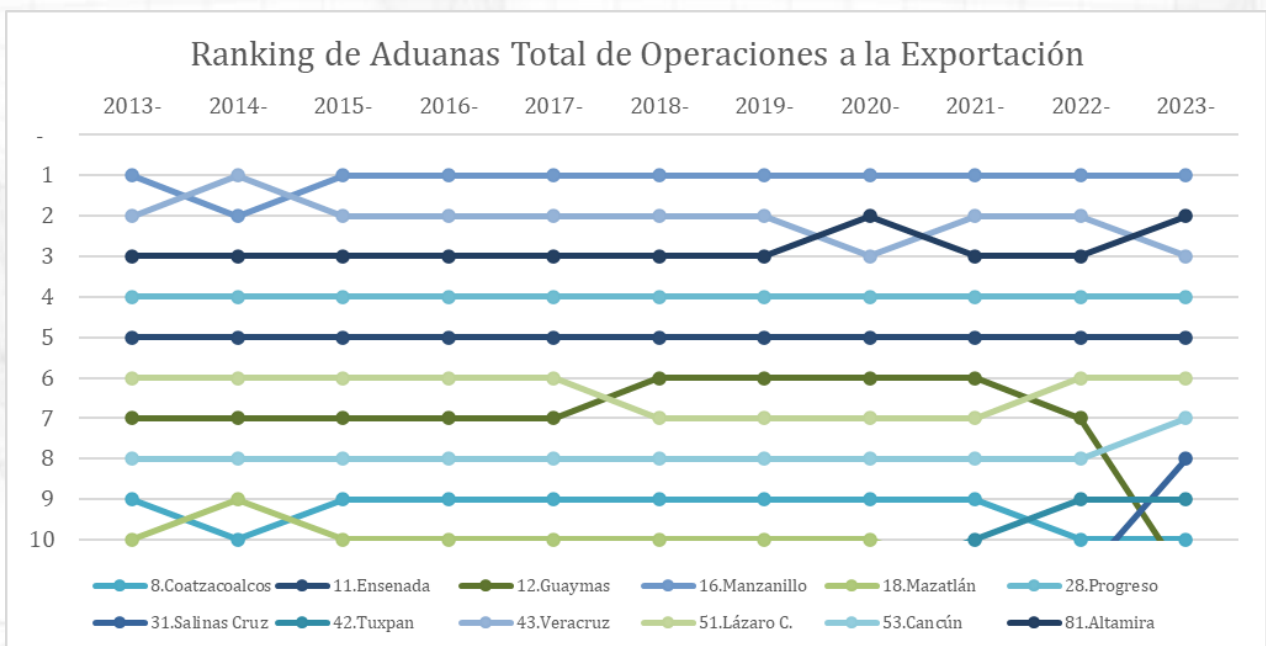
## Operaciones Exportación:

Las aduanas que concentran un mayor número de operaciones a la exportación se encuentran: Manzanillo, Colima; Veracruz, Veracruz; Altamira, Tamaulipas; Progreso, Yucatán; y Ensenada, Baja California.

Tal como lo muestra el grafico 2. Ranking de Aduanas Total de Operaciones a la Exportación, las exportaciones son lideradas por la aduana de Manzanillo mientras que el segundo lugar lo disputan entre las aduanas de Veracruz y Altamira; aunque en el concentrado tenemos que Veracruz lleva una mayor ventaja.

En promedio este conjunto opera el 86.5% del total de las operaciones a la exportación vía marítima; resaltando de nuevo la Aduana de Manzanillo, Colima adsorbe el 27.8% en promedio durante estos últimos 10 años.

Grafica 2. Ranking de Aduanas Total de Operaciones a la Exportación



FUENTE: Elaboración propia con datos VUCEM.



Como podemos darnos cuenta la aduana de Manzanillo es una de las aduanas más saturadas y con mayor afluencia tanto de importación como exportación de mercancías; en ambos sentidos adsorbe más de una cuarta parte de la actividad comercial marítima.

## COLIMA

Colima es uno de los estados más pequeños de la República, pero a la vez, uno de los mejores comunicados a nivel nacional, de acuerdo con la secretaria de Economía ocupa el sexto lugar; debido a su eficiente sistema carretero, vías férreas y puerto, convirtiéndolo uno de los de mayor importancia del país.

El estado cuenta con una superficie de 5,627 kilómetros cuadrados, que equivalen a 0.3% del territorio nacional, con una población total de 809,115 habitantes (SE, 2023) de los cuales 405,976 son mujeres (50.2%) y 403,139 hombres (49.8%), donde los municipios más poblados de Colima son Manzanillo (210,031), Colima (174,249) y Villa de Álvarez (155,697).

En cuanto a infraestructura, Colima tiene 1,380.6 km de carrera, 191.5 km de vías férreas, una Litoral de 160 km de longitud en el Océano Pacífico.

En el segundo trimestre de 2023, la población económicamente activa de Colima fue de 379 miles personas. La fuerza laboral ocupada alcanzó las 370k personas (42.4% mujeres y 57.6% hombres) con un salario promedio mensual de \$6.6 miles MX. Las ocupaciones que concentran mayor número de trabajadores fueron Trabajadores en el Cultivo de Frutales (24 miles), Empleados de Ventas, Despachadores y Dependientes en Comercios (22.7 miles) y Comerciantes en Establecimientos (13.9 miles), con un registro de 8.35 miles desempleados (tasa de desempleo de 2.21%).

Comercio (Datos a 2022):



800 626 0155



info@stratego-st.com



www.stratego-st.com

Ventas Internacionales \$642mdd (+97.3%):

- Agrios (Cítricos) Frescos o Secos (\$66.2mdd)
- Melones, Sandías y Papayas (\$60.8mdd)
- Aceites Esenciales (\$58.7mdd).

Compras internacionales \$1,260mdd (+38.2%)

- Filetes y Demás Carne de Pescado (\$69.5mdd)
- Abonos Minerales o Químicos Nitrogenados (\$42.6mdd)
- Aceites Esenciales (\$20.1mdd).

Ventas dirigidas a: Estados Unidos (\$562mdd), Países Bajos (\$11.6mdd) y Reino Unido (\$9.06mdd).

Compras provenientes de: China (\$447mdd), Filipinas (\$174mdd) y Japón (\$82.1mdd).

Inversión Extranjera Directa (2006-2023)

#### 1. Sectores

- a. Transporte, correos y almacenamiento (\$820.2mdd)
  - i. Transporte por ductos (\$783.8mdd)
  - ii. Servicios relacionados con el transporte (\$25.8mdd)
  - iii. Transporte aéreo (\$6.1mdd)
- b. Industria manufacturera (\$265.1mdd)
  - i. Fabricación de accesorios, aparatos eléctricos y equipo de generación de energía eléctrica (\$76.0mdd)
  - ii. Fabricación de equipo de transporte (\$66.1mdd)
  - iii. Industria de las bebidas y del tabaco (\$38.8mdd)
- c. Servicios financieros y de seguros (\$210.6mdd)



- i. Instituciones de intermediación crediticia y financiera no bursátil (\$208.1mdd)
- ii. Compañías de seguros, fianzas, y administración de fondos para el retiro (\$2.4mdd)

Por país de origen:

- Canadá (\$587.2mdd)
- Estados Unidos (\$556.6mdd)
- España (\$374.9mdd)
- Corea (\$210.6mdd)
- Países Bajos (\$74.7mdd)

En resumen, Colima es un estado agrícola que destaca por una amplia densidad de productos que se generan dentro de ella y una gran afluencia de entrada y salida de mercancías, así como un eficiente sistema carretero y ferroviario.

## MANZANILLO

La aduana de Manzanillo se ubica sobre el Boulevard Miguel De la Madrid sin número, Edificio Centro Integral de Gestiones Portuarias, Colonia Tepeixtles, Código Postal 28876, Manzanillo, Colima, bajo la administración de la “Administración del Sistema Portuario Nacional”.

Este puerto se compone de 437 hectáreas que incluyen zonas de agua, muelles y almacenamiento; cuenta con 19 posiciones de atraque (14 comerciales, 3 para hidrocarburos y 2 para cruceros) dividido en dos polígonos, siendo su polígono 2 el de mayor desarrollo.





Para el desalojo de las mercancías que se mueven por el Puerto, Manzanillo cuenta con 6.20 kilómetros de vialidades internas y 24.70 kilómetros de vías férreas, lo que le permite el desalojo adecuado y seguro de la carga que transita por esas áreas.

Tabla 1. Infraestructura del “Puerto de Manzanillo”

| Tipo de Superficie | Superficie (M2)    |
|--------------------|--------------------|
| Bajo Techo         | 26,547             |
| Patios             | 566,448            |
| Cobertizos         | 1,514              |
| Silos              | 95,000 (Toneladas) |

Fuente: Elaboración propia con datos de Gobierno de México (Puerto de Manzanillo)

Este puerto, es además vía de acceso para estados que se encuentran dentro de la Zonas Centro y Bajío de la República Mexicana como lo muestra la tabla 2. “Distancias, Vías de Comunicación” con información proporcionada por el Gobierno de México (Puerto de Manzanillo), La zona a demás representa más del 67% del PIB del país y donde radica el 55% de la población nacional.

- *Estados pertenecientes a la zona: Aguascalientes, Coahuila, Colima, Ciudad de México, Durango, Estado de México, Guanajuato, Hidalgo, Jalisco, Michoacán, Morelos, Nayarit, Nuevo León, Querétaro, San Luis Potosí, Tamaulipas y Zacatecas.* -

Su principal zona de influencia internacional está orientada hacia la costa Oeste del Continente Americano y la Cuenca del Pacífico, en donde se destacan los países de E.U.A., Canadá, Guatemala, Colombia, Ecuador, Chile, Japón, China, Taiwán, Corea, Indonesia, Malasia, Singapur y Filipinas. Por otro lado, existe también un importante intercambio comercial con la Unión Europea; España, Rusia, Alemania; así como en Oceanía, Australia, Nueva Zelanda y Sudáfrica.



Tabla 2. Distancias, "Vías de Comunicación NACIONALES"

| Distancias "Vías de Comunicación" |             |                   |                  |
|-----------------------------------|-------------|-------------------|------------------|
| A Ciudad                          | Carretera   | Ferrovía          | Ciudad Guzmán *C |
| Aguascalientes                    | 555 km      | 834 km            | 346.3 km         |
| Guadalajara                       | 300 km      | 355 km            | 129.9 km         |
| Pantaco (México)                  | 791 km      | 960 km            | 655. km          |
| Monterrey                         | 1,086 km    | 1,380 km (Celaya) | 930.1 km         |
| Querétaro                         | 660 km      | 703 km            | 471 km           |
| Nuevo Laredo                      | 1,310 km    | 1,645 km          | 1,137.8 km       |
| Piedras Negra                     | 1,580 km    | 2,119.2 Km        | 1,271.1 km       |
| Altamira                          | 1,094.74 Km | 1,342 km          | 912.6 km         |
| León                              | 517 km      | 661 km            | 346.5 km         |
| Silao                             | 559 km      | 628 km            | 376.8 km         |
| San Luis Potosí                   | 667 km      | 1,058 km          | 455.5 km         |
| Saltillo                          | 1,019.35 km | 1,750 km          | 842.3 km         |
| Salamanca                         | 586 km      | 618 km            | 386.5 km         |

Fuente: Elaboración propia con datos de Gobierno de México (Puerto de Manzanillo)

Se cuenta con 14 empresas operadoras que corresponden a inversiones 100% de capital privado, nacional y extranjero, para el manejo de todo tipo de carga, brindando rendimientos de clase mundial, obteniendo una posición privilegiada para competir favorablemente con otros puertos ubicados en el pacífico mexicano.

El puerto de Manzanillo destaca por tener una **capacidad estática de 49,069 TEU's** y **dinámica de 2,132,667 TEU's**, pero además tiene una capacidad de almacenamiento que se compone de:



- **Instalación de minerales (Yeso):** con capacidad de almacenamiento de 60,000 toneladas y rendimiento de carga a buque de 2,000 ton/ hora.
- **Cámaras de congelación en la terminal pesquera:** capacidad de almacenamiento de hasta 3,500 toneladas.
- **Terminal Especializada en el manejo de contenedores (TEC):** con capacidad de operación de hasta tres buques simultáneamente, y rendimientos de hasta 120 cajas por hora buque.
- **Instalación granelera** con tres silos de almacenamiento de 7,000 toneladas c/u.
  - *La Junta (IG, Comercializadora),* con capacidad de descarga de hasta 1,000 toneladas por hora, y almacenamiento para 50,000 toneladas.
- **Dos Instalaciones de usos múltiples** para el manejo de carga general y contenerizada.
- **Una instalación para el manejo especializado de productos líquidos** a granel, como lo son el aceite de palma, y el aceite de pescado, con capacidad de almacenamiento por 13,900 m<sup>3</sup>.
- **Un frigorífico para el almacenamiento de productos perecederos,** con capacidad para 3,000 toneladas.
- **Un almacén para el manejo de cemento a granel** con capacidad de 25,000 toneladas operado por APASCO.
- **Dos almacenes operados por CEMEX,** uno para el manejo de 50,000 toneladas de Clinker y el segundo para el manejo de 16,000 toneladas de cemento a granel.

Las principales mercancías que se comercializan por este puerto se dividen en cuatro rubros:



800 626 0155



[info@stratego-st.com](mailto:info@stratego-st.com)



[www.stratego-st.com](http://www.stratego-st.com)

5. **Carga general:** parafina, fertilizantes, triplay, productos de acero, rollos de papel, autopartes, refacciones, automóviles y ganado.
6. **Granel agrícola:** canola, trigo, semilla de nabo, avena y sorgo.
7. **Granel mineral:** cemento, fertilizantes minerales, urea, concentrado de zinc, azufre, pellet de hierro, yeso y nitrato de potasio.
8. **Carga contenerizada:** leche en polvo, perecederos, ropa y calzado, productos químicos, electrodomésticos, electrónicos, autopartes, refacciones y tequila.

#### Operaciones en el puerto de Manzanillo:

Como vimos con anterioridad las operaciones que se realizan por el puerto de Manzanillo han posicionado al puerto como la principal puerta de acceso para mercados nacionales e internacionales.

Las **operaciones a la exportación** dentro del puerto han **incrementado en promedio un 4.0% anual** (+4.07 mil operaciones), siendo el periodo prepandemia con mayor incremento interanual de la actividad (2016-2018), representando un 28% del total nacional de las operaciones por puerto. La actividad referente a operaciones a la exportación del puerto representa un 39% del total de las operaciones nacionales que se realizan por puerto.

Por otro lado, las **operaciones a las importaciones** que tiene el puerto han **incrementado en un promedio anual de 9.7%** (+51.5 mil millones operaciones), con años que han visto un mayor crecimiento como 2014, 2015, 2021 y 2022.



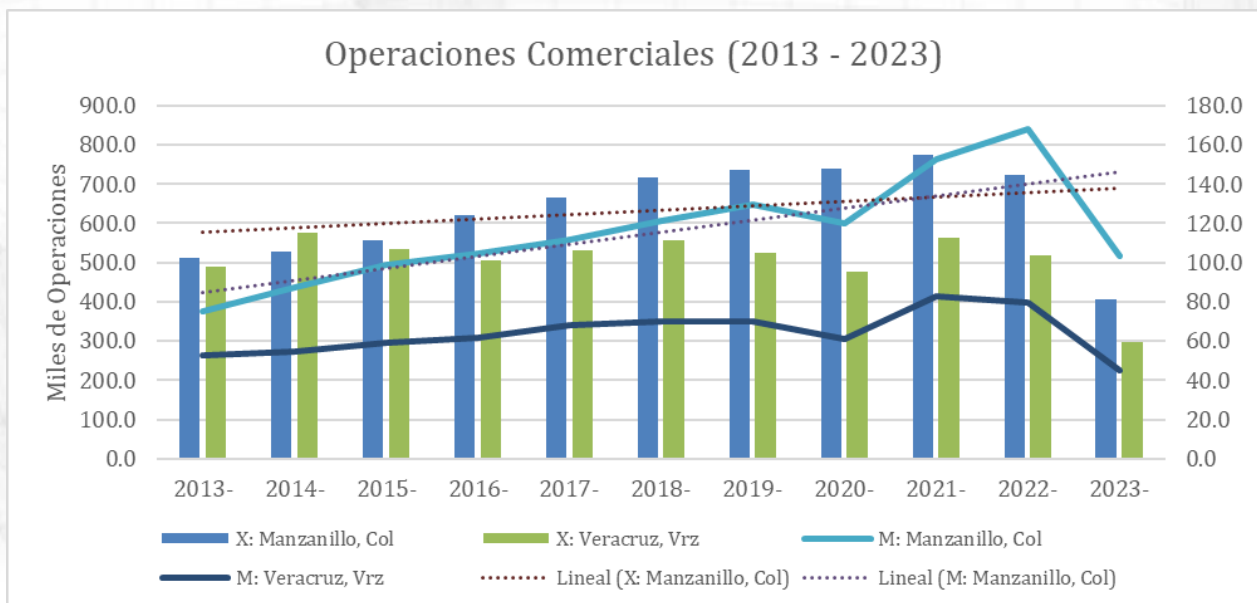
Tabla 3. Distancias, "Vías de Comunicación NACIONALES"

| Operaciones Comerciales del "Puerto de Manzanillo" |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |
|--|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| Operaciones  | 2013- | 2014- | 2015- | 2016- | 2017- | 2018- | 2019- | 2020- | 2021- | 2022- | 2023- |
| Exportaciones                                      | 102.4 | 105.4 | 111.3 | 124.2 | 133.3 | 143.2 | 147.4 | 147.8 | 155.2 | 144.8 | 81.5  |
| Importaciones                                      | 376.5 | 436.3 | 494.5 | 523.7 | 556.9 | 605.2 | 647.6 | 600.3 | 763.5 | 839.6 | 516.3 |

FUENTE: Elaboración propia con datos VUCEM.

Desde una comparativo con otro de los puertos con mayores registros de operaciones comerciales como lo es el puerto de Veracruz podemos observar que la actividad comercial de Manzanillo lleva un margen superior en ambos sentidos; las operaciones de exportación son superiores en promedio un 25.3% (281,941 operaciones) y las operaciones de importación en promedio sobrepasan en un 81% a las del puerto de Veracruz.

Grafica 1. Operaciones Comerciales (2013-2023)- del puerto de Manzanillo y de Veracruz



FUENTE: Elaboración propia con datos VUCEM.

Las tendencias para las variables de Exportación e Importación sobre el puerto de Veracruz presentan una creciente, resaltando un mayor incremento en las operaciones a la Importación, que de seguir la tendencia pudiera incrementar más



del 10% al final de este año, mientras que en menor dimensión las operaciones a la exportación incrementen en un 4% para finalizar este 2023, esto de seguir la tendencia que se viene antecediendo.

Productos que se comercializan:

Respecto a los productos que se comercializan dentro del puerto, la Administración del Sistema Portuario Nacional Manzanillo reporta que en **los primeros 8 meses del año en curso, el Puerto de Manzanillo gestionó un total de 22 millones 341 mil 100 toneladas de carga**, consolidando su posición como uno de los puertos más destacados tanto en México como en América Latina.

Tabla 3. Movimiento Portuario Mensual

| CONCEPTO  | ENE              | FEB              | MAR              | ABR              | MAY              | JUN              | JUL              | AGO              | SEP | OCT | NOV | DIC | ACUMULADO 2023    | ACUMULADO 2022    | % VAR 2023 / 2022 |
|---|------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|-----|-----|-----|-----|-------------------|-------------------|-------------------|
| <b>MOVIMIENTO DE CARGA TONELADAS</b>                  |                  |                  |                  |                  |                  |                  |                  |                  |     |     |     |     |                   |                   |                   |
| <b>POR TIPO DE TRAFICO (SIN PRODUCTOS PETROLEROS)</b> |                  |                  |                  |                  |                  |                  |                  |                  |     |     |     |     |                   |                   |                   |
| Importación   | 1,435,476        | 1,191,001        | 1,369,979        | 1,571,790        | 1,684,827        | 1,733,422        | 1,682,790        | 1,702,357        | 0   | 0   | 0   | 0   | 12,371,643        | 12,128,318        | 2.0               |
| Exportación   | 336,608          | 411,700          | 424,922          | 356,992          | 440,159          | 442,308          | 329,630          | 427,431          | 0   | 0   | 0   | 0   | 3,169,751         | 3,935,493         | -19.5             |
| Transbordo  | 405,082          | 363,871          | 457,996          | 546,718          | 517,499          | 528,822          | 621,201          | 475,024          | 0   | 0   | 0   | 0   | 3,916,213         | 4,243,854         | -7.7              |
| Cabotaje  | 271,040          | 191,340          | 165,281          | 208,543          | 190,215          | 59,860           | 129,142          | 200,863          | 0   | 0   | 0   | 0   | 1,416,284         | 1,263,153         | 12.1              |
| <b>TOTAL TONELADAS</b>                                | <b>2,448,207</b> | <b>2,157,913</b> | <b>2,418,179</b> | <b>2,684,043</b> | <b>2,832,700</b> | <b>2,764,412</b> | <b>2,762,763</b> | <b>2,805,675</b> | -   | -   | -   | -   | <b>20,873,892</b> | <b>21,570,818</b> | <b>-3.2</b>       |
| <b>POR TIPO DE TRAFICO (CON PRODUCTOS PETROLEROS)</b> |                  |                  |                  |                  |                  |                  |                  |                  |     |     |     |     |                   |                   |                   |
| Importación   | 1,595,472        | 1,388,229        | 1,487,970        | 1,648,685        | 1,787,634        | 1,807,045        | 1,793,396        | 1,826,333        | 0   | 0   | 0   | 0   | 13,334,765        | 13,161,435        | 1.3               |
| Exportación   | 368,262          | 492,612          | 456,667          | 419,758          | 440,159          | 466,065          | 329,630          | 427,431          | 0   | 0   | 0   | 0   | 3,400,585         | 4,548,805         | -25.2             |
| Transbordo  | 405,082          | 363,871          | 457,996          | 546,718          | 517,499          | 528,822          | 621,201          | 475,024          | 0   | 0   | 0   | 0   | 3,916,213         | 4,243,854         | -7.7              |
| Cabotaje  | 304,054          | 215,040          | 221,046          | 249,294          | 211,080          | 118,565          | 163,666          | 206,791          | 0   | 0   | 0   | 0   | 1,689,537         | 1,589,745         | 6.3               |
| <b>TOTAL TONELADAS</b>                                | <b>2,672,871</b> | <b>2,459,753</b> | <b>2,623,680</b> | <b>2,864,455</b> | <b>2,956,372</b> | <b>2,920,497</b> | <b>2,907,894</b> | <b>2,935,579</b> | -   | -   | -   | -   | <b>22,341,100</b> | <b>23,543,839</b> | <b>-5.1</b>       |
| <b>POR TIPO DE CARGA</b>                              |                  |                  |                  |                  |                  |                  |                  |                  |     |     |     |     |                   |                   |                   |
| General Suelta  | 138,190          | 117,584          | 158,841          | 124,858          | 138,845          | 158,878          | 179,467          | 154,457          | 0   | 0   | 0   | 0   | 1,171,119         | 1,754,919         | -33.3             |
| Carga Contenerizada                                   | 1,649,591        | 1,554,227        | 1,826,634        | 1,886,406        | 1,954,056        | 2,056,438        | 1,982,548        | 1,925,950        | 0   | 0   | 0   | 0   | 14,835,850        | 15,242,358        | -2.7              |
| Granel Agrícola                                       | 148,433          | 131,341          | 88,191           | 211,371          | 175,800          | 83,999           | 179,300          | 159,352          | 0   | 0   | 0   | 0   | 1,177,787         | 1,213,640         | -3.0              |
| Granel Mineral  | 511,993          | 354,761          | 344,513          | 461,408          | 563,999          | 465,096          | 421,448          | 565,917          | 0   | 0   | 0   | 0   | 3,689,135         | 3,359,902         | 9.8               |
| <b>SUMA CARGA COMERCIAL</b>                           | <b>2,448,207</b> | <b>2,157,913</b> | <b>2,418,179</b> | <b>2,684,043</b> | <b>2,832,700</b> | <b>2,764,412</b> | <b>2,762,763</b> | <b>2,805,675</b> | -   | -   | -   | -   | <b>20,873,892</b> | <b>21,570,818</b> | <b>-3.2</b>       |
| Gas Natural (Cuyutlán)                                | 10,750           | 63,659           | 0                | 0                | 0                | 0                | 0                | 0                | 0   | 0   | 0   | 0   | 74,409            | 0                 | 0                 |
| Petróleo y Derivados                                  | 213,914          | 238,181          | 205,501          | 180,412          | 123,672          | 156,085          | 145,131          | 129,903          | 0   | 0   | 0   | 0   | 1,392,799         | 1,973,021         | -29.4             |
| <b>TOTAL TONELADAS</b>                                | <b>2,672,871</b> | <b>2,459,753</b> | <b>2,623,680</b> | <b>2,864,455</b> | <b>2,956,372</b> | <b>2,920,497</b> | <b>2,907,894</b> | <b>2,935,579</b> | -   | -   | -   | -   | <b>22,341,100</b> | <b>23,543,839</b> | <b>-5.1</b>       |

FUENTE: Administración del sistema Portuario Nacional Manzanillo S.A DE C.V

Los resultados específicos por tipo de carga reportados, son los siguientes:

- Carga General: el puerto movilizó un total de 1 millón 171 mil 119 toneladas de carga general.

- En Granel Agrícola, el puerto manejó 1 millón 177 mil 787 toneladas de granel agrícola.
- Con Granel Mineral, se reporta un incremento del 9.8% en este rubro, con un total de más de 3.68 millones de toneladas operadas durante el periodo, en comparación con los resultados del año anterior.
- Respecto a contenedores, un total acumulados de 14 millones 835 mil 850 TEU's fueron registrados, demostrando un crecimiento significativo del -2.7% en relación con el mismo período del año pasado.

La distribución de los TEU's manejados durante los primeros 8 meses de 2023 es la siguiente: Carga de Importación: 40.73%; Carga de Exportación: 39.63%; Transbordos: 19.63%.

*Es de destacar que el mes de agosto de 2023 marcó un hito en la productividad mensual, pues con un manejo de 332 mil 442 TEU's, se alcanza una cifra histórica en la operación portuaria.*

Tabla 4. Movimiento del TEU'S por empresa por tráfico.

| EMPRESA      | MOVIMIENTO DE TEU'S POR EMPRESA POR TRÁFICO |                  |             |                |                |             |                |                |             |                |          |          |                  |                |              |
|--------------|---|------------------|-------------|----------------|----------------|-------------|----------------|----------------|-------------|----------------|----------|----------|------------------|----------------|--------------|
|              | TEU'S TOTAL                                 |                  |             | TEU'S IMPO     |                |             | TEU'S EXPO     |                |             | TEU'S CABOTAJE |          |          | TEU'S TRANSBORDO |                |              |
|              | 2023  | 2022             | % Var       | 2023           | 2022           | % Var       | 2023           | 2022           | % Var       | 2023           | 2022     | % Var    | 2023             | 2022           | % Var        |
| SSA          | 1,104,120                                   | 1,096,690        | 0.7%        | 423,732        | 400,653        | 5.8%        | 403,805        | 393,068        | 2.7%        | 0              | 0        | -        | 276,583          | 302,969        | -8.7%        |
| CONTECON     | 823,513                                     | 792,666          | 3.9%        | 342,570        | 323,733        | 5.8%        | 312,075        | 298,844        | 4.5%        | 0              | 0        | -        | 168,768          | 170,089        | -0.8%        |
| OCUPA        | 218,490                                     | 221,237          | -1.2%       | 84,778         | 98,911         | -14.3%      | 128,816        | 117,362        | 9.8%        | 0              | 0        | -        | 4,896            | 4,964          | -1.4%        |
| TIMSA        | 252,404                                     | 192,867          | 30.9%       | 125,874        | 101,796        | 23.7%       | 105,796        | 78,039         | 35.6%       | 0              | 0        | -        | 20,735           | 13,032         | 59.1%        |
| <b>TOTAL</b> | <b>2,398,527</b>                            | <b>2,303,460</b> | <b>4.1%</b> | <b>976,954</b> | <b>925,093</b> | <b>5.6%</b> | <b>950,591</b> | <b>887,313</b> | <b>7.1%</b> | <b>0</b>       | <b>0</b> | <b>-</b> | <b>470,982</b>   | <b>491,054</b> | <b>-4.1%</b> |

FUENTE: Administración del sistema Portuario Nacional Manzanillo S.A DE C.V

En términos de embarcaciones atendidas, se registraron 1 mil 176 barcos en el Puerto de Manzanillo durante el período, reflejando un incremento del 2.2% en comparación con los primeros 8 meses del año anterior. La distribución de los tipos de embarcaciones es la siguiente: Embarcaciones de Contenedores: 67%; Carga General Suelta: 12%; Granel Mineral: 10%; Petróleo y Derivados: 8.6%; Otros Tipos: 2.4%.



Tabla 4. Arribo de Buques.

| POR TIPO DE CARGA             | ARRIBO DE BUQUES |            |            |            |            |            |            |            |   |    |    |    |              |              |             |
|-------------------------------|------------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|---|----|----|----|--------------|--------------|-------------|
|                               | 1                | 2          | 3          | 4          | 5          | 6          | 7          | 8          | 9 | 10 | 11 | 12 | 13           |              |             |
| General Suelta                | 18               | 17         | 19         | 17         | 23         | 22         | 20         | 18         | 0 | 0  | 0  | 0  | 154          | 165          | -6.7        |
| Carga Contenerizada           | 106              | 90         | 98         | 113        | 113        | 120        | 111        | 114        | 0 | 0  | 0  | 0  | 865          | 829          | 4.3         |
| Granel Agrícola               | 3                | 4          | 3          | 5          | 4          | 2          | 4          | 4          | 0 | 0  | 0  | 0  | 29           | 30           | -3.3        |
| Granel Mineral                | 16               | 12         | 18         | 17         | 18         | 17         | 15         | 20         | 0 | 0  | 0  | 0  | 128          | 127          | 0.8         |
| <b>SUMA ARRIBOS COMERCIAL</b> | <b>143</b>       | <b>123</b> | <b>133</b> | <b>152</b> | <b>158</b> | <b>161</b> | <b>150</b> | <b>156</b> | * | *  | *  | *  | <b>1,176</b> | <b>1,151</b> | <b>2.2</b>  |
| Gas Natural (Cajutlán)        | 1                | 1          | 0          | 0          | 0          | 0          | 0          | 0          | 0 | 0  | 0  | 0  | 2            | 0            | 0           |
| Petróleo y Derivados          | 16               | 14         | 17         | 16         | 12         | 13         | 10         | 13         | 0 | 0  | 0  | 0  | 111          | 143          | -22.4       |
| <b>TOTAL ARRIBOS</b>          | <b>160</b>       | <b>138</b> | <b>150</b> | <b>168</b> | <b>170</b> | <b>174</b> | <b>160</b> | <b>169</b> | * | *  | *  | *  | <b>1,289</b> | <b>1,294</b> | <b>-0.4</b> |

FUENTE: Administración del sistema Portuario Nacional Manzanillo S.A DE C.V

Es preciso resaltar que al respecto a cada una de las categorías que se presentaron en este rubro de comercialización, **se aprecia una desaceleración** lo que nos puede indicar la **falta de espacios o una estrategia logística** que haga más ágil la llegada y descarga de mercancías al puerto; **arribo de buques decreció un 0.4%**, los **movimientos de TEU'S un -4.1%** y los **movimientos por carga disminuyeron un 5.1%**.

### JALISCO - EL ESTADO CON MAYOR CONECTIVIDAD

Jalisco es un estado perteneciente a la Zona del Bajío de México, colindante directo de los siguientes estados; Nayarit, Zacatecas, Aguascalientes, Guanajuato, Michoacán y Colima.

Durante este primer trimestre Jalisco ha registrado una variación de 3.3% a tasa anual en las actividades económicas 2023; con un avance de 0.5 y 5.2 % de las actividades secundarias y terciarias, respectivamente; por su parte, las primarias retrocedieron 2.3 por ciento. Según *DataMéxico* el sector más pesado de la economía es Industria manufacturera que representa el 20.8% del total de la economía de la entidad.

Se cuenta además con una población de 8,348,151 personas alrededor de 6.62% de la población nacional, con ello además aporta el 7.0% del PIB nacional ocupando el 4° lugar. En cuanto las inversiones estas ascienden en un acumulado del 2006 a 2023 de \$32,181.5 millones de dólares ocupando el 4° lugar también.





*Las empresas del sector de las tecnologías de la información se han instalado principalmente en el estado de Jalisco, situado al oeste del Océano Pacífico. La región que rodea a la capital, Guadalajara, es también conocida como el Silicon Valley de América Latina, con más de 700 empresas de alta tecnología como Oracle, HP, Motorola e IBM. En general, Jalisco ocupa el quinto lugar en inversión extranjera total. Más del 50% de la inversión extranjera procede de Estados Unidos y Canadá, y otro 25% de Europa.*

En cuanto a la actividad comercial, tenemos que dentro de un acumulado de 2018 a 2023:

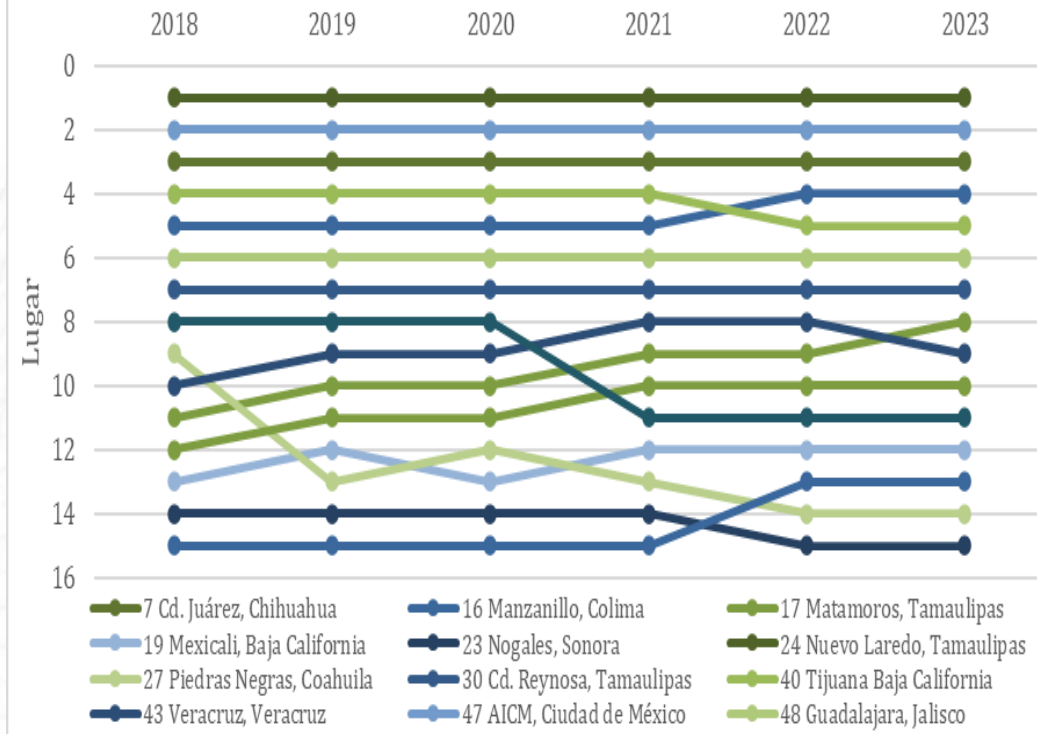
El Estado tiene diversas formas de hacer que la mercancía entre y salga, una de es el aeropuerto “Aduana Interna” de Guadalajara; a nivel nacional es la sexta aduana que tiene mayor número de operaciones a la importación (2,881,538 operaciones) convirtiéndolo a su vez en la 2da aduana de su categoría con mayores operaciones.

Las compras internacionales de Jalisco en 2022 fueron de US\$46,191M, las cuales crecieron un 22.6% respecto al año anterior. Los productos con mayor nivel de compras internacionales en 2022 fueron Circuitos Electrónicos Integrados (US\$5,080M), Teléfonos, Incluidos los Teléfonos Móviles y los de otras Redes Inalámbricas (US\$4,277M) y Partes y Accesorios de Máquinas (US\$1,439M).

Los principales países de origen de las compras internacionales en 2022 fueron China (US\$14,279M), Estados Unidos (US\$10,288M) y Taiwán (US\$3,027M).



### Ranking de operaciones a la importación (2018 a 2023)



Por otro lado, las operaciones a la exportación posicionan en la décima aduana con mayor número de operaciones (1,424,074 operaciones), convirtiéndola a su vez en la 2da. aduana de su categoría. Mas de 100 frecuencias semanales, con vuelos de carga hacia Norteamérica, Asia, Europa y América Latina.

Las ventas internacionales de Jalisco en 2022 fueron de US\$34,596M, las cuales crecieron un 13.6% respecto al año anterior. Los productos con mayor nivel de ventas internacionales en 2022 fueron Teléfonos, Incluidos los Teléfonos Móviles y los de otras Redes Inalámbricas (US\$5,211M), Máquinas y Unidades de Procesamiento de Datos, no Especificados o Incluidos en otro Lugar (US\$3,584M)



y Automóviles y otros Vehículos Automóviles Diseñados Principalmente para el Transporte de Personas (US\$3,268M).

Los principales destinos de ventas internacionales en 2022 fueron Estados Unidos (US\$27,836M), Canadá (US\$1,094M) y Países Bajos (US\$539M).

De acuerdo a los datos del 2022, Jalisco cuenta con una población de 8,348,151 habitantes, siendo 50.9% mujeres y 49.1% hombres. Los municipios más densamente poblados son: Zapopan con 1,476,491 de habitantes, Guadalajara 1,385,629 de habitantes y Tlajomulco de Zúñiga 727,750 de habitantes y Ciudad Guzmán con 165,285 habitantes. El rango de edad de la población más numerosa se concentra dentro de los 5 a 9 años con 718,100 habitantes, de 15 a 19 años con 716,259 habitantes y de 10 a 14 años 714,906 habitantes.

En 2022 la tasa de la población económicamente activa en Jalisco fue de 62.2%, un aumento de 1.09 por ciento con respecto al trimestre anterior que reporto una tasa del 61.1%. Por su parte la tasa de desocupación fue 3.1%, lo que implicó una disminución de 0.29 por ciento con respecto al trimestre anterior que fue de 3.39%.



800 626 0155

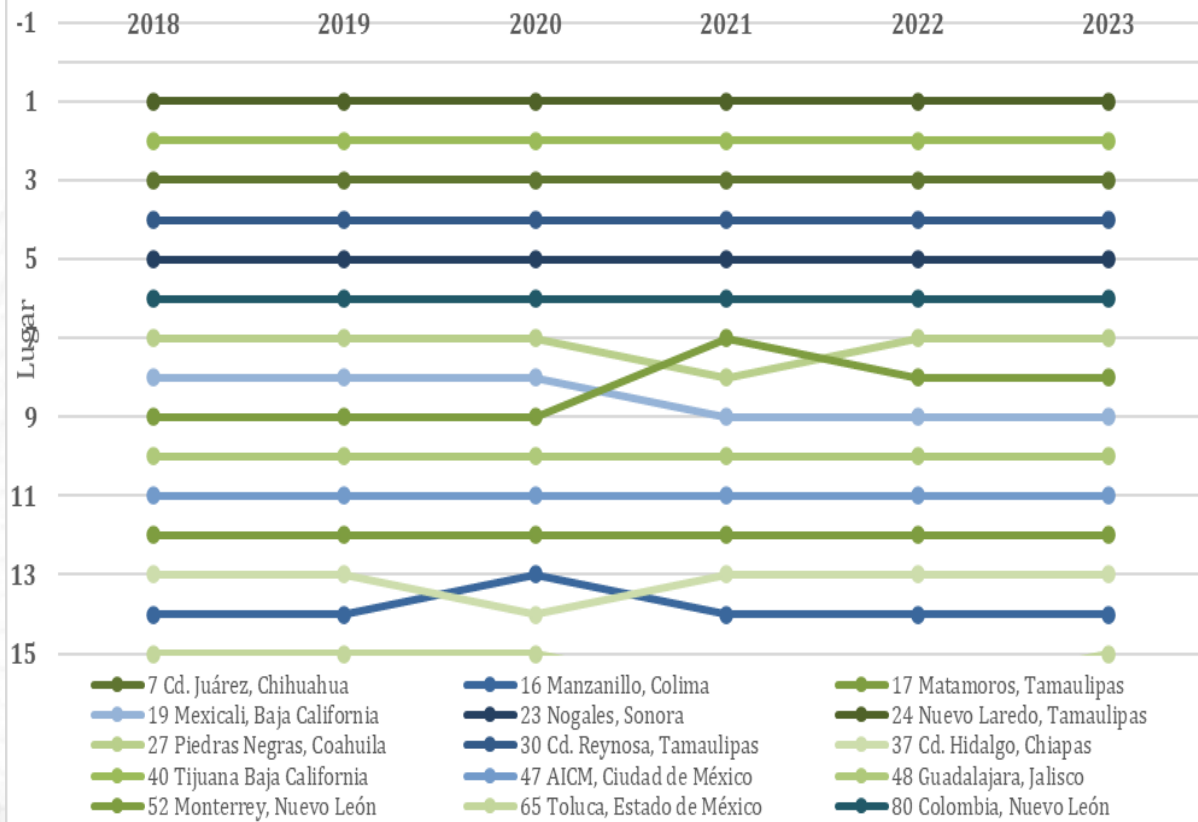


[info@stratego-st.com](mailto:info@stratego-st.com)



[www.stratego-st.com](http://www.stratego-st.com)

## Ranking de operaciones a la exportación (2018 a 2023)



La población económicamente activa en Jalisco al cierre del 2022 fue de 3.92 Millones de personas, reportando un aumento del 2.59% con respecto al trimestre previo. El salario promedio mensual en 2022 fue de \$5,430 pesos.

Según el reporte del Servicio de Información Agroalimentaria y Pesquera (SIAP) de la Secretaría de Agricultura y Desarrollo Rural (SADER) del gobierno federal, el valor de la producción agropecuaria y pesquera de Jalisco ascendió a 195,252 millones de pesos, ubicándose en el primer lugar nacional y muy por arriba del segundo lugar que fue Michoacán, cuyo valor de producción fue de 104,133 millones



de pesos y el Valle de Ciudad Guzmán y zonas circunvecinas aportan un 6% a dichas cifras productivas del Estado.

En el sector pecuario, Jalisco también ocupa el primer lugar nacional con 5.5 millones de toneladas que representan 22.8% de la producción total nacional, con un valor de 108,507 millones de pesos que representan 20.4% del valor nacional.

En el Municipio de Zapotlán el Grande y Municipios aledaños del Sur de Jalisco como Zapotiltic, Tamazula, Tuxpan y Sayula, la actividad principal es la agricultura y dentro del citado territorio operan 3 de las principales empresas de producción de Berries en el país y con gran impacto internacional, las cuales se denominan DRISCOLLS, BERRYMEX y BERRYS PARADISE ALPIN y cuya producción se destina en un 95% para la exportación.

Sólo la empresa DRISCOLLS tuvo una producción anual de 200 millones de kg en 2021, fortaleciendo su presencia en Asia; la empresa BERRYMEX con una producción anual de más de 60 millones de kg en 2021, destinó sus productos en más del 96% a la exportación y relativo a la empresa BERRYS PARADISE ALPINE, tuvo una producción de más de 5 millones de toneladas en el ejercicio anterior, lo que refleja la gran importancia de la Región Sur de Jalisco respecto de la producción nacional y el mercado internacional de Berries.

Por lo que respecta al aguacate, Michoacán, Jalisco y específicamente el Sur del Estado, se han convertido en líderes mundiales en su producción y exportación a diversos países como Estados Unidos, países de Asia y países de Europa. Sólo en el año 2022 se produjeron más de 400 mil toneladas.



Los Municipios de Zapotlán el Grande, San Gabriel y Gómez Farias, son los que tienen mayores posibilidades de exportar el aguacate, tras ser declarados libres de barrenadores del hueso del aguacate y se precisa que los citados Municipios concentran el 22% de la producción total del Estado de Jalisco.

Por todo lo anterior, queda de manifiesto el gran potencial de producción del Sur de Jalisco y sus necesidades de realizar operaciones de comercio exterior (Exportación) de una forma más eficiente y con menores costos de logística de traslados, pero, además, también surge la necesidad de realizar operaciones de importación por diversos usuarios de la Región que realizan múltiples actividades económicas distintas de la agricultura, como se detallará a continuación.

Las exportaciones de Jalisco en general en 2022 superaron los \$30,464 Millones de dólares, reportando un crecimiento del 18.6% con respecto al año previo. Los productos que más exporta son: Teléfonos, Incluidos los Teléfonos Móviles y los de otras Redes Inalámbricas, Máquinas y Unidades de Procesamiento de Datos, no Especificados o Incluidos en otro Lugar y Automóviles, otros Vehículos Automóviles Diseñados Principalmente para el Transporte de Personas, computadoras, alcohol etílico, otras frutas y nueces frescas.

El principal destino de sus exportaciones lo ocupa Estados Unidos con el 79.7 % del total, le sigue Canadá, Países Bajos, China, Reino Unido, Nicaragua, Israel, Japón y Guatemala.

Las importaciones de Jalisco en 2022 superaron los \$37,665 millones de dólares, reportando un crecimiento del 38.6% con respecto al año previo. Las mercancías más importadas fueron: Circuitos Electrónicos Integrados, Teléfonos, Incluidos los



Teléfonos Móviles, los de otras Redes Inalámbricas, Acumuladores Eléctricos, Computadoras y Maquinaria y sus partes.

El principal origen de sus importaciones es China con una tasa del 31.4, Estados Unidos con el 25.5 %, Taiwán, Malasia, Polonia y Corea del Sur.

Al cierre de 2022 reporto un déficit en su balanza comercial por \$7,201 millones de dólares, entre sus exportaciones y sus importaciones.

La información estadística previamente presentada indica que las operaciones aduaneras en los puertos están claramente saturadas. Sin embargo, es importante tener en cuenta que esta situación no se debe exclusivamente a las actividades de despacho aduanero. Existen otros factores importantes que tienen un impacto directo en esta saturación. Las empresas IMMEX aprobadas son una parte importante de la actividad y la actividad dentro de los recintos aduaneros. La inversión extranjera en un área específica también es importante porque aumenta el volumen de mercancías y transacciones que deben ser controladas por las aduanas.

Por lo tanto, al abordar cualquier diagnóstico o análisis relacionado con la eficiencia y capacidad de las operaciones aduaneras, es imperativo considerar y evaluar el impacto combinado de estas dos variables para obtener una visión completa y precisa de la situación.

## IMMEX

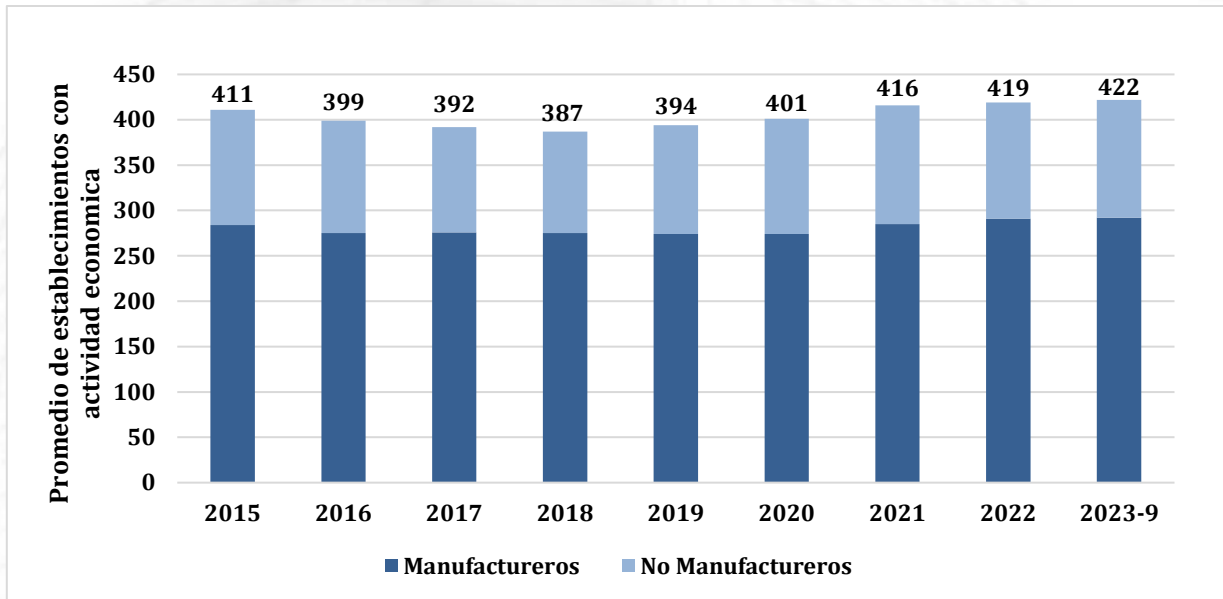
Número de empresas con operaciones de comercio exterior:

Tomando de referencia la estadística de la Industria Maquiladora y Manufacturera de Exportación (IMMEX), los establecimientos con actividad económica de Jalisco promediaron 411 unidades en 2015 (284 manufactureros y 127 no manufactureros);



para 2023, el número incremento a 422 (8 manufacturero y 3 no manufactureros adicionales).

**Gráfico 1.** Número de establecimientos IMMEX de Jalisco, 2015-2021.



*Fuente: Elaboración propia con datos de INEGI.*

Los establecimientos IMMEX jaliscienses representaban el 6.7% del total nacional en 2015, para 2023, su participación disminuyó 0.2 puntos porcentuales, aunque ocupó el 5° lugar entre las entidades del país con mayor cantidad de unidades (el 7° en manufactureras y el 4° en no manufactureras).

Sector de las empresas:

A la fecha, en el directorio del programa de la Industria Maquiladora y Manufacturera de Exportación (IMMEX), se encuentran registrados 417 programas de empresas jaliscienses (noviembre 2023).

Más del 50 % de estas empresas se concentran solamente en cinco actividades:





1. **Otras actividades** con **65** unidades
2. **Abastecimiento, almacenaje o distribución de mercancías** con **63** unidades
3. **Industrias de las bebidas y tabaco** con **38** unidades
4. **Fabricación de productos metálicos** con **30** unidades
5. **Fabricación de equipo de computación, comunicación, medición y de otros equipos, componentes y accesorios electrónicos** con **29** unidades.

A continuación, se dispone una tabla que desglosa el número de programas de acuerdo a las actividades económicas a la que se dedican las empresas de Jalisco que cuentan con ellos.

**Tabla 1.** Número de programas IMMEX de Jalisco por actividad económica, nov-2023.

| ACTIVIDAD ECONÓMICA  | NÚMERO DE PROGRAMAS |
|--|---------------------|
| ABASTECIMIENTO, ALMACENAJE O DISTRIBUCION DE MERCANCIAS  | 63                  |
| AGRICULTURA  | 8                   |
| CLASIFICACION, INSPECCION, PRUEBA O VERIFICACION DE MERCANCIAS   | 1                   |
| DISEÑO O INGENIERIA DE SOFTWARE  | 8                   |
| ENVASE, LIJADO, ENGOMADO, PULIDO, PINTADO O ENCERADO, ENTRE OTROS (SIN ALTERAR LAS CARAC. DE LAS MERC.)                | 14                  |
| FABRICACION DE EQUIPO DE COMPUTACION, COMUNICACION, MEDICION Y DE OTROS EQUIPOS, COMPONENTES Y ACCESORIOS ELECTRONICOS | 29                  |
| FABRICACION DE EQUIPO DE GENERACION ELECTRICA Y APARATOS Y ACCESORIOS ELECTRICOS                                       | 5                   |
| FABRICACION DE EQUIPO DE TRANSPORTE Y SUS PARTES   | 20                  |
| FABRICACION DE MAQUINARIA Y EQUIPO   | 7                   |
| FABRICACION DE MUEBLES Y PRODUCTOS RELACIONADOS  | 3                   |
| FABRICACION DE PRODUCTOS A BASE DE MINERALES NO METALICOS  | 1                   |
| FABRICACION DE PRODUCTOS DE CUERO, PIEL Y MATERIALES SUCEDANEOS  | 1                   |
| FABRICACION DE PRODUCTOS DERIVADOS DEL PETROLEO Y DEL CARBON   | 1                   |
| FABRICACION DE PRODUCTOS METALICOS   | 30                  |
| IMPRESION E INDUSTRIAS CONEXAS   | 4                   |



|  |            |
|--|------------|
| INDUSTRIA ALIMENTARIA  | 25         |
| INDUSTRIA DE LA MADERA   | 1          |
| INDUSTRIA DE LAS BEBIDAS Y DEL TABACO  | 38         |
| INDUSTRIA DEL PAPEL  | 5          |
| INDUSTRIA DEL PLASTICO Y DEL HULE  | 21         |
| INDUSTRIA QUIMICA  | 10         |
| INDUSTRIAS METALICAS BASICAS   | 4          |
| LAVANDERIA O PLANCHADO DE PRENDAS  | 1          |
| OTRAS ACTIVIDADES.   | 65         |
| RECICLAJE O ACOPIO DE DESPERDICIOS   | 18         |
| REPARACION, RETRAJAO O MANTENIMIENTO DE MERCANCIAS   | 7          |
| SERVICIOS (SIEMPRE Y CUANDO SE REALICE A MERC. NACIONAL O NACIONALIZADA Y SE EXPORTE)                              | 1          |
| SERVICIOS DE SUBCONTRATACION DE PROCESOS DE NEGOCIO BASADOS EN TECNOLOGIAS DE LA INFORMACION                       | 7          |
| SERVICIOS SOPORTADOS CON TECNOLOGIAS DE LA INFORMACION   | 5          |
| TEXTIL Y CONFECCION, EXCLUSIVAMENTE PARA LA ELABORACION DE BIENES DE LOS CAPITULOS 50 A 63 Y LA SUBPARTIDA 9404.90 | 14         |
| <b>Total general</b>   | <b>417</b> |

Fuente: Elaboración propia con datos de VUCEM.

### Aduanas de entrada y salida de mercancías

Con datos de la revista tecnológica y social de la Universidad de Guadalajara, Sistema de Universidad Virtual, se obtiene que dentro de las principales aduanas que las empresas de comercio exterior de Jalisco que se utilizan para la exportación e importación se encuentran:

- Aduana de **Nuevo Laredo** (Tamaulipas) en un **33.33%**
- **Puerto de Manzanillo** (Colima) con un **27.68%**
- Aeropuerto de **Guadalajara** con **22.03%**
- **Puerto de Altamira** (Tamaulipas) **10.73%**
- **Puerto de Veracruz** con una importancia de **6.21%**.



## INVERSIÓN EXTRANJERA DIRECTA

México es uno de los países que más reciben Inversión Extranjera Directa en el mundo, sin embargo, aún se encuentra lejos de los mayores captadores del mundo, los países que más han aportado a la IED son Estados Unidos, España, Alemania, Argentina y Japón.

Jalisco se coloca en la cuarta posición dentro del país en atracción de inversión extranjera directa en 2022 acumulo \$2,977.88 millones de dólares, sin embargo, aún se encuentra lejos de las cifras reportadas en 2015 (gráfico 2), pero se visualizó una recuperación aun durante el periodo de la pandemia de COVID-19.

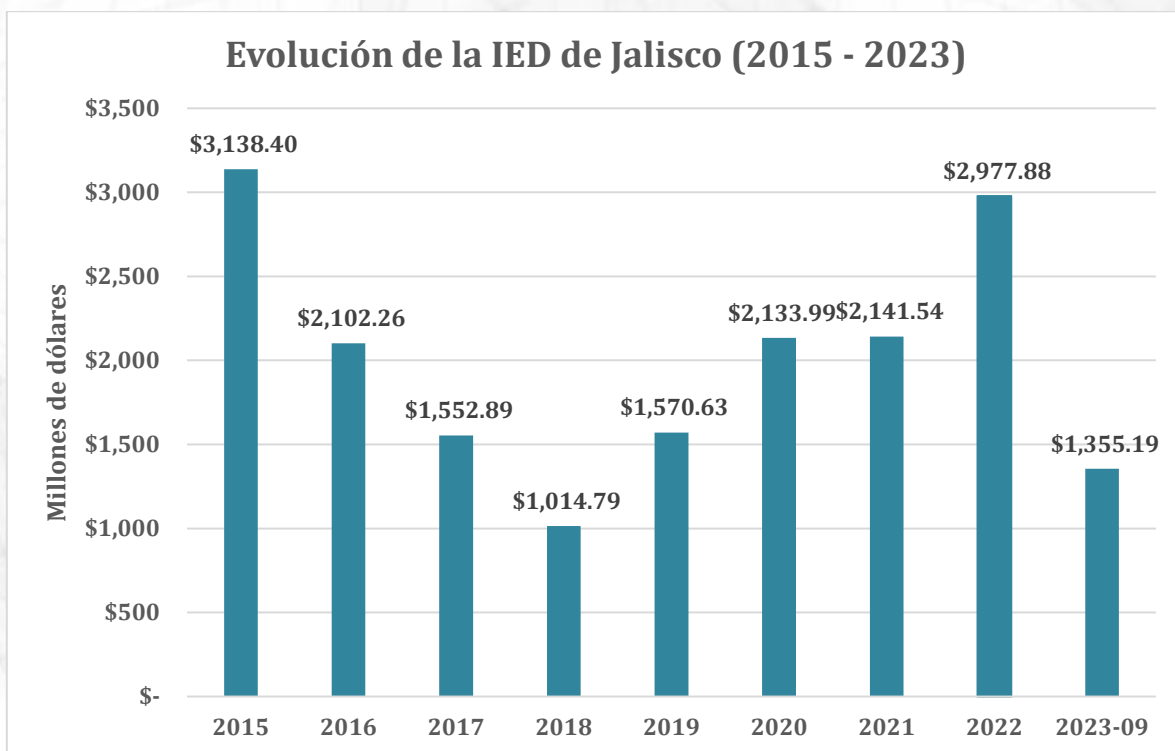


Gráfico 2.- Evolución de la IED en Jalisco.



| INVERSIÓN EXTRANJERA DIRECTA EN MÉXICO POR ENTIDAD FEDERATIVA |                 |                 |                 |                 |                 |                 |                 |                 |                 |
|---|-----------------|-----------------|-----------------|-----------------|-----------------|-----------------|-----------------|-----------------|-----------------|
| millones de dólares   |                 |                 |                 |                 |                 |                 |                 |                 |                 |
| Entidad Federativa  | 2015            | 2016            | 2017            | 2018            | 2019            | 2020            | 2021            | 2022            | 2023            |
| Aguascalientes  | 812.6           | 594.9           | 1,576.3         | 1,197.0         | 452.1           | 743.7           | 42.2            | 598.3           | 1,393.3         |
| Baja California   | 1,167.3         | 1,566.9         | 1,678.6         | 1,631.2         | 1,183.7         | 1,195.4         | 2,222.7         | 1,873.7         | 1,190.3         |
| Baja California Sur   | 352.0           | 510.8           | 568.9           | 443.1           | 465.0           | 607.8           | 1,085.0         | 816.6           | 947.5           |
| Campeche  | 543.0           | 142.2           | 328.3           | 123.5           | 151.9           | 209.1           | 218.4           | 40.2            | 20.9            |
| Chiapas   | 270.1           | 139.8           | 217.1           | 70.2            | 256.6           | 133.1           | 157.0           | 186.7           | 36.7            |
| Chihuahua   | 2,524.5         | 1,986.1         | 1,825.3         | 1,241.9         | 1,407.0         | 641.1           | 1,907.6         | 1,868.6         | 1,517.8         |
| Ciudad de México  | 5,909.2         | 6,750.1         | 5,106.3         | 5,836.9         | 8,777.9         | 6,993.8         | 5,504.8         | 11,122.3        | 10,579.8        |
| Coahuila  | 1,367.2         | 1,209.6         | 2,672.5         | 3,290.2         | 1,492.1         | 852.1           | 1,039.1         | 872.6           | 665.5           |
| Colima  | 165.3           | -24.2           | 132.2           | 90.7            | 41.4            | 92.1            | 90.2            | 95.1            | 43.2            |
| Durango   | 231.1           | 275.9           | 131.1           | 391.1           | 178.5           | 496.5           | 461.8           | 565.5           | 291.6           |
| Estado de México  | 2,959.7         | 2,407.8         | 3,761.4         | 2,333.8         | 2,933.0         | 2,385.3         | 1,535.5         | 2,292.7         | 1,474.4         |
| Guanajuato  | 1,752.8         | 1,332.6         | 1,677.9         | 2,469.8         | 796.0           | 199.5           | 1,798.1         | 1,562.9         | 962.9           |
| Guerrero  | 164.1           | 180.7           | 410.4           | 402.2           | 275.5           | 296.8           | 669.1           | 245.9           | 37.5            |
| Hidalgo   | 523.7           | 444.6           | 349.4           | 186.5           | 283.9           | 278.7           | 176.3           | 412.7           | 214.8           |
| <b>Jalisco</b>  | <b>3,138.4</b>  | <b>2,102.3</b>  | <b>1,552.9</b>  | <b>1,014.8</b>  | <b>1,570.6</b>  | <b>2,134.0</b>  | <b>2,141.5</b>  | <b>2,977.9</b>  | <b>1,355.2</b>  |
| Michoacán   | 419.0           | 193.9           | 294.7           | 437.1           | 298.0           | 272.8           | 1,033.7         | 166.9           | 195.0           |
| Morelos   | 484.8           | 234.9           | 603.1           | 251.9           | 655.6           | 386.7           | 94.8            | 81.1            | 164.1           |
| Nayarit   | 99.0            | 85.6            | 103.8           | 188.6           | 170.4           | 782.3           | 302.9           | 474.5           | 269.1           |
| Nuevo León  | 3,362.5         | 3,346.0         | 1,996.2         | 3,675.7         | 3,274.6         | 3,142.6         | 3,291.7         | 4,429.2         | 2,827.6         |
| Oaxaca  | 297.2           | 195.5           | 484.8           | 487.8           | 56.6            | 244.3           | -92.6           | 157.6           | 43.0            |
| Puebla  | 791.5           | 1,166.5         | 953.6           | 643.9           | 2,044.0         | 583.0           | 627.8           | 797.1           | 1,021.6         |
| Querétaro   | 1,442.5         | 1,075.5         | 986.0           | 1,227.6         | 1,169.1         | 861.0           | 879.7           | 719.4           | 617.1           |
| Quintana Roo  | 325.3           | 296.5           | 479.3           | 591.5           | 664.1           | 160.9           | 471.3           | 456.2           | 736.4           |
| San Luis Potosí   | 1,899.1         | 814.9           | 1,405.9         | 1,766.4         | 853.8           | 913.2           | 702.3           | 323.1           | 1,408.2         |
| Sinaloa   | 428.7           | 434.9           | 761.6           | 415.0           | 262.6           | 743.6           | 543.5           | 870.9           | 407.7           |
| Sonora  | 610.0           | 506.4           | 368.1           | 155.1           | 449.6           | 582.3           | 899.2           | 464.2           | 2,538.7         |
| Tabasco   | 737.5           | 112.8           | 400.4           | 530.3           | 490.6           | 464.8           | 300.4           | 27.3            | 122.7           |
| Tamaulipas  | 1,103.2         | 1,149.5         | 1,543.2         | 1,514.5         | 1,629.9         | 707.7           | 1,273.2         | 979.2           | 370.3           |
| Tlaxcala  | 152.5           | 253.1           | 168.0           | 143.1           | 345.7           | 359.8           | 50.8            | 275.0           | 224.7           |
| Veracruz  | 1,589.1         | 1,045.5         | 914.9           | 962.1           | 1,080.6         | 1,000.7         | 935.3           | 0.0             | 717.7           |
| Yucatán   | 213.5           | 125.1           | 107.8           | 86.0            | 160.0           | 151.7           | 145.5           | 547.4           | 163.7           |
| Zacatecas   | 107.6           | 532.6           | 457.6           | 301.7           | 746.5           | -405.5          | 1,320.2         | 8.7             | 367.5           |
| <b>Total</b>  | <b>35,943.8</b> | <b>31,189.2</b> | <b>34,017.9</b> | <b>34,101.0</b> | <b>34,617.1</b> | <b>28,210.8</b> | <b>31,829.2</b> | <b>36,309.8</b> | <b>32,926.4</b> |

Tabla 2. IED por Estado, con datos de INEGI

En el gráfico 3 se puede visualizar la distribución de la inversión extranjera en los sectores:

Con base en lo anterior, resulta de suma importancia impulsar la eficiencia en las operaciones de comercio exterior del Sur de Jalisco y Regiones colindantes, ante la gran saturación operativa del Puerto de Manzanillo y sus rutas carreteras de acceso, la cual incluso se agrava cada año; motivo por el cual se considera absolutamente viable la habilitación de una Sección Aduanera (Puerto Seco) de la Aduana de Manzanillo, dentro del territorio que comprende el Municipio de Zapotlán el Grande,

Jalisco, por tratarse de una ubicación geográfica estratégica, que podría otorgar servicios a los más de 40 Municipios que comprenden el Sur del Estado, Norte del Estado de Colima e incluso otros estados como Michoacán, Zacatecas y Guanajuato.

De manera general, el Puerto Seco implicaría la posibilidad de realizar el despacho de mercancías de comercio exterior (importación y exportación) en la misma zona de producción prácticamente y daría la posibilidad de arribar al pie de Buque (Puerto de Manzanillo) para su carga, a través de logísticas de transporte Multimodales (Ferro y Carretero), optimizando recursos y tiempos en favor de los usuarios y desahogando de forma importante la saturación de trámites en la Aduana de Manzanillo.

Además, la instalación de la Sección Aduanera en cita generaría las condiciones legales para que los particulares realicen inversiones en la habilitación de Recintos Fiscalizados Concesionados, Autorizados y Estratégicos.

Lo anterior, se traduciría en grandes beneficios para la Región, ya que se impulsaría el desarrollo económico, la optimización de tiempos y costos en operaciones de comercio exterior, la creación de empleos y la generación de nuevos modelos de negocio como lo son las industrias maquiladora y manufacturera.

Ahora bien, Colima se posiciona como una de las entidades el sureste de México, colindante directo y único de Michoacán y Jalisco, este último comparte una gran franja territorial, y de acuerdo a Ferromex, la transportista más grande de México que atiende a diversas industrias como la agrícola, la minera, la energética, la química, la automotriz, la industrial y la intermodal, y su diagrama de red ferroviaria;



Jalisco se convierte en el único tránsito directo que conecta por vía férrea al puerto de Manzanillo con el centro y norte del país, al igual que sus carreteras.



### Empresas

De acuerdo con el ranking “Las 500 empresas más importantes de México” proporcionado por expansión 2023, y conforme a los países que mayor afluencia tienen en el puerto tenemos que:

#### 1. Estados Unidos

| Empresa                  | Sector   | Ventas mdp   |
|--------------------------|----------|--------------|
| General Motors de México | Armadora | \$ 486,634.0 |
| Ford de México           | Armadora | \$ 252,199.0 |



|                               |                      |              |
|-------------------------------|----------------------|--------------|
| Grupo financiero Citibanamex  | Servicios Financiero | \$ 189,902.0 |
| Jabil Circuit de México       | Electrónica          | \$ 114,757.0 |
| Archer Daniels Midland México | Agroindustria        | \$ 74,602.0  |

## 2. Canadá

| Empresa                             | Sector                  | Ventas      |
|-------------------------------------|-------------------------|-------------|
| Magna International México          | Automotriz y Autopartes | \$ 88,360.0 |
| Grupo Financiero Scotiabank         | Servicios financieros   | \$ 67,066.0 |
| Industrias Martinrea de México      | Automotriz y autopartes | \$ 26,265.0 |
| Brookfield Business Partners México | Servicios financieros   | \$ 18,914.0 |
| Minera Media Luna                   | Minería                 | \$ 17,458.0 |

## 3. Japón

| Empresa                | Sector   | Ventas       |
|------------------------|----------|--------------|
| Nissan Mexicana        | Armadora | \$ 280,000.0 |
| Toyota Motor de México | Armadora | \$ 215,000.0 |
| Honda de México        | Armadora | \$ 100,000.0 |
| Mazda Motor de México  | Armadora | \$ 58,000.0  |
| Bridgestone de México  | Armadora | \$ 13,500.0  |

## 4. China

| Empresa               | Sector      | Ventas      |
|-----------------------|-------------|-------------|
| MG Motor México       | Armadora    | \$ 15,662.0 |
| CMOC Mining de México | Minería     | \$ 15,080.0 |
| FIH México Industry   | Electrónica | \$ 3,528.0  |

## 5. Corea del Sur

| Empresa                 | Sector   | Ventas       |
|-------------------------|----------|--------------|
| Kia Motors México       | Armadora | \$ 180,000.0 |
| Hyundai Motor de México | Armadora | \$ 25,000.0  |



|                      |            |            |
|----------------------|------------|------------|
| Dongkuk Steel México | Siderurgia | \$ 3,423.0 |
|----------------------|------------|------------|

#### 6. Singapur

| Empresa            | Sector      | Ventas      |
|--------------------|-------------|-------------|
| Flex México México | Electrónica | \$ 91,062.0 |

#### 7. España

| Empresa               | Sector                  | Ventas       |
|-----------------------|-------------------------|--------------|
| Iberdrola México      | Energía                 | \$ 362,119.0 |
| Naturgy México        | Energía                 | \$ 44,057.0  |
| Gestamp Holing México | Automotriz y Autopartes | \$ 13,622.0  |
| Mecalux               | Maquinaria y equipo     | \$ 5,261.0   |

#### 8. Alemania

| Empresa              | Sector                  | Ventas       |
|----------------------|-------------------------|--------------|
| Volkswagen de México | Armadora                | \$ 199,479.0 |
| Continental México   | Automotriz y autopartes | \$ 70,000.0  |
| Robert Boch México   | Tecnología              | \$ 65,000.0  |
| Bayer de México      | Química                 | \$ 33,926.0  |

#### 9. Australia

| Empresa  | Sector          | Ventas      |
|----------|-----------------|-------------|
| Aleatica | Infraestructura | \$ 13,093.0 |

De acuerdo con la información proporcionada, se llega a la conclusión que los sectores en los que más se realizan actividades comerciales sobre el Puerto son Automotriz y autopartes, Energético, Tecnología, Maquinaria y Equipo, entre algunos otros.

- Fichas Económicas de los estados que se contemplan como principales beneficiados, de acuerdo con Data México:





**Jalisco:** tiene una extensión de 78,595.9 km<sup>2</sup> lo que representa 4.0 % de la superficie del país.

- Exportaciones \$34,406 millones de dólares (Anual 2022)

Productos: Automóviles y otros Vehículos  
Teléfonos, Incluidos los Teléfonos Automóviles para el Transporte de  
Móviles y Redes Inalámbricas Personas (\$3,268mdd).  
(\$5,211mdd)

Máquinas y Unidades de Destinos:  
Procesamiento de Datos (\$3,584mdd) Estados Unidos (\$27,836mdd)  
Canadá (\$1,094mdd)  
Países Bajos (\$539mdd)

- Importaciones \$44,404 millones de dólares

Mercancías: Países de origen:  
Circuitos Electrónicos Integrados China (\$14,279mdd)  
(\$5,080mdd) Estados Unidos (\$10,288mdd)  
Teléfonos, Incluidos los Teléfonos Taiwán (\$3,027mdd)  
Móviles y los de otras Redes  
Inalámbricas (\$4,277mdd)

Partes y Accesorios de Máquinas  
(\$1,439mdd)

- Inversión Extranjera Directa \$1,179 millones de dólares (1T 2023)

Por tipo: Por país de origen:  
Nuevas inversiones (\$ 785mdd) Estados Unidos (\$19,324mdd)  
Reinversión de utilidades Reino Unido (\$3,318mdd)  
(\$1,021mdd) España (\$3,284mdd)  
Cuentas entre compañías  
(\$1,090mdd).

**Aguascalientes** es una ciudad de la zona central de México, conocida por los edificios coloniales españoles de su centro histórico. Además, cuenta con una extensión de 5,615.7 km<sup>2</sup> lo que representa 0.3 % de la superficie del país.

- Exportaciones \$3,688 millones de dólares

Productos: Instrumentos y Aparatos para la  
Partes y Accesorios de Vehículos Medida o Control del Caudal, Nivel,  
Automotores (\$1,351mdd) Presión u otras Características  
Aparatos para Filtrar o Purificar Variables de Líquidos o Gases  
Líquidos o Gases (\$420mdd) (\$257mdd).

Destinos:



Estados Unidos (\$2,966mdd)  
Alemania (\$113mdd)

China (\$97mdd)

- Importaciones \$5,223 millones de dólares

Mercancías:

Automóviles y otros Vehículos Partes y Accesorios de Vehículos Automotores (\$831mdd)  
Motores de Pistón, Motores Rotativos o Motores Alternativos (\$292mdd)

Circuitos Electrónicos Integrados (\$171mdd).

Países de origen:

Estados Unidos (\$1,802mdd)  
Alemania (\$955mdd)  
Japón (\$917mdd)

- Inversión Extranjera Directa \$174 millones de dólares (1T 2023)

Por tipo:

Nuevas inversiones (\$ 44.1mdd)  
Reinversión de utilidades (\$320mdd)  
Cuentas entre compañías (\$2,001mdd).

Por país de origen:

Estados Unidos (\$28,178mdd)  
España (\$8,797mdd)  
Alemania (\$4,186mdd)

**Estado de México:** La extensión territorial de la entidad es de 22 499.95 km<sup>2</sup>, lo que representa 1.1 % del territorio nacional

- Exportaciones \$13,661 millones de dólares

Productos:

Automóviles y otros Vehículos Automotores (\$1,081mdd).  
Automóviles para el Transporte de Personas (\$3,717mdd)  
Vehículos de Motor para el Transporte de Mercancías (\$1,110mdd)

Partes y Accesorios de Vehículos Automotores (\$1,081mdd).

Destinos:

Estados Unidos (\$3,717MDD)  
Alemania (\$811mdd)  
Colombia (\$585mdd)

- Importaciones \$32,942 millones de dólares

Mercancías:

Partes y Accesorios de Vehículos Automotores (\$1,315mdd)  
Chapas y Tiras d Aluminio (\$850mdd)  
Automóviles y otros Vehículos Automotores (\$1,081mdd).  
Automóviles para el Transporte de Personas (\$718mdd).

Países de origen:

Estados Unidos (\$12,265mdd)  
China (\$8,559mdd)  
Alemania (\$1,561mdd)

- Inversión Extranjera Directa \$892 millones de dólares (1T 2023)

Por tipo:

Nuevas inversiones (\$ 561mdd)  
Reinversión de utilidades (\$1,242mdd)  
Cuentas entre compañías (\$2.13mdd).

Por país de origen:

Estados Unidos (\$28,178mdd)  
España (\$8,797mdd)  
Alemania (\$4,186mdd)



**Guanajuato:** tiene una extensión de 30,606.7 km<sup>2</sup> lo que representa 1.6 % de la superficie del país, conocida por su historia minera de la plata y su arquitectura colonial

- Exportaciones \$13,661 millones de dólares

|   |  |
|---|--|
| Productos:  | Alambres y Cables Eléctricos (\$594mdd). |
| Partes y Accesorios de Vehículos Automotores (\$3,819mdd)   | Destinos:                                |
| Calzado con Suela de Caucho, Plástico, Cuero Natural y Parte Superior de Cuero Natural (\$627mdd) | Estados Unidos (\$11,760MDD)             |
|   | Canadá (\$561mdd)                        |
|   | Brasil (\$155mdd)                        |

- Importaciones \$16,696 millones de dólares

Mercancías:

|  |                             |
|--|-----------------------------|
| Partes y Accesorios de Vehículos Automotores (\$2,657mdd)              | Países de origen:           |
| Motores de Pistón, Motores Rotativos o Motores Alternativos (\$403mdd) | Estados Unidos (\$7,145mdd) |
| Productos Laminados de Hierro o sin Alear (\$373mdd).                  | China (\$2,612mdd)          |
|  | Japón (\$2,577mdd)          |

- Inversión Extranjera Directa \$492 millones de dólares (1T 2023)

Por tipo:

|                                      |                              |
|--------------------------------------|------------------------------|
| Nuevas inversiones (\$ 636mdd)       | Por país de origen:          |
| Reinversión de utilidades (\$689mdd) | Estados Unidos (\$10,855mdd) |
| Cuentas entre compañías (\$240mdd).  | Japón (\$4,612mdd)           |
|                                      | España (\$2,909mdd)          |

**Michoacán:** cuenta con una superficie de 58,599 km<sup>2</sup>, lo que representa un 3.0%.

- Exportaciones \$5,654 millones de dólares

|  |  |
|--|--|
| Productos:   | Frutas, sin Cocer, Congelados, Incluso con Adición de Azúcar u otro Edulcorante (\$314mdd) |
| Higos, Piñas, Aguacates, Guayaba, Mangos, Frescos o Secos (\$3,639mdd) | Destinos:  |
| Otras Frutas y Nueces, Frescas (\$603mdd)                              | Estados Unidos (\$4,877MDD)  |
|  | Canadá (\$256mdd)  |
|  | España (\$114mdd)  |

- Importaciones \$21.2 millones de dólares

Mercancías:

|  |   |
|--|---|
| Polímeros de propileno o de otras olefinas(\$115mdd) | Artículos de Plástico para el Transporte o Embalaje de Mercancías (US\$44.5M) |
|--|---|



Electrodos y Escobillas de Carbón,  
Carbón para Lámparas o Pilas y  
Demás Artículos de Grafito o Metal,  
para Usos Eléctricos (US\$30.7M).

Países de origen:  
Estados Unidos (\$227mdd)  
China (\$138mdd)  
Malasia (US\$25.4M)

- Inversión Extranjera Directa \$195 millones de dólares (1T 2023)  
Por tipo: Por país de origen:  
Nuevas inversiones (\$ 8.7mdd) Estados Unidos (\$96.9mdd)  
Reinversión de utilidades (\$176mdd) Chila (\$29.5mdd)  
Cuentas entre compañías (-\$19mdd). España (\$27md)

**Nayarit:** fue uno de los últimos territorios en alcanzar el rango de estado en la federación mexicana, cuenta con una extensión territorial de 27,856.5 km<sup>2</sup> lo que representa 1.4 % de la superficie del país.

- Exportaciones \$198 millones de dólares  
Productos: Otras Verduras, Frescas o Refrigeradas (\$23.9mdd).  
Higos, Piñas, Aguacates, Guayaba, Destino:  
Frescos o Secos (US\$54.5M) Estados Unidos (\$157mdd)  
Frutas u otros Frutos y Demás Partes Comestibles, Preparados o Canadá (\$17.3mdd)  
Conservados (\$31.4mdd) España (\$13.6mdd)

- Importaciones \$21.2 millones de dólares

Mercancías: Artículos de Plástico para el Transporte Embalaje de Mercancías (\$2.03mdd)  
Partes y Accesorios de Vehículos Automotores (US\$4.13M) País de origen:  
Depósitos, Barriles, Tambores, Bidones, Latas o Botes, Cajas y Recipientes Similares, para Cualquier Materia, de Fundición (\$4mdd) China (\$8.74mdd)  
Chile (\$3.87mdd)  
Estados Unidos (US\$3.86M)

- Inversión Extranjera Directa \$49.4 millones de dólares (1T 2023)  
Por tipo: Por país de origen:  
Nuevas inversiones (\$191mdd) Canadá (\$314mdd)  
Reinversión de utilidades (\$136mdd) Estados Unidos (\$109mdd)  
Cuentas entre compañías (\$125mdd). España (\$20.2mdd)

**San Luis Potosí:** es un extenso estado en el centro norte de México. Tiene una extensión de 61,138.0 km<sup>2</sup> lo que representa 3.1 % de la superficie del país.



- Economía
  - Exportaciones \$8,266 millones de dólares

Productos:

Partes y Accesorios de Vehículos Automotores (\$1,806mdd)  
Iluminación Eléctrica o Equipos de Señalización (\$868mdd)  
Neumáticos de Goma (\$495mdd).

Destinos:

Estados Unidos (\$7,812mdd)  
Canadá (\$177mdd)  
Alemania (\$114mdd)

- Importaciones \$408 millones de dólares

Mercancías:

Partes y Accesorios de Vehículos Automotores (\$734mdd)  
Productos Laminados de Acero Inoxidable(\$702mdd)  
Automóviles y otros Vehículos Automóviles para el Transporte de Personas (\$564mdd).

País de origen:

Estados Unidos (\$3,683mdd)  
China (\$2,378mdd)  
Alemania (\$733mdd).

- Inversión Extranjera Directa \$259 millones de dólares (1T 2023)

Por tipo:

Nuevas inversiones (\$665mdd)  
Reinversión de utilidades (\$460mdd)  
Cuentas entre compañías (-\$749mdd)

Por país de origen:

Estados Unidos (\$600mdd)  
Canadá (US\$95.8M)  
España (US\$49.4M)

**Zacatecas:** es un estado del centro norte de México, al noroeste de Ciudad de México. Cuenta con una extensión territorial de 74 479.7 km<sup>2</sup> y representa 3.8% de la superficie total del país. Su territorio abarca 58 municipios.

- Exportaciones \$351 millones de dólares

Mercancías:

Partes y Accesorios de Vehículos Automotores (\$99.7mdd)  
Motores y Generadores (\$77.2mdd)  
Alambres y Cables Eléctricos (\$55.8mdd).

Destinos:

Estados Unidos (\$320mdd)  
Brasil (\$10.3mdd)  
Guatemala (\$3.61mdd).

- Importaciones \$408 millones de dólares

Mercancías:

Partes-Accesorios de Vehículos Automotores (\$64.1mdd)  
Piezas para el uso de aparatos usados en protección de circuitos eléctricos (\$26.8 mdd)

Partes de motores eléctricos y generadores (\$25.4mdd).

Países de origen:

China (US\$159M)  
Estados Unidos (US\$142M)



Japón (US\$32.7M).

- Inversión Extranjera Directa \$259 millones de dólares (1T 2023)

Por tipo:

Reinversión de utilidades (\$154mdd)

Nuevas inversiones (\$23.7mdd)

Cuentas entre compañías (-\$171mdd)

Por país de origen:

Bélgica (Confidencial)

Estados Unidos (US\$3.61M)

Reino Unido (US\$571k)

Tiempos de Traslado vía terrestre:

De acuerdo con lo anterior, sabemos que el puerto de Manzanillo es una de las principales entradas para mercancías que tienen como destino el centro del país, principalmente a la zona del Centro y Bajío de la República Mexicana; entre los que destacan los estados de Aguascalientes, Coahuila, Colima, Ciudad de México, Durango, Estado de México, Guanajuato, Hidalgo, Jalisco, Michoacán, Morelos, Nuevo León, Querétaro, San Luis Potosí, Tamaulipas y Zacatecas.

A continuación, se presenta un resumen de los tiempos de traslado por carretera que tienen la salida desde Manzanillo hasta sus distintas ciudades, con una comparativa pronosticada de salida del que en su momento sería “Puerto Seco” en Ciudad Guzmán, Municipio de Zapotlán el Grande, Jalisco.

Tabla 3. Distancias, “Vías de Comunicación NACIONALES”

| Cd – Estado          | Destino (kilómetros)                        |  |
|----------------------|---|--|
|                      | Cd. Guzmán                                  | Manzanillo                                 |
| Aguascalientes, Ags. | D: 348 a 411 km<br>T: 4 a 5 hrs. aprox.     | D: 512 a 548 km<br>T: 6 a 7 hrs. aprox.    |
| Saltillo, Coahuila   | D: 1090 a 1288 km<br>T: 12 a 16 hrs. aprox. | D: 1254 a 1452 km<br>T: 14 a 18hrs. aprox. |
| Cd Mexico, CDMX      | D: 675 a 687 km<br>T: 7 a 8 hrs. aprox.     | D: 839 a 846 km<br>T: 9 a 10 hrs. aprox.   |
| Durango, Dgo.        | D: 764 a 770 km<br>T: 9 a 10 hrs. aprox.    | D: 886 a 932 km<br>T: 11 a 12 hrs. aprox.  |



|                            |  |   |
|----------------------------|--|---|
| Estado de Mexico, Edo. Méx | D: 572 a 641 km<br>T: 6 a 8 hrs. aprox.    | D:736 Km<br>T: 8:30 hrs. aprox.             |
| Guanajuato, Gto.           | D: 399 a 423 km<br>T: 4 a 6 hrs. aprox.    | D: 564 a 587 km<br>T: 6 a 7 hrs.            |
| Hidalgo                    | D: 680 a 724 km<br>T: 7 a 8 hrs. aprox.    | D: 844 a 888 km<br>T: 9 a 10 hrs. aprox.    |
| Guadalajara, Jal           | D: 130 a 161 Km<br>T: 2:30 hrs. aprox.     | D: 294 km<br>T: 4 hrs. aprox.               |
| Morelia, Mich              | D: 412 a 536 km<br>T: 4 a 6 hrs. aprox.    | D: 524 a 700 km<br>T: 6 a 8 hrs. aprox.     |
| Morelos, Mor               | D: 779 a 804 km<br>T: 9 a 10 hrs. aprox.   | D: 943 a 973 km<br>T: 11 a 12 hrs. aprox.   |
| Monterrey, NL              | D: 935 a 973 km<br>T: 10 a 11 hrs. aprox.  | D: 1099 a 1137 km<br>T: 12 a 13 hrs. aprox. |
| Querétaro, Qro             | D: 472 a 508 km<br>T: 5 a 6 hrs. aprox.    | D: 636 a 672 km<br>T: 7 a 8 hrs. aprox.     |
| San Luis Potosí, SLP       | D: 455 a 568 km<br>T: 5 a 7 hrs. aprox.    | D: 621 a 746 km<br>T: 7 a 9 hrs. aprox.     |
| Tamaulipas, Tamps.         | D: 874 a 1053 km<br>T: 10 a 12 hrs. aprox. | D: 1038 a 1286 km<br>T: 12 a 16 hrs. aprox. |
| Zacatecas, Zac             | D: 443 a 479 km<br>T: 6 a 7 hrs.           | D: 607 a 643 km<br>T: 8 a 9 hrs.            |

FUENTE: Elaboración propia con datos Maps.

Partiendo de una sección aduanera en Ciudad Guzmán, los trayectos se reducirían en 171 km, lo que se traduce en aproximadamente 2 a 3 horas menos de camino para llegar al destino, agilizando el traslado y desahogando el tramo carretero Manzanillo-Cd. Guzmán.

La Administración del Sistema Portuario Nacional de Manzanillo, la dirigen las empresas Ferromex y las terminales SSA México, TIMSA y OCUPA, quienes trabajan en conjunto para desarrollo de sistemas de información y procesos que reduzcan los tiempos y hagan más eficiente el servicio del transporte ferroviario en el Puerto.



De hecho, el Grupo México Transportes “Ferromex” ha presentado un mapa virtual sobre el que se aprecia las vías ferroviarias por las que se trabaja, además de proporcionar la capacidad que tienen, destacando que la vía Ferrera que sale de Manzanillo es una de las que más capacidad tiene (130 toneladas). Confinando a su vez que es la única vía férrea que trabaja en conexión directa con el puerto, y que por posición geográfica Jalisco es un punto de intercomunicación comercial para la región.

FUENTE: Ferromex



### Condiciones del Puerto:

De acuerdo a una nota que publicó Expansión, se ha pronunciado la unión de las empresas CONTECON Manzanillo (Grupo ICTSI), SSA, Ocupa, Friman (Grupo Carrix), Hazesa, Corporación Multimodal y TAP Logística Portuaria para conformar la Asociación de Terminales y Operadores Manzanillo (ASTOM), esto con el fin de afrontar los retos que tienen en el desembarque de buques. El conjunto de empresas concentra el 90% de la actividad del puerto y que, los cuales han inyectado alrededor de \$24,000 millones de pesos en operaciones.







Derivado de lo anterior, los operadores portuarios de Manzanillo, que albergan el mayor recinto de contenedores del país, esperan que algunos proyectos de inversión en puerta agilicen el tráfico comercial a partir del primer trimestre del 2024, que representa una bocanada de oxígeno para un puerto históricamente congestionado, lo cual se ha agravado desde la pandemia.

El representante del sector portuario en Manzanillo agregó que se perciben aún varios desafíos, principalmente de conectividad carretera y ferroviaria, así como los procesos aduanales, que desde hace casi dos años están a cargo de la Marina.

*Hay inversiones privadas como la terminal TEC II de Manzanillo, que hoy ya invierte 4,600mdp en la expansión de sus instalaciones, que dará un 40% más capacidad en manejo de contenedores. Además, HAZESA el mes que viene inaugura una nueva inversión de una espuela de ferrocarril directo a su terminal”, dijo Contreras Ruíz a medios.*

### **Identificación de los problemas económicos y sociales asociados.**

El puerto de Manzanillo es crucial para la economía nacional y regional debido a su relevancia estratégica en el comercio internacional de México. No obstante, la creciente saturación genera problemas económicos y sociales que requieren una consideración exhaustiva. En este contexto, es fundamental comprender los problemas subyacentes que surgen de la congestión en este puerto porque afectan la competitividad empresarial y la eficiencia logística, así como el bienestar y el crecimiento de las comunidades locales. Las siguientes secciones analizarán en profundidad los problemas económicos y sociales relacionados con la saturación de las operaciones del puerto de Manzanillo, ofreciendo una perspectiva completa que busca fomentar soluciones integradas y sostenibles.

#### Problemas Económicos:

- **Aumento de Costos Operativos:** La congestión del puerto puede llevar a demoras en la carga y descarga de mercancías, lo que se traduce en costos



adicionales para las empresas debido a penalizaciones por retrasos, almacenamiento prolongado y mayores costos de mano de obra.

- **Impacto en la Cadena de Suministro:** Las empresas que dependen del puerto de Manzanillo como parte de su cadena de suministro pueden experimentar interrupciones y retrasos, lo que afecta la planificación y la entrega oportuna de productos. Esto puede resultar en pérdidas financieras y daño a la reputación.
- **Desincentivo a la Inversión:** La saturación del puerto puede disuadir a las empresas nacionales e internacionales de invertir en regiones que dependen de Manzanillo para el transporte y distribución de sus productos. Esta situación puede limitar el crecimiento económico y la creación de empleo en áreas clave.
- **Reducción de la Competitividad:** La ineficiencia en las operaciones portuarias puede hacer que las exportaciones e importaciones sean menos competitivas en términos de precio y tiempo. Esto puede llevar a una pérdida de cuota de mercado frente a competidores que tienen acceso a infraestructuras portuarias más eficientes.
- **Impacto en Sectores Específicos:** Algunos sectores, como el agrícola o el manufacturero, que dependen en gran medida de las exportaciones e importaciones a través del puerto de Manzanillo, pueden verse particularmente afectados. Esto puede tener repercusiones en la producción, los precios y la rentabilidad de estas industrias.
- **Presión sobre la Infraestructura:** La saturación prolongada puede ejercer presión sobre la infraestructura existente, incluidas las carreteras, ferrocarriles y almacenes, que están vinculados al puerto. Esto puede requerir inversiones adicionales en infraestructura para aliviar la congestión, lo que a su vez representa un costo para el gobierno y las partes interesadas.



### Problemas Sociales:

- **Desempleo y Precariedad Laboral:** La congestión y los retrasos en el puerto pueden llevar a una reducción temporal en las operaciones, lo que resulta en despidos o en una disminución de las oportunidades laborales. Esto puede incrementar las tasas de desempleo y exacerbar la precariedad laboral en la región.
- **Impacto en la Calidad de Vida:** Las comunidades cercanas al puerto pueden experimentar un aumento en la congestión del tráfico, la contaminación y el ruido debido al incremento en la actividad portuaria. Estos factores pueden afectar negativamente la calidad de vida de los residentes locales y contribuir a problemas de salud pública.
- **Tensión Social y Conflictos:** La saturación y los problemas asociados pueden generar tensiones entre diferentes grupos de interés, incluidos trabajadores portuarios, empresas, autoridades locales y residentes. Estas tensiones pueden manifestarse en conflictos laborales, protestas o disputas sobre el uso de recursos y la distribución de beneficios.
- **Desigualdades Socioeconómicas:** La saturación del puerto puede intensificar las desigualdades existentes al afectar de manera desproporcionada a ciertos grupos socioeconómicos. Por ejemplo, las comunidades más vulnerables pueden sufrir un impacto mayor en términos de empleo, acceso a servicios básicos y oportunidades de desarrollo.
- **Migración y Desplazamiento:** En casos extremos, la falta de oportunidades y los problemas socioeconómicos asociados a la saturación del puerto pueden contribuir a la migración interna, con personas y familias desplazándose en busca de mejores condiciones de vida y oportunidades de empleo en otras regiones.
- **Pérdida de Confianza en las Instituciones:** La incapacidad para resolver eficazmente los problemas asociados a la saturación del puerto puede minar



# ALTERNATIVAS Y RECOMENDACIONES



st stratego

COMERCIO EXTERIOR • DEFENSA LEGAL • FISCAL • AUDITORÍA

## 5. Alternativas y Recomendaciones

### Consideración de opciones alternativas y comparación de escenarios.

#### Opción 1: Sección aduanera (Puerto Seco)

Una sección aduanera en México se refiere a una subdivisión dentro de un recinto fiscalizado, ya sea en un puerto, aeropuerto, frontera o cualquier otra área autorizada por las autoridades aduaneras mexicanas, donde se realizan operaciones relacionadas con el despacho aduanero de mercancías. Estas secciones aduaneras están diseñadas para facilitar y agilizar las operaciones de comercio exterior al permitir que ciertas actividades aduaneras se lleven a cabo más cerca de las áreas de producción, consumo o distribución.

En otras palabras, una sección aduanera actúa como una extensión de una aduana principal, pero se encuentra ubicada en un lugar específico para atender las necesidades aduaneras de esa zona en particular. Esto puede incluir la recepción, inspección, almacenamiento temporal y despacho de mercancías, así como la realización de trámites y formalidades aduaneras.

La creación de secciones aduaneras tiene como objetivo principal descentralizar y agilizar las operaciones aduaneras, reducir los tiempos y costos asociados al transporte y almacenamiento de mercancías, y fomentar un entorno más competitivo y eficiente para el comercio internacional. Además, estas secciones pueden contribuir al desarrollo económico regional al facilitar la integración de las cadenas de suministro y la atracción de inversiones a áreas estratégicas del país.

Un puerto seco en México es una instalación logística y aduanera diseñada para facilitar y agilizar las operaciones de comercio exterior, especialmente en lo que respecta al almacenamiento, consolidación, desconsolidación y despacho de mercancías. A diferencia de los puertos marítimos, que se encuentran en zonas costeras y gestionan principalmente mercancías a través de buques, un puerto seco está ubicado en el interior del país, a menudo cerca de importantes centros de producción o consumo.

El propósito principal de un puerto seco es actuar como un punto intermedio entre los puertos marítimos o fronterizos y el mercado final o las zonas de producción. Esto permite que las mercancías sean procesadas, consolidadas o distribuidas de manera más eficiente y económica, reduciendo los costos y tiempos de transporte y facilitando la integración de las cadenas de suministro.



En un puerto seco, las mercancías pueden ser almacenadas temporalmente bajo régimen aduanero, lo que permite realizar trámites, inspecciones y otros procedimientos aduaneros sin la necesidad de trasladar las mercancías hasta un puerto o frontera. Además, estos recintos suelen contar con infraestructura y servicios especializados, como áreas de almacenamiento, patios de contenedores, facilidades para la carga y descarga de mercancías, y sistemas electrónicos de gestión aduanera, que contribuyen a agilizar y optimizar las operaciones logísticas y aduaneras.

En resumen, como hemos observado, un Puerto Seco representa un punto crucial en la interconexión entre el transporte ferroviario y carretero. Su principal función radica en su capacidad especializada para unir el transporte marítimo, potenciando así el alcance y la eficiencia operativa de los puertos.

Además, es esencial destacar la presencia de terminales interiores de carga dentro del Puerto Seco. Estas terminales actúan como instalaciones complementarias al servicio de transporte, ofreciendo una variedad de servicios a terceros. Entre las funciones clave se incluyen la carga y descarga tanto de camiones como de trenes, almacenamiento temporal de mercancías, movilización interna, consolidación y desconsolidación de cargas, así como la supervisión y seguridad de los productos almacenados.

#### Factibilidad de los Puertos Secos en México:

En el contexto actual, uno de los desafíos predominantes en Latinoamérica es la insuficiente calidad y capacidad de la infraestructura logística interna. Esta limitación obstaculiza el flujo eficiente de bienes y mercancías tanto a nivel nacional como internacional.

México ha reconocido esta necesidad y está impulsando activamente el desarrollo de terminales interiores de carga, comúnmente conocidas como puertos secos. Esta iniciativa se basa en la política nacional de transporte multimodal, buscando consolidar un sistema que facilite una integración fluida entre los diferentes modos de transporte. El objetivo es modernizar y potenciar la eficiencia del movimiento de mercancías, promoviendo una colaboración efectiva entre los usuarios y los proveedores de servicios logísticos.

La estrategia nacional en materia de transporte multimodal se centra en:

**Facilitación Administrativa:** Se busca informar y educar a empresas e inversionistas sobre los procedimientos simplificados para obtener autorizaciones y permisos relacionados con el transporte multimodal y la instalación de puertos secos.



**Fomento y Participación:** Se promueve activamente el transporte multimodal, incentivando la colaboración entre los distintos actores económicos involucrados. Esto incluye la prestación de servicios integrados en las terminales interiores de carga.

**Educación y Divulgación:** Se llevan a cabo seminarios, conferencias y otros eventos educativos en colaboración con transportistas, cámaras industriales y empresas logísticas. El objetivo es destacar las ventajas y oportunidades que ofrecen los servicios integrados de los puertos secos.

**Coordinación Interinstitucional:** Se realizan reuniones regulares con operadores, permisionarios y autoridades relevantes para garantizar una implementación coherente y efectiva de las terminales interiores de carga.

**Supervisión y Control:** Se establece un programa riguroso de verificación para los proyectos que buscan establecer o expandir terminales interiores de carga, garantizando estándares de calidad y operación adecuados.

En relación con las terminales interiores de carga o puertos secos, su regulación se encuentra estipulada en la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal, específicamente en el Artículo 54. Dicho artículo ofrece una definición precisa del concepto, que se expresa de la siguiente forma:

*“Las terminales interiores de carga son instalaciones auxiliares al servicio de transporte en las que se brindan a terceros servicios de transbordo de carga y otros complementarios. Entre estos se encuentran: carga y descarga de camiones y de trenes, almacenamiento, acarreo, consolidación y desconsolidación de cargas y vigilancia y custodia de mercancías. Para su instalación y conexión a la vía férrea y a la carretera federal requerirá permiso de la secretaría”.*

Con base en los datos proporcionados por la Administración del Sistema Portuario Nacional (ASIPONA) y los informes de la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes (SICT), es evidente que el puerto de Manzanillo, punto neurálgico del comercio exterior mexicano, enfrenta desafíos logísticos considerables, particularmente durante la temporada pico de importaciones que se registra en el primer semestre del año.

Durante el año fiscal 2022, Manzanillo estableció un nuevo umbral al gestionar un total de 3.4 millones de contenedores de 20 pies (TEU). Esta cifra extraordinaria, si bien representa un indicador de la creciente actividad comercial, ha exacerbado los desafíos logísticos, principalmente debido a limitaciones en la infraestructura aduanera y a deficiencias en la operatividad de los importadores. Es imperativo recalcar que una planificación logística ineficiente por parte de los importadores contribuye significativamente a las demoras en la liberación de mercancías, lo que a su vez conduce a una congestión portuaria prolongada.



La ASIPONA subraya que, conforme a las mejores prácticas internacionales, los puertos marítimos deben funcionar primordialmente como centros de transbordo eficientes y no como almacenes de largo plazo. En este contexto, se hace un llamado enfático a los importadores para que optimicen sus procesos, abarcando desde la gestión documental hasta la liquidación de aranceles, con el objetivo de agilizar los flujos de mercancías.

Con relación a la permanencia de los contenedores en áreas de almacenamiento, las cifras son preocupantes. Las principales terminales, incluidas Operadora de la Cuenca del Pacífico S. A. de C. V. (OCUPA), SSA de México, S.A. de C.V. (SSA México), Terminal Internacional de Manzanillo, S.A. de C.V. (TIMSA) y CONTECON, reportan tiempos de almacenamiento que exceden las mejores prácticas internacionales, con algunos cargamentos superando las dos semanas de permanencia.

Adicionalmente, las terminales interiores de carga o puertos secos no están exentas de estos desafíos. Hutchison Ports TIMSA, por ejemplo, opera a una capacidad que supera su infraestructura actual en un 121%, evidenciando la necesidad de intervenciones estratégicas para mitigar la congestión. En este panorama, se espera que las autoridades y los principales actores del comercio exterior mexicano implementen soluciones integradas para mejorar la eficiencia y competitividad del puerto de Manzanillo en el contexto global.

En relación con la eficiencia operativa de las terminales portuarias, es crucial observar que, de las citas programadas por las terminales, SSA México utiliza el 78.6%, Hutchison Ports TIMSA el 63.8%, CONTECON el 58.9%, mientras que OCUPA se sitúa en un 27%.

El Puerto de Manzanillo, Colima, enfrenta un incremento sostenido en el tráfico marítimo, particularmente de embarcaciones provenientes de regiones del este y sureste asiático. Esta situación ha llevado a una notable congestión en los procesos aduaneros, especialmente considerando el aumento anual del 9.7% en operaciones durante la última década. Es imperativo que el Gobierno Federal anticipe y proponga soluciones estratégicas para mitigar los desafíos logísticos y operativos que se avecinan en la Aduana de Manzanillo.

Ante este panorama, la propuesta de establecer una sección aduanera en Zapotlán El Grande, Jalisco, surge como una alternativa viable y estratégica. Esta localidad, situada a 168 kilómetros de Manzanillo, está conectada eficientemente con las principales arterias carreteras y ferroviarias que enlazan con el Bajío, el centro del país y las rutas comerciales hacia ciudades fronterizas clave como Nuevo Laredo, Ciudad Juárez, Nogales y Tijuana.





El proyecto para instaurar una Sección Aduanera en Ciudad Guzmán, Zapotlán El Grande, representa una iniciativa colaborativa entre el sector privado y entidades gubernamentales de los distintos niveles de gobierno. Su propósito es aprovechar su posición geográfica estratégica para catalizar el desarrollo económico regional y agilizar el flujo de mercancías hacia el interior del país. Esta iniciativa no solo servirá para aliviar la congestión en Manzanillo, sino que también optimizará las operaciones aduaneras en la región. Es esencial destacar que esta sección aduanera operará bajo la jurisdicción y supervisión de la Aduana de Guadalajara (Clave 480), consolidando así una estrategia integral para el fortalecimiento del comercio exterior mexicano.

### **Operación.**

#### **DIAGRAMA DE FLUJO DE OPERACIONES PARA LA IMPORTACIÓN EN PUERTO SECO:**

En el comercio internacional, el despacho aduanero es un proceso esencial que garantiza el cumplimiento de las regulaciones aduaneras y fiscales al importar o exportar bienes. En un puerto seco, esta operación se centra en una terminal interior de carga, donde las autoridades aduaneras reciben, inspeccionan, clasifican y liberan las mercancías sin tener que hacerlo en el puerto marítimo principal.

Por lo anterior, describiremos a continuación y a grandes rasgos el proceso de operación del mismo.

#### **1. LLEGADA DE EMBARQUE A ADUANA DE INICIO**

- El recinto fiscalizado realiza las maniobras de descarga de contenedores.
- Revisión ocular/física de la mercancía.
- Se realiza carga a ferrocarril o a vehículo por considerarse multimodal el transporte.

**MOA HOJA 390**



## 2. SE REALIZA PEDIMENTO DE TRANSITO INTERNO

- Se informa a las autoridades aduaneras la información de control con las rutas y tiempos en que arriba la mercancía a la aduana de despacho.
- Se anotará el número de bultos y descripción de mercancía.
- Se determinará provisionalmente las contribuciones y se agregará documentación que acredite el cumplimiento de RRNA's, y en su caso el documento en que conste el depósito efectuado en la cuenta de garantía.
- Remolques y semiremolques deberán portar los candados oficiales.
- Se efectuará el traslado de mercancías utilizando los servicios de empresas inscritas en el registro de empresas transportistas que disponga el reglamento.
- En caso de que se determine reconocimiento aduanero, éste consistirá en el cotejo de los sellos fiscales y de los números de contenedores, remolques, semirremolque o carro de ferrocarril consignado en pedimento y se enviará información a aduana de arribo (puerto seco) a fin de que ésta practique el reconocimiento correspondiente.
- La empresa concesionaria del transporte ferroviario o el recinto fiscalizado que reciba la mercancía, deberá presentar la impresión del pedimento que ampare el tránsito de las mercancías a la aduana de arribo, dentro de las 24 horas siguientes al arribo de las mercancías, o en su defecto, del primer día hábil siguiente.

**ARTÍCULO 126 Y 127 DE LA L.A.  
REGLAS 4.6.7., 4.6.10.  
186 Y 187 DEL REGLAMENTO L.A.  
ARTICULO 43 LA.**



### 3. TRANSITO INTERNO

- El tránsito deberá efectuarse dentro de los plazos máximos de traslado establecidos en el anexo 15 de las reglas generales de comercio exterior vigentes.
- Para efectos del artículo 128 de la ley aduanera, tratándose de retorno al extranjero de mercancías importadas temporalmente bajo un programa IMMEX, será aplicable el doble del plazo señalado en dicho anexo, además de lo establecido mediante reglas.
- Tratándose de tránsito interno de mercancías que se efectúe por ferrocarril en cuyo caso el plazo será de 15 días naturales.

#### **REGLA 4.6.17 RGCE 2023**

- Si las mercancías en tránsito interno a la importación no arriban a la aduana de despacho en el plazo señalado, la determinación provisional de contribuciones y cuotas compensatorias se considerará como definitiva.
- Si no arriban a la aduana de salida en el plazo señalado, no se considerarán exportadas o retornadas y se deberán reintegrar los beneficios fiscales que se hubieran obtenido con motivo de la exportación.
- El no arribar a la aduana de salida en el tiempo señalado, se sanciona en términos de la regla 3.7.16 de las RGCE.

#### **ART. 128 L.A.**

- Cuando por razones de caso fortuito o fuerza mayor las mercancías no puedan arribar en los plazos a que se refiere el párrafo anterior, la agencia aduanal, el agente aduanal, el importador, el exportador o el transportista, indistintamente, **deberán presentar aviso por escrito a las autoridades aduaneras de conformidad con lo que establezca el reglamento**, exponiendo las razones que impiden el arribo oportuno de las mercancías.
- Las empresas concesionarias de transporte ferroviario que realicen el traslado de mercancías destinadas al régimen de tránsito, deberán



transmitir la información electrónica a través de la ventanilla digital, de conformidad con lo señalado por la regla 4.6.8 de las generales de comercio exterior vigentes.

**ART. 127 L.A.  
REGLA 4.6.8., 4.6.9., 4.6.10. Y 4.6.11. DE LAS RGCE**

#### **4. ARRIBO DE MERCANCÍAS EN ADUANA INTERIOR (PUERTO SECO)**

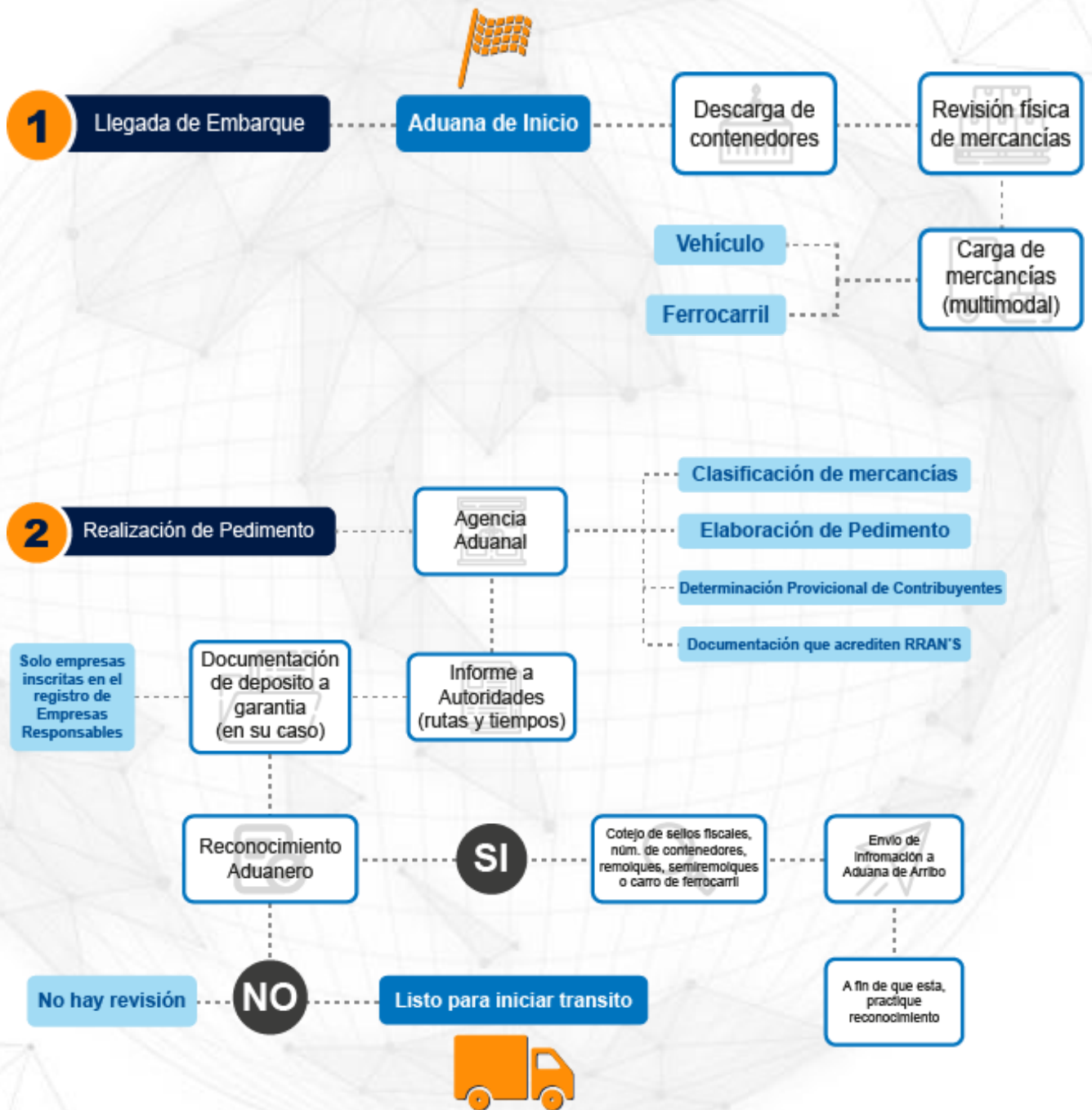
- Se decepciona mercancía, documentación; entre ellos pedimento clave t3, a fin de constatar que se encuentran físicamente los contenedores, y posteriormente se verifican los sellos fiscales.
- Se solicita cierre en la aduana de inicio y se da inicio del proceso de reconocimiento aduanero en caso de que aplique.
- Se valida cumplimiento de regulaciones y restricciones no arancelarias, así como el pago de contribuciones.
- Se coteja la mercancía física contra lo glosado en pedimento.
- Se modula arribo de tránsitos, y una vez que exista reconocimiento aduanero o exista desaduanamiento libre, se concluye arribo de tránsitos.
- En el caso de que, en la aduana de inicio, el mecanismo de selección automatizado hubiese determinado desaduanamiento libre, la aduana de arribo recibirá las impresiones de los pedimentos que amparen el tránsito de las mercancías y procederán a la conclusión de los mismos, siempre y cuando el medio de transporte hubiera arribado a la aduana y se constate la presencia física de las mercancías en el recinto fiscal o fiscalizado.
- En el caso de transporte ferroviario, la empresa transportista ferroviaria informa al agente aduanal que realizó el arribo de sus tránsitos y finaliza el proceso.

**MOA A PARTIR DE LA HOJA 207  
(FERROCARRIL)  
MOA HOJA 211 (TERRESTRE).  
REGLA 4.6.8. Y 4.6.14.**

**EMPRESAS CON CERTIFICACIÓN OEA  
SE ESTARÁN A LA REGLA 4.6.15**



## Diagrama del proceso de operación de un puerto seco a la IMPORTACIÓN.





## **“DIAGRAMA DE FLUJO DE OPERACIONES PARA LA EXPORTACIÓN EN PUERTO SECO”**

### **1. LLEGADA A ADUANA DE INICIO EN TRANSITO INTERNO**

- SE PRESENTA LA MERCANCÍA PARA SU DESPACHO (EN ESTE CASO LA MERCANCÍA **PODRÁ PERMANECER DENTRO DEL RECINTO FISCAL O FISCALIZADO**, EN TANTO SE TRAMITA EL RÉGIMEN DE TRÁNSITO INTERNO). (4.6.4.)
- SIEMPRE QUE LAS PERSONAS MORALES QUE CUENTEN CON LA AUTORIZACIÓN A QUE SE REFIERE EL ARTÍCULO 189 DEL REGLAMENTO, PODRÁN EFECTUAR LA CONSOLIDACIÓN DE CARGA POR VÍA TERRESTRE, DENTRO DE LOS 3 DÍAS SIGUIENTES A AQUEL EN QUE SE HUBIERA PRESENTADO LA MERCANCÍA PARA SU DESPACHO.
- TRATÁNDOSE DEL TRÁNSITO INTERNO A LA EXPORTACIÓN SE DEBERÁ FORMULAR EL PEDIMENTO DE EXPORTACIÓN, EFECTUAR EL PAGO DE LAS CONTRIBUCIONES CORRESPONDIENTES Y CUMPLIR CON LAS REGULACIONES Y RESTRICCIONES NO ARANCELARIAS APLICABLES AL RÉGIMEN DE EXPORTACIÓN, EN LA ADUANA DE DESPACHO. (127 L.A.)

**LEY ADUANERA 125 FRACCIÓN II Y II, 127  
FRACCIÓN II  
REGLA 4.6.4**

### **2. SE REALIZA PEDIMENTO DE TRANSITO INTERNO**

- SE TRAMITA PEDIMENTO QUE AMPARA EL TRANSITO INTERNO A LA EXPORTACIÓN, DEBIENDO TRANSMITIR LOS NÚMEROS DE PEDIMENTO QUE AMPARAN LAS EXPORTACIONES O RETORNOS AL EXTRANJERO EN LOS CAMPOS DE “BLOQUE DE DESCARGOS”, CONFORME AL ANEXO 22 Y DECLARAR EL IDENTIFICADOR QUE CORRESPONDA CONFORME AL APENDICE 8 DE DICHO ANEXO. (4.6.4.)
- LA SALIDA DE LA MERCANCÍA DE LA ADUANA DE DESPACHO (PUERTO SECO) PARA SU TRASLADO HACIA LA ADUANA DE SALIDA, SOLO PODRÁ PERMITIRSE CON LA PRESENTACIÓN DE LA IMPRESIÓN DEL PEDIMENTO DE TRÁNSITO. (4.6.4.)
- ES NECESARIO DECLARAR EN EL PEDIMENTO DE EXPORTACIÓN O DE RETORNO, EL AVISO DE TRÁNSITO CUYA MERCANCÍA SE VA A CONSOLIDAR, DE CONFORMIDAD CON EL APENDICE 8 DEL ANEXO 22.



- EL TRASLADO DE LA MERCANCÍA SE DEBERÁ EFECTUAR UNICAMENTE POR EMPRESAS INSCRITAS EN EL REGISTRO DE EMPRESAS TRANSPORTISTAS AUTORIZADAS CONFORME A LA REGLA 4.6.11., PREVIA LA EMISIÓN DEL CFDI AL QUE SE INCORPORA EL COMPLEMENTO CARTA PORTE A QUE SE REFIEREN LAS REGLAS 2.7.7.1.1., Y 2.7.7.1.2. DE LA RMF. (4.6.4.)
- LA MERCANCÍA DEBERÁ ASEGURARSE EN LOS TÉRMINOS DE LA REGLA 1.7.6., FRACCIÓN I.
- EN LA ADUANA DE INICIO DE TRANSITO (PUERTO SECO), SE DEBERÁ FORMULAR EL PEDIMENTO QUE AMPARE LA EXPORTACIÓN O RETORNO DE LAS MERCANCÍAS, O EL AVISO CONSOLIDADO, EN EL CASO DE PEDIMENTOS CONSOLIDADOS CONFORME A LOS ARTÍCULOS 37 Y 37-A DE LA LEY, DECLARANDO LA CLAVE CORRESPONDIENTE DE CONFORMIDAD CON EL APENDICE 2 DEL ANEXO 22, ASÍ COMO EL IDENTIFICADOR CONFORME AL ANEXO 8 DEL CITADO ANEXO, EFECTUANDO EL PAGO DE LAS CONTRIBUCIONES CORRESPONDIENTES Y CUMPLIENDO CON LAS RRNA'S AL REGIMEN DE EXPORTACIÓN. (4.6.7.)
- AL MOMENTO DE PRESENTAR EL PEDIMENTO ANTE EL MECANISMO DE SELECCIÓN AUTOMATIZADO, CONFORME A LO SEÑALADO EN LAS REGLAS 2.4.12 Y 3.1.33., SEGÚN CORRESPONDA, LAS MERCANCÍAS SE DEBERÁN DE ENCONTRAR FÍSICAMENTE EN EL RECINTO FISCALIZADO O FISCALIZADO.
- SE PROCESARÁ LA MERCANCÍA A TRAVÉS DEL MECANISMO DE SELECCIÓN AUTOMATIZADO EN ADUANA INTERIOR. SE PRACTICA RECONOCIMIENTO ADUANERO. **(MOA HOJA 217)**
- PARA EL TRÁNSITO SE DEBERÁ PRESENTAR LA IMPRESIÓN DE "PEDIMENTO" O DEL "FORMATO DE AVISO CONSOLIDADO" DEL ANEXO 1, TANTO EN LA ADUANA DE INICIO COMO EN LA ADUANA DE SALIDA, EN AMBOS CASOS. (4.6.7.)
- EL TRÁNSITO DE LAS MERCANCÍAS **SE AMPARARÁ CON EL PEDIMENTO DE EXPORTACIÓN O RETORNO QUE CONTENGA EL IDENTIFICADOR DE "AVISO DE TRÁNSITO INTERNO A LA EXPORTACIÓN"**, QUE FORMA PARTE DEL APÉNDICE 8 DEL ANEXO 22 O CON EL AVISO CONSOLIDADO, EN EL CASO DE PEDIMENTOS CONSOLIDADOS CONFORME A LOS ARTÍCULOS 37 Y 37-A DE LA LEY. (4.6.7.)

#### OBLIGACIONES EMPRESAS FERROVIARIAS

- SEÑALAR EL DOMICILIO PARA OÍR Y RECIBIR NOTIFICACIONES, ASÍ COMO EL NOMBRE DE LA PERSONA AUTORIZADA PARA TAL EFECTO, DENTRO DE LA CIRCUNSCRIPCIÓN DE LA ADUANA DE INICIO, EN CASO CONTRARIO, DICHA NOTIFICACIÓN **SE ENTENDERÁ CON EL PROPIO CONDUCTOR DEL FERROCARRIL.** (4.6.7.)





- LA EMPRESA CONCESIONARIA DEL TRANSPORTE FERROVIARIO **DEBERÁ RESPETAR EL ORDEN DE LOS CARROS DE FERROCARRIL** EN EL LISTADO DE INTERCAMBIO AL INGRESAR EL TIRÓN AL PAÍS. **(4.6.7.)**

EN TODOS LOS SUPUESTOS ANTERIORES, PREVIO A REALIZAR EL TRASLADO DE LAS MERCANCÍAS DENTRO DE TERRITORIO NACIONAL Y A FIN DE ACREDITAR LA LEGAL POSESIÓN DE LAS MISMAS, ADICIONAL A LO ANTERIORMENTE MENCIONADO, **SE DEBERÁ EMITIR EL CFDI AL QUE SE INCORPORA EL COMPLEMENTO CARTA PORTE.** **(4.6.7.)**

#### **REGLAMENTO DE LA LEY ADUANERA.**

- **ARTÍCULO 42.** PARA EFECTOS DE LOS ARTÍCULOS 36, 36-A, 37, 37-A Y 43 DE LA LEY, SE PODRÁ EFECTUAR LA CONSOLIDACIÓN DE CARGA DE IMPORTACIONES Y EXPORTACIONES TEMPORALES Y DEFINITIVAS, RETORNOS, DEPÓSITO FISCAL, RECINTO FISCALIZADO ESTRATÉGICO Y **TRÁNSITO INTERNO DE MERCANCÍAS DE UNO O MÁS EXPORTADORES O IMPORTADORES, CONTENIDAS EN UN MISMO VEHÍCULO,** AMPARADAS POR VARIOS PEDIMENTOS O AVISOS CONSOLIDADOS DE IMPORTACIÓN Y DE EXPORTACIÓN, CONFORME A LOS REQUISITOS Y PROCEDIMIENTO QUE SEÑALE EL SAT MEDIANTE REGLAS.
- PARA LOS EFECTOS DEL ARTÍCULO 42 DEL REGLAMENTO, **LAS EMPRESAS QUE PRESTEN LOS SERVICIOS DE CONSOLIDACIÓN** DE CARGA POR FERROCARRIL BAJO EL RÉGIMEN ADUANERO DE TRÁNSITO INTERNO, PARA REALIZAR LOS TRÁNSITOS CONSOLIDADOS, DEBERÁN CUMPLIR CON EL SIGUIENTE PROCEDIMIENTO: **(4.6.14)**
- **1.-** TRAMITAR A NOMBRE DE LA EMPRESA CONSOLIDADORA DE CARGA EL PEDIMENTO QUE AMPARE EL TRÁNSITO INTERNO DE LAS MERCANCÍAS POR EL TOTAL DE BULTOS POR CONTENEDOR, REMOLQUE O SEMIRREMOLQUE, ANEXANDO UN MANIFIESTO DE CARGA EN EL QUE SE DECLARE EL NOMBRE, DOMICILIO, DESCRIPCIÓN, CANTIDAD Y VALOR DE LA MERCANCÍA DE CADA UNO DE LOS CONSIGNATARIOS. **(4.6.14)**
- **2.-** PRESENTAR ANTE EL MECANISMO DE SELECCIÓN AUTOMATIZADO LAS IMPRESIONES DE LOS PEDIMENTOS QUE AMPAREN EL TRÁNSITO INTERNO A LA IMPORTACIÓN O A LA EXPORTACIÓN EN LA ADUANA DE ENTRADA O EN LA DE DESPACHO SEGÚN CORRESPONDA. **(4.6.14)**
- TRATÁNDOSE DE LA CONSOLIDACIÓN DE MERCANCÍA PARA EL TRÁNSITO INTERNO A LA EXPORTACIÓN, LAS EMPRESAS CONSOLIDADORAS DE CARGA, **DEBERÁN CONSOLIDAR LA MERCANCÍA DENTRO DEL RECINTO FISCALIZADO. UNA VEZ QUE LA IMPRESIÓN DEL PEDIMENTO DE TRÁNSITO A LA EXPORTACIÓN HAYA SIDO PRESENTADA ANTE EL MECANISMO DE SELECCIÓN AUTOMATIZADO,** EN CASO DE QUE LE CORRESPONDA RECONOCIMIENTO ADUANERO, ÉSTE SE DEBERÁ REALIZAR EN EL RECINTO FISCALIZADO.
- TRATÁNDOSE DEL TRÁNSITO INTERNO A LA EXPORTACIÓN LA PRESENTACIÓN DE LOS PEDIMENTOS EN LA ADUANA DE SALIDA, SE DEBERÁ OBSERVAR LO DISPUESTO EN LA REGLA 4.6.8.



- EFECTUAR LA DESCONSOLIDACIÓN EN EL RECINTO FISCALIZADO, ENTREGANDO EL DOCUMENTO QUE AMPARE LA MERCANCÍA DE CADA UNO DE LOS DIFERENTES CONSIGNATARIOS.

**(4.6.14)**

- (EN CASO DE PROCEDER TRANSBORDO) SE PRESENTA MERCANCÍA CON AUTORIZACIÓN DE TRANSBORDO, SE PRESENTA GUIA AEREA, MANIFIESTO DE CARGA Y DOCUMENTO QUE COMPRUEBA EL INGRESO AL RECINTO FISCALIZADO, CON 2 HORAS DE ANTICIPACIÓN (OBSERVAR MOA HOJA 276)

TRATÁNDOSE DEL TRÁNSITO INTERNO A LA EXPORTACIÓN SE DEBERÁ FORMULAR EL PEDIMENTO DE EXPORTACIÓN, EFECTUAR EL PAGO DE LAS CONTRIBUCIONES CORRESPONDIENTES Y CUMPLIR CON LAS REGULACIONES Y RESTRICCIONES NO ARANCELARIAS APLICABLES AL RÉGIMEN DE EXPORTACIÓN, EN LA ADUANA DE DESPACHO. **(127 I L.A.)**

**ARTÍCULO 127 FRACCIÓN I, DE LA L.A.**

**REGLAS 4.6.4., 4.6.7. y 4.6.14**

**MOA HOJA 217**

**3. TRANSITO INTERNO**

- **ARTICULO 128.** EL TRÁNSITO INTERNO DE MERCANCÍAS DEBERÁ EFECTUARSE DENTRO DE LOS PLAZOS MÁXIMOS DE TRASLADO QUE ESTABLEZCA EL SERVICIO DE ADMINISTRACIÓN TRIBUTARIA MEDIANTE REGLAS.
- **PLAZOS MÁXIMOS PARA EL TRÁNSITO INTERNO (ANEXO 15)**

TRATÁNDOSE DE TRÁNSITO INTERNO A LA EXPORTACIÓN O TRÁNSITO INTERNO PARA EL RETORNO AL EXTRANJERO DE MERCANCÍAS IMPORTADAS TEMPORALMENTE BAJO UN PROGRAMA IMMEX, **SERÁ APLICABLE EL DOBLE DEL PLAZO** SEÑALADO EN EL ANEXO CITADO. **(4.6.17)**

- TRATÁNDOSE DEL TRÁNSITO INTERNO DE MERCANCÍAS DE LAS ADUANAS DEL AEROPUERTO INTERNACIONAL DE LA CIUDAD DE MÉXICO, DE CANCÚN, DE GUADALAJARA, DE LÁZARO CÁRDENAS, **DE MANZANILLO**, DE MONTERREY, DE QUERÉTARO, DE TOLUCA, DE TIJUANA Y DE VERACRUZ CON DESTINO A LA ADUANA DEL AEROPUERTO INTERNACIONAL FELIPE ÁNGELES Y VICEVERSA, EL PLAZO MÁXIMO DE TRASLADO SERÁ DE CINCO DÍAS NATURALES.
- LO DISPUESTO EN EL PUNTO ANTERIOR NO SERÁ APLICABLE AL TRÁNSITO INTERNO DE MERCANCÍAS QUE SE EFECTÚE **POR FERROCARRIL, EN CUYO CASO EL PLAZO MÁXIMO DE TRASLADO SERÁ DE QUINCE DÍAS NATURALES.** **(4.6.17).**



- SI LAS MERCANCÍAS EN TRÁNSITO INTERNO PARA SU EXPORTACIÓN O RETORNO AL EXTRANJERO NO ARRIBAN A LA ADUANA DE SALIDA EN EL PLAZO SEÑALADO, **NO SE CONSIDERARÁN EXPORTADAS O RETORNADAS Y SE DEBERÁN REINTEGRAR LOS BENEFICIOS FISCALES QUE SE HUBIERAN OBTENIDO CON MOTIVO DE LA EXPORTACIÓN.**
- EL NO ARRIBAR A LA ADUANA DE SALIDA EN EL TIEMPO SEÑALADO, SE SANCIONA EN TERMINOS DE LA REGLA 3.7.16 DE LAS RGCE.

**ART. 128 L.A.**

- CUANDO POR RAZONES DE CASO FORTUITO O FUERZA MAYOR LAS MERCANCÍAS NO PUEDAN ARRIBAR EN LOS PLAZOS A QUE SE REFIEREN LAS REGLAS GENERALES DE COMERCIO EXTERIOR, LA AGENCIA ADUANAL, EL AGENTE ADUANAL, EL IMPORTADOR, EL EXPORTADOR O EL TRANSPORTISTA, INDISTINTAMENTE, **DEBERÁN PRESENTAR AVISO POR ESCRITO A LAS AUTORIDADES ADUANERAS DE CONFORMIDAD CON LO QUE ESTABLEZCA EL REGLAMENTO**, EXPONIENDO LAS RAZONES QUE IMPIDEN EL ARRIBO OPORTUNO DE LAS MERCANCÍAS, **(EN ESTE CASO SE PERMITIRÁ EL ARRIBO EXTEMPORANEO DE LAS MERCANCÍAS POR UN PERIODO IGUAL AL PLAZO MÁXIMO DE TRASLADO)** (ARTÍCULO 128 L.A.)
- LAS EMPRESAS CONCESIONARIAS DE TRANSPORTE FERROVIARIO QUE REALICEN EL TRASLADO DE MERCANCÍAS DESTINADAS AL REGIMEN DE TRANSITO A TRAVÉS DE LA VENTANILLA DIGITAL, DEBERÁN DE PROPORCIONAR A LA AUTORIDAD LA INFORMACIÓN A LA QUE SE REFIERE LA REGLA 4.6.8 DE LAS GENERALES DE COMERCIO EXTERIOR VIGENTES. (4.6.8.)
- DE IGUAL MANERA EMPRESAS CONCECIONARIAS DE TRANSPORTE FERROVIARIO DEBERÁN DE TRANSMITIR DE MANERA ELECTRONICA LA INFORMACIÓN, A LA VENTANILLA DIGITAL EN LOS TÉRMINOS DE LA REGLA (4.6.9.)

**ART. 128 L.A.**

**REGLA 4.6.8., 4.6.9., 4.6.17. DE LAS RGCE**

**4. ARRIBO DE MERCANCÍAS EN ADUANA DE SALIDA**

- ARRIBO DE LAS MERCANCÍAS EN LA ADUANA DE SALIDA, POR CUALQUIERA DE LOS TRÁNSITOS AUTORIZADOS. (GENERAL), ATENDIENDO EL T3 DE EXPORTACIÓN, SE REALIZA RECONOCIMIENTO ADUANERO Y DESPACHO. (MOA HOJA 95)
- LA CONCLUSIÓN DEL TRÁNSITO SE REALIZARÁ UNA VEZ QUE EL TIRÓN HAYA SALIDO DEL PAÍS, MEDIANTE LA PRESENTACIÓN DE LA LISTA DE INTERCAMBIO, Y SE ACTIVARÁ EL MECANISMO DE SELECCIÓN AUTOMATIZADO CON LA IMPRESIÓN DEL PEDIMENTO. EN EL CASO DE QUE



EL RESULTADO SEA RECONOCIMIENTO ADUANERO, EL MISMO SE PRACTICARÁ UTILIZANDO LAS IMÁGENES OBTENIDAS CON LA UTILIZACIÓN DE EQUIPO DE RAYOS GAMMA. (4.6.3. HABLA DE GUAYMAS Y NOGALES, PERO SE UTILIZA POR ANALOGÍA)

- SI LAS MERCANCÍAS NO ARRIBAN A LA ADUANA DE SALIDA EN EL PLAZO SEÑALADO, NO SE CONSIDERARÁN EXPORTADAS O RETORNADAS. (4.6.4.)
- LO DISPUESTO EN ESTA REGLA NO SERÁ APLICABLE TRATÁNDOSE DEL TRÁNSITO INTERNO DE MERCANCÍAS QUE SE EFECTÚE POR FERROCARRIL, EN CUYO CASO EL PLAZO SERÁ DE 15 DÍAS NATURALES. (4.6.11.)
- TRATÁNDOSE DEL TRÁNSITO INTERNO A LA EXPORTACIÓN LA PRESENTACIÓN DE LOS PEDIMENTOS EN LA ADUANA DE SALIDA, SE DEBERÁ OBSERVAR LO DISPUESTO EN LA REGLA 4.6.8. (4.6.14)
- SE DEBERÁ PRESENTAR EL PEDIMENTO O EL AVISO CONSOLIDADO, A QUE SE REFIERE LA FRACCIÓN ANTERIOR **ANTE LA ADUANA DE DESTINO** POR LA EMPRESA CONCESIONARIA DEL TRANSPORTE FERROVIARIO, POR LOS AGENTES ADUANALES, AGENCIA ADUANAL, EXPORTADOR, O POR LA EMPRESA TRANSPORTISTA ENCARGADA DE PRESENTAR LOS PEDIMENTOS **PARA SU CIERRE**, EN LOS TÉRMINOS DE LO DISPUESTO EN EL PRIMER PÁRRAFO, FRACCIÓN I DE LA REGLA. (4.6.7)
- LA ADUANA DE DESTINO **RECIBIRÁ LOS PEDIMENTOS O LOS AVISOS CONSOLIDADOS**, A QUE SE REFIERE EL INCISO B) DE LA PRESENTE FRACCIÓN Y PROCEDERÁ A LA CONCLUSIÓN DEL TRÁNSITO, SIEMPRE QUE EL MEDIO DE TRANSPORTE HUBIERA ARRIBADO A LA ADUANA Y SE LLEVE A CABO LA REVISIÓN DE LAS MERCANCÍAS CON EL LISTADO DE INTERCAMBIO Y, EN SU CASO, CON LAS IMÁGENES DE RAYOS GAMMA. (4.6.7.)

### Diagrama del proceso de operación de un puerto seco a la EXPORTACIÓN.



## 2 Realización de Pedimento



## 3 Transito Interno





### Ubicaciones Estratégicas.

La iniciativa de establecer una sección aduanera, o puerto seco, en Zapotlán el Grande ha trascendido las barreras convencionales de proyectos de infraestructura. La resonancia positiva y el entusiasmo manifestado por la comunidad local son testimonio del reconocimiento colectivo de las oportunidades que este proyecto representa.

El sector empresarial local, consciente de las ventajas logísticas y comerciales que ofrece un puerto seco, ha mostrado un compromiso inquebrantable. Las empresas ven en esta propuesta una oportunidad para diversificar sus operaciones, reducir costos logísticos y potenciar la competitividad regional en el comercio exterior.

Por otro lado, el respaldo gubernamental ha sido fundamental. Las autoridades reconocen la importancia estratégica del proyecto para el desarrollo socioeconómico del municipio y la región circundante. Han expresado su disposición para colaborar activamente, garantizando un marco regulatorio propicio y facilitando los recursos necesarios para su implementación.

Los municipios aledaños también han mostrado su apoyo, entendiendo que la creación de un puerto seco en Zapotlán el Grande generará efectos multiplicadores en términos de empleo, inversión y desarrollo infraestructural para toda la zona.



Dentro del presente diagnóstico, se han llevado a cabo estudios detallados para identificar las ubicaciones más estratégicas para el puerto seco. Estas áreas seleccionadas no solo optimizan la funcionalidad y eficiencia del puerto, sino que también consideran aspectos ambientales, sociales y económicos del entorno local.

En conclusión, el proyecto de la sección aduanera en Zapotlán el Grande se erige como un modelo de colaboración y visión compartida. Con el apoyo unánime de la comunidad, el sector empresarial, el gobierno y los municipios vecinos, se sientan las bases para un desarrollo sostenible y próspero que beneficiará a generaciones presentes y futuras.

**Para la implementación de la Sección Aduanera "Puerto Seco" en el Municipio de Zapotlán el Grande, Jalisco, se sugieren las siguientes ubicaciones geográficas específicas:**

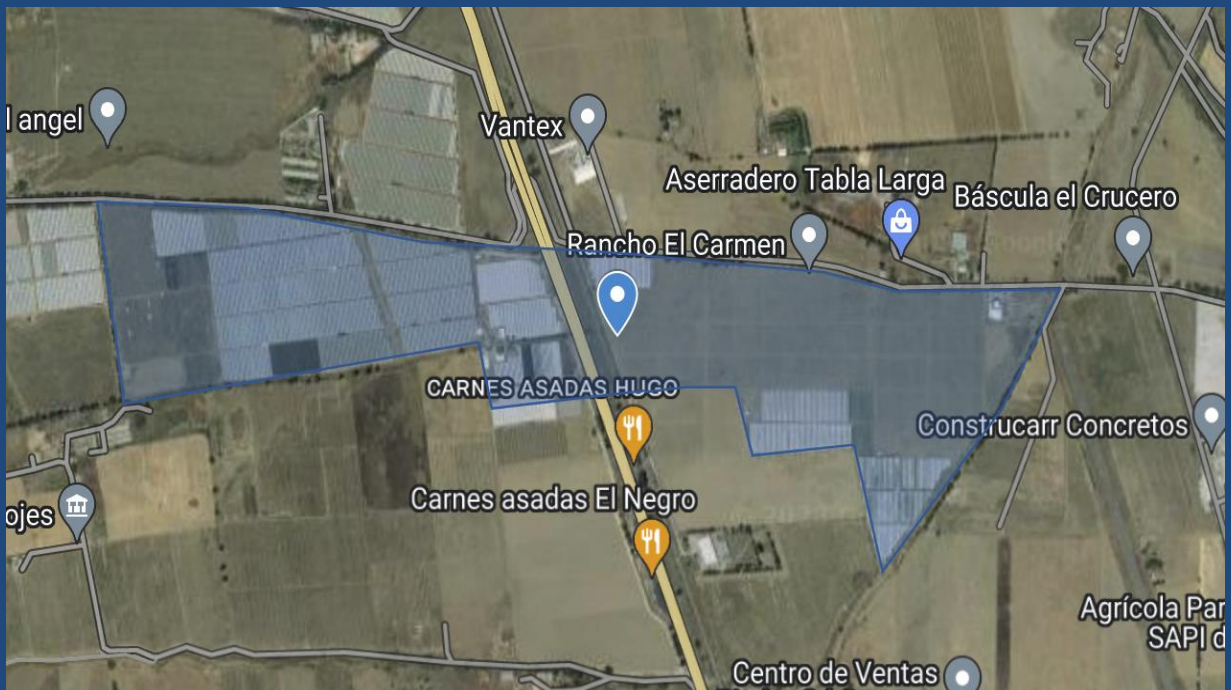
**Predio A:**

**Coordenada: 19.72035, -103.5034**



**Predio B:**

**Coordenada: 19.71487, -103.50282**



800 626 0155



info@stratego-st.com

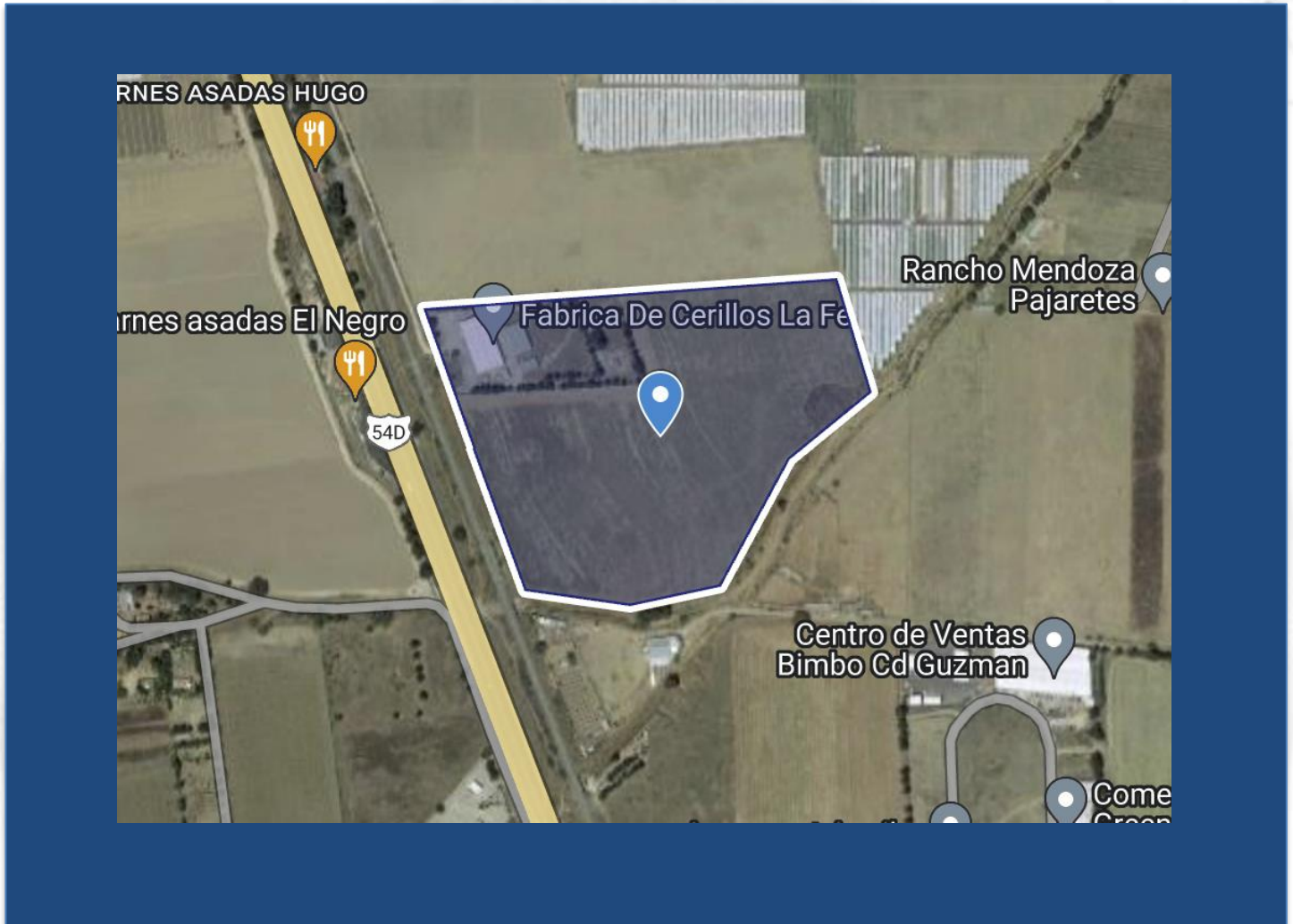


www.stratego-st.com



**Predio C:**

**Coordenada: 19.70994, -103.49903**



800 626 0155



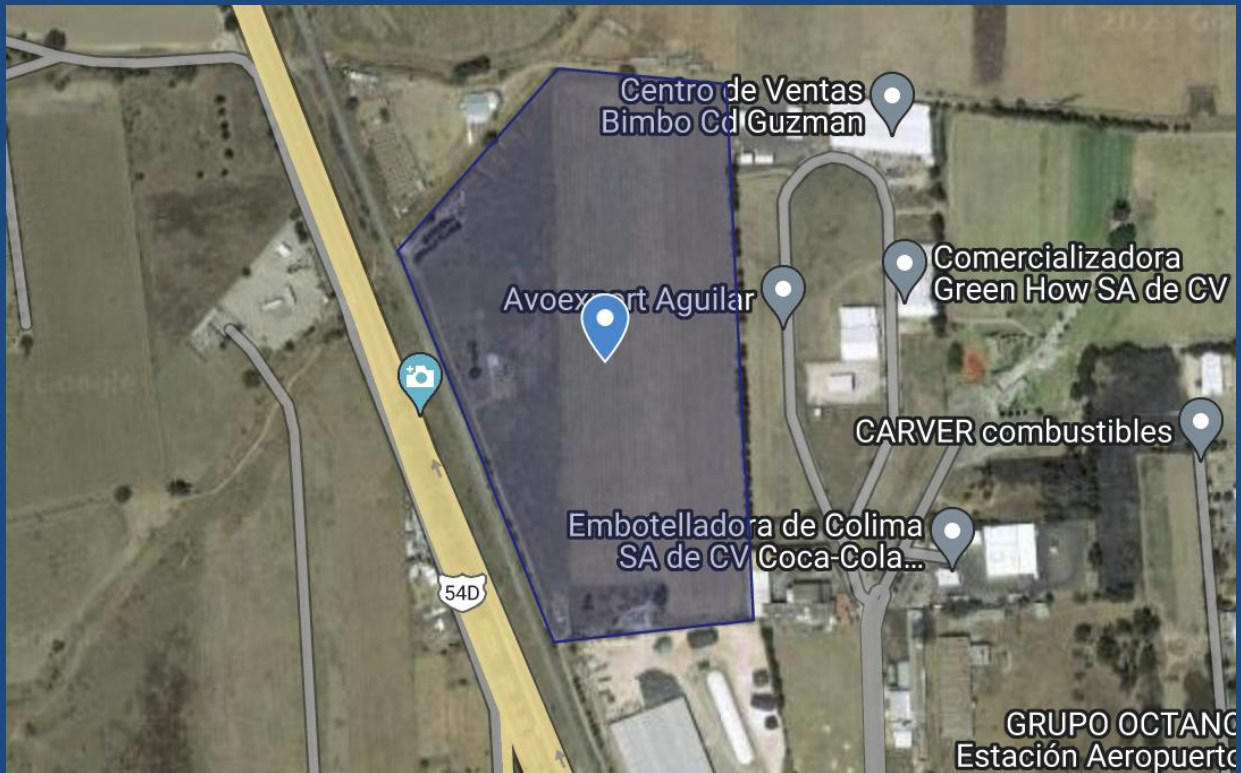
[info@stratego-st.com](mailto:info@stratego-st.com)



[www.stratego-st.com](http://www.stratego-st.com)

**Predio D:**

**Coordenada: 19.70567, -103.49781**



800 626 0155



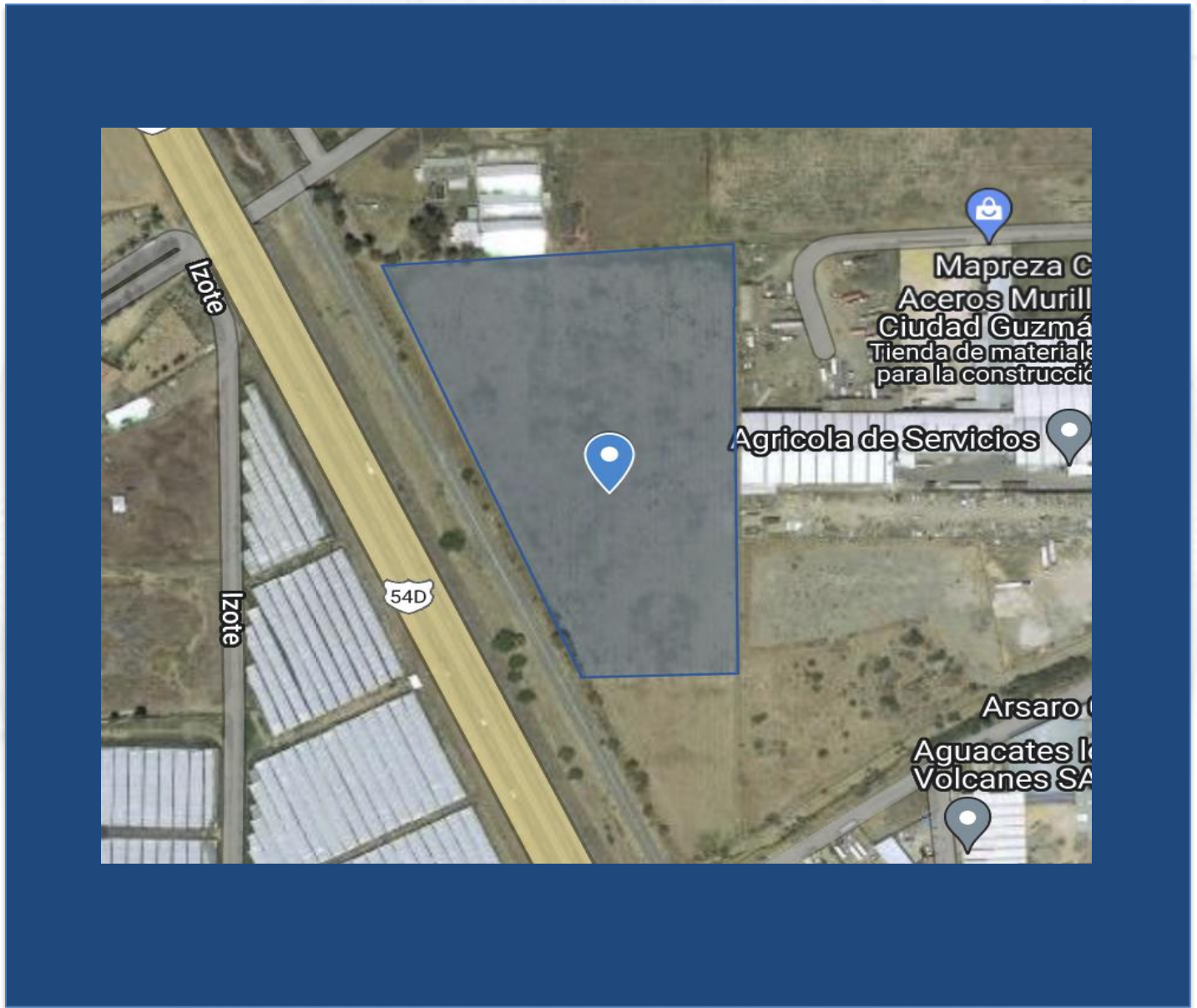
[info@stratego-st.com](mailto:info@stratego-st.com)



[www.stratego-st.com](http://www.stratego-st.com)

**Predio E:**

**Coordenada: 19.68561, -103.48989**



800 626 0155



info@stratego-st.com



www.stratego-st.com

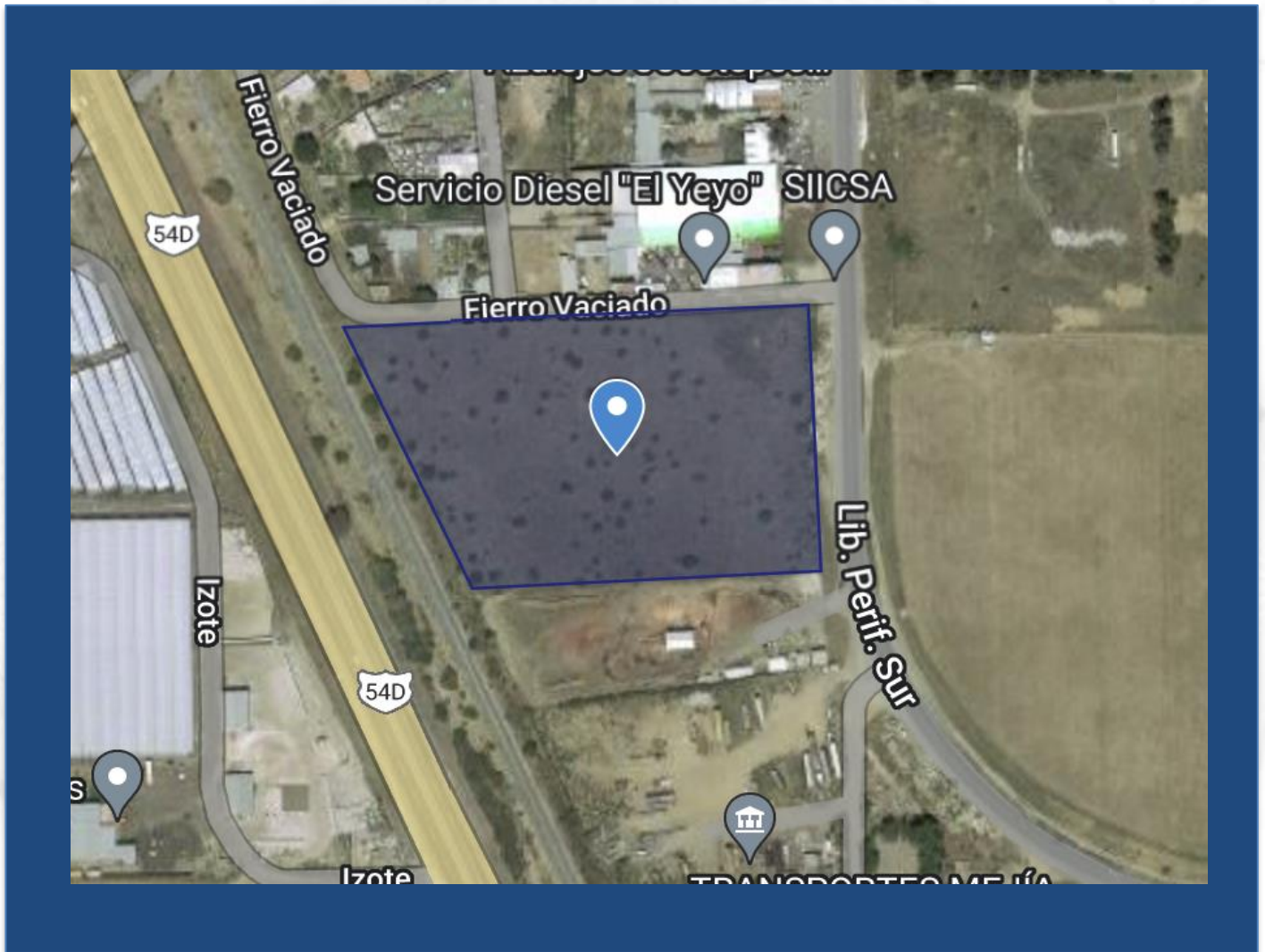
Predio F:

Coordenada: 19.68405, -103.49105



**Predio G:**

**Coordenada:** 19.68195, -103.48778



800 626 0155



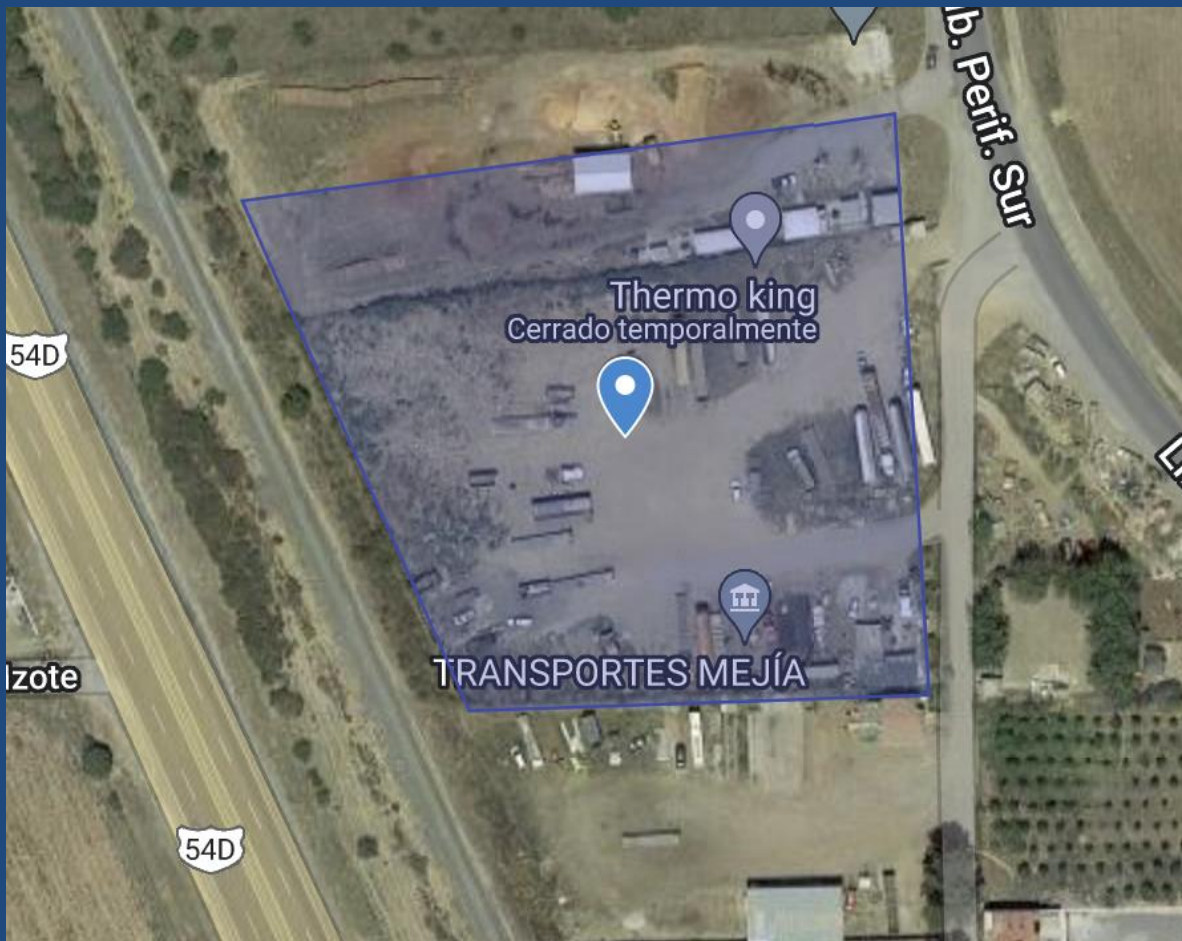
[info@stratego-st.com](mailto:info@stratego-st.com)



[www.stratego-st.com](http://www.stratego-st.com)

**Predio H:**

**Coordenada: 19.68069, -103.48747**



800 626 0155



[info@stratego-st.com](mailto:info@stratego-st.com)



[www.stratego-st.com](http://www.stratego-st.com)

Derivado del análisis a las ubicaciones geográficas propuestas, las cuales están integradas dentro del territorio que comprende el Municipio de Zapotlán el Grande, Jalisco, y en espacios colindantes con las vías tanto carretera (autopista Guadalajara-Manzanillo), como ferroviaria, resultan idóneas para desarrollar las actividades inherentes a una Sección Aduanera.

Después de realizar una evaluación de las diversas alternativas generadas hasta la fecha de emisión del presente Diagnóstico, se considera que la opción más viable es el Predio marcado con el inciso “F” con Coordenadas 19.68405, -103.49105; lo anterior, derivado de que contempla una superficie aproximada de 50 hectáreas para una etapa inicial de la Sección Aduanera y con un potencial de crecimiento hacia el Poniente de la Ciudad en superficie de hasta 100 hectáreas más o incluso mayor superficie, en función del crecimiento de las operaciones y de la rentabilidad de los procesos, en la cual los propietarios colindantes podrían reflejar un interés real en el desarrollo y realizar el cambio de actividad económica de cultivo, a procesos de logística, maniobras, almacenaje, custodia, embalaje, etiquetado, elaboración, reparación o transformación de mercancías.

El análisis definitivo será convalidado por la empresa “Ferromex”, quien ha mostrado interés en el tema propuesto en reunión desarrollada en fecha 08 de noviembre de 2023, con el Director de Operaciones Lic. Eric Von Vázquez y el Jefe de Operaciones Lic. Abelardo Loreto, con correos electrónicos [erick.vazquez@ferromex.mx](mailto:erick.vazquez@ferromex.mx) y [abelardo.loreto@ferromex.mx](mailto:abelardo.loreto@ferromex.mx) respectivamente.

### **Acciones a seguir y requisitos específicos para la solicitud.**

- I. Obtener el dictamen de viabilidad por parte de la empresa FERROMEX, respecto de las ubicaciones geográficas propuestas.
- II. Oficializar el interés del propietario o poseedor del inmueble que resulte viable para la instalación de la Sección Aduanera, para efecto de su participación activa en el proyecto, mediante la suscripción de un contrato o convenio.
- III. Se debe estructurar un escrito libre con las formalidades que señalan los artículos 18, 18-A y 19 del Código Fiscal de la Federación en vigor y la Regla 1.2.2. de las Reglas Generales de Comercio Exterior para 2024, mediante el cual se realice un planteamiento detallado de Solicitud de Habilitación de una Sección Aduanera de la Aduana de Guadalajara, que interactúe permanentemente con la Aduana de Manzanillo, con los siguientes, requisitos formales:

| Concepto   | Descripción  |
|--|--|
| <b>Requisitos</b>  | Escrito libre dirigido al Titular de la Agencia Nacional de Aduanas de México, detallando los motivos de la Solicitud de habilitación de Sección Aduanera.   |
|  | Constancia de Mayoría para acreditar la Representación Legal del Presidente Municipal.   |
|  | Anexo 1 al escrito, que exponga con claridad las estadísticas que justifiquen la necesidad de la Sección Aduanera, los potenciales usuarios y los diversos beneficios que se obtendrían con su habilitación en la Región de interés. |
|  | Anexo 2 al escrito, consistente en un Proyecto Arquitectónico de la Sección Aduanera a instalar.   |
|  | Anexo 3 al escrito, que contenga un Programa de Inversión en el que se precisen además los nombres, denominación o razón social de los posibles inversionistas privados.   |
| <b>Duración</b>  | La habilitación se otorga por tiempo indeterminado.  |
| <b>Tipo de trámite</b>                                     | Presencial ante la Agencia Nacional de Aduanas de México.  |
| <b>Plazo para resolver el trámite por parte de la ANAM</b> | No se tiene un plazo determinado, pero se estima entre 3 y 6 meses.  |

- IV. Para efecto de integrar el Anexo 1 de los requisitos para solicitar la habilitación de la Sección Aduanera, se deberá expresar a detalle la información estadística de operaciones de comercio exterior del Estado de Jalisco y en particular del Sur del Estado de Jalisco y el Norte del Estado de Colima en su caso, que justifique plenamente la necesidad de instalar una Sección Aduanera de la Aduana de Guadalajara, en el punto geográfico a proponer.

Además de lo anterior, se deberá señalar el tipo de usuarios que se atenderán, tipo de mercancías, tipo de operaciones, medios de transporte que serán empleados, la información de los potenciales usuarios, así como







la identificación de los diversos beneficios que se obtendrían tanto para los importadores y exportadores, como para la Región que se impactaría.

- V. En relación al Anexo 2 que deberá integrarse a la solicitud de habilitación de la Sección Aduanera, se contemplará un Proyecto Arquitectónico de la propia Sección Aduanera que se propone, con su ubicación exacta, superficie total, oficinas administrativas e instalaciones complementarias, así como la infraestructura, tecnología y el equipamiento especial que se va a requerir.
- VI. Referente al Anexo 3 que se contemplará en la solicitud de habilitación de la Sección Aduanera, se integrará con un “Programa de Inversión” con el detalle de los tiempos de ejecución y precisión de los porcentajes de posible inversión por parte del Municipio de Zapotlán el Grande, otros Municipios Colindantes, aportaciones de Gobiernos del Estado o Federal (posible gestión de recursos especiales, incluso con la participación de los Diputados Federales y Locales correspondientes), así como los nombres, denominación o razón social de los inversionistas privados que en su caso participen en el proyecto.

Cabe señalar que los bienes muebles o inmuebles relacionados directamente con la inversión privada, podrán entregarse a la Aduana de Guadalajara en donación o comodato.

- VII. Para la integración de la solicitud, se requiere entablar previamente una coordinación con las Aduanas de Guadalajara y Manzanillo y con las Direcciones Generales de Operación Aduanera, de Modernización e Infraestructura Aduanera y Jurídica de Aduanas de la Agencia Nacional de Aduanas de México.

**Cronograma de actividades:** Para efecto de las acciones a seguir, se propone el siguiente “Cronograma de actividades”, el cual podrá estar sujeto a los cambios que resulten necesarios.





### CRONOGRAMA DE PLANIFICACIÓN 2024

#### NOMBRE DEL PROYECTO

PUERTO SECO

Eventos de bloque de color según su ubicación en el calendario y team

#### REF / SERVICIO

STRATEGO

AYUNTAMIENTO

#### PREPARADO POR

MES

ASESORES STRATEGO.

ENERO

FEBRERO

#### ACTIVIDAD

CRONOGRAMA / DESARROLLO DE ACTIVIDADES

2 3 4 5 8 9 10 11 12 15 16 17 18 19 22 23 24 25 26 29 30 31 1 2 5 6 7 8 9 12 13 14 15 16 19 20 21 22 23 26 27 28 29

#### INICIO

Desarrollar una reunión con un legislador federal para el impulso del proyecto

Obtener el Dictámen de viabilidad de Ferromex

#### INTEGRACIÓN DE SOLICITUD

Estructurar escrito libre de solicitud de habilitación de Sección Aduanera

Integración del Anexo 1 relacionado con la Solicitud

Integración del Anexo 2 relacionado con la Solicitud

Integración del Anexo 3 relacionado con la Solicitud

#### PRESENTACIÓN DE LA SOLICITUD

Previo a la presentación de la solicitud, generar reunión con la Dirección General de Modernización Aduanera de la ANAM

Previo a la presentación de la solicitud, generar reunión con las aduanas de Guadalajara y Manzanillo

Presentación formal de la Solicitud de habilitación de Sección Aduanera ante la ANAM

Seguimiento permanente a la Solicitud





## Determinación de la ubicación adecuada para la implementación del Puerto Seco

Derivado del análisis relacionado con las distintas opciones de ubicación para la instalación exitosa del Puerto Seco, se considera que la ubicación más adecuada es la identificada como Predio F, con las coordenadas 19.68405, -103.49105; lo anterior, derivado de que se trata de un predio con disponibilidad de hasta 50 hectáreas y con una posibilidad de expansión de más de 500 hectáreas para un desarrollo industrial a futuro, sin que se tenga la limitante del desarrollo urbano y adicional a ello, se considera que en las zonas circunvecinas al Predio F, se cuenta con gran potencial de cambio de uso de suelo de agrícola a industrial, en función de la rentabilidad del proyecto de Puerto Seco.

Se debe considerar que la visión en los siguientes años, es la posibilidad de desarrollar un Parque Industrial completo, con el objeto de que las empresas tengan acceso a diferentes soluciones de tipo logístico y administrativo.

Dentro de los beneficios del parque industrial, se consideran los siguientes:

- Producción y manufacturera.
- Almacenamiento y transporte.
- Gestión de logística.
- Negocios inmobiliarios

Todas estas soluciones empresariales impulsan la competitividad, la producción y optimizan la operación de las empresas de diversos Sectores.

A continuación, se presenta una propuesta de *layout* de conformación de la Sección Aduanera, la cual está integrada por un Recinto Fiscalizado Concesionado/Autorizado y el Recinto Fiscal que se refiere a las instalaciones aduaneras, con una inversión total aproximada de \$12,000,000.00, considerando la construcción de las oficinas de la Aduana, Unidad de toma de muestras, Plataforma de reconocimiento, 4 casetas de entrada y salida, área de embarques retenidos, pavimentación para ruta fiscal dentro de la Sección Aduanera, módulos de rayos gama, mecanismo de selección automatizado, así como equipos de cómputo.



## Recomendaciones basadas en el análisis.

Basándonos en el análisis detallado previamente expuesto, es evidente la imperante necesidad y la relevancia estratégica de establecer un Puerto Seco específicamente vinculado al Puerto Marítimo de Manzanillo. Las siguientes conclusiones se derivan de esta evaluación:

- **Tendencia Creciente en Operaciones de Importación:** Con un incremento anual del 10% en operaciones de importación y un modesto aumento del 4% en operaciones de exportación, el Puerto de Manzanillo está evidenciando una clara trayectoria hacia una saturación inminente en los años venideros.
- **Desafíos Logísticos Internos:** A pesar del aumento en operaciones, se observa una desaceleración preocupante en el movimiento de buques (-0.4%), movimientos de TEU'S (-4.1%) y carga (-5.1%). Estas tendencias sugieren un probable aumento en la congestión y tiempos de espera para los buques que buscan atracar.
- **Dinámicas de Carga:** Aunque la carga contenerizada domina el panorama con 14 millones 835 mil 850 TEUS, esta categoría ha experimentado una ligera contracción del 2.7%. Las mercancías más notables incluyen leche en polvo, perecederos, textiles, productos químicos, electrónicos, entre otros.
- **Propuesta Estratégica para el Bajío:** La consolidación de un punto intermedio entre el puerto y el interior de México, específicamente en Ciudad Guzmán, ofrece ventajas logísticas y económicas significativas. Esta ubicación, respaldada por la infraestructura ferroviaria de Ferromex, podría reducir los tiempos de transporte hasta en dos horas y minimizar costos logísticos y tarifas de uso de carreteras.
- **Potencial del Bajío:** La región del Bajío, con su robusta presencia industrial en sectores como automotriz, agronegocios, tecnología, y más, representa un mercado clave. Las mercancías aptas para el transporte por TEU'S encontrarán un medio de transporte intermodal eficiente y efectivo.
- **Desafíos Futuros para el Puerto:** Si bien Manzanillo es un puerto de gran envergadura, su capacidad de expansión no es ilimitada. La introducción de un Puerto Seco podría ser la solución para mejorar la eficiencia sin comprometer el crecimiento.



- **Beneficios Socioeconómicos:** La implementación del Puerto Seco no solo impulsaría la economía local con la generación de empleos, sino que también reduciría los impactos ambientales, optimizaría la cadena de suministro y aumentaría la satisfacción tanto de proveedores como de productores.

En resumen, el establecimiento de un Puerto Seco en Manzanillo no solo aborda las preocupaciones inmediatas de saturación y eficiencia logística, sino que también sienta las bases para un crecimiento económico sostenible y beneficioso para la región en su conjunto.

#### SECTOR EMPRESARIAL:

Se destaca la presencia de diversas empresas líderes en la región influenciada por el próximo Puerto Seco de Ciudad Guzmán, en Zapotlán el Grande, Jalisco. Estas empresas no solo son pilares en sus respectivos sectores, sino que también figuran entre las 500 principales empresas en México que actualmente llevan a cabo operaciones de comercio exterior a través de la Aduana de Manzanillo. A continuación, se presenta un resumen de estas destacadas entidades:

#### 2. **AGUASCALIENTES:** Ubicada a 511.7 km de Manzanillo y a 347.6 km de Ciudad Guzmán.

1. Cooper Standard Automotive de México (Estados Unidos)
2. Sector: Automotriz y Autopartes
3. Contribución al PIB Estatal: 4.4% (14,005mdp)

#### 3. **ESTADO DE MÉXICO:** Situado a 735.9 km de Manzanillo y a 571.9 km de Ciudad Guzmán.

1. Ford de México (Estados Unidos)
2. Sector: Ensamblaje de Vehículos
3. Contribución al PIB Estatal: 11.4% (252,199mdp)
4. Orbia Advance Corporation (México)
5. Sector: Holding
6. Contribución al PIB Estatal: 8.8% (194,058mdp)
7. Costco de México (Estados Unidos)
8. Sector: Comercio Autoservicio
9. Contribución al PIB Estatal: 3.2% (70,000mdp)

#### 4. **GUANAJUATO:** A 563.5 km de Manzanillo y a 399.5 km de Ciudad Guzmán.

1. Industrias Bachoco (México)
2. Sector: Agroindustria
3. Contribución al PIB Estatal: 9.6% (98,891mdp)



**5. JALISCO: A 293.0 km de Manzanillo y a 128.9 km de Ciudad Guzmán.**

1. Jabil Circuit de México (Estados Unidos)
2. Sector: Electrónica
3. Contribución al PIB Estatal: 6.5% (114,757mdp)
4. Honda de México (Japón)
5. Sector: Ensamblaje de Vehículos
6. Contribución al PIB Estatal: 5.7% (100,000mdp)
7. Corporativo Fragua (México)
8. Sector: Comercio de Medicamentos
9. Contribución al PIB Estatal: 5.6% (97,918mdp)

**6. MICHOACÁN: A 542.8 km de Manzanillo y a 378.8 km de Ciudad Guzmán.**

1. Cinépolis (México)
2. Sector: Entretenimiento
3. Contribución al PIB Estatal: 15.9% (95,000mdp)

**7. NAYARIT: A 542.8 km de Manzanillo y a 378.8 km de Ciudad Guzmán.**

1. Grupo Vidanta (México)
2. Sector: Hotelería y Turismo
3. Contribución al PIB Estatal: 15.5% (27,000mdp)

**8. SAN LUIS POTOSÍ: A 619.5 km de Manzanillo y a 455.6 km de Ciudad Guzmán.**

1. Plastic Omnium México (Francia)
2. Sector: Automotriz y Autopartes
3. Contribución al PIB Estatal: 4.8% (26,969mdp)

**9. ZACATECAS: A 643.4 km de Manzanillo y a 479.4 km de Ciudad Guzmán.**

1. Capstone Mexico Mining Corp (Canadá)
2. Sector: Minería
3. Contribución al PIB Estatal: 2.0% (4,591mdp)



## Opción 2 – Recinto Fiscalizado Estratégico (RFE)

En el caso de que la Agencia Nacional de Aduanas de México no apruebe la Habilitación de la Sección Aduanera en el Municipio de Zapotlán el Grande, Jalisco, otra alternativa para operar un Puerto Seco es la Habilitación de un Recinto Fiscalizado Estratégico, en algún espacio territorial del citado Municipio, con el objeto de que en dicho inmueble se lleven a cabo actividades de introducción, por tiempo limitado, de mercancías extranjeras, nacionales o nacionalizadas, para ser objeto de manejo, almacenaje, custodia, exhibición, venta, distribución, elaboración, transformación o reparación, de tal forma que otorgue servicios a las empresas ubicadas en la Región Occidente del país, fungiendo el Gobierno Municipal de Zapotlán el Grande, Jalisco, como el ente impulsor del proyecto y cuya Administración deberá recaer en una persona moral del Sector Privado.

Para operar bajo este esquema, una entidad legalmente constituida debe adecuar un inmueble específico en la circunscripción de cualquier aduana, preferiblemente en áreas designadas como zonas estratégicas de desarrollo nacional.

### Marco Normativo Relevante:

Esta modalidad se rige principalmente por el Artículo 14-D de la Ley Aduanera, complementado por el artículo 190 de su Reglamento. Asimismo, las reglas 2.3.2., 2.3.3., y 2.3.4. de las Reglas Generales de Comercio Exterior, junto con la Ficha de Trámite 46/LA del Anexo 2, ofrecen directrices específicas para su implementación.

### Definición y Funcionalidad del Recinto:

El Recinto Fiscalizado Estratégico se define como un inmueble situado dentro del ámbito de cualquier aduana, adaptado para la recepción de mercancías bajo dicho régimen especial. Este permite a empresas seleccionadas, durante un periodo máximo de 24 meses, llevar a cabo diversas operaciones con mercancías, incluyendo su manejo, almacenamiento, exhibición, venta, distribución, transformación o reparación.

Una vez habilitado el inmueble, las entidades pueden solicitar autorización para destinar mercancías a este régimen aduanero específico, estableciéndose como operadores dentro del Recinto Fiscalizado Estratégico.

Dentro del marco del Recinto Fiscalizado Estratégico, es esencial reconocer dos roles fundamentales:

### Administrador:

Este individuo tiene la responsabilidad primordial de gestionar, supervisar y regular el funcionamiento del Recinto Fiscalizado Estratégico. Debe asumir los costos asociados con el mantenimiento del inmueble y sus infraestructuras, así como



invertir en equipos y sistemas tecnológicos que faciliten y optimicen los procesos aduaneros. Esto incluye sistemas automatizados para monitorear y controlar la entrada y salida de mercancías, individuos y vehículos dentro del recinto.

Operador:

El operador se establece dentro del Recinto Fiscalizado Estratégico con el propósito de llevar a cabo diversas actividades relacionadas con las mercancías, tales como manipulación, transformación, reparación, almacenamiento, exhibición, distribución y venta, entre otras.

Adicionalmente, las empresas con programas IMMEX tienen la posibilidad de operar dentro de estos recintos, llevando a cabo sus actividades productivas bajo el mismo marco regulatorio y con los mismos derechos y responsabilidades que se estipulan en sus programas.

Es relevante destacar que la opción para las empresas IMMEX de establecerse en un Recinto Fiscalizado Estratégico es una prerrogativa recientemente otorgada; previamente no estaba contemplada. Sin embargo, su adopción es discrecional por parte de las empresas IMMEX, ya que no representa una obligación contractual.



■ Administrador    ■ Operador    ■ IMMEX



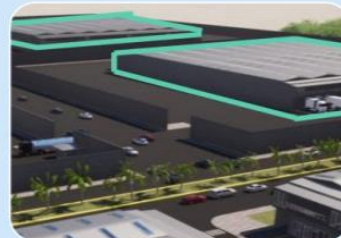




Responsable de administrar, supervisar y controlar el acceso permanencia y salida de personas, vehículos y mercancías



Encargado de destinar mercancías al régimen de recinto fiscalizado estratégico



Importa temporalmente vienes para ser utilizados en un proceso industrial o de servicios para su exportación

#### FACILIDADES EN EL PROCESO DE AUTORIZACIÓN:

Dentro de las facilidades que ofrece el proceso de autorización para los Recintos Fiscalizados Estratégicos (RFE), se destacan las siguientes ventajas:

- **Flexibilidad en Requisitos de Superficie:** No es obligatorio contar con una superficie mínima para obtener la autorización, lo que permite adaptarse a diferentes capacidades y necesidades operativas.
- **Simplificación de Estudios Financieros:** Se elimina la obligación de presentar un estudio que respalde la viabilidad económica y financiera del proyecto de RFE, junto con la opinión favorable de BANOBRAS.
- **Proceso de Renovación Simplificado:** La prórroga de la vigencia puede ser adquirida automáticamente con una simple solicitud.
- **Reducción de Documentación Legal:** Se ha eliminado la necesidad de presentar copias certificadas del acta constitutiva y sus posibles modificaciones.
- **Facilidades Fiscales:** Ya no es necesario presentar una opinión positiva que avale el cumplimiento de obligaciones fiscales.



- Exención de Títulos de Concesión: Se elimina el requisito de presentar una copia simple del título de concesión otorgado por la Administración Portuaria Integral.
- Desregulación Administrativa: No es obligatorio contar con un escrito de aprobación por parte de la Dirección General de Fomento y Administración Portuaria Integral de la SCT.
- Flexibilidad en la Ejecución del Proyecto: Se ofrece la posibilidad de planificar y desarrollar la construcción del proyecto de manera modular, permitiendo una implementación por fases o etapas según las necesidades y recursos disponibles.

#### BENEFICIOS DEL RÉGIMEN:

Dentro de las ventajas que ofrece este régimen, destacan beneficios tanto fiscales como operativos:

#### **Beneficios Fiscales:**

- a. Exención de Impuestos: Las mercancías destinadas a este régimen no incurrirán en pagos de impuestos al comercio exterior ni en cuotas compensatorias, a excepción de mercancías destinadas al territorio nacional bajo un esquema de diferimiento.
- b. Tratamiento de Mermas: Las pérdidas resultantes de procesos como elaboración, transformación o reparación no generarán contribuciones ni cuotas compensatorias. En el caso de desperdicios no retornados, estos no causarán impuestos, siempre que se acredite su destrucción.
- c. Certificación Inmediata de IVA/IEPS: Se garantiza una certificación expedita en relación con el IVA/IEPS, en cualquiera de sus niveles (A, AA o AAA), siempre que se presente la solicitud correspondiente, evitando así pagos de dichos impuestos al destinar mercancía a este régimen.
- d. Tarifas de Derecho de Trámite Aduanero: Según la Ley Federal de Derechos, el costo será de 1.76 al millar para activos y una cuota fija de \$378.35 para el resto de las mercancías.



e. **Flexibilidad en la Introducción de Mercancías:** Se permite la entrada al RFE de mercancías, tanto nacionales como importadas, en definitiva, destinadas para actividades como almacenaje, exhibición, venta y distribución. Estas mercancías no se considerarán como exportadas.

f. **Valoración Aduanera Ajustada:** El Impuesto General de Importación (IGI) aplicado a la extracción de maquinaria y equipo del RFE para su importación definitiva se calculará considerando el valor en aduana al momento de su introducción al régimen. Este valor se ajustará de acuerdo con la depreciación de las mercancías conforme a lo estipulado en la LISR.

### **Beneficios Operativos:**

- **Inscripción Ágil en el Padrón de Importadores:** Se garantiza la inclusión inmediata en el padrón de importadores de sectores específicos, al presentar la solicitud correspondiente.
- **Flexibilidad en el Despacho Aduanero:** Es posible realizar tanto la introducción como la extracción de mercancías al régimen de RFE en cualquier aduana, incluso durante días y horas no laborables.
- **Duración Adecuada de las Mercancías:** Las mercancías en general pueden permanecer hasta 24 meses bajo este régimen, mientras que para maquinaria y equipo la vigencia será según la autorización otorgada.
- **Operaciones de Empresas IMMEX:** Se permite que las empresas IMMEX se establezcan dentro de un RFE y continúen sus operaciones bajo el régimen de importación temporal para transformación.
- **Rectificación de Origen:** Siempre que no se hayan ejercido facultades de comprobación por parte de la autoridad, se puede corregir el origen de las mercancías en los tres meses posteriores a su despacho.
- **Reincorporación al Mercado Nacional:** Es viable extraer del RFE mercancías nacionales o nacionalizadas para reintroducirlas al mercado nacional, sin que se considere una nueva importación, siempre que no transcurran más de 24 meses y no se altere su naturaleza.
- **Despacho Conjunto en la Franja Fronteriza:** Cuando el RFE colinde con un recinto fiscal en la franja fronteriza, se pueden realizar operaciones bajo el esquema de despacho conjunto.



- Regularización de Mercancías: Se ofrece la posibilidad de regularizar mercancías destinadas a este régimen que hayan excedido sus tiempos legales de estancia en el país, incluso si la autoridad está llevando a cabo revisiones. Además, mercancías excedentes o no declaradas detectadas por la autoridad también pueden ser regularizadas.

### Requisitos Administrativos para el Régimen de Recinto Fiscalizado Estratégico (RFE).

A continuación, se detallan los requisitos administrativos, fiscales y de infraestructura esenciales que deben cumplir tanto los administradores del RFE como los operadores autorizados para destinar mercancías a este régimen.

#### 1. Administrador del RFE:

Para aquellos interesados en obtener la autorización para administrar un RFE, se requiere:

- a) Ser una persona moral debidamente constituida conforme a las leyes mexicanas, demostrando solidez y solvencia económica.
- b) Un capital social pagado de al menos \$1,000,000.00 pesos.
- c) Estar al día en el cumplimiento de sus responsabilidades fiscales.
- d) Realizar el pago correspondiente de derechos federales.
- e) Adicionalmente, en el contexto de Parques Industriales:
- f) Deben evidenciar la posesión legal del inmueble completo por un periodo no inferior a 10 años, abarcando incluso áreas o secciones aún no integradas.
- g) Presentar un plan de inversión; aplicable principalmente para nuevos parques industriales, y para los ya establecidos, únicamente si se contempla una expansión.
- h) Disponer de un sistema de cámaras de circuito cerrado de televisión.
- i) Establecer una sección destinada al reconocimiento aduanero de mercancías.
- j) Implementar un control de inventarios conforme al Anexo 24, fracción II de las Reglas Generales de Comercio Exterior, para cada una de las instalaciones autorizadas.



## 2. Operador del RFE:

Para aquellos que buscan autorización para destinar mercancías al régimen de RFE, se deben satisfacer los siguientes criterios:

- a) Ser una persona moral debidamente establecida bajo las leyes mexicanas, con una evidente solvencia económica.
- b) Contar con un capital social mínimo de \$600,000.00. Si la empresa tiene intención de realizar operaciones de elaboración, transformación o reparación, dicho monto deberá ser de \$1,000,000.00.
- c) Estar al día en sus obligaciones fiscales.
- d) Efectuar el pago de derechos federales correspondientes.
- e) No mantener vínculos directos con el administrador del Recinto Fiscalizado Estratégico.
- f) Poseer o tener derechos sobre inmuebles situados dentro del RFE habilitado.

### Proceso de Autorización para el Recinto Fiscalizado Estratégico (RFE):

Antes de otorgar la autorización, es imprescindible obtener la aprobación de la Dirección General de Modernización, Equipamiento e Infraestructura Aduanera.

Esta aprobación se centra en validar el cumplimiento de parámetros relacionados con seguridad, control, vigilancia, vías de acceso, infraestructura, instalaciones, y equipamiento del área a habilitar.

Adicionalmente, es esencial que el inmueble esté equipado con sistemas electrónicos avanzados para la gestión y monitoreo de mercancías, individuos y vehículos, garantizando así la trazabilidad y seguridad dentro del recinto.

En el proceso de autorización, la autoridad fiscal tiene la responsabilidad de asegurar que la ubicación del inmueble esté dentro de la jurisdicción territorial de la aduana seleccionada por el solicitante.

En cuanto a los plazos, la ANAM dispone de un máximo de 3 meses para solicitar información o documentación adicional. Una vez recibida esta solicitud, el solicitante tiene 10 días hábiles para responder. Posteriormente, tras haberse satisfecho todos los requerimientos, la autoridad fiscal tiene un plazo adicional de 3 meses para emitir una resolución sobre la solicitud.

En relación con el cumplimiento aduanero, es destacable que una de las principales ventajas del esquema de Recinto Fiscalizado Estratégico es la optimización del tiempo. Esto se traduce en que, al llegar la mercancía al RFE, puede continuar su tránsito aduanero mediante un aviso electrónico automático. Una vez en el RFE, es necesario emitir el aviso electrónico de ingreso correspondiente utilizando las claves designadas. Cabe resaltar que los usuarios tienen la opción de llevar a cabo una



inspección previa de la mercancía en el RFE, para lo cual se deberá reservar un área específica, equivalente al 20% de la superficie total del inmueble, destinada a tal fin.

### **Análisis Económico.**

#### **Evaluación del Impacto Económico directo e indirecto en la región, derivado de la Habilitación de una Sección Aduanera o un Recinto Fiscalizado Estratégico:**

En el dinámico entramado de la economía globalizada, la logística y la eficiencia en el comercio se han convertido en pilares fundamentales para el desarrollo económico sostenible de cualquier región. En este contexto, la propuesta de establecer una Sección Aduanera, comúnmente conocida como Puerto Seco, en el Municipio de Zapotlán el Grande, emerge como una iniciativa de vital importancia para el occidente de México. Esta propuesta no solo busca redefinir y potenciar la infraestructura logística de la región, sino que también promete ser un catalizador para el crecimiento económico, la creación de empleo y el fortalecimiento de las relaciones comerciales tanto a nivel nacional como internacional.

Zapotlán el Grande, con su rica historia y ubicación estratégica, se encuentra en una encrucijada económica y geográfica. Su proximidad a importantes arterias comerciales y centros de producción lo posiciona como un candidato ideal para albergar una instalación de esta magnitud. Sin embargo, la decisión de establecer un Puerto Seco va más allá de simplemente mejorar la eficiencia en los procesos aduaneros; se trata de una visión integral que busca integrar a la región en la red global de comercio de una manera más eficaz y sostenible.

Al explorar los potenciales beneficios y desafíos asociados con esta iniciativa, es imperativo considerar no solo las implicaciones económicas, sino también las sociales, ambientales y culturales. Esta evaluación holística permitirá a las partes interesadas, desde tomadores de decisiones hasta la comunidad en general, comprender y apreciar el verdadero alcance y potencial de una Sección Aduanera en Zapotlán el Grande. A medida que nos adentramos en este análisis, es crucial mantener una perspectiva equilibrada, reconociendo tanto las oportunidades transformadoras como las responsabilidades inherentes que tal proyecto conlleva.

#### **Creación de Empleo:**

La construcción y operación del puerto seco requerirán una considerable mano de obra, desde ingenieros y técnicos hasta trabajadores no calificados. Estos puestos de trabajo directos impulsarán el empleo en la región.



#### Inversión en Infraestructura:

La implementación del puerto seco requerirá inversiones significativas en infraestructura, lo que beneficiará a empresas locales y regionales del sector de la construcción y proveerá oportunidades para contratistas y proveedores de materiales.

#### Incremento del Comercio Local:

Con la simplificación de los trámites aduaneros y la eficiencia logística, se esperaría un aumento en las actividades comerciales, beneficiando directamente a comerciantes, transportistas y agentes aduanales de la región.

#### Desarrollo de la Cadena de Suministro:

La presencia de un puerto seco puede catalizar el desarrollo de una robusta cadena de suministro en la región, atrayendo a empresas que buscan aprovechar la eficiencia logística ofrecida.

#### Estímulo del Turismo:

Si bien el enfoque principal es el comercio, la mejora en la infraestructura y la economía local puede hacer que la región sea más atractiva para el turismo, generando ingresos adicionales y diversificando la base económica.

#### Desarrollo de Capacidades Locales:

La operación del puerto seco requerirá servicios y capacidades especializadas, desde tecnologías de información hasta servicios de seguridad y consultoría. Esto puede llevar al desarrollo y fortalecimiento de capacidades locales, creando oportunidades para pequeñas y medianas empresas.

#### Aumento en la Inversión Extranjera:

Una infraestructura logística eficiente puede hacer que la región sea más atractiva para la inversión extranjera, especialmente para aquellas empresas que buscan expandir sus operaciones en México y aprovechar su posición estratégica.

#### Beneficios para Sectores Relacionados:

Sectores como la agricultura, manufactura y energía pueden experimentar un impulso indirecto debido a la mejora en la eficiencia logística y la reducción de costos.



En conclusión, la aprobación y operación de una Sección Aduanera (Puerto Seco) en la región de Zapotlán el Grande tiene el potencial de ser un catalizador económico significativo. Sin embargo, es esencial que se implementen estrategias adecuadas de gestión y planificación para maximizar los beneficios y mitigar cualquier impacto negativo potencial.

### **Proyecciones de crecimiento económico, generación de empleo y aumento de la recaudación fiscal:**

La implementación de una Sección Aduanera, o Puerto Seco, en Zapotlán el Grande no solo impulsará la eficiencia logística y el comercio, sino que también tendrá un impacto significativo en varios indicadores económicos clave. A continuación, se presentan proyecciones basadas en modelos y tendencias observadas en proyectos similares y en contextos comparables:

#### **Crecimiento Económico.**

**Local:** Se espera que el establecimiento de la Sección Aduanera atraiga inversiones y genere un aumento en la actividad económica local. Con la optimización de los procesos de importación y exportación, se facilitará el comercio, lo que podría traducirse en un crecimiento del PIB local en un rango del 3% al 5% en los primeros cinco años post-implementación.

**Regional:** La influencia de Zapotlán el Grande como nodo logístico podría potenciar el crecimiento económico en municipios circundantes, extendiendo sus beneficios a una región más amplia y diversificando las fuentes de ingreso.

#### **Generación de Empleo.**

Se estima la creación de empleos directos e indirectos en la región. Los empleos directos surgirán de las operaciones del Puerto Seco, mientras que los indirectos se generarán en sectores relacionados, como transporte, almacenamiento, servicios y comercio.

Se proyecta la creación de entre 5,000 y 8,000 empleos en los primeros tres años, con una tendencia al alza conforme el Puerto Seco alcance su capacidad operativa óptima.

#### **Aumento en la Recaudación Fiscal.**

Con el incremento en las actividades comerciales y la generación de empleo, se anticipa un aumento en la recaudación de impuestos locales y estatales. Esto incluye impuestos sobre la renta, IVA, impuestos sobre nómina, entre otros.





Basándonos en las estimaciones, se podría experimentar un incremento anual en la recaudación fiscal del 7% al 10% durante los primeros años post-implementación, proporcionando al gobierno recursos adicionales para invertir en infraestructura, servicios públicos y programas sociales.

Es crucial destacar que estas proyecciones están sujetas a una serie de variables, incluyendo condiciones macroeconómicas, políticas gubernamentales, fluctuaciones del mercado global y otros factores externos e internos. Sin embargo, basándonos en el potencial y los beneficios observados en proyectos similares, es razonable esperar que la implementación de una Sección Aduanera en Zapotlán el Grande tenga un impacto positivo y transformador en la economía y sociedad local y regional.

### **Metas esperadas en términos de empleo, desarrollo económico y descongestión aduanera:**

En el dinámico panorama del comercio internacional y la logística moderna, la eficiencia en las operaciones aduaneras y la infraestructura asociada juegan un papel crucial para el desarrollo económico y la competitividad de una región. La propuesta de establecer una Sección Aduanera, comúnmente conocida como "Puerto Seco", en Zapotlán el Grande, Jalisco, representa una oportunidad sin precedentes para transformar no solo el tejido económico de la localidad, sino también para redefinir su posición en el mapa logístico de México.

Esta iniciativa no solo promete revitalizar el empleo y estimular el crecimiento económico, sino que también tiene el potencial de aliviar la congestión en otros puntos neurálgicos de comercio, como el Puerto de Manzanillo. En esta discusión, exploraremos las proyecciones, beneficios y metas asociadas con la implementación de este proyecto ambicioso, evaluando su impacto multifacético en la comunidad local, la economía regional y el panorama aduanero nacional.

Empleo:

**Metas a corto plazo (1-3 años).**- Creación de al menos 3,000 empleos directos relacionados con las operaciones del Puerto Seco y otros 2,000 empleos indirectos en sectores asociados como transporte, logística y servicios.

**Metas a medio plazo (4-6 años).**- Consolidación de aproximadamente 6,000 empleos directos y la generación de 4,000 empleos indirectos. Implementación de programas de formación y capacitación para garantizar la calificación de la fuerza laboral local.

**Metas a largo plazo (7-10 años).**- Estabilización de los niveles de empleo con una tendencia al alza moderada, alcanzando un total de 8,000 empleos directos y 5,000 empleos indirectos. Fomento de empleos altamente especializados y técnicos en la región.



#### Desarrollo Económico:

**Metas a corto plazo.-** Incremento del PIB local en un 3% y atracción de inversiones por valor de \$200 millones de dólares en los primeros tres años.

**Metas a medio plazo.-** Diversificación de la economía local con el surgimiento de nuevos negocios y sectores complementarios alrededor del Puerto Seco. Aumento del PIB local en un 6% y atracción de inversiones por valor de \$500 millones de dólares en un período de 4-6 años.

**Metas a largo plazo.-** Consolidación de Zapotlán el Grande como un nodo logístico y comercial clave en el occidente de México. Establecimiento de alianzas estratégicas con otras regiones y países. Aumento sostenido del PIB local en un 8% y atracción de inversiones por valor de \$1,000 millones de dólares en una década.

#### Descongestión Aduanera:

**Metas a corto plazo.-** Reducción del 20% en el tiempo de espera y procesamiento de mercancías en comparación con las aduanas cercanas. Implementación de tecnologías y sistemas avanzados para agilizar los procedimientos aduaneros.

**Metas a medio plazo.-** Optimización del flujo de mercancías, logrando una reducción adicional del 30% en tiempos de espera. Mejora en la infraestructura y capacidad de almacenamiento para manejar un volumen creciente de mercancías.

**Metas a largo plazo.-** Posicionamiento de la Sección Aduanera de Zapotlán el Grande como un referente en eficiencia y modernización aduanera a nivel nacional e internacional. Lograr un procesamiento de mercancías un 50% más rápido que otras aduanas de la región.

Estas metas, aunque ambiciosas, son alcanzables con la planificación adecuada, la inversión continua en infraestructura y tecnología, y la colaboración estrecha entre el sector público y privado. La implementación de la Sección Aduanera no solo beneficiará a Zapotlán el Grande, sino que también fortalecerá la economía y competitividad de toda la región occidental de México.



# DESARROLLO URBANO Y SOCIAL



st stratego

COMERCIO EXTERIOR • DEFENSA LEGAL • FISCAL • AUDITORÍA



## 6. Desarrollo Urbano y Social con el puerto seco

### Efectos potenciales en la infraestructura urbana y servicios públicos.

El paisaje económico y logístico de México está en constante evolución, marcado por la búsqueda de eficiencia, innovación y crecimiento sostenible. En este contexto dinámico, la propuesta de establecer una Sección Aduanera (Puerto Seco) en Zapotlán el Grande, Jalisco, emerge como un punto de inflexión estratégico. Más allá de su impacto inmediato en el comercio y la industria, esta iniciativa promete reconfigurar la infraestructura urbana y los servicios públicos de la región. Esta exploración detallada busca desentrañar los efectos potenciales, especialmente aquellos que reflejan un enfoque positivo hacia el desarrollo integrado y la mejora continua de la calidad de vida en Zapotlán el Grande y sus alrededores.

#### 1. Modernización y Ampliación Vial:

**Infraestructura Mejorada:** La introducción de la sección aduanera podría catalizar proyectos de infraestructura vial, incluyendo la construcción y ampliación de carreteras y avenidas principales. Esta modernización no solo facilitaría el acceso al puerto seco, sino que también conectaría de manera eficiente a la región con otros centros logísticos y económicos.

**Soluciones Innovadoras:** Con el crecimiento del tráfico vehicular, surge la necesidad de implementar soluciones tecnológicas avanzadas. La integración de semáforos inteligentes, sistemas de peaje electrónico y aplicaciones de tráfico en tiempo real podrían transformar la movilidad, reduciendo congestiones y tiempos de traslado.

#### 2. Reforzamiento de Servicios Públicos:

**Innovación en Abastecimiento:** El aumento de la demanda de agua por el desarrollo industrial y comercial podría impulsar inversiones en infraestructura de agua potable y sistemas de tratamiento avanzado. La adopción de tecnologías de purificación y reciclaje garantizaría un suministro confiable y sostenible, incluso en periodos de alta demanda.

**Energía Sostenible:** La expansión urbana y comercial podría ser el motor para la transición hacia una matriz energética más limpia y renovable. La instalación de parques solares, turbinas eólicas y sistemas de almacenamiento de energía podría fortalecer la resiliencia energética de la región, reduciendo la dependencia de fuentes no renovables y mitigando impactos ambientales.

#### 3. Desarrollo Urbano y Calidad de Vida:

**Viviendas Sostenibles:** El crecimiento demográfico y económico puede ser una oportunidad para promover prácticas de construcción sostenible.



Proyectos de vivienda con certificaciones ambientales, diseño eficiente y áreas verdes integradas podrían elevar la calidad de vida de los habitantes y reducir el impacto ambiental de la urbanización.

Espacios Públicos: El desarrollo de nuevas zonas residenciales y comerciales podría ir acompañado de la creación de espacios públicos inclusivos. Parques, plazas, ciclovías y áreas de recreación no solo embellecerían la ciudad, sino que también promoverían estilos de vida saludables y fortalecerían el tejido social comunitario.

#### 4. Fortalecimiento de Servicios Sociales:

##### Salud y Bienestar

La expansión poblacional y económica subraya la necesidad de inversiones en infraestructura de salud. Hospitales modernos, clínicas especializadas y centros de atención primaria podrían surgir para satisfacer las necesidades de una comunidad en crecimiento, garantizando acceso universal a servicios de salud de calidad.

##### Educación de Vanguardia

El aumento en la demanda educativa podría impulsar la creación de instituciones académicas de renombre. Desde escuelas técnicas hasta universidades de investigación, la región podría posicionarse como un hub educativo, atrayendo talento y fomentando la innovación y el desarrollo intelectual.

#### **Contribución al desarrollo de la comunidad local y mejora de la calidad de vida.**

La fusión entre el urbanismo y el comercio exterior es una ecuación compleja pero esencial para el desarrollo sostenible de cualquier región. Cuando se trata de Zapotlán el Grande y sus municipios circundantes, la posible autorización de una Sección Aduanera (Puerto Seco) no solo representa una oportunidad para el crecimiento económico, sino también un catalizador para el mejoramiento integral de la comunidad y la calidad de vida de sus habitantes. Como especialista en urbanismo y comercio exterior, considero pertinente destacar los siguientes puntos:

##### Infraestructura Urbana Modernizada:

La implementación de una Sección Aduanera requerirá la mejora y modernización de las infraestructuras urbanas. Esto incluye la expansión y renovación de carreteras, sistemas de transporte público, redes de comunicación y servicios básicos. Estas actualizaciones no solo facilitarán el flujo de mercancías, sino que también beneficiarán directamente a los residentes locales al proporcionarles una infraestructura más eficiente y accesible.



#### Generación de Empleo:

Una Sección Aduanera es una fuente significativa de empleo, tanto directo como indirecto. Desde operadores logísticos hasta servicios de soporte y mantenimiento, la creación de nuevos puestos de trabajo eleva el estándar de vida de la comunidad, reduciendo las tasas de desempleo y mejorando la estabilidad económica local.

#### Diversificación Económica:

Con la Sección Aduanera en funcionamiento, Zapotlán el Grande se posicionará como un centro de comercio y distribución. Esto atraerá inversiones, fomentará la diversificación económica y reducirá la dependencia de sectores económicos específicos, lo que resulta en una economía más resiliente y dinámica.

#### Mejora en los Servicios Públicos:

El aumento de los ingresos derivados de las operaciones aduaneras puede canalizarse hacia la mejora de los servicios públicos locales. Desde la salud y la educación hasta la seguridad y el bienestar social, una inversión adecuada puede transformar la calidad y accesibilidad de los servicios esenciales para los residentes.

#### Desarrollo Cultural y Social:

Con una mayor actividad comercial y logística, es probable que Zapotlán el Grande experimente una interacción más intensa con culturas y prácticas comerciales diversas. Esto puede enriquecer el tejido social, promoviendo la diversidad cultural, el intercambio de ideas y el crecimiento colectivo.

En conclusión, la autorización de una Sección Aduanera en Zapotlán el Grande es una propuesta que va más allá del comercio exterior. Representa una oportunidad dorada para reinventar y revitalizar la región, colocando a sus habitantes en el centro del desarrollo y garantizando un futuro próspero y sostenible para las generaciones venideras.



# BENEFICIOS MEDIOAMBIENTALES



**st** stratego

COMERCIO EXTERIOR • DEFENSA LEGAL • FISCAL • AUDITORÍA

## 7. Beneficios Medioambientales del puerto seco

### **Evaluación de posibles beneficios medioambientales asociados a la descongestión del puerto de Manzanillo.**

La contaminación generada por actividades portuarias, especialmente en instalaciones de gran escala como el Puerto de Manzanillo, representa una preocupación ambiental significativa. Estas preocupaciones no solo tienen implicaciones inmediatas para la salud y el bienestar de las comunidades circundantes, sino que también ejercen presión sobre las autoridades gubernamentales para invertir en soluciones sostenibles y mitigadoras.

#### Compromiso con la Sostenibilidad:

A medida que aumenta la conciencia global sobre los efectos del cambio climático y la degradación ambiental, las inversiones gubernamentales en infraestructura sostenible se vuelven imperativas. La contaminación del Puerto de Manzanillo podría llevar a un aumento de estas inversiones, con el objetivo de implementar tecnologías más limpias y prácticas de operación ecológica.

#### Salud Pública y Costos Asociados:

La contaminación atmosférica y acuática derivada de las actividades portuarias tiene un costo humano y económico. Aumentan las tasas de enfermedades respiratorias y otras afecciones relacionadas con la contaminación, lo que a su vez requiere inversiones en infraestructura de salud pública y programas de atención médica.

#### Regulaciones Ambientales Más Estrictas:

En respuesta a los impactos ambientales negativos, los gobiernos pueden implementar regulaciones más estrictas para las operaciones portuarias. Estas regulaciones podrían incluir límites más bajos de emisiones, estándares de calidad del agua más altos y requisitos de gestión de residuos más rigurosos. Cumplir con estas regulaciones podría requerir inversiones significativas por parte de los operadores portuarios, pero tendrían una gran cantidad de beneficios para el ecosistema del puerto, como son:

#### 1. Reducción de Contaminantes Atmosféricos.-

Una operación más fluida y eficiente en el puerto implicaría una menor congestión vehicular y, por ende, una reducción en las emisiones de gases y partículas. Esto se traduciría en una menor deposición de contaminantes sobre los hábitats naturales, lo que beneficia directamente a la flora al reducir el estrés ambiental y a la fauna al disminuir la exposición a sustancias nocivas.





## 2. Menor Riesgo de Derrames.-

La congestión portuaria a menudo aumenta el riesgo de derrames de combustible y otros materiales peligrosos. Al reducir la congestión, se minimiza la posibilidad de accidentes relacionados, protegiendo así los ecosistemas marinos y costeros sensibles.

## 3. Restauración de Ecosistemas.-

La reducción de la huella del puerto y la optimización de las operaciones podrían permitir la restauración y conservación de áreas naturales cercanas. Estos esfuerzos pueden incluir la reforestación, la protección de humedales y la conservación de hábitats clave para la biodiversidad.

## 4. Mejora en la Calidad del Agua.-

Una gestión portuaria eficiente reduce la liberación de contaminantes al agua, beneficiando a las comunidades acuáticas. Esto tiene un efecto cascada positivo en toda la cadena alimentaria, desde organismos planctónicos hasta peces más grandes y mamíferos marinos.

## 5. Menor Ruido Subacuático.-

La congestión y las operaciones portuarias intensivas pueden generar altos niveles de ruido subacuático, lo que afecta la comunicación, el comportamiento y, en última instancia, la salud de los animales marinos. Al descongestionar el puerto, se reduce este impacto acústico, favoreciendo a especies sensibles como cetáceos y peces migratorios.

## 6. Conservación de Especies.-

Al mitigar los impactos negativos asociados con la congestión portuaria, se protegen hábitats críticos y se crea un entorno más propicio para la conservación de especies en peligro de extinción o endémicas de la región.

Inversión en Tecnologías Limpias:

Para abordar directamente las fuentes de contaminación, se podría incentivar o requerir la adopción de tecnologías limpias en el Puerto de Manzanillo. Esto podría incluir la electrificación de equipos de manejo de materiales, la implementación de sistemas de energía renovable y la adopción de prácticas de gestión de agua más sostenibles.



### Reputación y Competitividad:

Un puerto que logra reducir significativamente su huella ambiental no solo cumple con sus obligaciones éticas, sino que también mejora su reputación a nivel internacional. Esto puede atraer inversiones adicionales y fortalecer la posición competitiva del puerto en el mercado global.

En conclusión, mientras que la contaminación asociada con el Puerto de Manzanillo plantea desafíos significativos, también presenta oportunidades para que el gobierno invierta en soluciones innovadoras y sostenibles.

Estas inversiones no solo protegen el medio ambiente y la salud pública, sino que también pueden generar beneficios económicos a largo plazo y fortalecer la posición del puerto en el escenario mundial y una de las soluciones más amigable y factible es la aprobación de la sección aduanera (*puerto seco*) en el municipio de Zapotlán el Grande.



# RIESGOS Y DESAFÍOS



**st** stratego

COMERCIO EXTERIOR • DEFENSA LEGAL • FISCAL • AUDITORÍA

## 8. Riesgos y Desafíos del puerto seco

### Identificación y análisis de posibles riesgos y desafíos en la implementación.

La implementación de un proyecto tan ambicioso como una Sección Aduanera, o Puerto Seco, en Zapotlán el Grande, Jalisco, representa un paso significativo hacia la consolidación de infraestructuras logísticas modernas y eficientes en la región. Sin embargo, cualquier iniciativa de esta magnitud no está exenta de desafíos que, si no se abordan adecuadamente, pueden obstaculizar su éxito y viabilidad a largo plazo. Estos desafíos abarcan desde consideraciones ambientales hasta cuestiones logísticas y socioeconómicas. En esta sección, nos adentraremos en una exploración detallada de los principales obstáculos que el proyecto podría enfrentar, ofreciendo una visión integral de los factores críticos que deben ser tenidos en cuenta para garantizar su desarrollo y operación de manera efectiva y sostenible.

#### Identificación de obstáculos:

Durante el análisis integral del panorama actual, se reveló una serie de desafíos significativos que podrían impactar la concreción del proyecto de la Sección Aduanera en Zapotlán el Grande, Jalisco.

El 11 de noviembre de 2023, el MBA Luis Roberto Arechederra Pacheco, en su calidad de Secretario de Desarrollo Económico del Gobierno del Estado de Jalisco, desveló en un evento de gran relevancia la asignación de una inversión colosal de \$504 millones de dólares. Este fondo tiene como objetivo principal la metamorfosis del Aeropuerto Internacional de Guadalajara. Se anticipa que, con estas reformas, la capacidad actual de 15 millones de pasajeros anuales, registrada en 2019, se duplicará, alcanzando los 30 millones en un futuro cercano. Esto también conllevará un incremento del 60% en operaciones aéreas, respaldado por la adición de una pista adicional y una terminal aérea modernizada.

A este ambicioso plan se suma la visión de consolidar a Jalisco como un destacado Hub Logístico. Se ha enfatizado la importancia de fortalecer la conexión con la aduana de Manzanillo, uno de los principales puntos de entrada marítima del país.

No obstante, uno de los anuncios más reveladores fue el interés en establecer una "Aduana" o "Puerto Seco" en Acatlán de Juárez, Jalisco. Esta propuesta tiene como objetivo principal facilitar la desaduanización de mercancías provenientes del Puerto de Manzanillo en dicho municipio. Cabe destacar que, desde 2013, Acatlán ya alberga el Centro Logístico de Jalisco, que se posiciona estratégicamente a 243 km de Manzanillo y ofrece servicios como Recinto Fiscalizado Estratégico y soporte operativo.



Esta iniciativa en Acatlán de Juárez presenta un desafío directo para Zapotlán el Grande. Dada la proximidad geográfica entre ambos municipios, separados por apenas 90 km, surge una interrogante sobre la viabilidad de establecer dos Secciones Aduaneras tan cercanas.

Si Acatlán avanza con su propuesta, la implementación de un proyecto similar en Zapotlán el Grande podría considerarse redundante o innecesaria, lo que plantea interrogantes sobre cómo se gestionaría la carga proveniente de Manzanillo y cuál sería el impacto operativo de tener dos instalaciones aduaneras en una cercanía tan próxima.

Desafíos del Proyecto de la Sección Aduanera (Puerto Seco) en Zapotlán el Grande, Jalisco:

#### Impacto Ambiental.-

Establecer infraestructuras de esta envergadura implica un riesgo potencial de alteración ambiental, desde deforestación hasta aumento de contaminación.

#### Desafíos Logísticos.-

La cercanía entre Acatlán de Juárez y Zapotlán el Grande puede resultar en problemas de coordinación logística, especialmente en términos de transporte, almacenamiento y distribución.

#### Incertidumbre Legal y Regulatoria.-

Las fluctuaciones en las leyes o políticas comerciales podrían generar incertidumbre sobre la viabilidad y operación continua del proyecto.

#### Impacto Socioeconómico.-

A pesar de las oportunidades de empleo y desarrollo, el proyecto podría introducir desafíos como tensiones comunitarias, cambios en precios de vivienda y demandas adicionales en servicios públicos.

#### Requerimientos de Capacitación y Recursos Humanos.-

La gestión y operación de una sección aduanera demanda personal altamente capacitado. Garantizar una formación adecuada en la región puede presentar desafíos, especialmente si hay competencia por talento con Acatlán de Juárez.

#### Desafíos Financieros.-

Conseguir financiamiento suficiente y sostenible para el proyecto, dada la competencia con Acatlán de Juárez, podría ser un obstáculo, dependiendo de la percepción de riesgo por parte de inversores y entidades financieras.



#### Reputación y Percepción Pública.-

Cualquier contratiempo o percepción negativa sobre el proyecto podría influir en su aceptación y apoyo por parte de la comunidad y otros stakeholders.

#### Riesgos del Proyecto de la Sección Aduanera (Puerto Seco) en Zapotlán el Grande, Jalisco:

##### Conflictos Territoriales.-

Dada la proximidad geográfica entre Zapotlán el Grande y Acatlán de Juárez, existe un riesgo latente de disputas territoriales o competencia entre ambos municipios por la atracción de inversiones y operaciones logísticas.

##### Sobreposición de Servicios.-

Si ambos municipios buscan establecer infraestructuras similares, como puertos secos, podría generarse una duplicidad de servicios que resultaría ineficiente y costosa para los operadores logísticos y comerciantes.

##### Capacidad Operativa.-

La implementación simultánea de dos puertos secos en zonas cercanas podría fragmentar la capacidad operativa, disminuyendo la eficiencia y aumentando los tiempos de procesamiento de mercancías.

##### Inversiones Duplicadas.-

Las empresas e inversionistas podrían sentirse inciertos respecto a dónde establecer sus operaciones, lo que podría llevar a inversiones duplicadas o a una postergación de decisiones hasta que se aclare el panorama.

##### Impacto Ambiental.-

La creación de infraestructuras logísticas puede tener un impacto ambiental significativo. Sin una adecuada planificación y evaluación ambiental, el proyecto podría enfrentar resistencia de grupos ecologistas y comunidades locales preocupadas por el entorno.

##### Desplazamiento Económico.-

Si uno de los puertos secos se establece con ventajas fiscales o infraestructura superior, podría desplazar a la otra ubicación, generando desequilibrios económicos en la región y afectando el desarrollo a largo plazo.

##### Gestión y Coordinación.-

La operación simultánea de dos puertos secos requerirá una coordinación eficiente entre las autoridades aduaneras, los operadores logísticos y las empresas.



Cualquier falta de sincronización podría resultar en retrasos, costos adicionales y potenciales conflictos operativos.

#### Desafíos Logísticos.-

La distribución y consolidación de mercancías entre dos puertos secos cercanos podría presentar desafíos logísticos, como la necesidad de redistribución de carga, que aumentaría los costos y los tiempos de entrega.

Estos riesgos, si no se gestionan adecuadamente, podrían comprometer la viabilidad y el éxito a largo plazo del proyecto de la Sección Aduanera en Zapotlán el Grande, Jalisco. Es esencial abordar proactivamente estos desafíos para asegurar una implementación eficiente y beneficiosa para todas las partes involucradas.

#### Conclusión parcial:

A pesar de los desafíos y riesgos identificados en el camino hacia la instauración del Puerto Seco en Zapotlán el Grande, Jalisco, es innegable el potencial transformador que este proyecto representa para la región y el país en su conjunto. Si bien es cierto que la cercanía geográfica con Acatlán de Juárez plantea interrogantes operativas, los beneficios proyectados, tanto económicos como logísticos, superan ampliamente cualquier obstáculo presente.

La visión de Jalisco como un prominente Hub Logístico, reforzada por inversiones significativas en infraestructura aérea y marítima, resalta la importancia estratégica de este proyecto. La duplicación de la capacidad del Aeropuerto Internacional de Guadalajara y el fortalecimiento de la conexión con el Puerto de Manzanillo son testimonio del potencial de crecimiento y desarrollo que se avecina.

Es crucial reconocer que, si bien los desafíos deben abordarse con determinación y estrategia, no deben eclipsar la visión a largo plazo. El establecimiento del Puerto Seco en Zapotlán el Grande no solo fortalecerá la economía local y regional, sino que también posicionará a Jalisco como un actor clave en el panorama logístico internacional.

Por lo tanto, con una planificación adecuada, colaboración entre los diversos actores involucrados y un compromiso firme con la visión, es plausible afirmar que los beneficios potenciales de este proyecto superarán con creces cualquier desafío o riesgo que pueda presentarse en el camino.



# CONCLUSIONES



## 9. Conclusiones

### **Síntesis de los hallazgos clave del estudio.**

El presente diagnóstico pone de relieve la significativa posición estratégica que ostenta la Aduana de Manzanillo en el panorama marítimo mexicano. Consolidada como el puerto marítimo más prominente del país, su influencia no se limita únicamente al ámbito nacional. De hecho, ejerce un papel determinante en la dinámica comercial de numerosos estados mexicanos, abarcando entidades como Aguascalientes, Michoacán, Jalisco, Guanajuato, San Luis Potosí, Zacatecas, Estado de México, hasta llegar a la Ciudad de México.

Internacionalmente, su relevancia se extiende a lo largo de la costa oeste del Continente Americano y la vasta Cuenca del Pacífico. Países de gran peso en la economía mundial, como Estados Unidos, Canadá, y Japón, entre otros, mantienen una relación comercial fluida y significativa con este puerto. Además, las dinámicas comerciales trascienden hacia regiones más distantes, incluyendo la Unión Europea, representada por naciones como España y Alemania, y alcanzando hasta rincones de Oceanía y África, con Australia y Sudáfrica como actores relevantes.

En el contexto operativo, es evidente la expansión sostenida de las actividades en la Aduana de Manzanillo. Las cifras lo respaldan: las operaciones de exportación han experimentado un incremento anual promedio del 4.0%, mientras que las importaciones han registrado un crecimiento aún más notable, con un promedio anual del 9.7%. Esta tendencia ascendente, aunque es indicativa de un dinamismo comercial, también plantea retos inminentes en términos logísticos. Es imperativo optimizar y modernizar los procesos del puerto para asegurar una operatividad eficiente y sostenible, preservando la competitividad y la satisfacción de los usuarios.

En ese sentido, es crucial destacar el rol fundamental que desempeña el Municipio de Zapotlán el Grande, Jalisco. Dada su posición estratégica y su accesibilidad vial, se configura como una ruta primordial para el tránsito de mercancías. Con prácticamente la totalidad de las mercancías importadas por la Aduana de Manzanillo dirigidas hacia el centro del país y el bajío, Zapotlán el Grande emerge como un punto nodal en esta red logística, reafirmando su relevancia y potenciando su papel en el escenario comercial mexicano.

El análisis detallado del presente diagnóstico resalta una ventaja logística inigualable en relación con los tiempos de traslado hacia el Municipio de Zapotlán el Grande, Jalisco. De manera concreta, se identifica un significativo ahorro temporal de más de dos horas y una reducción en la distancia de aproximadamente 130 kilómetros en comparación con los recorridos convencionales hacia la Aduana de Manzanillo. Este puerto, pese a su importancia, enfrenta desafíos inherentes a su geografía y a la creciente demanda comercial, como lo evidencia la saturación en las vías de acceso. Esta situación no solo prolonga los tiempos de entrega, sino que también incrementa los costos operativos y la complejidad logística para las empresas.

Para contrarrestar estos desafíos y potenciar la eficiencia del comercio exterior, surge una propuesta innovadora: la habilitación de una Sección Aduanera del Puerto Seco de la Aduana de Guadalajara en Zapotlán el Grande, Jalisco.



Esta iniciativa permitiría una optimización del proceso aduanero al desaduanar las mercancías directamente en este punto estratégico. El diseño logístico contempla una primera fase de transporte ferroviario de las mercancías desde Manzanillo hasta la Sección Aduanera propuesta, seguido de un traslado terrestre que conecta eficientemente con los destinos finales en el interior del país.

La implementación de esta Sección Aduanera no es solo una solución logística; representa una oportunidad trascendental para fortalecer la infraestructura y la conectividad en el occidente mexicano. Las ventajas potenciales son múltiples y se extienden a diversos sectores:

- **Eficiencia Operativa**  
Las empresas disfrutarán de procesos más rápidos y simplificados, lo que se traduce en una reducción de costos operativos y un aumento en la competitividad.
- **Desarrollo Regional**  
La creación de empleos directos e indirectos y el impulso a la infraestructura local promoverán el desarrollo económico y social de la región.
- **Sostenibilidad Ambiental**  
La incorporación del transporte ferroviario puede resultar en una disminución significativa de emisiones contaminantes, al reducir la dependencia del transporte por carretera.
- **Integración Comercial**  
Al agilizar los procesos aduaneros, se fortalecen las relaciones comerciales con socios internacionales, ampliando horizontes y diversificando mercados para las empresas mexicanas.

La conceptualización y posterior implementación de una Sección Aduanera en Zapotlán el Grande, Jalisco, representa una piedra angular en la consolidación de un hub logístico de relevancia en el occidente de México. Las ventajas inherentes a este proyecto trascienden la mera gestión aduanera y se proyectan hacia una transformación integral del panorama comercial y logístico regional. A continuación, se detallan los beneficios clave de este ambicioso proyecto:

- **Eficiencia Logística Avanzada**  
Al situarse estratégicamente en Zapotlán el Grande, el puerto seco optimizará las cadenas de suministro, permitiendo una administración más ágil y eficiente de las operaciones de importación y exportación. Esta optimización se traduce en una significativa reducción de costos y tiempos de tránsito para las empresas.
- **Conexión Global Inigualable**  
Dada su ubicación privilegiada, el puerto seco facilita un acceso expedito a mercados nacionales e internacionales. Esta conectividad robusta se convierte en un imán para inversiones y para la expansión comercial de las empresas locales y regionales.



- Motor de Empleo y Desarrollo

La creación de este nodo logístico no solo potencia la infraestructura, sino que también se traduce en la generación de empleos directos e indirectos, impulsando así el dinamismo económico y el bienestar social en la región.

- Competitividad a Escala

Al proporcionar herramientas y recursos logísticos de vanguardia, las empresas se posicionan en una ventaja competitiva, al tener la capacidad de ofrecer tiempos de entrega más rápidos y eficientes a sus clientes.

- Inversión en Infraestructura Moderna

Este proyecto actúa como catalizador para la modernización y expansión de la infraestructura logística y de transporte en el occidente mexicano, potenciando la conectividad y la eficiencia operativa.

- Alivio Estratégico para Manzanillo

Uno de los beneficios más tangibles es la reducción de la carga operativa en el Puerto de Manzanillo. Al distribuir y descentralizar las operaciones aduaneras, se alivia la presión en este puerto clave, mejorando su eficiencia y capacidad de servicio.

Con una visión más específica, la operación del Puerto Seco permitirá un flujo continuo y eficiente de mercancías, desde su producción hasta su embarque en buques, mediante una combinación óptima de transporte ferroviario y carretero. Esta integración multimodal maximiza la eficiencia y minimiza los cuellos de botella logísticos, beneficiando directamente a los usuarios y optimizando la cadena de suministro a nivel nacional e internacional.

En conclusión, dadas las ventajas y oportunidades previamente descritas, la implementación de la Sección Aduanera en Zapotlán el Grande no solo es una propuesta viable, sino también esencial para potenciar el desarrollo económico y logístico de la región, beneficiando a una extensa red de municipios y estados colindantes.



# METODOLOGÍA



st stratego

COMERCIO EXTERIOR • DEFENSA LEGAL • FISCAL • AUDITORÍA

## 10. Metodología

En el ámbito de la investigación, la metodología se erige como el espinazo vertebral que estructura y guía el proceso investigativo, garantizando la rigurosidad, validez y fiabilidad de los resultados obtenidos. La selección adecuada de técnicas, herramientas y fuentes de información no solo determina la calidad del estudio, sino que también asegura que las conclusiones y hallazgos sean pertinentes y aplicables al contexto estudiado. En esta sección, presentamos de manera detallada la metodología empleada en el proyecto realizado, delineando los procesos de recopilación, análisis e interpretación de datos. A través de esta exposición, el lector podrá comprender las bases sobre las cuales se sustentan las conclusiones y recomendaciones posteriormente presentadas.

### **Proceso y técnicas utilizadas para recopilar datos y realizar el análisis.**

Revisión Bibliográfica.-

Se llevó a cabo una revisión exhaustiva de literatura relacionada con el tema, incluyendo estudios previos, informes gubernamentales y publicaciones relevantes en el área de logística y desarrollo económico.

Observación Directa.-

Se realizaron visitas a terreno para observar directamente las operaciones y dinámicas en los sitios seleccionados para la implementación del proyecto.

Análisis Estadístico.-

Con la ayuda de software especializado, se realizó un análisis estadístico de los datos recopilados para identificar patrones, tendencias y relaciones significativas que influyeron en el proyecto.

Grupos Focales.-

Se organizaron grupos focales con diferentes actores involucrados, como empresarios locales, trabajadores del sector logístico y residentes de las zonas afectadas, para discutir y comprender las percepciones, preocupaciones y expectativas respecto al proyecto.

### **Fuentes de información, encuestas, etc.**

Fuentes Primarias.-

Se llevaron a cabo encuestas estructuradas dirigidas a empresarios, residentes locales y trabajadores del sector logístico para recopilar datos cuantitativos sobre percepciones, necesidades y expectativas.



### Fuentes Secundarias.-

Se consultaron informes gubernamentales sobre proyectos de desarrollo en la región, estadísticas de comercio exterior y documentos de planificación urbana.

Se revisaron publicaciones académicas y artículos de revistas especializadas en logística y desarrollo económico.

Se accedió a bases de datos nacionales e internacionales relacionadas con el comercio, transporte y logística.

Interacción presencial con integrantes de diversas empresas de la Región Occidente del país.

Con la implementación de estas técnicas y la consulta de diversas fuentes de información, se logró obtener una comprensión detallada y holística del contexto, desafíos, oportunidades e impactos del proyecto realizado.

En el desarrollo de las diversas actividades, se tuvo interacción con las siguientes empresas y sus integrantes, para efecto de conocer su postura y opinión específica respecto de la instalación de una Sección Aduanera en el Municipio de Zapotlán el Grande, Jalisco y todos los beneficios que ello conlleva y que de forma abundante se han expuesto en el presente Diagnóstico:

| No. | Nombre de la empresa        | Nombre del encuestado         | Cargo                       | Medio de contacto                                  |
|-----|-----------------------------|-------------------------------|-----------------------------|--|
| 1   | GRUPO GASTRONÓMICO LA MAYOR | José Rafael Altamirano Morett | Director General            | 3411116132 y correo pepealtamiranomorett@gmail.com |
| 2   | AGRO DEL LLANO              | Jaime Cuevas Zepeda           | CEO                         | 3411077969 y correo jaimecuevas@live.com.mx        |
| 3   | INDUSTRIAS CUALHI           | José María Gutiérrez Álvarez  | Director General            | 3411116464 y correo josema.cuahli@hotmail.com      |
| 4   | AKINITA                     | Alfredo Ocegüera Cruz         | Gerente General             | 3411118506 y alfredo_ocacruz1@hotmail.com          |
| 5   | CONSTRUCTORA ROASA          | Alfredo Ocegüera Aguayo       | Director General            | 3414390569 y correo alfredooc@hotmai.com           |
| 6   | ASEAJAL                     | Alberto Ayala Aceves          | Presidente del Consejo      | 4521547516   |
| 7   | APEAJAL                     | Eleazar Ocegüera Aguayo       | Presidente del Consejo      | 3411076480   |
| 8   | JLSV ZAPOTLÁN               | Héctor del Toro Torres        | CEO                         |  |
| 9   | EMPRESA EQUIPOS FENIX       | Ing. Mario Saucedo            | Titular del área de compras | marios@equiposfenix.com                            |





|    |                                |  |                                  |                                  |
|----|--------------------------------|--|----------------------------------|----------------------------------|
| 10 | EMMSA                          | Gilberto Daniel Cardona Pérez          | Responsable de ventas            | gcardona@emmsa.com               |
| 11 | CODEPRO                        | Ing. Daniel Rodrigo Sosa Santos        | CEO                              | dsosa@grupocodepro.com.mx        |
| 12 | FDIAZ                          | Miguel Vera Díaz                       | Gerente de Ventas                | ventasnacional@f-diaz.com.mx     |
| 13 | AGRIFARM/GILSA                 | Ing. Cruz María Castañeda Martínez     | Jefe de ventas                   | ventas01.agricola@gilsa.com.mx   |
| 14 | MAGRITEP                       | Lic. Jairo Duron Navarro               | Jefe de ventas                   | magritep.tractores@magritep.com  |
| 15 | EMMSA                          | Martín Ramírez González                | Responsable del área de compras  | mramirez@emmsa.com               |
| 16 | CODEPRO                        | Ing. Aldo Antonio De Luna Rodríguez    | CEO                              | a.deluna@grupocodepro.com.mx     |
| 17 | TRACTOSOL                      | Eduardo Isaías Acosta Romero           | Responsable de ventas            | eduardoacosta@tractosol.com.mx   |
| 18 | AGRICERES                      | Omar Zanga                             | Jefe de ventas                   | zangaomar@agriceres.com          |
| 19 | HIDRO EXPORT                   | Alan Roberto Castillo Carreón          | -                                | hidroexport.inc@gmail.com        |
| 20 | AGRYDEM                        | Ing. Crispin Eduardo Aguilar           | Operaciones de campo             | ce.aguilar@agrydem.com           |
| 21 | RAICILLA TODOS SANTOS          | Juan Cristobal Carrillo                | -                                | todossantossprits@gmail.com      |
| 22 | TRACTO ANDES                   | Carlos Andres Vargas                   | Ejecutivo de Ventas              | carlos.ventas@tractoandes.com    |
| 23 | MEZCAL ARTESANAL SOMBRETERILLO | Juan Carlos Vázquez Luna               | Maestro Mezcalero                | yossyesparz82@gmail.com          |
| 24 | AGRICERES                      | Ing. Raúl Medina                       | Responsable de ventas            | ventas2@agriceres.com            |
| 25 | FARMLEAD MEXICO                | Victor Manuel Vera Arevalo             | Gerente de ventas Nacional       | contacto@atinternacional.com     |
| 26 | ESM FUEL SOLUTIONS             | Gabriel Aldeco Ávalos                  | Asesoría y ventas                | gabriel.aldeco@eserbato.com.mx   |
| 27 | MAQUINARIA TRIUNFO             | Carlos Andrés López Fuentes            | Responsable de ventas            | ventas4@maquinariatriunfo.com.mx |
| 28 | REFADRONE                      | Ing, Francisco Javier González de Anda | -                                | ventas@refadrone.com             |
| 29 | GREENHOW                       | Ing. Rolando Oregel Barragán           | Gerente Ventas Jalisco Costa Sur | roregel@greenhow.com.mx          |
| 30 | GIROPACK S.A DE C.V            | Alberto Diaz                           | Country Manager                  | albertodiaz@giropack.com         |
| 31 | WAN HAI LINES LTD.             | Daniel Bermúdez                        | Line Manager                     | dbermudez@vanhai.com             |





|    |                          |   |                                |                                    |
|----|--------------------------|---|--------------------------------|------------------------------------|
| 32 | MATELLUS                 | Hugo Sánchez                            | Gerente Regional de Ventas     | hugo.sanchez@matellus.mx           |
| 33 | AGQ LABS                 | Paula Marlene Castañeda Rodríguez       | KAM Agricultura Jalisco        | paula.castaneda@agqlabs.com        |
| 34 | ESM FUEL SOLUTIONS       | Gabriel Aldeco Ávalos                   | Director de Asesoría y ventas  | gabriel.aldeco@eserbatoi.com.mx    |
| 35 | ROQUIN                   | Francisco Javier Atanacio Guzmán        | Jefe de Acopio                 | acopio1suc@roquin.con.mx           |
| 36 | DASA                     | Ing. Saúl Covarrubias Vázquez           | Responsable de ventas          | saul.covarrubias@novedadesdasa.com |
| 37 | PANDORA                  | Ramón Manuel Camarena                   | Responsable de ventas          | operacionespowersmaq@outlook.com   |
| 38 | RAIN BIRD                | Heliezer Cázares Gaxiola                | Area Manager                   | hcazares@rainbird.com              |
| 39 | SUPPLANT                 | Misael López                            | SNS Business Development       | misael@supplant.me                 |
| 40 | B&M FRESH AVOCADOS       | Cuauhtémoc Ponce Garibay                | Ejecutivo de ventas            | ventas@bmavocados.com              |
| 41 | GLOBAL AGENTES ADUANALES | A. A. Luis Viñals                       | -                              | aaluisvinals@aaglobal.net          |
| 42 | DAIKIN INDUSTRIES, LTD   | Iván Romero Benítez                     | Regional Service Manager       | ivan.romero@daikinreefer.com       |
| 43 | CORAGRO                  | Ing. Vicente Serratos Hernández         | Responsable de ventas          | coragrocgdguzman@gmail.com         |
| 44 | YENTZEN                  | Macarena Bravo                          | Jefe de Edición                | mbravo@portalfruticola.com         |
| 45 | AGROPLANET               | Ing. Johana Hernández                   | Representate de ventas         | jh1715.2000@gmail.com              |
| 46 | CALAVO                   | Aldo Ortíz                              | Administrative Manager         | aldoo@calavo.com                   |
| 47 | GESSION                  | Adrián Velázquez Cabrera                | Responsable de ventas          | adrian.velazquez@gession.com.mx    |
| 48 | ROCHIN / TOMRA           | Arturo Fuentes                          | Product Manager TOMRA Fresh    | afuentes@industriasrochin.com      |
| 49 | ALMER                    | Oscar Carlin Rodriguez                  | Gte Comercial                  | oscar.carlin@almer.com.mx          |
| 50 | BIOTEKSA                 | Israel Morales Estrada                  | Asesor Agrológico Jr.          | israel.morales@bioteksa.com        |
| 51 | CIATEJ                   | L.E.M Paula Aracely Castañeda Gutiérrez | Unidad de Servicios Analíticos | acastaneda@ciatej.mx               |
| 52 | AGROFRESH                | Marco A. Sayago M.                      | Gerente Comercial México       | msayago@agrofresh.com              |
| 53 | AVOHASSS COLIMA          | María Fernanda Ramos Bracamontes        | Jefe de Compras                | compras@avohasscolima.com.mx       |







|    |                                 |  |                                |  |
|----|---------------------------------|--|--------------------------------|--|
| 54 | IAGROS                          | Francisco Javier Bernal Villegas               | Director general               | clientes@iagros.com.mx                 |
| 55 | AGROSOLAR                       | Oswaldo Gonzalez                               | Jefe de Ventas                 | ventas2@agrosolar.mx                   |
| 56 | ALTERNATURA                     | Jesús González Lara                            | -                              | jesus.gonzalez@alternatura.com.mx      |
| 57 | AGROSHOP, S.A DE C.V            | Ing. Isidro Ortiz Cruz                         | Responsable de ventas          | isidro.ortiz@agromotriz.com            |
| 58 | LA ABEJA DULCE                  | MVZ Malinalli Mazatl Yohualli González Fajardo | -                              | ilam_gf@hotmail.com                    |
| 59 | PLASTOMEX                       | Ignacio Mora Gómez                             | Agente Comercial               | servicioalcliente@plastomex.com        |
| 60 | FRUTCOM                         | Jorge Luis Martínez                            | Gerencia Jalisco               | jorgemartinez@frutcom.net              |
| 61 | VIDRA                           | Lucero Medrano                                 | MKT                            | smedrano@vidra.bio                     |
| 62 | TEKNIPLEX                       | Elizabeth Sanchez                              | -                              | ventas.ppm@tekni-plex.com              |
| 63 | AGROSCIENCE                     | Marco Ortíz                                    | Gerente Regional               | marco.ortiz@agroscience.com            |
| 64 | AGRICOLA HASSMIN                | Cesar Benitez                                  | -                              | aguacatescesar@hotmail.com             |
| 65 | SOLUCIONES AGRICOLAS DE JALISCO | Josue Velazco                                  | -                              | solucionesagricolasdejalisco@gmail.com |
| 66 | FRUTAS DE JALISCO               | Guillermo Gomez                                | -                              | colimacolima10@yahoo.com.mx            |
| 67 | INNOVAK                         | Jorge Mendoza                                  | -                              | jmendoza@innovak.com                   |
| 68 | MAGUSSA                         | Rogelio Ojeda                                  | -                              | ojarogelio@magussa.com                 |
| 69 | ZETOR                           | Ivan Diaz                                      | -                              | ivandz17@gdp.com                       |
| 70 | CENTRO MAGAZINE AGRO            | Martha Lao                                     | -                              | mllaocentroagro@hotmail.com            |
| 71 | FESA                            | Agr. Darwin López                              | Responsable de Ventas          | darwinlopez@fesa.com.gt                |
| 72 | AISLAMIENTO MX                  | Roger Coronado                                 | Ventas Corporativas            | rcoronado@aislamientomx.com            |
| 73 | HYVA                            | Ing. Alejandro Hernandez R.                    | Sales Representative           | a.hernandez@hyva.com                   |
| 74 | ENTURY                          | Arieh Alain Garduño Hernandez                  | Responsable del área de ventas | ventas1@herramientassiglo.com          |
| 75 | RECARGAS ENERGEX                | Athziri Ramos Zapata                           | Ejecutivo de ventas            | aramos@recargasenergex.com             |





|    |                                |                                     |                                  |   |
|----|--------------------------------|-------------------------------------|----------------------------------|---|
| 76 | LIS                            | Alejandra Guerrero Dimas            | Desarrollo de Negocios           | aguerrero@lis.com.mx                    |
| 77 | TRACKING SYSTEMS               | Mariela Elias Pintor                | Ejecutiva de Cuenta              | ecc.mariela@grupouda.com.mx             |
| 78 | CARUSS                         | Daniela Corona Contreras            | Gerente Comercial                | ventas1@caruss.mx                       |
| 79 | HAR SERVICIOS                  | Yahaira Garcia Plascencia           | Dirección de Proyectos           | direccion@har.mx                        |
| 80 | MATESA MAQUILA TECNOLOGICA     | Luis E. Hernández                   | Responsable del área de Ventas   | ventas@matesacv.com.mx                  |
| 81 | PAI INDUSTRIES, INC.           | Juan Aguilar                        | Technical Sales Engineer         | juana@paiindustries.com                 |
| 82 | LLANTAS MORALES                | Alejandra Ramos                     | Responsable del área de Ventas   | ale.llantasmorales@gmail.com            |
| 83 | KSR TURBOS                     | Isaac Aguilar                       | -                                | taller@katanaturbos.com                 |
| 84 | SUSPENSYS MÉXICO               | Rubén Sánchez                       | Ejecutivo de ventas              | ruben.sanchez@suspensys.com             |
| 85 | WÖSS & PARTNERS, S.C.          | Tobias Fodi                         | -                                | tfodi@woesetpartners.com                |
| 86 | INTERSTUHL                     | Carolina Velazquez Torres           | New Business Development         | c.velazquez@interstuhl.com              |
| 87 | ICE                            | Nathan Levy                         | CEO                              | nat@ice.lat                             |
| 88 | ICUNET                         | Emmanuel Rivera López               | Business Development Manager     | emmanuel.rivera-extern@icunet.group     |
| 89 | CODEPRO                        | Ing. Aldo Antonio de Luna Rodriguez | CEO                              | a.deluna@grupocodepro.com.mx            |
| 90 | CONSORCIOVECH S.A DE C.V       | Lic. Laura M. Vega Echeverría       | Subdirector general              | co212200sdgb00@yahoo.com.mx             |
| 91 | BOQ CONSULTING                 | Thomas Birk                         | Managing Director                | t.birk@boq-consulting.com               |
| 92 | SENSORTROL                     | J. Jesús Rafael Reyes Santso        | Asesor Técnico                   | asesor.aguascalientes@sensortrol.com.mx |
| 93 | GOOD CREATIVE ENGINEERING LTD. | Peter Williams                      | Technical Tooling Manager        | peter@goodcreativeengineering.com       |
| 94 | UNIPRES                        | Alexis Flores Guerrero              | Sales Department Staff UPNA      | alexis.flores@unipres.com               |
| 95 | TONIC FUSION SMELTERS          | Jessica Michán Halbinger            | CFO & Co-Founder                 | jessica@tonic-fusion.com                |
| 96 | SAMSUNG SDS MEXICO             | Noah Kang                           | Planning & Support Part          | noah.k@samsung.com                      |
| 97 | TELCEL                         | Lic. Aldo Uriel Flores Nuñez        | Ejecutivo de ventas Corporativas | aldo.nunez@telcel.com                   |





|     |                                |                                  |   |                                       |
|-----|--------------------------------|----------------------------------|---|---------------------------------------|
| 98  | ESTAFETA                       | Lorena Bañuelos Bañuelos         | Asesor Logístico                            | lorena.banuelos@estafeta.com          |
| 99  | JA DEL RÍO                     | Dan Guerra                       | Tax Partner                                 | dan.guerra@jadelrio.com               |
| 100 | PALOS GARZA                    | Lic. Ruben A. Rodriguez B.       | Gerente de Ventas Zona Bajío                | ruben.rodriguez@palosgarza.com        |
| 101 | QLG LOGISTICS                  | Lucero E. Beltran López          | Gerente de Operaciones                      | operaciones@qlglogistics.com          |
| 102 | YUTAKA                         | Ing. María Fernanda Rubio Jaime  | Purchasing                                  | mrubio.3.8691@yutakatech.com          |
| 103 | E P INSUMOS S.A. DE C.V.       | Roberto Javier Guzmán Torres     | Ventas y Soporte Técnico                    | roberto.guzman@epinsumos.com          |
| 104 | TST NIKKEI METALES             | José Antonio Ramírez             | Trading Manager/Gerente de Comercialización | jramirez@tst-inc.com                  |
| 105 | EL SOL DEL CENTRO              | Diana Solís Cruz                 | Ejecutivo de ventas                         | dianasolis@elsoldelcentro.com.mx      |
| 106 | TRANSPORTES ALEMAR             | Maribel Hernández Galván         | Agente de Ventas                            | contactofmb2@gmail.com                |
| 107 | ESTARACKS                      | Raudel Ruvalcaba Figueroa        | -   | raudel_rf@hotmail.com                 |
| 108 | ARGSAN                         | Emmanuel Hernández               | Sales Advisor                               | emmanuel.hernandez@argsantools.com.mx |
| 109 | MULLIERT                       | Ing. Luis Diego Martínez Abascal | Gerente de ventas                           | ventas@mulliert.com                   |
| 110 | AGUILERA MOTORS                | Noé Aguilera Gutiérrez           | Director General                            | direccion@aguileramotors.com          |
| 111 | WASINGTON BOX                  | Patricio Treviño                 | Gerente Comercial                           | patricio@wabox.com                    |
| 112 | PANACEA SOURCING SOLUTIONS     | Alejandro Carrizales             | -   | acarrizales@panaceasourcing.mx        |
| 113 | GLOBALTRANZ                    | Gloria Rosaldo                   | Account Executive                           | gloria.rosaldo@globaltranz.com        |
| 114 | PEASA                          | Michelle Vázquez Cardona         | Ejecutiva de Ventas Nacionales              | imvazquez@peasa.com.mx                |
| 115 | PROMINOX                       | Paola Uribe Valencia             | Jefe de Mercadotecnia                       | paola.uribe@prominox.mx               |
| 116 | INTER CARGO                    | Fernanda Sanchez                 | Manager Sales                               | f.sanchez@int-cargo.com               |
| 117 | FCC AUTOMOTIVE PARTS DE MEXICO | Carlos Zúñiga                    | Plant Manager                               | carlosz@e-fccmx.com                   |
| 118 | GRUPO VALSA                    | Itzel Solís                      | Inteligencia Comercial y Nuevos Negocios    | isolis@grupovalsa.mx                  |
| 119 | TOPENERGY                      | Lic. Juan Manuel Ávila Hernández | Director General & Co-Fundador              | juan.avila.hdz@topenergy.mx           |





|     |                                   |                                   |                                  |                                      |
|-----|-----------------------------------|-----------------------------------|----------------------------------|--------------------------------------|
| 120 | KLINGSPOR ABRASIVOS, S.A. DE C.V. | Adrián Gómez                      | Representante de Ventas          | Agomez@klingspor.com.mx              |
| 121 | PERSA                             | Diego Flores                      | Asesor Comercial                 | ventas1@persamty.com                 |
| 122 | CONTROL Y MEDICIÓN                | Juanita Avila                     | Asesor de ventas                 | info@controlymedicion.com.mx         |
| 123 | CARLOS TORRES AGENCIA ADUANAL     | Lic. Edgar Sandoval López         | Supply Chain Management          | supplychain_ags@carlos-torres.com.mx |
| 124 | CIMARI                            | IQ. Jadir Josefh Ramírez Venancio | Asesor de Ventas Jr.             | ventasa@cimari.com.mx                |
| 125 | FASTENERS SERVICE                 | Mayra Nuñez                       | Gerente de Marketing             | mnunez@fsmfasteners.com              |
| 126 | APYMSA CORPORATIVOS               | Ing. Sergio A. Ochoa González     | KAM División Transporte de Carga | sergio.ochoa@apyma.com.mx            |
| 127 | CALVEK                            | Francisco Soto                    | Ventas Externas                  | francisco.soto@calvek.com            |
| 128 | ULBRICH                           | Ing. Jesús Mercado                | Outside Sales Bajo Zone          | jmercado@ulbrich.com                 |
| 129 | BOX MARK                          | Roberto Sánchez                   | Gerente de Ventas                | roberto.sanchez@boxmark.com          |
| 130 | TIERRATECH                        | Ing. Jorge G. Terán Moncada       | Asesor Comercial Técnico         | jorge.teran@tierratech.mx            |
| 131 | SEAZTEC                           | Wendy Díaz                        | -                                | facturacion@seaztec.com.mx           |
| 132 | RACING CARGO                      | Perla Hernández                   | -                                | perla.hernandez@racingcargo.com      |
| 133 | PRIAM PROYECTOS                   | Lic. Jesús Téllez Moreno          | Gerente Comercial                | jesus@priam.com.mx                   |
| 134 | IDEALEASE                         | Israel Escalante                  | Asesor de Ventas                 | israel.escalante@amher.com.mx        |
| 135 | ESPECIALIDADES GRAFICAS ROQUE'S   | Ing. Amelia Santoyo Lozano        | Asesor de Ventas                 | telemarketing@egroques.com           |
| 136 | LUGUER INDUSTRIAL                 | José Lucena                       | Ingeniero de Soporte             | jlucena@luguer.com                   |
| 137 | PLASTIC & BAGS FACTORY            | Salomón Olvera Willes             | Gerente de Ventas                | salomon.olveraw@pbf.mx               |
| 138 | OFIPLAN                           | Arq. Itzayana Montañez            | Proyectos Corporativos           | itza@ofiplan.com.mx                  |
| 139 | JATCO                             | Héctor Alejandro Arvizu Reyes     | Sales Department                 | hector_arvizu@jatco.co.jp            |
| 140 | PRO PLASTIC SA DE CV              | Han Sin, Yoon                     | Gerente Administrativo           | hansin.yoon@proplastic.com.mx        |
| 141 | ZERO TRES CORPORATE               | Juan José Araiza Márquez          | Gerencia Comercial               | gerencia@03corporate.com             |



|     |                                    |                                 |                             |                                       |
|-----|------------------------------------|---------------------------------|-----------------------------|---------------------------------------|
| 142 | CARSOMEX                           | MA. Ana María Velázquez Ramírez | Representante de Ventas     | ventas2@carsomex.com                  |
| 143 | IDES                               | Gustavo Muñoz Rodríguez         | -                           | gmr@grupoides.com.mx                  |
| 144 | JOHNSON CONTROLS                   | David Vázquez Tavira            | Sales Engineer              | david.vazquez.tavira@jci.com          |
| 145 | REELL                              | Ana M. Olea                     | Mexico Sales Representative | ana.olea@reell.com                    |
| 146 | JYGASOFT                           | Karely Cordova Zambrano         | Ingeniera de Preventa       | karely.cordova@jygasoftware.com       |
| 147 | SEDUMA                             | Orlando Macías                  | Gerente de Herramientas     | omacias@seduma.com.mx                 |
| 148 | NEPSA                              | Ing. Francisco Preciado         | Asesor de Ventas            | fpreciado@nepsamexico.com             |
| 149 | THORO                              | Marcedalia Juárez               | Gerente de Ventas           | ventas.sipa@thoro.com.mx              |
| 150 | CLEAN FACTORY                      | Claudia Calzada                 | Asesor Comercial            | ccalzada@cleanfactory.com             |
| 151 | MOORE PACKAGING                    | Jorge A. Rosales Robledo        | Ventas                      | jrosales@moorepam.com                 |
| 152 | BBL CONSULTORIA                    | Ricardo Álvarez Cruz            | Gerente de Ventas           | ricardo.alvarez@bblconsultoria.com.mx |
| 153 | SIALT GRUPO ADUANAL                | Jesús Eduardo Torres Mendoza    | Director General            | jesus.torres@sialtlogistics.com       |
| 154 | FITO CORP                          | Lic. Javvier Arguello Chamorro  | Presidente                  | fitocorp@cablenext.com.mx             |
| 155 | KOBBER                             | Ing. José Luis Regalado         | -                           | joregalado1212@gmail.com              |
| 156 | EL REGIO, DISTRIBUCION Y LOGÍSTICA | Ruben Gutierrez                 | -                           | el.regio001@gmail.com                 |
| 157 | SOLEDARY                           | Damiana Castillo                | -                           | damiana.castillo09@soledary.com       |

Como resultado de las encuestas realizadas, el 100% de las empresas señaladas con antelación manifestaron expresamente su aprobación e interés pleno en el proyecto de establecimiento de una Sección Aduanera (Puerto Seco) de la Aduana de Guadalajara en Ciudad Guzmán, Municipio de Zapotlán el Grande, Jalisco, la cual interactúe permanentemente con la Aduana de Manzanillo, convencidos de que esta iniciativa tiene el potencial de aportar en gran medida a la competitividad y la eficiencia de las operaciones de comercio exterior en toda la región.



Manifestaron que una vez operando un Puerto Seco en la zona de interés, utilizarían los diversos servicios que se brindarían, tales como servicios de importación, exportación y retorno de contenedores, obteniendo grandes beneficios como optimización de tiempos de despacho de mercancías, menores costos en la logística de transporte, aumento inmediato en la competitividad de las empresas y por supuesto el impulso económico y desarrollo de toda la Región.

En conclusión, el establecimiento de una Sección Aduanera de la Aduana de Guadalajara (Puerto Seco), en el Municipio de Zapotlán el Grande, Jalisco, representa una oportunidad única para consolidar un nodo logístico estratégico en el occidente de México



## BIBLIOGRAFÍA:

- Bello, A. (2021). Puertos secos, ¿qué son y cómo funcionan? *Noriega Grupo Logístico*.  
<https://noriegagrupo-logistico.com/transporte/puertos-secos-que-son-y-como-funcionan/>
- Cifras. (2023) Ventanilla Única. <https://ventanillaunica.gob.mx/vucem/cifras.html>
- COMUNIDAD PORTUARIA DE MANZANILLO 2020. (2020, 19 noviembre). Issuu.  
<https://issuu.com/infoapiman/docs/brochure>
- Declaraciones y pagos - [datos.gob.mx/busca](https://datos.gob.mx/busca).  
(s. f.). <https://datos.gob.mx/busca/dataset/declaraciones-y-pagos>
- Detalles de Puerto de MANZANILLO ({UNLOCODE2}) - Salidas, arribos esperados y escalas.  
(s. f.). MarineTraffic.com.  
<https://www.marinetraffic.com/es/ais/details/ports/2747?name=MANZANILLO&country=Mexico>
- Dueñas, C. M. (2022, 27 septiembre). Información sobre el Puerto de Manzanillo | Importancia y Ubicación. *DRIP/C*. Recuperado 2 de septiembre de 2023, de  
<https://www.dripcapital.com/es-mx/recursos/blog/puerto-de-manzanillo>
- Eternity Group. (s. f.). *Puertos secos: qué son, cómo surgieron y qué ventajas tienen*.  
<https://blog.eiffmx.com/puertos-secos-que-son-como-surgieron-y-que-ventajas-tienen#:~:text=Ventajas%20de%20los%20puertos%20secos,40%20camiones%20en%20as%20rutas>
- Ferromex. (s. f.). <https://www.ferromex.com.mx/ferromex-lo-mueve/sistema-ferromex.jsp>
- Las 500 empresas más importantes de México 2022 | Regístrate. (s. f.). Expansión.  
[https://expansion.mx/las-500-empresas-mexico/ranking-completo?utm\\_source=internal&utm\\_medium=link-recommended%3Fevent%3DIas5002022](https://expansion.mx/las-500-empresas-mexico/ranking-completo?utm_source=internal&utm_medium=link-recommended%3Fevent%3DIas5002022)
- Manzanillo: Economía, empleo, equidad, calidad de vida, educación, salud y seguridad pública | Data México. (s. f.). Data México.  
<https://www.economia.gob.mx/datamexico/es/profile/geo/manzanillo>
- Movimiento Portuario Mensual - Agosto 2023. (202d. C.). En *ADMINISTRACIÓN DEL SISTEMA PORTUARIO NACIONAL MANZANILLO S.A. DE C.V.* (ND). ND.
- Request rejected. (s. f.). <https://www.ferromex.com.mx/ferromex-lo-mueve/sistema-ferromex.jsphttps://thelogisticsworld.com/logistica-y-distribucion/puertos-secos-que-son-y-cual-es-su-utilidad/>
- SC, D. 8. D. (s. f.-a). *API Manzanillo | Distancias*.  
<https://www.puertomanzanillo.com.mx/esps/0020205/distancias.html>



SC, D. 8. D. (s. f.-b). *Historial Noticias*.

<https://www.puertomanzanillo.com.mx/espi/0000001/historial.php>

SC, D. 8. D. (s. f.-c). *MOVILIZA MANZANILLO MÁX CONTENEDORES a NIVEL NACIONAL EN 2022*. <https://www.puertomanzanillo.com.mx/espi/0000001/noticia.php?id=40>

Secretaría de Comunicaciones y Transportes: *Puertos de México*. (s.f.).

<http://www.sct.gob.mx/index.php?id=171>

Team, S. (s. f.). Qué saber sobre el puerto marítimo de Manzanillo en México. *South Pacific Logistics*. <https://web.splogistics.com/blog/post/574/que-saber-sobre-el-puerto-maritimo-de-manzanillo-en-mexico>

<https://web.splogistics.com/blog/post/574/que-saber-sobre-el-puerto-maritimo-de-manzanillo-en-mexico>

Tlw, R. (2023). Puerto de Manzanillo: el puerto más importante de México para el comercio con Asia. *THE LOGISTICS WORLD | Conéctate e inspírate*. <https://thelogisticsworld.com/actualidad-logistica/puerto-de-manzanillo-el-puerto-mas-importante-de-mexico-para-el-comercio-con-asia/>

*Pacific Logistics*. <https://web.splogistics.com/blog/post/574/que-saber-sobre-el-puerto-maritimo-de-manzanillo-en-mexico>

Tlw, R. (2023). Puerto de Manzanillo: el puerto más importante de México para el comercio con Asia. *THE LOGISTICS WORLD | Conéctate e inspírate*.







**st** stratego

COMERCIO EXTERIOR • DEFENSA LEGAL • FISCAL • AUDITORÍA

---

*Estrategias inteligentes  
que dan resultado*

 800 626 0155

 [info@stratego-st.com](mailto:info@stratego-st.com)

 [www.stratego-st.com](http://www.stratego-st.com)



Tijuana, B.C. | México, CDMX | Guadalajara, Jal. | Monterrey, N.L.  
Querétaro, Qro | **Mexican Desk:** CA, USA; München, DE.