

Comercio bilateral México-Argentina y movimiento de contenedores por sus principales puertos¹

Bilateral trade between Mexico and Argentina and movement of containers through its main ports

Ángel Licona Michel²

Juan José Pompilio Sartori³

Recibido: 25 de abril de 2018 Aceptado: 21 de junio de 2018

RESUMEN

Los países realizan comercio para poder cubrir la demanda e incrementar la oferta de bienes en los mercados. En el artículo se hace un análisis del comercio y de los puertos de los países de los Estados Unidos Mexicanos (México) y la República de Argentina (Argentina). Ambas naciones de acuerdo con datos de la Secretaría de Economía (2016), tienen un crecimiento del año 2000 al 2015 de más de 300% en las ventas, así como en las compras que se realizan de manera bilateral, de igual manera los dos países disponen de puertos que se encuentran en el top 100 de los que más contenedores mueven en el mundo, siendo los más importantes el puerto de Manzanillo y de Buenos Aires.

Palabras clave: Comercio, movimiento de contenedores, puertos, México, Argentina

ABSTRACT

Countries need to trade in order to meet demand and increase the supply of goods in the various markets that make up the globe. In the article, we make an analysis of the trade and ports of the countries of the Mexican Republic (Mexico) and the Republic of Argentina (Argentina). Both nations have a growth of more than 300% in sales, as well as bilateral purchases during the years 2000 to 2015. Similarly, the two countries have ports that are in the top 100 of the ports that more containers move in the world, being the most important Manzanillo and Buenos Aires.

1 La investigación obtuvo apoyo de la Universidad Nacional de Córdoba, Argentina y de la Universidad de Colima en México, que financiaron en 2016 una estancia de investigación en la Ciudad de Córdoba, Argentina.

2 Profesor de la Facultad de Economía y del Centro de Estudios e Investigaciones sobre la Cuenca del Pacífico y Centro de Estudios APEC de la Universidad de Colima, México almichel@ucol.mx

3 Profesor de la Facultad de Ciencias Económicas y del Instituto de Economía y Finanzas de la Universidad Nacional de Córdoba, Argentina jipsartori@hotmail.com

Keywords: Trade, movement of containers, ports, Mexico, Argentina

INTRODUCCIÓN

México y Argentina, iniciaron un proceso de transformación económica que trata de cambiar el funcionamiento y operación de la estructura productiva, para ello impulsan políticas encaminadas en promover la apertura del mercado e incrementar los competidores en el mismo.

En la actualidad México y Argentina tienen firmados 7 Acuerdos que buscan fortalecer la relación bilateral, de igual manera se pactó entre ambos países el Acuerdo para la Promoción y Protección Recíproca de las Inversiones (APPRI), dando certeza a los inversionistas para que puedan iniciar proyectos de inversión y hacer crecer el comercio entre los mercados de México y Argentina.

Con la implementación de los APPRI, México y Argentina emprenden políticas de apertura económica y comercial, tratando de mantener mayores niveles de competencia internacional. De igual manera con el crecimiento de la oferta, se presiona la estructura económica doméstica, obligando a la mejora de procesos y bienes, para generar condiciones de mayor aprendizaje de las reglas de mercado y el funcionamiento de los negocios, que favorezcan el entorno de la demanda y la oferta.

La dinámica seguida por México y Argentina muestra, de acuerdo con datos de la Secretaría de Economía (SE) (2016), que el comercio entre los dos países tiene un incremento del año 2000 al 2015 de más de 300%, las exportaciones realizadas de México con destino al país de Argentina en el año 2000 sumaron \$ 288 millones de dólares y en 2015 alcanzaron los \$ 1,497 millones de dólares; en el caso de las importaciones provenientes de Argentina fueron de \$247 millones de dólares y en 2015 de \$1,056 millones de dólares. Dichos datos muestran la dinámica en la relación comercial y por ende la necesidad de generar infraestructura, entre otras la portuaria, que estimule las ventas y compras con el exterior, en particular entre los dos países, lo cual obliga al diseño de políticas estratégicas que impulsen el crecimiento del comercio e incrementen la oferta y la demanda de bienes, en favor de la sociedad mexicana y argentina.

La investigación tiene como objetivo explicar el comercio y la inversión de Argentina en México, así como la relevancia de los puertos en el tráfico de contenedores.

Se tiene la hipótesis de que Argentina y México se enfocan en la mayor apertura del mercado, que les permita realizar mayor comercio e inversiones de manera bilateral, asimismo que sus puertos tengan mayor presencia en el movimiento de contenedores en los mercados.

El artículo se encuentra estructurado en 8 apartados, el primero se compone por la introducción, el segundo plantea el sustento teórico, en el tercero

presentamos el comercio y la inversión entre México y Argentina, en el cuarto se reflexiona la importancia de los puertos y la participación que tienen como país en el movimiento de contenedores en el ámbito mundial, en el quinto apartado se analizan los principales puertos de México y Argentina, así como su ubicación en el top 100 de los puertos más importantes de América Latina y el Caribe, el sexto apartado corresponde a las conclusiones, el séptimo a los anexos y el octavo muestra las referencias bibliográficas y electrónicas.

Sustento teórico

Los países de México y Argentina, para consolidar sus economías necesitan exportar e importar bienes, buscando que la oferta y la demanda en sus mercados contribuya dinamizando la producción y el consumo. La teoría del comercio internacional plantea las bondades para que los mercados puedan estar interactuando, trayendo beneficios en los consumidores por medio de una mayor oferta de bienes y servicios, así como entre los productores que podrán participar vendiendo sus mercancías en diferentes mercados, fortaleciendo la estructura productiva con técnicas más avanzadas y competitivas.

Dentro de los aportes de la teoría de comercio internacional, se encuentran planteamientos del mercantilismo, y en él, el Estado juega un papel trascendental en las interacciones del comercio, manteniendo una política donde las exportaciones deben dominar las importaciones, y con ello obtener ganancias en los mercados internacionales, es decir, los países necesitan tener un superávit en la balanza comercial, el cual se logra por medio de haber realizado más ventas que compras con el exterior (Krugman, Obstfeld y Melitz, 2012; Appleyard y Field, 2003).

De acuerdo con la dinámica comercial entre México y Argentina, al igual que con el resto del mundo, no son necesariamente correctos los planteamientos del mercantilismo, porque si Argentina tiene más importaciones (déficit en la balanza comercial), y dichas compras se relacionan con la adquisición de maquinaria y técnicas que ayuden a las empresa e industrias en mejorar sus procesos de producción, ello permitirá el incremento de la producción y de igual manera impulsará las exportaciones, con lo cual mejorará el saldo de la balanza comercial porque habrá una mayor diversidad en la exportación de bienes, asimismo un fortalecimiento de la economía que empujará la dinámica de un comercio intra e inter industrial de manera bilateral y multilateral que impactará en el crecimiento de exportaciones e importaciones con distintas naciones.

Con el comercio ganan todos los países que participan en el intercambio; Adam Smith (1987), manifiesta que el comercio conlleva a la especialización y división del trabajo, esto permite que tanto los países como las empresas sean más eficientes en la producción, para asimismo poder disponer de personas más capacitadas que producen más mercancías en un menor tiempo,

haciendo más dinámico y especializado el comercio de bienes al igual que el de servicios, y que la balanza comercial presente un crecimiento en exportaciones e importaciones. (Smith, 1987; Krugman, et al, 2012; Schettino, 1995).

En lo que corresponde al comercio entre México y Argentina, existe crecimiento de los bienes que se compran y venden entre las dos naciones (cuadro 1). La especialización y la división del trabajo planteada por Smith (1987), es un punto relevante para entender la dinámica de las actividades comerciales en todas las naciones. David Ricardo (1959), refuerza los aportes de Adam Smith impulsando el concepto de las ventajas comparativas que permiten exista la división del trabajo y la especialización entre países y empresas para poder ganar-ganar en el comercio. La ventaja comparativa se sustenta en la productividad que se logra con la especialización, y la misma está sujeta a los factores de producción, relacionados con el trabajo, capital, recursos naturales y tecnología. (Ricardo, 1959; Schettino, 1995).

Los aportes de Smith y Ricardo, en el contexto de la especialización, permiten que en la actualidad el comercio siga creciendo, tal como acontece entre México y Argentina, y en general se presente un crecimiento en el intercambio comercial con otros países. El comercio estimula la especialización y la división del trabajo (Steinberg, 2004), asimismo genera que los productos que se intercambian en el mercado tengan un ciclo de vida, y cuando viene la declinación de la demanda por algún bien o servicio, si la empresa o industria que lo produce no tiene la capacidad de transformar los procesos, se verá en la necesidad de salir del mercado, ello indica que las empresas e industrias, al igual que los países no tendrán la misma capacidad de respuesta para atender las nuevas necesidades de mercados específicos, y por ello tendrán que diversificar sus clientes en los mercados.

Al estar participando en el comercio, si una empresa o un país no tiene condiciones de expandir o incrementar sus ventas y sólo logra realizar más compras, caerá en déficits permanentes por no estar al nivel de competitividad que sus socios comerciales, entonces, dicho país tenderá a diseñar e instrumentar diferentes estrategias restrictivas por medio de aranceles (impuestos), así como de carácter administrativo, con la intención de frenar los bienes provenientes de mercados más productivos y competitivos (Sánchez, Cruz y Terrones, 2015).

Las naciones que son más competitivas y quieren tener mayor presencia en los mercados internacionales, en lugar de poner restricciones al comercio lo facilitan disminuyendo o eliminando los impuestos a los productos provenientes del exterior, así como haciendo eficientes los trámites administrativos. La comunidad de naciones, en favor de estimular el comercio, creó instituciones internacionales como el Acuerdo General de Aranceles y Comercio (GATT) y la Organización Mundial del Comercio (OMC), para que ellas cuiden, y hagan cumplir la apertura al comercio de los países miembros (Krugman, et al, 2012; Appleyard y Field, 2003; Schettino, 1995).

Argentina se convierte en miembro del GATT en octubre de 1967 y México en agosto de 1986, ambos países con la sustitución del GATT por la Organización Mundial del Comercio son miembros de la OMC desde su nacimiento el 1 de enero de 1995 (OMC, 2016). Con ello ambas naciones muestran que tienen compromisos de estimular la apertura del mercado por medio de políticas comerciales, en pro de incrementar el comercio con el exterior y establecer alianzas con los mercados en los cuales existe un intercambio de bienes y servicios.

México y Argentina, al ser parte de las Instituciones que impulsan la apertura del comercio, tienen mayor presencia en los mercados internacionales, jugando estrategias de impulsar el comercio por medio de la apertura al exterior de sus mercados. Los consumidores ganan al contar con una mayor oferta de mercancías y de servicios que satisfacen sus diversas necesidades; los productores, al tener mayor competencia, se ven obligados a mejorar sus procesos de producción y a la búsqueda de nuevos mercados en los cuales posicionar sus mercancías.

Ambos países se encuentran en el top 50 de los que más exportan e importan en el mundo, México se ubicó en el lugar 12 y Argentina en el 46; en lo que respecta a las importaciones, México se ubica en el 13 y Argentina en el lugar 45. (Indexmundi, 2018; OMC, 2017).

Con la apertura, la política comercial que implementan México y Argentina en lo general, tiene como objetivo modernizar y fortalecer la estructura de las exportaciones, tratando de lograr una mayor diversificación geográfica de sus ventas al exterior. Asimismo, ambos países tienen acuerdos pactados bilateralmente, entre otros el Acuerdo de Promoción y Protección Recíproca de las Inversiones (APPRIs), así como Acuerdos de Complementación Económica con el Mercosur del cual Argentina es miembro y que contribuye al impulso de las exportaciones e importaciones en el ramo industrial. (SE, 2016).

Con los Acuerdos, el intercambio de bienes y servicios entre México y Argentina, refleja un crecimiento de exportaciones e importaciones, así como de las inversiones generando condiciones para una integración de los mercados, por medio de un crecimiento en la infraestructura que impulsa el comercio, de igual manera los puertos marítimos de ambos países ganan presencia por el movimiento de contenedores y su conexión con los mercados internacionales.

Dinámica Comercial e Inversión Extranjera Directa de Argentina en México

México tiene firmado un Acuerdo para la Complementación Económica y de igual manera el Acuerdo de Promoción y Protección Recíproca de las Inversiones con Argentina, generando condiciones para que exista un mayor comercio, y la Inversión Extranjera Directa entre las dos naciones se dinamice. (Cuadro 1 y gráfica 1).

Cuadro 1

Balanza comercial de México con el mundo, y participación en el comercio bilateral México-Argentina

Año	Exportaciones mundo	Importaciones mundo	Saldo comercial mundo	Exportación México-Argentina	Importación México-Argentina	Saldo comercial con Argentina	Participación Exportaciones	Participación Importaciones
2000	166,120.70	174,457.80	-8,337.10	288.7	247.4	41.3	0.17	0.14
2001	158,779.70	168,396.40	-9,616.70	243.7	441.4	-197.7	0.15	0.26
2002	161,046.00	168,678.90	-7,632.90	125.2	687.3	-562.1	0.07	0.40
2003	164,766.40	170,545.80	-5,779.40	235.2	867.1	-631.9	0.14	0.50
2004	187,998.50	196,809.60	-8,811.10	569	1,108.30	-539.3	0.30	0.56
2005	214,232.90	221,819.50	-7,586.60	672.3	1,302.80	-630.5	0.31	0.58
2006	249,925.10	256,058.30	-6,133.20	952.1	1,798.50	-846.4	0.38	0.70
2007	271,875.30	281,949.00	-10,073.70	1,130.00	1,609.70	-479.7	0.41	0.57
2008	291,342.60	308,603.20	-17,260.60	1,317.10	1,436.40	-119.3	0.45	0.46
2009	229,703.50	234,385.00	-4,681.50	1,083.90	1,144.60	-60.7	0.47	0.48
2010	298,473.10	301,481.80	-3,008.70	1,768.80	1,092.80	676	0.59	0.36
2011	349,433.40	350,842.90	-1,409.50	1,958.10	1,061.40	896.7	0.56	0.30
2012	370,769.90	370,751.60	18.30	1,932.40	1,004.20	928.2	0.52	0.27
2013	380,015.00	381,210.20	-1,195.20	1,965.90	1,167.30	798.6	0.51	0.30
2014	396,911.70	399,977.20	-3,065.50	1,301.90	1,049.70	252.2	0.32	0.26
2015	380,622.90	395,232.40	-14,609.50	1,497.10	1,056.90	440.2	0.39	0.26

Fuente: Elaboración propia con base en datos de la Secretaría de Economía 2016. <http://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/110344/Anual-Exporta-enero-abril16.pdf> y <http://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/110345/Anual-Importa-enero-abril16.pdf>

Gráfica 1

Balanza comercial de México con el mundo y con Argentina. (Millones de dólares)



Fuente: Elaboración propia con base en el cuadro 1

En el cuadro y gráfica 1, puede observarse la dinámica del comercio entre México y Argentina. Durante el año 2000, las exportaciones mexicanas con destino al mercado argentino fueron de \$ 288 millones de dólares, para el año 2010 alcanzaron los \$1,768 millones de dólares y en 2015 llegan a los \$1,497 millones de dólares, mostrándose que en tres lustros el valor de las ventas con destino al país de Argentina creció por arriba del 300%. En lo que corresponde a las compras o importaciones que realiza México procedentes de

Argentina en el 2000 sumaban \$247 millones de dólares, en 2010 ascienden a \$1,092 millones de dólares y en 2015 se tienen \$1,056 millones de dólares, también existiendo un crecimiento aproximado del 300% en tres lustros, lo cual indica que si crecen las ventas al exterior, también lo harán las compras, porque las ventas que se hacen al mercado exterior conllevan la necesidad de realizar compras en mercados internacionales para poder continuar dinamizando las exportaciones, teniendo el comercio un juego de ganar-ganar entre países y empresas que en algún momento presentarán déficit y otros superávit en el contexto de la economía internacional.

La dinámica del comercio muestra que el valor de las exportaciones e importaciones entre México y Argentina tuvo un saldo deficitario en la balanza comercial de 2001 al 2009 para los mexicanos, posteriormente México vende más, y logra superávit en la balanza comercial bilateral. Ambos países logran un incremento en el intercambio comercial, pero dichos aumentos de las exportaciones e importaciones que alcanzan un crecimiento de más del 300% del año 2000 al 2015, no representan ni el 1% del comercio total realizado por México con el exterior, tal como se muestra en el cuadro 1 y la gráfica 1.

Las exportaciones de México al país de Argentina, se concentran principalmente en: ensambles de pantalla plana, dispositivos para cinturones de seguridad, aleaciones de aluminio, láminas zincadas, cerveza de malta, cajas de velocidades, circuitos modulares, unidades de memoria, receptores de radio AM y FM, cepillos de dientes, entre otros. Por su parte las compras o importaciones realizadas de México al país de Argentina, se concentran en: aceites en bruto, desodorantes corporales y antitranspirantes, cueros y pieles charolados, preparaciones a base de productos lácteos, vinos de uva, cortes de agrios (cítricos), fruta congelada (sandía, melón, etcétera), preparaciones químicas, anticonceptivas, herbicidas, medicamentos a base de vitaminas, pistones válvulas, entre otros. (SE, 2016).

Con las compras y ventas de mercancías que se intercambian entre México y Argentina, además de impregnar dinamizando al comercio, contribuyen al incremento de la Inversión Extranjera Directa (IED), la cual impulsa el crecimiento de las actividades económicas y con ello expanden entre otras, las actividades comerciales relacionadas con las exportaciones e importaciones; en el cuadro 2 se muestran los montos de IED procedente de Argentina que llegan al territorio mexicano.

En México el capital procedente de Argentina sumó del año 1999 al 2015 la cantidad de \$ 990 millones de dólares, los estados que han recibido mayores montos de IED son Nuevo León con \$ 700 millones de dólares, Ciudad de México \$ 121 millones de dólares, Puebla \$ 55 millones de dólares, Estado de México \$ 39 millones de dólares, Quintana Roo \$ 18 millones de dólares, Coahuila de Zaragoza \$ 14 millones de dólares, San Luis Potosí \$ 9 millones de dólares, y Baja California se acerca a los \$ 5 millones de dólares (Ver cuadro 2).

La IED proveniente de Argentina que se ha establecido en México, se concentra principalmente en sectores de la industria farmacéutica, la biotecnología, el software, caramelos, aerolíneas, acero, entre otros, contando con firmas como Arcor, Aerolíneas Argentinas, Techint, Laboratorios Biogénesis Bagó, etcétera. De igual manera el capital mexicano que incursiona en el mercado de Argentina, y las empresas mexicanas que se han establecido en el país Sudamericano, son Alsea, Arca, América Móvil, Bimbo, Coppel, Grupo Salinas, Grupo Posadas, Femsa, IKé Asistencia, La Mucca, Mabe, Magma Group, Mexichem, Mindcode y Telmex. (Cámara de Comercio México Argentina, 2016).

Cuadro 2
Estados de la República Mexicana con IED procedente de Argentina
(millones de dólares)

	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	Total
Argentina	3.3	9.6	9.7	10.6	4.4	11.6	542.4	25.1	26.4	44.3	2.7	-7.2	9.5	318.3	-192.0	38.9	132.9	990.2
Aguascalientes	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	4.1	-9.9	0.0	0.0	0.0	0.0	0.1	-5.8
Baja California	0.0	0.8	0.2	0.0	0.0	0.0	0.5	0.2	0.2	0.0	0.0	0.0	1.4	1.4	-0.1	0.1	0.1	4.8
Baja California Sur	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.1	0.4	0.0	0.0	0.3	0.3	1.0	0.0	0.0	0.3	2.5
Campeche	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.2	0.2
Chiapas	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.8	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	1.3	-0.3	0.1	0.3	2.1
Chihuahua	0.0	0.0	0.0	0.0	0.2	0.0	0.3	0.0	0.0	0.0	0.0	0.2	0.0	0.2	-0.1	0.0	0.2	0.9
Ciudad de México	2.3	8.3	2.5	9.4	1.9	8.0	7.3	19.1	23.4	11.6	0.7	-0.3	2.5	15.5	5.7	-5.8	9.4	121.8
Coahuila de Zaragoza	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	10.8	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	5.8	-3.9	0.8	1.2	14.7
Durango	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.1
Estado de México	0.0	0.0	1.3	0.5	0.1	1.6	2.8	1.0	-1.1	31.3	-3.0	0.4	0.4	3.9	-1.1	0.5	0.6	39.3
Guanajuato	0.0	0.0	0.7	0.0	0.0	0.0	0.0	0.5	0.0	0.0	0.8	0.4	0.0	0.2	0.0	0.0	0.2	2.8
Guerrero	0.0	0.2	0.2	0.1	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.4	0.0	0.1	0.3	0.0	0.0	0.0	0.1	1.3
Jalisco	0.0	0.4	0.3	0.5	1.3	0.8	2.2	3.1	0.0	0.6	0.1	0.1	0.2	1.1	-9.8	0.1	0.7	1.6
Michoacán de Ocampo	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.1	0.0	0.0	0.1	0.3
Morcles	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.1	0.1
Nayarit	0.0	0.0	0.4	0.0	0.1	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.1	0.1	0.0	1.5	0.3	2.5
Nuevo León	0.0	0.0	0.1	-0.1	0.1	0.0	471.5	0.0	0.6	0.0	0.0	0.0	0.0	254.7	-170	35.2	109.3	700.9
Oaxaca	0.4	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.5	0.2	0.0	0.1	1.3
Puebla	0.0	0.0	3.2	-0.3	0.0	0.0	38.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.3	20.5	-13.7	2.8	4.3	55.2
Querétaro	0.0	0.0	0.0	0.0	0.2	0.0	0.1	0.0	0.3	0.0	0.0	0.2	0.0	1.1	0.0	0.1	0.3	2.1
Quintana Roo	0.2	0.2	0.3	0.3	0.4	0.3	1.0	1.1	2.2	0.2	0.0	1.3	2.0	1.4	3.3	1.2	2.9	18.1
San Luis Potosí	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	5.2	0.0	0.0	0.0	0.1	0.0	1.9	2.8	-1.9	0.4	0.5	9.0
Sinaloa	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.4	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.2	-0.2	0.0	0.2	0.8	
Sonora	0.2	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.1	0.0	0.4	0.0	0.0	0.0	0.0	0.1	0.0	0.0	0.1	0.8
Tabasco	0.0	-0.4	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.1	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	1.2	0.0	0.5	0.3	1.7
Tamaulipas	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.9	0.0	0.0	0.1	1.1
Tlaxcala	0.0	0.1	0.5	0.0	0.0	0.7	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.1	0.0	0.0	0.0	1.4
Veracruz de Ignacio de la Llave	0.1	0.0	0.0	0.0	0.0	0.2	0.9	0.1	0.0	0.1	-0.1	0.1	0.0	1.7	-0.1	0.1	0.4	3.5
Yucatán	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.6	0.0	0.1	0.0	0.0	0.0	0.0	0.5	-0.1	0.1	0.4	1.7
Zacatecas	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.1	1.9	0.6	1.0	0.0	3.5

Fuente: Elaboración propia con datos de la Secretaría de Economía, 2016. <http://www.gob.mx/se/acciones-y-programas/competitividad-y-normatividad-inversion-extranjera-directa?state=published>

La dinámica comercial que presentan México y Argentina, así como la IED contribuye para que las transacciones comerciales de los dos países crezcan y de igual manera se logró una mayor conexión con los mercados internacionales, teniendo la necesidad de modernizar y desarrollar infraestructura que facilite la entrada y salida de mercancías por sus mercados, por ello para los dos países, los puertos marítimos son puntos estratégicos que juegan un papel relevante en su conexión con los mercados y para poder continuar desarrollando el comercio de bienes y servicios que los mantenga en el juego de ganar-ganar por medio del incremento de las exportaciones e importaciones.

Dinámica de los principales puertos de México y Argentina

Los puertos marítimos permiten a los países de México y Argentina, incrementar su conexión con el mundo, por ello son puntos estratégicos que dinamizan flujos comerciales e impulsan las exportaciones e importaciones. El comercio conecta los mercados locales e internacionales y de igual manera contribuye en el desarrollo de infraestructura que facilite el intercambio de bienes y servicios, tal como el papel que desempeñan los puertos marítimos en las transacciones comerciales.

En el cuadro 3 y la gráfica 2, puede observarse el tráfico de contenedores que han transitado por los puertos de México y Argentina para comercializar bienes, así como servicios. En el año 2000 por los puertos de Argentina transitaron 1 millón 144 mil 834 contenedores, y en México 1 millón 315 mil 701 contenedores, para el año 2010 en Argentina sus puertos movieron 2 millones 21 mil 676 contenedores, México 3 millones 693 mil 956 contenedores, en 2014 Argentina se movieron menos de 2 millones de contenedores y en México se rebasaron los 5 millones, lo cual indica que por México se tiene mayor comercio vía marítima, de igual manera en el caso de Argentina se considera que la disminución en el tránsito de contenedores que pasan por sus puertos, se debe a que se mueve más mercancía por las carreteras que conectan con los países del Mercosur (Brasil, Uruguay y Paraguay).

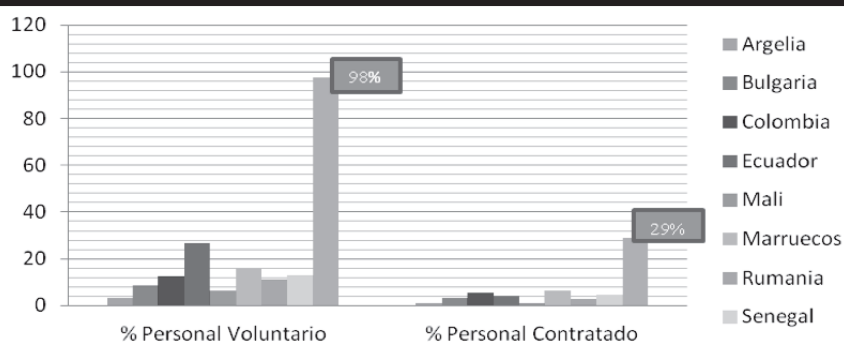
De acuerdo al volumen de contenedores que transitan por los puertos de México y Argentina, se detecta que la infraestructura portuaria disponible en ambos países ha sido moderada durante el siglo XXI teniendo una participación en el movimiento de contenedores global, en el año 2000, de 0.066% por parte de Argentina y de 0.075% por parte de México. Para el año 2010 la participación de los puertos de Argentina alcanzó el 0.044% y los de México el 0.080%. En 2014 la participación de Argentina disminuyó, mientras la de México ganó participación en el tráfico de contenedores; en 2014 Argentina logró una participación de 0.030% y México 0.090% (ver cuadro 4). Ambos países requieren impulsar la construcción y mejora de la infraestructura que permita a sus puertos un mayor dinamismo, y de igual manera contribuya al desarrollo de vías de comunicación que reduzcan los costos y tiempos del intercambio de mercancías y servicios con otros mercados.

Cuadro 3
Tráfico de contenedores por los puertos de México y Argentina

Año	Argentina	México
2000	1,144,834	1,315,701
2001	663,811	1,358,136
2002	554,800	1,564,540
2003	1,025,055	1,693,791
2004	1,251,895	1,903,345
2005	1,490,372	2,144,345
2006	1,757,990	2,680,374
2007	1,874,259	1,661,288
2008	1,997,146	3,312,717
2009	1,626,835	2,874,313
2010	2,021,676	3,693,956
2011	2,159,110	4,228,873
2012	1,986,480	4,799,368
2013	2,141,388	4,900,268
2014	1,775,574	5,273,945
Promedio	1,564,748	2,893,664

Fuente: Elaboración propia con base en datos del Banco Mundial, 2016. <http://datos.bancomundial.org/indicador/IS.SHP.GOOD.TU>

Gráfica 2
Participación de México y Argentina en el movimiento de contenedores del mundo



Fuente: Elaboración propia con base en cuadro 3

Cuadro 4
Participación de México y Argentina en el movimiento de contenedores del mundo

Año	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Participación de Argentina en el movimiento de contenedores	0.066	0.036	0.026	0.043	0.046	0.051	0.053	0.047	0.046	0.041	0.044	0.043	0.037	0.038	0.030
Participación de México en el movimiento de contenedores	0.075	0.074	0.075	0.071	0.069	0.073	0.081	0.041	0.077	0.072	0.080	0.084	0.090	0.087	0.090

Fuente: Elaboración propia con base en datos del Banco Mundial, 2016. <http://datos.bancomundial.org/indicador/IS.SHP.GOOD.TU?view=chart>

Los puertos reflejan la interacción de los países con el resto del mundo y, dado el ritmo de participación en el tránsito de contenedores que pasan por los puertos de México y Argentina, se tiene la necesidad de fortalecer las políticas comerciales y de inversión para que exista un mayor intercambio de comercio y de inversiones entre ambos países y pueda superarse el 1% que al momento existe entre lo que se compra y vende entre México y Argentina (cuadro1).

Con estrategias de política económica y comercial, que faciliten la entrada y salida de bienes, servicios y capitales, tendrán certidumbre los actores económicos, políticos y sociales de México, así como de Argentina, para desarrollar más infraestructura portuaria y de vías de comunicación que impulse mayores montos en el intercambio de las exportaciones e importaciones, incrementando el movimiento de contenedores y con ello contribuir al fortalecimiento de los mercados de los dos países.

Principales puertos de México y Argentina

México se encuentra conformado por 32 Estados y Argentina por 23 provincias. En el caso de México se tiene conexión con el Océano Pacífico y Atlántico, por su parte, Argentina sólo se conecta con el Atlántico (ver anexo 1, Sistema Portuario de Argentina). En México 11 Estados⁴ son tocados por las aguas del Océano Pacífico y 6 Estados⁵ por las aguas del Océano Atlántico, contando en esa área geográfica con 117 puertos y terminales, de los cuales 58 se encuentran conectados con el Pacífico y 59 con el Atlántico (ver anexo 2, mapa del Sistema Portuario Mexicano).

Argentina tiene 5 provincias tocadas por las aguas del Océano Atlántico, siendo éstas, Buenos Aires, Río Negro, Chubut, Santa Cruz y Tierra de Fuego (ver anexo 3, mapa de la República de Argentina), las cuales tienen una mayor participación en el movimiento de contenedores por la conexión con sus puertos (Anuario Portuario Marítimo, 2014; CEPAL, 2015).

Por su ubicación geográfica, los puertos de Argentina se encuentran conectados a la red de ríos fluviales (ver anexo 1 y 3), que posteriormente por el mismo cauce de los ríos principalmente el Paraná (Instituto de Estudios sobre la Realidad Argentina y de Latinoamericana, 2015) y Río de la Plata se conectan con el Océano Atlántico. Entre los puertos más importantes de Argentina (ver anexo 1), se encuentra el de Buenos Aires, La Plata, Mar del Plata, Quequén, Bahía Blanca, Galván, Rosales, Belgrano, de Escobar, Campana, de Zárate, San Nicolás, Ramallo, San Pedro, de Villa Constitución, de Arroyo Seco, Rosario, San Lorenzo-San Martín, Quebracho, San Benito, Santa Fe,

4 De acuerdo a la distribución geográfica de México, los 11 Estados tocados por las aguas del Océano Pacífico son: Baja California Sur, Baja California, Sonora, Sinaloa, Nayarit, Jalisco, Colima, Michoacán, Guerrero, Oaxaca y Chiapas.

5 Los 6 Estados tocados por las aguas del Océano Atlántico son: Tamaulipas, Veracruz, Tabasco, Campeche, Yucatán y Quintana Roo.

Reconquista, de Diamante, de Ibicuy, Concepción del Uruguay, del Paraná Superior, San Antonio Este, Madryn (Chubut), Comodoro Rivadavia, Puertos de la Provincia de Santa Cruz (Caleta Paula, Deseado, San Julián, Punta Quilla, y Río Gallegos), de Ushuaia. (Anuario Portuario Marítimo, 2014; Cámara de Actividades Portuarias y Marítimas, 2016).

En México, los puertos más importantes son Manzanillo, Lázaro Cárdenas, Veracruz, Altamira, Ensenada, Progreso, Mazatlán, Topolobampo, Guaymas, Cabo San Lucas, Puerto Vallarta, Zihuatanejo, Acapulco, Salina Cruz, Puerto Chiapas, Tampico, Tuxpan, Coatzacoalcos, Bahías de Huatulco, Dos bocas, San Blas y Puerto Escondido entre otros (SCT, 2016)

Algunos de los puertos de México y Argentina en el presente siglo XXI, han logrado posicionarse en el top 100 del mundo en materia de tráfico contenedores (TEU por sus siglas en inglés). Los puertos que más contenedores mueven son Manzanillo, que movilizó en el año 2015 la cantidad de 2,458,135 contenedores, ubicándose en el puesto 66, y el de Buenos Aires con 1,433,053 contenedores, posicionándose en el lugar 100 (Top 100 Container Ports, 2016).

De acuerdo con lo mencionado, observamos que los Puertos en el siglo XXI, tanto en México como Argentina, tienen mayor protagonismo en la dinámica de las actividades económicas y comerciales de su territorio y de conexión con mercados internacionales. Ambos países tienen en el top 100 al puerto de Buenos Aires y de Manzanillo.

En el caso de México, al puerto de Manzanillo (que por su ubicación geográfica pertenece al Estado de Colima conectado con el Océano Pacífico) le sigue en orden de importancia, por su contribución a la dinámica del movimiento de contenedores, el puerto de Lázaro Cárdenas, ubicado en el Estado de Michoacán; este último a partir del año 2012 logra mover más de un millón de contenedores anualmente mientras que Manzanillo supera los 2 millones de contenedores. En el cuadro 5, puede apreciarse la dinámica de los principales puertos de México en el movimiento de contenedores que se encuentran en el top 100 de los puertos más importantes de América Latina y el Caribe, de igual manera se detecta que en los primeros años de haber iniciado el siglo XXI, el puerto más importante de México era Veracruz.

De acuerdo con los datos del cuadro 5 y la gráfica 3, se observa que el puerto más importante de México hasta el año 2001 fue Veracruz que tiene su conexión con el Océano Atlántico, mostrando una dinámica comercial de México con mayor concentración al Atlántico en el siglo XX y primeros años del siglo XXI. A partir del año 2002 se presenta un giro en el ritmo del comercio y el puerto de Manzanillo se convierte en el más importante en mover contenedores, le sigue Veracruz hasta el año 2008, después el puerto de Lázaro Cárdenas es el segundo más importante, pasando Veracruz al tercer puesto, quedando en orden de importancia por los contenedores que mueven, dos puertos ubicados en el Océano Pacífico, indicándonos que en la economía mexicana, adquiere mayor relevancia el comercio relacionado con

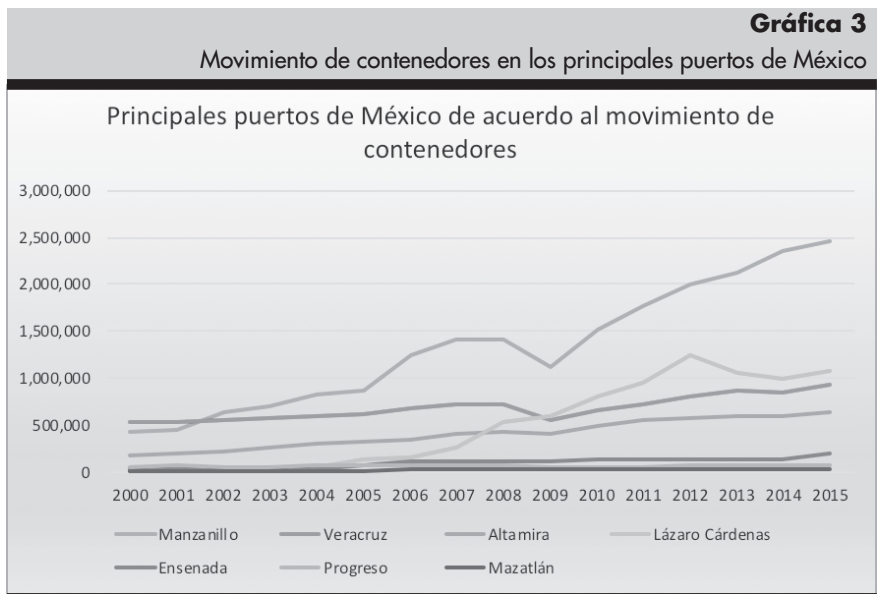
los países de Asia-Pacífico, sobresaliendo de dicha región las naciones como la República Popular China, Japón y Corea del Sur.

Cuadro 5

Principales puertos de México de acuerdo al movimiento de contenedores

Año	Manzanillo	Veracruz	Altamira	Lázaro Cárdenas	Ensenada	Progreso	Mazatlán
2000	426,717	540,014	182,545	752	26,822	59,192	16,810
2001	458,472	543,327	206,864	-	26,016	65,353	18,300
2002	638,597	548,422	225,937	134	53,142	59,140	12,900
2003	709,209	571,867	256,417	1,646	46,332	60,369	16,390
2004	830,777	591,736	297,017	43,445	39,202	68,159	14,770
2005	872,569	620,858	324,601	132,479	75,101	71,837	18,170
2006	1,249,630	674,872	342,656	160,696	123,711	75,692	30,010
2007	1,409,614	729,717	407,657	270,240	120,324	75,584	29,360
2008	1,409,782	716,046	436,234	524,791	110,423	66,477	27,660
2009	1,110,356	564,315	400,968	591,467	110,952	53,517	29,320
2010	1,511,378	662,537	488,013	796,023	135,364	56,434	21,730
2011	1,762,508	729,622	547,612	953,497	132,727	61,925	22,740
2012	1,991,940	806,047	578,685	1,242,777	140,468	64,229	39,280
2013	2,118,186	866,966	597,760	1,051,183	131,054	64,928	28,094
2014	2,355,149	847,370	599,357	996,654	139,938	65,583	33,977
2015	2,458,135	931,613	647,369	1,068,747	193,424	67,653	35,906

Fuente: Elaboración propia, con datos obtenidos de la SCT, 2016; Top 100 Container Ports, 2016; y CEPAL, 2015. <http://www.sct.gob.mx/puertos-y-marina/>
<http://www.sct.gob.mx/puertos-y-marina/puertos/estadisticas/anuarios-estadisticos/>
 y http://www.sct.gob.mx/fileadmin/CGPMM/U_DGP/estadisticas/2014/Anuario/Anuario_2014.html



Fuente: elaboración propia con base en cuadro 5.

De los más de 100 puertos con que cuenta México, sólo 7 mantienen un número considerable en el movimiento de contenedores (cuadro 5 y gráfica 3); estos puertos se encontraron en el año 2015 en el top 100 de los puertos que más contenedores mueven en América Latina y el Caribe. El puerto de Manzanillo ocupó el lugar 5, Lázaro Cárdenas el 14, Veracruz el 15, Altamira el 23, Ensenada el 50, Progreso el 70 y Mazatlán el puesto 83 (CEPAL, 2015).

Manzanillo es el puerto más importante de México desde el año 2002; por su ubicación geográfica es un punto de enlace para las exportaciones e importaciones de los estados de Aguascalientes, Coahuila, Distrito Federal, Durango, Estado de México, Guanajuato, Hidalgo, Jalisco, Michoacán, Morelos, Nayarit, Nuevo León, Querétaro, San Luis Potosí, Tamaulipas y Zacatecas (puertomanzanillo, 2016). Cabe mencionar que los Estados mencionados son los que muestran una mayor dinámica económica y comercial en México.

El Puerto de Manzanillo, en el contexto internacional para las exportaciones e importaciones, se relaciona con los puertos de la costa Oeste del Continente Americano y la Cuenca del Pacífico, destacando sus vínculos con los puertos de los países de Estados Unidos, Canadá, Guatemala, Colombia, Ecuador, Chile, Japón, China, Corea del Sur, Indonesia, Malasia, Singapur, Filipinas, Nueva Zelanda y Rusia (puertomanzanillo, 2016).

En lo que corresponde al país de Argentina, además del Puerto de Buenos Aires, dinamizan el comercio, los puertos Zárate, Ushuaia, Rosario, Bahía Blanca y Madryn (cuadro, 6 y gráfica 4), los cuales forman parte del top 100 de los puertos que tienen un mayor movimiento de contenedores en América Latina y el Caribe (CEPAL, 2015).

Año	Buenos Aires	Zárate	Ushuaia	Rosario	Bahía Blanca	Madryn
2007	1,709,00	N.D.	N.D.	N.D.	N.D.	N.D.
2008	1,781,100	34,794	58,869	42,151	25,523	24,011
2009	1,412,462	63,920	39,593	39,138	28,558	20,453
2010	1,730,831	86,814	63,359	50,420	16,565	23,346
2011	1,851,687	107,928	63,049	49,819	31,196	27,755
2012	1,656,428	123,974	71,758	N.D.	N.D.	N.D.
2013	1,784,800	180,403	73,788	32,239	31,448	26,599
2014	1,428,843	129,313	63,679	26,887	30,697	23,848
2015	1,433,053	125,396	N.D.	30,277	23,380	21,836

N.D. No disponible

Fuente: Elaboración propia con base en datos de Pérez 2012, CEPAL 2011, CEPAL 2013, CEPAL 2015 y Anuario Portuario Marítimo 2014.



Fuente: Elaboración propia con base en cuadro 6

Argentina cuenta con 6 puertos ubicados en el top 100 de los más importantes de América Latina y el Caribe en el movimiento de contenedores. De acuerdo con datos de la CEPAL (2015), el puerto de Buenos Aires se encuentra en la posición 9, Zárate en la 58, Ushuaia en la 72, Rosario en la 85, Bahía Blanca en la 92 y Madryn en la 94. De igual manera de los 6 puertos, Buenos Aires es el que tiene mayor relevancia en el movimiento de contenedores, y en el ámbito internacional ocupa la posición 100 de los puertos más importantes del mundo.

Buenos Aires por mucha diferencia es el que mantiene un mayor flujo en el movimiento de contenedores y se acerca a los 2 millones movilizados en el año 2015, le sigue el puerto de Zárate que no llega a los 200 mil contenedores movilizados, por su parte Ushuaia no alcanza los 80 mil contenedores y Rosario logró movilizar 30 mil contenedores, Bahía Blanca y Madryn están por debajo de los 25 mil contenedores (cuadro 6 y gráfica 4), dejando ver que la economía Argentina necesita diversificar sus vínculos económicos y comerciales con más países de América, Europa, Asia, África y Oceanía, que dinamicen los intercambios de bienes y sus puertos muevan más contenedores, para escalar en el ranking de los puertos más importantes de mundo y de América Latina y el Caribe.

CONCLUSIONES

La apertura comercial entre México y Argentina logró que los intercambios de exportaciones e importaciones tuvieran un crecimiento de más del 300 por ciento del año 2000 al 2015. Asimismo, aún con acuerdos bilaterales la participación en las transacciones comerciales de los dos países se encuentra por debajo del 1% del comercio total que realiza México con el mundo.

Las exportaciones e importaciones realizadas de México con Argentina y viceversa, están concentradas en el intercambio de productos industriales no terminados y bienes procedentes del sector primario, mostrando con ello la posibilidad de un crecimiento en las transacciones, así como en la cadena de valor que integre industrias y sectores de los dos países.

Los APPRIs entre México y Argentina, favorecen el flujo de montos de Inversión Extranjera Directa que se ha concentrado principalmente en los Estados de Nuevo León, Ciudad de México, Puebla, Estado de México, Quintana Roo y Coahuila de Zaragoza, al mismo tiempo que las transacciones comerciales entre los dos países experimentaron un crecimiento en tres lustros durante los años de 2000 al 2015.

México y Argentina, impulsan el desarrollo de los puertos, para que éstos cuenten con la infraestructura adecuada que les permita manejar un mayor volumen de bienes exportados e importados, incrementando el movimiento de contenedores que se mueven a través de diversas líneas navieras, y a la vez con su ritmo impulsen el crecimiento de la infraestructura en las vías de comunicación relacionadas con el transporte marítimo, dinamizando su participación en el movimiento de contenedores, así como en el comercio y la economía, que les permita ampliar su conexión con los mercados internacionales.

Con su dinámica comercial y de inversiones México y Argentina, además de lograr un crecimiento en sus ventas y compras con los mercados internacionales, han posicionado a sus puertos marítimos en el top 100 de los que más contenedores mueven en el mundo, en el caso de México su puerto más importante es el de Manzanillo ubicado en el lugar 66, y en el caso de Argentina su puerto más destacado es Buenos Aires colocado en el lugar 100.

Además de la relevancia que han adquirido en el mundo los puertos de Manzanillo-México y Buenos Aires-Argentina por el movimiento de contenedores que transitan por sus recintos portuarios, si se les observa sólo en el contexto de América Latina y el Caribe, su importancia crece, y en dicha región sobresalen de México, además de Manzanillo en el lugar 5, el puerto de Lázaro Cárdenas en el 14, Veracruz en el 15, Altamira en el 23, Ensenada en el 50, Progreso en el 70 y Mazatlán en el 83. Por su parte de Argentina, está Buenos Aires en la posición 9, Zárate en la 58, Ushuaia en la 72, Rosario en la 85, Bahía Blanca en la 92 y Madryn en la 94.

Al ser los puertos marítimos relevantes para el comercio, México y Argentina deben crear condiciones para que la infraestructura marítima y terrestre continúe incrementándose y el comercio siga con una dinámica alcista que permita mejorar posiciones en las compras y las ventas que se realizan de manera bilateral.

De acuerdo con los datos presentados, los puertos de México y Argentina han tenido un mayor crecimiento en la infraestructura portuaria que les permite tener mayor capacidad en el embarque y desembarque de contenedores. De igual manera ello coadyuva para que tengan una mayor participación en los mercados internacionales, alcanzando México la treceava posición y Ar-

gentina la cuarenta y seis en el contexto de las exportaciones e importaciones en el ámbito mundial.

Para que los puertos puedan continuar con una dinámica alcista en el comercio, México y Argentina deben seguir con su proceso de apertura del mercado, manteniéndose en un juego de ganar-ganar con más exportaciones e importaciones que impacten en su estructura productiva, estimulando los niveles de producción y en general las actividades económicas que reflejen beneficios en las sociedades de ambos países.

ANEXOS



Fuente: Tomado de la Cámara de Actividades Portuarias y Marítimas, 2016 <http://camaracapy.com.ar/index.php/sistema-portuario/argentina>



Fuente: Tomado de la SCT (2016), <http://www.sct.gob.mx/puertos-y-marina/puertos-de-mexico/>

Anexo 3

Mapa de la República de Argentina



Fuente: Tomado de Provincias y Capitales de la Argentina <http://www.taringa.net/post/turismo/11954312/Provincias-y-Capitales-de-la-Argentina.html>

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS Y ELECTRÓNICAS

- Anuario Portuario Marítimo (2014), Puertos Argentinos y del Mercosur, Ed. Puerto de Buenos Aires, XXXVI edición.
- Appleyard, D. y Field, A. (2003), Economía Internacional, México, Ed., McGraw Hill.
- Banco Mundial (2016), Crecimiento del PIB anual, disponible en <http://datos.bancomundial.org/indicador/NY.GDP.MKTP.KD.ZG>.
- Banco Mundial (2016), Tráfico Marítimo de Contenedores, disponible en <http://datos.bancomundial.org/indicador/IS.SHP.GOOD.TU>.
- Banco Mundial, 2016, disponible en <http://datos.bancomundial.org/indicador/IS.SHP.GOOD.TU?view=chart>
- Cámara de Comercio México Argentina, (2016) disponible en <http://www.ccma.org.mx/invmex.html>
- Cámara de Actividades Portuarias y Marítimas, (2016) <http://camaracapy.com.ar/index.php/sistema-portuario/argentina>
- CEPAL, (2011), Ranking Movimiento Portuario Contenedorizado de América Latina y el Caribe 2010, Perfil Marítimo y Logístico de América Latina y el Caribe, disponible a texto completo en <http://www.cepal.org/cgi-bin/getProd.asp?xml=/perfil/noticias/noticias/1/42881/P42881.xml&xsl=/perfil/tpl/p1f.xsl&base=/perfil/tpl/top-bottom.xsl>
- CEPAL (2013), Ranking de Puertos Latinoamericanos de la CEPAL, disponible en <http://rm-forwarding.com/2013/08/28/ranking-de-puertos-latinoamericanos-de-la-cepal/>
- CEPAL (2015), Movimiento de contenedores en puertos de América Latina y el Caribe, Ranking 2015, disponible en <http://www.cepal.org/cgi-bin/getProd.asp?xml=/perfil/noticias/noticias/4/54974/P54974.xml&xsl=/perfil/tpl/p1f.xsl&base=/perfil/tpl/top-bottom.xsl>
- CEPAL (2016), <http://www.cepal.org/es/temas/logistica-y-movilidad>
- INDEXMUNDI (2018), Gráfico Comparativo exportaciones, disponible <https://www.indexmundi.com/g/r.aspx?t=0&v=85&l=es>
- INEGI, (2016), Banco de Información Económica, disponible en <http://www.inegi.org.mx/sistemas/bie/>
- Instituto de Estudios sobre la Realidad Argentina y de Latinoamericana, (2015), Evaluación de Costos y Factibilidad de Transporte de Mercancías Exportables Producidas en Córdoba a través de la Hidrovía Paraná-Paraguay, Informe Final 2015, IERAL, disponible en <http://www.ieral.org/institucional.asp>
- OMC (2017), Examen Estadístico del Comercio Mundial 2017, disponible en https://www.wto.org/spanish/res_s/statis_s/wts2017_s/wts17_toc_s.htm
- OMC (2016), Miembros y Observadores, disponible en https://www.wto.org/spanish/thewto_s/whatis_s/tif_s/org6_s.htm
- Pérez, G. (2012), Movimiento Portuario Contenedorizado de América Latina y el Caribe 2011, boletín FAL, Edición No 307, Número 3 de 2012.

- Disponible a texto completo en http://repositorio.cepal.org/bitstream/handle/11362/36035/FAL-307-WEB_es.pdf;jsessionid=E8D5653C96416D723B4520F53DD40EF5?sequence=1
- Provincias y Capitales de la Argentina <http://www.taringa.net/post/turismo/11954312/Provincias-y-Capitales-de-la-Argentina.html>
- Puerto de Manzanillo, (2016), Administradora Portuaria Integral de Manzanillo, disponible en <http://www.puertomanzanillo.com.mx/espi/0000001/inicio>
- Puerto de Manzanillo (2016), disponible en <http://www.puertomanzanillo.com.mx/esps/0021102/lineas-navieras>
- Ricardo, D. (1959), Principios de economía política y tributación, México, Ed. FCE.
- Sánchez, Y., Cruz, M. y Terrones, A. (2015), Enfoques teóricos del desarrollo y el comercio internacional: nuevos retos, en Geopolítica y Comercio Exterior en el siglo XXI: retos y perspectivas, coordinado por Danae Duana Ávila y Yolanda Sánchez Torres p.p.21-40, México, Ed. Plaza y Valdez.
- Schettino, M. (1995), Economía Internacional, México, Ed. Grupo Editorial Iberoamérica.
- SCT (2016), Mapa del Sistema Portuario Mexicano, disponible en <http://www.sct.gob.mx/puertos-y-marina/puertos-de-mexico/>
- SCT, 2016, disponible en <http://www.sct.gob.mx/puertos-y-marina/>
- SCT, 2016, disponible en <http://www.sct.gob.mx/puertos-y-marina/puertos/estadisticas/anuarios-estadisticos/>
- SCT, 2016, disponible en http://www.sct.gob.mx/fileadmin/CGPMM/U_DGP/estadisticas/2014/Anuario/Anuario_2014.html
- SE (2016), Comercio exterior/ países con Acuerdos y Tratados firmados con México, disponible en <http://www.gob.mx/se/acciones-y-programas/comercio-exterior-paises-con-tratados-y-acuerdos-firmados-con-mexico?state=published>
- SE (2016), <http://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/110344/Anual-Exporta-enero-abril16.pdf> y <http://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/110345/Anual-Importa-enero-abril16.pdf>
- SE, (2016), <http://www.gob.mx/se/acciones-y-programas/competitividad-y-normatividad-inversion-extranjera-directa?state=published>
- Sistema Portuario de Argentina <http://camaracapym.com.ar/index.php/sistema-portuario/argentina>
- Smith, A. (1987) Investigación sobre la naturaleza y causa de la riqueza de las naciones, México, Ed. FCE.
- Steinberg, F. (2004) La nueva teoría del comercio internacional y la política comercial estratégica, editado por EUMED, disponible en www.eumed.net/cursecon/libreria/ y http://www.adizesc.com/site/assets/e-la_nueva_teoría_comercio_internacional_y_la_política_comercial_estratégica-fs.pdf
- Top 100 Container Ports (2016), disponible en <https://www.lloydslist.com/ll/sector/containers/>
- Top 100 Container Ports (2016), disponible en <https://www.lloydslist.com/ll/incoming/article506151.ece>