

Competitividad entre México y Colombia: un análisis comparativo con índices seleccionados (2018-2023)

Competitiveness between Mexico and Colombia: a comparative analysis with selected indices (2018-2023)

Mitzi García Ruíz¹ 0009-0006-0942-2842

Ariel Gutiérrez Ortiz² 0000-0003-1468-0783

Enrique Guardado Ibarra³ 0000-0002-7329-9811

Iván Luis Acevedo Cornejo⁴ 0000-0003-4176-1490

Recibido: 01/06/2024

Aceptado 02/07/2024

1 mitzi_garcia@ucol.mx Estudiante de la Licenciatura en Aduanas. Facultad de Comercio Exterior. Universidad de Colima

2 agutierrez18@ucol.mx Profesor e investigador de la Facultad de Comercio Exterior. Universidad de Colima

3 enrique.guardado@outlook.com Profesor investigador de la Universidad Autónoma del Estado de Hidalgo.

4 ivan.ac@zamora.tecnm.mx Profesor investigador del Tecnológico Nacional de México Campus Zamora.

Resumen

A partir de la segunda mitad del siglo XX, el fenómeno de la globalización se intensificó significativamente en el mundo, provocando una expansión en materia de competitividad en diversos países, que constantemente buscan generar ventajas competitivas atractivas para los mercados internacionales (Zeibote, Volkova y Todorov, 2019). El objetivo de esta investigación es comparar aspectos sobre la competitividad entre México y Colombia, a través del uso de índices seleccionados, en el periodo de 2018 a 2023. Se tomó este periodo para tener un panorama puntual sobre las posibles afectaciones de la pandemia. Se consultaron los índices de competitividad internacional, libertad económica, innovación global, desempeño logístico y conectividad marítima, así como el movimiento de contenedores, los cuales son elaborados de manera anual y bianual por instituciones y organismos como el Instituto Mexicano para la Competitividad (IMCO), la *Heritage Foundation*, la Organización Mundial de la Propiedad Intelectual (OMPI), el Banco Mundial, la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo (UNCTAD) y la Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL). Los hallazgos más significativos son que, entre 2021 y 2023 ambos países presentaron valores ligeramente similares en índice de competitividad internacional, en el índice de innovación global, en el índice de desempeño logístico y en el índice de conectividad marítima. Durante el mismo periodo de análisis Colombia tuvo mejor reporte respecto del índice de libertad económica, mientras que México presentó mejores resultados en el movimiento de contenedores.

Palabras claves: globalización, competencia, innovación, logística, puertos marítimos.

Abstract

Since the second half of the twentieth century, the phenomenon of globalization intensified significantly in the world, causing an expansion in competitiveness in various countries, which constantly seek to generate attractive competitive advantages for international markets (Zeibote, Volkova and Todorov, 2019). The objective of this research is to compare aspects on competitiveness between Mexico and Colombia, through the use of selected indexes, in the period from 2018 to 2023. This period was taken to have a timely overview of the possible effects of the pandemic. The indexes of international competitiveness, economic freedom, global innovation, logistics performance and maritime connectivity, as well as the movement of containers, which are prepared annually and biannually by institutions and organizations such as the Mexican Institute for Competitiveness (IMCO), the Heritage

Foundation, the World Intellectual Property Organization (WIPO), the World Bank, the United Nations Conference on Trade and Development (UNCTAD) and the Economic Commission for Latin America and the Caribbean (ECLAC), were consulted. The most significant findings are that, between 2021 and 2023, both countries presented slightly similar values in the international competitiveness index, the global innovation index, the logistics performance index and the maritime connectivity index. During the same period of analysis, Colombia had a better report regarding the economic freedom index, while Mexico presented better results in container movement.

Keywords: globalization, competence, innovation, logistics, seaports.

Introducción

El presente artículo pretende dar a conocer el impacto de la globalización en la competitividad, las ventajas comparativas y ventajas competitivas, de acuerdo a un enfoque político, económico y social.

La globalización se refiere al proceso de interconexión y creciente integración de las economías, sociedades y culturas a nivel mundial. Involucra la libre circulación de bienes, servicios, capitales y conocimientos entre países. Este fenómeno ha sido impulsado por avances tecnológicos como las comunicaciones y el transporte, que han reducido las barreras físicas y facilitado la interacción entre individuos y empresas en diferentes partes del mundo. (Beck, U. M., 1988). La globalización ha transformado la forma en que las empresas operan, fomentando la competencia y permitiendo la expansión a nuevos mercados. (Puerto Becerra, 2010). La interconexión económica es un aspecto fundamental de la globalización, pues a través de la apertura de mercados y la eliminación de barreras comerciales, los países pueden participar en el comercio internacional y aprovechar las ventajas comparativas. Esto implica la importación y exportación de bienes y servicios, así como la inversión extranjera directa. La interconexión económica permite a las empresas acceder a nuevos clientes y proveedores en todo el mundo, lo que fomenta un aumento en la producción y el flujo de capital.

En las aduanas, la globalización ha tenido un impacto significativo, al implicar un aumento en el volumen de comercio internacional y en la variedad de productos que ingresan y salen de los países. (Levy Labbah, 2003). Esto ha llevado a la implementación de procesos aduaneros más eficientes y a la adopción

de tecnologías avanzadas para agilizar los controles aduaneros. Asimismo, se ha promovido la armonización de los procedimientos aduaneros a nivel internacional, facilitando el flujo de mercancías a través de las fronteras. La globalización en el sector aduanero y portuario ha brindado diversas ventajas como la expansión de los mercados de exportación e importación, el aumento de la eficiencia logística, la mejora en los tiempos de tránsito y la generación de empleo. Sin embargo, también se presentan desafíos como la necesidad de adaptarse a los avances tecnológicos, la gestión de la seguridad en las fronteras y la coordinación entre diferentes autoridades aduaneras y portuarias a nivel internacional (Acevedo y Suárez, 2015).

La globalización en México fue la transformación de un estado social a un estado neoliberal, que provocó una deuda externa, teniendo como ventaja una deuda a menor costo (intereses bajos) y una expansión de industrias petroleras y eléctricas. (Salazar, 2004).

Colombia y México han sido protagonistas relevantes en el comercio de la región de Latinoamérica y el Caribe, principalmente en el movimiento de carga contenerizada por los océanos Pacífico y Atlántico. Es interesante señalar que, de acuerdo con la CEPAL (2024), ambos países se han ubicado en los primeros cinco lugares del ranking de puertos de América Latina y el Caribe desde 2018 hasta la actualidad. Es por ello la importancia de analizar la competitividad entre estos dos países en el periodo señalado.

Revisión de literatura

El principio clásico de las ventajas comparativas es que el desarrollo se promueve a través de la especialización. Los defensores de este principio están inspirados en David Ricardo, J. A. Mill y Alfred Marshall, en tanto que las críticas se originan en Friedrich List, J. A. Schumpeter, A. A. Young y J. H. Williams. (Chenery, 1999)

Los puertos ofrecen diversas ventajas comparativas que los convierten en piezas clave para el comercio nacional e internacional. Estas incluyen una infraestructura portuaria moderna y bien equipada, una ubicación estratégica con relación a las rutas comerciales y los centros de producción, una eficiente gestión de las operaciones portuarias y una excelente infraestructura con otros medios de transporte como carreteras, ferrocarriles y aeropuertos. (Mora García, 2023). Las ventajas combinadas permiten agilizar el flujo de mercancías, reducir los tiempos de

espera y optimizar los costos logísticos para la disminución de distancia y tiempos de traslado, lo que a su vez mejora la competitividad y el desarrollo económico de las regiones que cuentan con puertos eficientes. La infraestructura portuaria es un factor determinante para asegurar el adecuado funcionamiento de los puertos. (Doerr, 2011). Esto implica contar con muelles y terminales modernos, equipados con tecnología de vanguardia para la carga y descarga eficiente de buques, así como sistemas de almacenamiento y manipulación de mercancías. Además, se requiere contar con accesos viales y ferroviarios adecuados, suficientes áreas de almacenamiento y estacionamiento (Ávila y Díaz, 2017).

Para Solleiro y Castañón (2005), la competitividad es un concepto complejo sobre el cual no existe una definición única, en parte debido a que su utilidad reside en la posibilidad de identificar vías para fomentar empresas nacionales que contribuyan a la elevación real de los niveles de bienestar. (Montoya & Castellanos, 2008)

La competitividad en el comercio internacional es fundamental para el desarrollo económico de los países. Permite a las empresas participar de forma efectiva en el mercado global, ampliando sus oportunidades de negocio. Además, fomenta la colaboración entre diferentes actores del comercio, promoviendo el intercambio de conocimientos y experiencias (Porter, M., 1991). Esto contribuye a la adquisición de nuevas habilidades y al mejoramiento de los productos y servicios ofrecidos, fortaleciendo la imagen de las empresas en el mercado internacional. La eficiencia en los procesos aduaneros es esencial para agilizar la interacción comercial. Una aduana eficiente reduce los tiempos de espera y trámites para el despacho de mercancías, beneficiando a importadores como exportadores al contar con procedimientos claros y simplificados y tecnologías avanzadas que faciliten la gestión aduanera. A decir de Porter (1985), una mayor eficiencia en los procesos aduaneros contribuye a reducir los costos asociados al comercio internacional.

México es uno de los países más competitivos por la inversión productiva a nivel internacional, se considera su posicionamiento geográfico, costo competitivo con capital humano joven y altamente calificado, la fortaleza en el mercado interno y la estabilidad macroeconómica. Es decir, mantiene baja inflación, incrementa su proyección de crecimiento económico y mantiene la capacidad de producir manufacturas avanzadas, además de la economía abierta o libre comercio. (Ricardo, 1999).

El Índice de Competitividad Internacional está compuesto por 10 subíndices: derecho, medio ambiente, sociedad, política, gobierno, mercado de factores, economía, precursores, relaciones internacionales e innovación. De los subíndices se desprenden 131 variables, las cuales se normalizan en una escala de 0 a 100, donde el valor máximo lo obtiene el país con el mejor desempeño, mientras que el valor mínimo, lo obtiene el país con la peor evaluación (Instituto Mexicano para la Competitividad [IMCO], 2024).

El Índice de Libertad Económica (ILE), publicado por el Instituto Fraser, califica 141 países, e incluye datos desde el año 1970. En sociedades económicamente libres, los gobiernos permiten que el trabajo, el capital y los bienes se muevan libremente y se abstienen de la coerción o la restricción de la libertad más allá del alcance necesario para proteger y mantener la libertad misma. La definición de libertad económica abarca todas las libertades y derechos de producción, distribución o consumo de bienes y servicios. El ILE se calcula como un promedio simple de 12 libertades diferentes agrupadas en 4 grandes grupos: estado de derecho, tamaño de gobierno, eficiencia regulatoria y apertura económica (Heritage, 2023). Este índice permite clasificar los países desde el punto de vista de su atractivo en el ámbito empresarial, y por tanto influye en la competitividad empresarial. En general, un mayor grado de libertad económica tiene un efecto causal sobre la competitividad nacional. El grado de libertad económica promueve el nivel nacional de competitividad (Verner, 2015; Kurtes, Amidzic y Vidovic, 2021; Hryniwicka, 2018).

El Índice Global de Innovación, es un índice que se creó para rastrear las capacidades de innovación (potencial) y los niveles de eficiencia de diferentes países mediante el uso de criterios de entrada y salida. Al gestionar la innovación fomenta contar con un excelente ambiente para la creatividad, para la colaboración y la implementación de nuevas ideas con el objetivo de mantener la competitividad y adaptarse a los cambios del entorno (Nasir & Zhang, 2024). Los países que tienen políticas y estrategias económicas basadas en la ciencia, la tecnología y la innovación, tienen una gran superioridad y una ventaja competitiva, sostenible no sólo en la competitividad global sino también en el crecimiento económico y el desarrollo que conducen a la riqueza y el bienestar del país. Esto crea una base para varios sistemas de evaluación interna dentro de los países, impulsando cambios en las políticas parciales con respecto a la innovación, desarrollo, eliminación de

disparidades económicas entre regiones, apoyo al segmento de las pequeñas y medianas empresas, entre otras (Ivanová y Cepel, 2016; Nogueira y Madaleno, 2021).

El Índice de Desempeño Logístico (IDL) es la medida que evalúa el desempeño logístico de un país, una empresa o un sector, y se basa en una serie de indicadores clave, como el tiempo de tránsito de mercancías, la calidad de la infraestructura de transporte y la capacidad de seguimiento y rastreo de envíos. Además, permite a los países comparar su desempeño logístico, así como identificar los retos en su logística internacional, tendencias globales y oportunidades de mejora para maximizar la eficiencia de las cadenas de suministro, al igual que su desempeño en el comercio internacional (Banco Mundial, 2018). La competitividad del sector logístico depende de múltiples variables que afectan las tendencias en el tiempo, definiendo su forma y dirección, por lo que, la logística, más allá de ser una función estratégicamente importante para las cadenas de suministro globales, es un sector de tamaño considerable en términos de la economía global. Por lo tanto, las capacidades logísticas de toda la economía tienen un impacto estratégico a nivel nacional, ayudando a los países a lograr una ventaja competitiva global. Por esta razón, el desempeño logístico de los países no sólo muestra el éxito en el uso de las capacidades logísticas existentes, sino que también proporciona indicios significativos sobre su competitividad a nivel global (Sergi, et al., 2021; Polat, Kara y Acar, 2023).

El Índice de Conectividad de Transporte Marítimo (LSCI, Liner Shipping Connectivity Index, por sus siglas en inglés), es actualizado con periodicidad trimestral por la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo (UNCTAD). Ante este cambio de enfoque, el índice mantiene la misma metodología, pero experimenta cambios en las variables incluidas, adaptándolas de este modo al estudio de los puertos (ICP, 2020). La conectividad de cada región es el principal factor que puede contribuir a impulsar la economía de la región. Implica que la apertura comercial de cada región puede ayudar a suavizar la distribución de bienes. No sólo para el desarrollo, sino que este factor también puede contribuir al Impulsar la competitividad para atraer más inversiones. Los principales puertos de la región han buscado mejorar su competitividad ofreciendo mejores capacidades de manejo de carga, infraestructura bien desarrollada e instalaciones modernizadas, así como

una mayor cobertura de servicios y conectividad a más países, tanto directa como indirectamente (Nguyen y Woo, 2022; Hamzah, Sofilda y Eferedo, 2023).

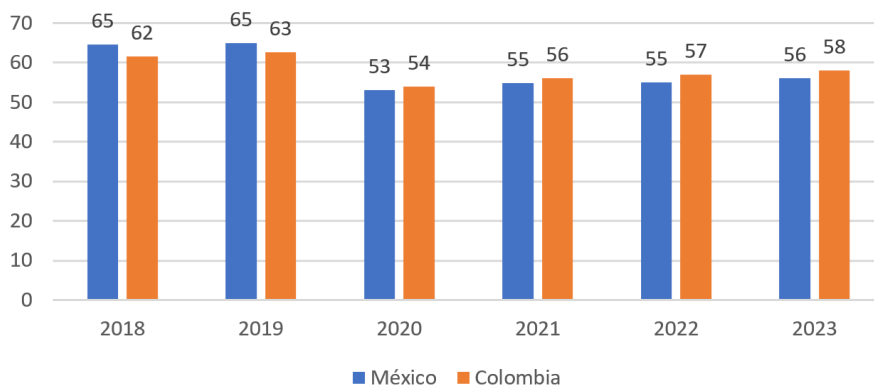
Metodología

En la presente investigación se tiene realiza un análisis comparativo de la competitividad de México y Colombia, bajo una investigación cualitativa con un alcance descriptivo. Para lo anterior, se utiliza el índice de competitividad internacional, el índice de libertad económica, el índice global de innovación, el índice de desempeño logístico, el índice de conectividad marítima y el movimiento de mercancía contenerizada. Esta información es de carácter secundaria, por lo que se acude a las bases de datos de los organismos e instituciones que elaboran dichos índices como el Banco Mundial, El Instituto Mexicano para la Competitividad (IMCO), *Heritage Foundation*, la Organización Mundial de la Propiedad Intelectual (OMPI), la Conferencia de las Naciones Unidas para el Comercio y Desarrollo (UNCTAD) y la Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL). Se toma en cuenta un periodo de análisis de 2018 a 2023.

Resultados

A continuación, se presentan los resultados de cada uno de los índices consultados para México y Colombia.

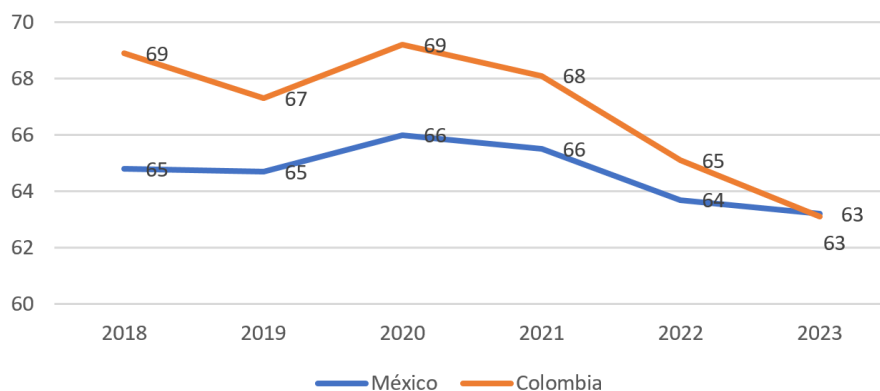
Figura 1.
Índice de competitividad internacional México y Colombia (2018-2024).



Fuente: Elaboración propia con base en datos (IMCO, 2024).

Se observa un comportamiento similar entre los dos países, incluyendo los altibajos de 2020 a 2023. De la misma manera, de 2018 a 2023 hubo una disminución en ambas naciones, presentando México la disminución más notoria de un 15%. Para los años 2022-2023 del ICI, México obtuvo una puntuación 55-56 de 0-100, puesto Colombia con una pequeña ventaja del 57-58 de 0-100. Si bien el mejor año para ambos países fue en el 2019.

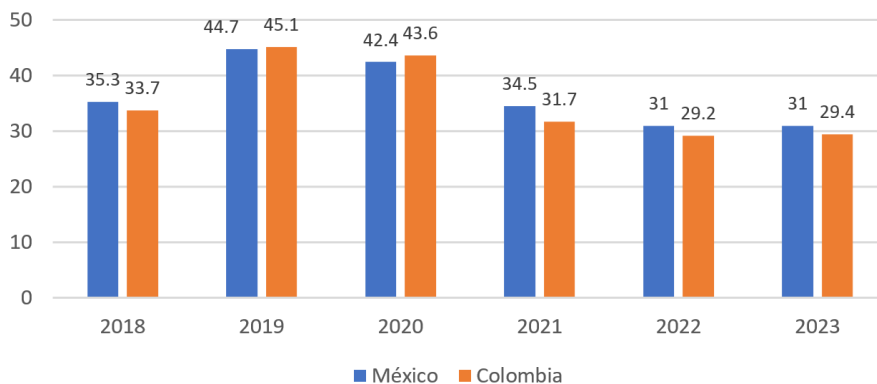
Figura 2.
Índice de libertad económica México y Colombia (2018-2024).



Fuente: elaboración propia con datos del *Heritage Foundation* (2024).

Colombia ha presentado un mejor desempeño en este índice en el periodo de análisis, colocándose ligeramente por encima de México. Para el año 2023, México obtuvo prácticamente la misma puntuación que Colombia. En dicho año hubo un déficit en las puntuaciones de ambos países, disminuyendo notablemente el estado de derecho, el tamaño del gobierno, la eficiencia regulatoria y la apertura económica. Es importante señalar que ambos países han ido a la baja en el periodo analizado, Colombia tuvo un 9.5% menos y México un 3.2% menos, esto indica que México disminuyó en menor porcentaje que Colombia.

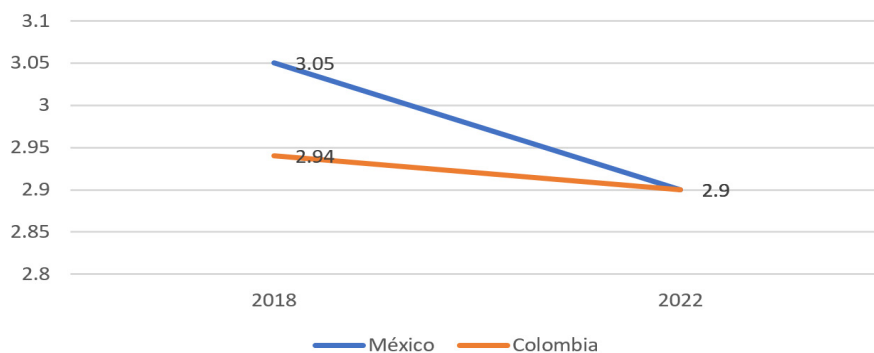
Figura 3.
Índice de innovación global México y Colombia (2018-2023).



Fuente: Elaboración propia con base en datos de OMPI (2024).

En términos generales, México ha logrado posicionarse ligeramente mejor que Colombia en 2018, 2021, 2022 y 2023; sin embargo, para ambos países, los mejores resultados los obtuvieron en 2019 y 2020, en donde Colombia fue mejor que México. A partir de 2021 ambas naciones han mostrado valores hacia la baja. Con respecto al año 2019, México ha disminuido un 44.2% y Colombia un 53.4%, valores que son altamente relevantes para un análisis más profundo.

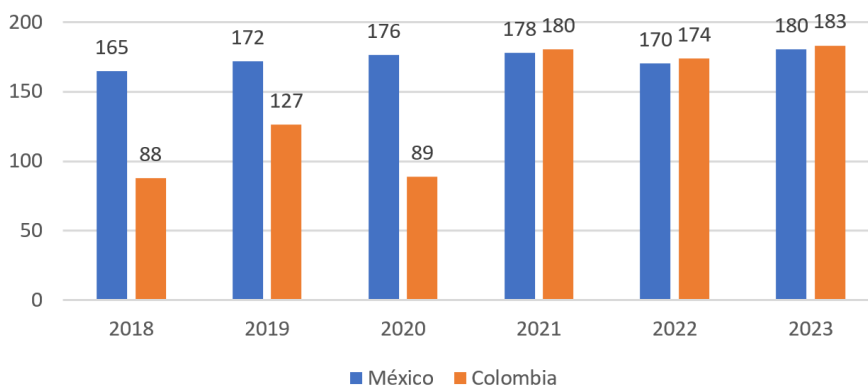
Figura 4.
Índice de desempeño logístico México y Colombia (2018 y 2022).



Fuente: Elaboración propia con base en datos del (Banco Mundial, 2023).

Este índice se elabora cada dos años, por lo que es importante destacar que, por motivos de la pandemia por COVID-19 no se elaboró el índice en el año 2020. Como se muestra en la figura 4, México ha mostrado un mejor desempeño logístico, ligeramente por encima de Colombia. Para el año 2022, ambos países registran el mismo desempeño. Las dos naciones disminuyeron sus valores de desempeño logístico, México con un 5.1% y Colombia con un 1.3%.

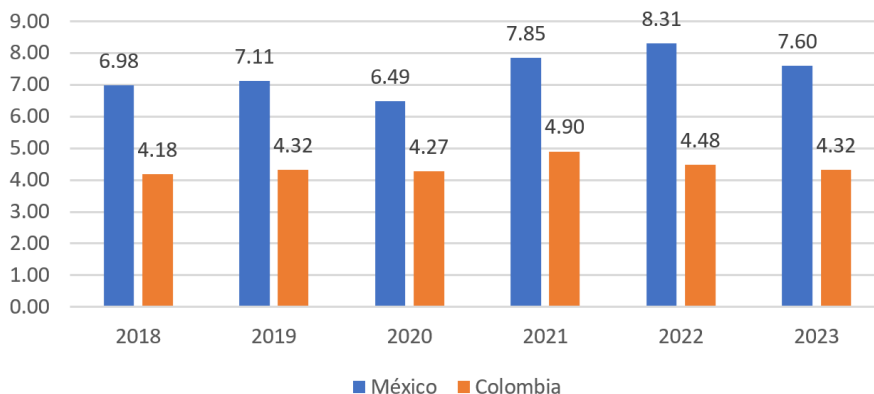
Figura 5.
Índice de conectividad marítima México y Colombia (2018-2024).



Fuente: Elaboración propia con base en datos de la (UNCTAD, 2023).

Para este índice se aprecia que de 2018 a 2020 México mostró mejor conectividad que Colombia de manera significativa. A partir de 2021 se aprecia un incremento importante en el índice de Colombia con respecto a los años anteriores. Según la UNCTAD, México ha reanudado su trayectoria de crecimiento en un largo plazo de lo que va 2018-2023, no obstante, como se muestra en la figura 5, Colombia registró un aumento en lo que va del año 2021.

Figura 6.
Movimiento de contenedores México y Colombia (2018-2023), en millones.



Fuente: elaboración propia con datos obtenidos de UNCTAD (2024) y Sánchez (2024).

En relación al movimiento de contenedores de 20 pies (*TEU*, por sus siglas en inglés), en la gráfica 6 e observa que México muestra superioridad con amplio margen, mientras que Colombia tiene una tendencia constante lineal, posicionándose en valores de 4.18 a 4.32 millones de *TEU*. México presenta una tendencia ligeramente a la alza en el periodo de 2018 a 2022, siendo este último año el más productivo en materia de movimiento de contenedores. Ambos países tuvieron un descenso para el año 2023, México con 9.3% y Colombia con 3.7%, con respecto al año 2022.

Conclusiones

La globalización es un proceso que se ha acelerado significativamente a partir de la finalización de la Segunda Guerra Mundial y continúa ganando terreno en todo el planeta, conectando a los diferentes mercados, sociedades y culturas de todo el mundo para el intercambio de bienes, servicios e inversiones. De la misma manera, este fenómeno ha provocado que las naciones busquen ser cada vez más competitivas con la finalidad de expandirse a nivel mundial, para lo cual, algunos de los países han fomentado la generación de políticas públicas, a fin de impactar positivamente en las empresas y que éstas tengan la posibilidad de crear ventajas competitivas.

Existen instituciones y organismos a nivel internacional que promueven la competitividad a través de la elaboración de índices, los cuales son de acceso público y permiten que las empresas y los países puedan revisar y compararse entre sí. Algunos de los índices más relevantes son: el índice de competitividad internacional, el índice de libertad económica, el índice de innovación global, el índice de desempeño logístico y el índice de conectividad en líneas navieras. Para esta investigación se utilizó también el movimiento de contenedores debido a que, una parte esencial de la globalización y de la competitividad es el comercio internacional, el cual está significativamente ligado al movimiento internacional de mercancías, mismas que se trasladan vía marítima en más del 80% (UNCTAD, 2023).

Para los años 2018 a 2020, México mostró mejores valores que Colombia en el índice de competitividad internacional, en el índice de innovación global, en el índice de desempeño logístico y en el índice de conectividad marítima. Para los años de 2021 a 2023, ambos países presentaron valores ligeramente similares en índice de competitividad internacional, en el índice de innovación global, en el índice de desempeño logístico y en el índice de conectividad marítima. En relación al índice de libertad económica, Colombia mostró mejores resultados en el periodo estudiado, mientras que México obtuvo mejores resultados en el movimiento de contenedores.

Es interesante destacar que ambos países muestran una tendencia a la baja en el índice de libertad económica, en el índice de innovación global y en el índice de desempeño logístico, lo que puede suponer que podrían ser efectos derivados de la pandemia de COVID-19 y/o un estancamiento en la promoción de políticas públicas relacionadas con algunos indicadores que componen dichos índices.

Por otro lado, en el índice de competitividad internacional y en el índice de conectividad marítima, ambas naciones presentan una tendencia ligeramente al alza, esto podría estar relacionado con las políticas públicas de promoción a la actividad de comercio exterior (importaciones y exportaciones). Incluso, la tendencia del crecimiento del comercio internacional a nivel global podría generar efectos positivos en los índices mencionados.

Para investigaciones futuras sería conveniente revisar a profundidad cada uno de los indicadores que componen los índices mencionados, y así realizar un análisis comparativo con el apoyo de la estadística descriptiva e inferencial e incorporar más índices que permitan tener un análisis integral.

Referencias

- Acevedo, L., & Suárez, J. E. (2015). Los operadores económicos autorizados en Colombia ¿puede el modelo estandarizado de la Organización Mundial de Aduanas facilitar la inserción nacional en la realidad del comercio exterior mundial? *Panorama*, 124-131. Obtenido de <https://www.redalyc.org/pdf/3439/343976486010.pdf>
- Ávila, E., & Díaz, C. (2017). Articulación del sistema ferroviario con los puertos marítimos y fluviales colombianos como alternativa estratégica para mejorar la competitividad internacional. *Cocinamiento Global*, 2, 69-73. Obtenido de <https://conocimientoglobal.org/revista/index.php/cglobal/article/view/18>
- Banco Mundial. (2023). Índice de desempeño logístico. Obtenido de https://datos.bancomundial.org/indicador/LPLPI.OVRL.XQ?locations=CO&most_recent_year_desc=false
- Beck, U. M. (1988). ¿Qué es la globalización? Obtenido de https://d1wqtxts1xzle7.cloudfront.net/58964463/beckulrichqueeslaglobalizacion20190419-15226-0d3tkh-libre.pdf?1555717830=&response-content-disposition=inline%3B+filename%3DUlrich_Beck_Que_es_la_globalizacion_Fala.pdf&Expires=1712642054&Signature=gnUaYF7gT7
- CEPAL. (2024). Perfil Marítimo y Logístico. Obtenido de https://perfil.cepal.org/l/es/portmovements_classic.html
- Chenery, H. (1999). Política de desarrollo y venajas comparativas. Obtenido de <https://www.jstor.org/stable/20855558?seq=1>
- Doerr, O. (2011). Políticas Portuarias. Obtenido de <https://repositorio.cepal.org/items/9316a55a-312b-4b49-97d6-ffdfcd2a59f7>
- Hamzah, M. Z., Sofilda, E., & Eferedo. (2023). Maritime Sector for National Economy (Competitiveness) Through Connectivity: A Systematic Literature Review Analysis. En M. A. Tarar, & S. A. Aliyeva, *Exploration of Social Sciences in the Post Pandemic Era - 1* (págs. 126-139). Estambul: NCM Publishing.
- Heritage. (31 de 10 de 2023). Index of Economic Freedom. Obtenido de <https://www.heritage.org/index/pages/about>
- Hryniewicka, M. (2018). The Economic Freedom Index as a Measure of the Competitiveness of EU Companies. *International Conference on European Integration 2018* (págs. 482-489). Ostrava: Technical University of Ostrava.
- ICP. (2020). ÍNDICE DE CONECTIVIDAD PORTUARIA: REVISIÓN METODOLÓGICA Y NUEVO. Obtenido de <https://www.valenciaport.com/wp-content/uploads/ICP-revisio%CC%81n-metodologi%CC%81a-2020-VF.pdf>
- IMCO. (2023). Índice de Competitividad Internacional. Obtenido de <https://imco.org.mx/indices/indice-de-competitividad-internacional-2022/>
- INDEX. (2023). Index of Economic Freedom. Obtenido de <https://www.heritage.org/index/pages/all-country-scores>

- Instituto Mexicano para la Competitividad. (27 de 05 de 2024). Índice de competitividad internacional. Obtenido de [https://www.gob.mx/se/mexicocompetitivo/acciones-y-programas/indice-de-competitividad-internacional-imco#:~:text=El%20IMCO%2C%20cada%20dos%20a%C3%B1os,de%20Competitividad%20Internacional%20\(ICI\).&text=El%20IMCO%20define%20la%20competitividad,y%20bienestar](https://www.gob.mx/se/mexicocompetitivo/acciones-y-programas/indice-de-competitividad-internacional-imco#:~:text=El%20IMCO%2C%20cada%20dos%20a%C3%B1os,de%20Competitividad%20Internacional%20(ICI).&text=El%20IMCO%20define%20la%20competitividad,y%20bienestar)
- Ivanová, E., & Cepel, M. (2018). The impact of innovation performance on the competitiveness of the Visegrad 4 countries. *Journal of Competitiveness*, 54-72.
- Kurteš, S., Amidžić, S., & Vidović, N. (2021). Economic Freedom and Global Competitiveness of Economies. 8th REDETE Conference (págs. 130-140). Luka: University of Banja Luka.
- Levy Labbah, S. (2003). *Globalización económica y jurídica*. México. Obtenido de https://books.google.es/books?hl=es&lr=&id=E7_XhDf7b7YC&oi=fnd&pg=PA25&dq=globalizacion+en+las+aduanas&ots=iVy06N48p7&sig=dParAomjG5u8jV5JRal1QpIXf8Y#v=onepage&q=globalizacion%20en%20las%20aduanas&f=false
- Liberdom. (2010). Metodología del Índice Liberdom 2010. Obtenido de <https://liberdom.org/wp-content/uploads/2019/10/Metodologia-Indice-Liberdom.pdf>
- Montoya, I. A., & Castellanos, O. F. (Junio de 2008). De la noción de competitividad a las ventajas de la integración empresarial. Obtenido de http://www.scielo.org.co/scielo.php?pid=S0121-68052008000100005&script=sci_arttext
- Mora García, L. A. (2023). *Logística del transporte y distribución de carga* (Segunda ed.). Bogotá: Ciencias empresariales. Logística. Obtenido de <https://books.google.es/books?hl=es&lr=&id=bOG9EAAAQBAJ&oi=fnd&pg=PA2&dq=Las+ventajas+combinadas+permiten+agilizar+el+flujo+de+mercanc%C3%ADas,+reducir+los+tiempos+de+espera+y+optimizar+los+costos+log%C3%ADsticos+para+la+disminuci%C3%B3n+de+distancia+y+ti>
- Mungaray, L., & Bernal, H. (2017). Índices de Competitividad en México. Obtenido de https://www.scielo.org.mx/scielo.php?pid=S1405-10792017000100167&script=sci_arttext
- Nasir, M. H., & Zhang, S. (2024). Evaluating innovative factors of the global innovation index: A panel data approach. *Innovation and Green Development*, 1-13. Obtenido de <https://www.science-direct.com/science/article/pii/S2949753123000644>
- Nguyen, P. N., & Woo, S. H. (2022). Port connectivity and competition among container ports in Southeast Asia based on Social Network Analysis and TOPSIS. *Maritime Policy & Management*, 779-796.
- Nogueira, M. C., & Madaleno, M. (2021). New evidence of competitiveness based on the global competitiveness index. *Economics Bulletin*, 788-797.
- Polat, M., Kara, K., & Acar, A. Z. (2023). Competitiveness based logistics performance index: An empirical analysis in Organisation for Economic Co-operation and Development countries. *Competition and Regulation in Network Industries*, 97-119.

- Porter, M. (1985). La ventaja competitiva según Michael Porter. Web y Empresas, Administración, Ingeniería, Gestión y mucho más. Obtenido de http://fcaenlinea.unam.mx/anexos/1423/1423_u3_act3.pdf
- Porter, M. (1991). Estrategias competitivas genéricas. En Porter, Michael e. (Octava ed.). Río de Janeiro: Campus. Obtenido de https://d1wqtxts1xzle7.cloudfront.net/30781720/porter_cap_2-libre.pdf?1392147646=&response-content-disposition=inline%3B+filename%3DEstrategias_competitivas_genericas.pdf&Expires=1712636639&Signature=Eb3uzyU-Lq3xdHujcg3x-QfTA3xVR~-wqxTzSg9LtemWFjQG0~TYGIhK
- Puerto Becerra, D. P. (2010). La globalización y el crecimiento empresarial a través de estrategias de internacionalización. Barranquilla. Obtenido de http://www.scielo.org.co/scielo.php?pid=S1657-62762010000100009&script=sci_arttext
- Ricardo, D. (1999). Ensayos de la Economía. Bolaños C, E. A. Obtenido de <https://revistas.unal.edu.co/index.php/ede/article/view/23864>
- Salazar, F. (2004). Globalización y política neoliberal en México (Vol. 20). México, Distrito Federal, México.
- Sánchez, R. J. (2024). El ranking 2023 de los principales puertos de contenedores en América Latina muestra el juego del “sube y baja” (primeros 20 puestos). Santiago: CEPAL.
- Sergi, B. S., D´Aleo, V., Konecka, S., Szopik-Depczynska, K., Dembinska, I., & Ioppolo, G. (2021). Competitiveness and the Logistics Performance Index: The ANOVA method application for Africa, Asia, and the EU regions. *Sustainable Cities and Society*, 1-9.
- UNCTAD. (2023). Índice de conectividad del transporte marítimo de línea, trimestra. Obtenido de <https://unctadstat.unctad.org/datacentre/dataviewer/US.LSCI>
- UNCTAD. (2023). Informe sobre el transporte marítimo 2022. Ginebra: UNCTAD.
- Verner, T. (2015). The Effect of Economic Freedom on National Competitiveness: Causality from a Panel of Countries. *Journal of Economics, Business and Management*, 150-155.
- WIPO, F. E. (2023). ÍNDICE GLOBAL DE INNOVACIÓN. (F. p. 2023, Ed.) Obtenido de https://www.wipo.int/edocs/pubdocs/en/wipo_pub_gii_2018.pdf
- Zeibote, Z., Volkova, T., & Todorov, K. (2019). The impact of globalization on regional development and competitiveness: cases of selected regions. *Insights into Regional Development*, 33-47.