

Variables Macroeconómicas que interactúan con México

Dr. César Morales Razo

La Inteligencia Artificial Generativa y el Comercio Internacional

Lic. René Suástegui Martínez

Reformas a diversas Leyes Administrativas

Dr. José Manuel Vargas Menchaca



MXN 00.66\$

00040



hola@dicex.com

[f](#) [@](#) [@grupodicex](#)

DICEX

Integral Trade

Comercio en consulta

¿Problemas de importación, exportación o logísticos?

En **DICEX** te acompañamos

en los procesos.

Somos tu respaldo legal y
fiscal aduanero.



C12 | BAJÍO SAN MIKE

16 & 17 OCTUBRE 2023

+300 líderes de **Logística** y **Movilidad**

Guanajuato | Aguascalientes | Querétaro | San Luis Potosí



6 Industrias



Automotriz



Agroindustria



Aeroespacial



Textil



Manufactura



Transporte y logística

En colaboración con



Headliner sponsors



Allado estratégico



Organismo de apoyo



Educational Partners



Medios oficiales



¿Por qué anunciarse?

Contenido especializado de Fondo y Análisis en Comercio Exterior, Logística, Fiscal y Aduanas.

TIRAJE

10,000 ejemplares a nivel nacional e internacional

PASS ALONG

4 lectores por ejemplar



Presencia en redes sociales



Circulación en los eventos más importantes del sector.

Distribución

INDUSTRIAS

Automotriz, Farmacéutica, Aeroespacial, Manufacturera, Textil, Cámaras y Asociaciones Gremiales.

GRATUITA

Altos Ejecutivos de Comercio Exterior, Asociaciones, Expos, Congresos, Embajadas, Aduanas, Salas VIP de Aerolíneas, Hoteles, Pisos Ejecutivos y Centros de Negocios.

LOCAL, NACIONAL E INTERNACIONAL:

Agencias Aduanales, Agencias de Carga, Operadores Logísticos, Transportistas, Importadores y Exportadores, Líneas Aéreas, Almacenes Fiscalizados, Puertos Marítimos y Brokers.



SEGOB
SECRETARÍA DE GOBERNACIÓN



DIRECCIÓN GENERAL DE MEDIOS IMPRESOS

An aerial photograph of a large container port. In the foreground, a massive blue container ship is docked at a pier, its deck stacked high with colorful shipping containers. A tugboat is positioned alongside the ship. In the background, the port is filled with numerous cranes and stacks of containers, extending to the water's edge. The sky is clear and blue.

LA LOGÍSTICA MUEVE
AL MUNDO, **NOSOTROS**
— LA ASEGURAMOS —

ASESORES ESPECIALIZADOS EN
SEGUROS LOGÍSTICOS



Daniella Martínez Rodríguez
DIRECCIÓN GENERAL / GENERAL MANAGEMENT

Claudia González Martínez
DIRECCIÓN EJECUTIVA / EXECUTIVE MANAGEMENT

Patricia Ruiz Caraveo
DIRECCIÓN DE ARTE / ART DIRECTION

Dr. Francisco Javier Gorjón Gómez
**PRESIDENTE DEL CONSEJO EDITORIAL CIENTÍFICO INTERNACIONAL
PRESIDENT OF THE INTERNATIONAL SCIENTIFIC EDITORIAL BOARD**



CORPORATIVO / CORPORATE

Patricia Ruiz Caraveo
DISEÑO EDITORIAL / EDITORIAL DESIGN

José Enrique López Ávila
EDITOR

Shutterstock / Bigstock
FOTOGRAFÍA / IMAGES

Alexis Cerecero Guerrero
TRADUCCIONES / TRANSLATION

CONSEJO EDITORIAL / EDITORIAL BOARD

Lic. Alberto Fernández Romero
Dr. Andrés Rohde Ponce
Ing. Enrique Herón Jiménez Ramírez
Dr. Hadar Moreno Valdez
Dr. José Rodolfo Chávez de los Ríos
Mtro. Julio Manuel Antonio Tinajero
Mtro. Luis Alberto Borbón
Lic. Luis Alberto Quiroz Martínez
Mtro. Luis Sandoval Figueroa
Lic. Naim Gilberto Calderón Bárcena
Dr. Octavio de la Torre de Stéffano
Mtro. Omar Contreras Borbón
Lic. Osiel Cruz Pacheco
Lic. Rafael Salinas Falcón
Dr. Ricardo Méndez Castro
V.A. Rubén González Contreras
Sandro Piancone
Mtro. Santiago González Pérez
Dr. Steve B. Zisser

CONSEJO EDITORIAL CIENTÍFICO INTERNACIONAL INTERNATIONAL SCIENTIFIC EDITORIAL BOARD

Dr. Alejandro Arola García
Dr. Antonio López Peláez
Dr. Arnulfo Sánchez García
Dr. Carlos A. Gherzi
Dr. Diego Rengifo García
Dra. Esther Pillado González
Dra. Gladys Ruiz González
Dr. Juan Rabindrana Cisneros García
Dra. Laura Patricia Murguía Goebel
Dr. Luis de Jesús Hernández Doubleday
Dra. María Fernanda Vásquez Palma
Dr. Mario Castillo Freyre
Dra. Marta Gonzalo Quiroga
Dr. Porfirio Bayuelo Shoonewolff
Dr. Rafael Ibarra Garza
Dr. Ricaurte Soler Mendizabal
Dr. Vicente Torre Delgadillo



AGENTES ADUANALES - IMC'S - TERMINALES PORTUARIAS - BCO'S - NAVIERO - TRANSPORTISTAS - FERROCARRILES - LOGÍSTICA - NETWORKING INTERMODAL

AMTI
ASOCIACIÓN MEXICANA DEL
TRANSPORTE INTERMODAL A.C.

XXIV CONGRESO INTERMODAL

DOS MIL VEINTITRÉS

ACOMPÁÑANOS AL
CONGRESO MÁS
ESPERADO DE
TRANSPORTE
INTERMODAL
2023

18 AL 21
OCTUBRE

CANCÚN



18 AL 21 DE OCTUBRE 2023
DONDE LOS LÍMITES SE DESVANECEN Y LAS
POSIBILIDADES SE EXPANDEN

Únete a nuestro evento de transporte intermodal, una experiencia única de networking y negocios. Disfruta de conferencias inspiradoras, conéctate con líderes de la industria y celebra la premiación del Contenedor de Plata. ¡No te pierdas esta oportunidad de crecimiento y reconocimiento en el sector del transporte!



Negocios



Aprendizaje



Oportunidad



Networking

**UN ENCUENTRO ÚNICO
PARA TRANSFORMAR EL
INTERMODAL**

información
socios@amti.org.mx
Tel. 55 5255 1624
www.amtimexico.com
@amtimexico



Editorial



ESPAÑOL

Vamos por una edición más en TLC Magazine México, una entrega en la que mientras usted, estimado lector, lee estas líneas, el Popocatepetl continúa dando señales de vida para imponerse con su gran poder en el corazón de México. Pero no solo es ceniza y humo lo que se está esparciendo, también llegan las próximas elecciones presidenciales de 2024 y los aspirantes a la candidatura cada día luchan más para posicionarse como lo favoritos.

Ya sean de izquierda o derecha, las "corcholatas" ya realizan eventos públicos a lo largo del país para convertirse en los favoritos, estamos a punto de descubrir quiénes serán los elegidos de cada partido para convertirse en candidato o candidata a participar en las elecciones de 2024 a la Presidencia.

Y "El Popo" no es el único gigante que ha estado mostrando mucha actividad, el Servicio de Administración Tributaria (SAT) también lo ha hecho con las cartas invitación que ha estado enviando a las empresas las cuales han estado "lloviendo" al igual que la ceniza expulsada por "Don Goyo".

Por otra parte, tenemos el e-commerce, el cual durante 2022 se triplicó en comparación con 2019, antes de la pandemia de Covid-19 que lo impulsó a pasar de 184 mil millones de pesos a más de 500 mil millones, y que, con herramientas como el Tratado entre México, Estados Unidos y Canadá (T-MEC), con un capítulo dedicado a este rubro, el comercio electrónico se convierte en una oportunidad muy grande para los mexicanos. Y con esto en mente es que Trade & Law College, de la mano de la organización eCommerce México, desarrollaron el Diplomado en E-commerce Transfronterizo 2023, una oportunidad única para posicionarse como especialista en esta materia con especialistas que han trabajado en gigantes del comercio electrónico como eBay.

Y ya adentrándonos en el tema de comercio, las empresas que realizan operaciones de comercio exterior hoy se enfrentan a grandes retos con los cambios dentro de la Tarifa de la Ley de los Impuestos Generales de Importación y de Exportación (TIGIE), la cual tuvo modificaciones en los aranceles de 392 fracciones arancelarias, alcanzando porcentajes de hasta el 25% en la tasa del IGI, lo cual sin duda impactará económicamente a un gran porcentaje de empresas, por lo que será de suma importancia contar con un equipo preparado y actualizado que pueda hacer una evaluación del impacto y reducir posibles contingencias.

Pero no termina ahí, en la Tercera Resolución de Modificaciones a las Reglas Generales de Comercio Exterior para 2023 y anexos 2, 4, 21, 22 y 27, publicada el 25 de julio de 2023, podemos encontrar modificaciones a los formatos: E3, E4, E5, E6, E7, E8, E9, E10, E11, contenidos en el Anexo 1, que corresponden a modificaciones en los perfiles de todas las modalidades de Operador Económico Autorizado (OEA), el cual les brinda un plazo 6 meses para implementar los cambios y presentar la actualización en sus perfiles de seguridad.

Sin duda tendremos que estudiar y analizar todas estas modificaciones, y un buen lugar para hacerlo es Hagamos un Trueque, recuerde que todos los lunes y miércoles nos reunimos para actualizarnos sobre lo más relevante en comercio exterior, fiscal y aduanas acompañados de expertos invitados, ¡por allá nos vemos!

Por todo lo anterior, es un buen momento para reflexionar, y hacer conciencia de que el conocimiento impacta para bien en el desempeño de nuestras actividades, seamos conscientes de que, al mantenernos actualizados, al analizar los cambios, podemos proponer mejoras, impulsamos la competitividad y el desarrollo de nuestro país.

ENGLISH

Let's go for another edition of TLC Magazine Mexico, an issue in which while you, dear reader, read these lines, Popocatepetl continues to show signs of life to impose itself with its great power in the core of Mexico. But it is not only ash and smoke that is spreading, the next presidential elections of 2024 are also coming and the candidates for the candidacy are fighting harder every day to position themselves as the favorites.

Whether from the left or right party, the "candidates" are already holding public events throughout the country to become the favorites. We are about to find out who will be the chosen ones from each party to become a candidate to participate in the 2024 elections for the Presidency.

And "El Popo" is not the only giant that has been showing a lot of activity, the Tax Administration Service (SAT) has also been doing so with the invitation letters it has been sending to companies which have been "raining" just like the ash expelled by "Don Goyo".

On the other hand, we have e-commerce, which during 2022 tripled compared to 2019, before the Covid-19 pandemic that caused it to go from 184 billion pesos to more than 500 billion, and that, with instruments such as the United States-Mexico-Canada Agreement (USMCA), with a chapter dedicated to this area, e-commerce becomes a very big opportunity for Mexicans. With this in mind, Trade & Law College, together with the eCommerce Mexico organization, developed the Diploma in Cross-Border E-commerce 2023, a unique opportunity to position oneself as a specialist in this area with specialists who have worked with the e-commerce leaders such as eBay.

And now entering the topic of trade, companies that perform foreign trade operations today face great challenges with the changes in the Tariff of the General Import and Export Tax Law, which had changes in the tariffs of 392 tariff items, reaching percentages of up to 25% in the General Import Tax rate, which undoubtedly will impact economically to a large percentage of companies, so it will be extremely important to have a prepared and updated team that can make an assessment of the impact and reduce possible contingencies.

However, that is not all, in the Third Resolution of Modifications to the General Foreign Trade Rules for 2023 and Annexes 2, 4, 21, 22 and 27, published on July 25, 2023, we can find modifications to the formats: E3, E4, E5, E6, E7, E8, E9, E10, E11, contained in Annex 1, which correspond to modifications in the profiles of all the modalities of Authorized Economic Operator (AEO), which gives them a term of 6 months to implement the changes and present the update in their security profiles.

We will certainly have to study and analyze all these modifications, and a good place to do it is Hagamos un Trueque (Let's Barter), remember that every Monday and Wednesday we meet to update on the most relevant in foreign trade, tax and customs matters accompanied by invited experts, see you there!

For all these reasons, it is a good time to think about and become aware that knowledge has a positive impact on the performance of our activities. We must be aware that by keeping ourselves updated, by analyzing changes, we can propose improvements, we promote the competitiveness and development of our country.

XVIII

CONVENCIÓN ANUAL

LA CONSOLIDACIÓN DE MÉXICO COMO DESTINO DE INVERSIÓN Y PLATAFORMA DE DESARROLLO PARA EL COMERCIO EXTERIOR

AGENDA LA FECHA

9 NOVIEMBRE 9:00 HRS

 Hacienda de los Morales

Socios y patrocinadores: \$3,500 + IVA

No socios: \$4,500 + IVA

Incluye coffee break, comida y conferencias

5536-3700 y 55-4058-3100

eferrer@imece.org.mx

www.imece.org.mx



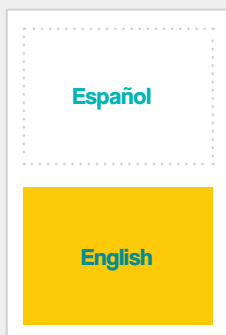
Índice Índice Índice Índice Índice

Mantente actualizado con cursos, artículos, noticias y más.

¡Únete a nuestra comunidad!



UBICA TU IDIOMA



FIND YOUR LANGUAGE

12

Trade & Law News

IED apura el paso y mantiene récord en enero-junio

FDI accelerates pace and maintains its record in January-June

El Canal de Panamá calcula que ingresos en 2024 caerán 200 millones de dólares

Panama Canal estimates revenues to drop \$200 million dollars in 2024

16

Trade & Law News

PATROCINADORES

Kensa Logistics participa por segundo año consecutivo como patrocinador de C12 HUB 2023: Networking, Aprendizaje y Diversión

Kensa Logistics participates for the second consecutive year as a sponsor of C12 HUB 2023: Networking, Learning and Fun

TFT logística presente en THE FOOD TECH

TFT Logística in THE FOOD TECH

Crecen los servicios de Distribución de Terminal Logistics

Growth in Distribution services of Terminal Logistics

AMTI busca aprovechar las oportunidades en servicios marítimos que se impulsen gracias al Corredor Interoceánico del Istmo de Tehuantepec

AMTI seeks to benefit from the opportunities in maritime services that will be promoted thanks to the Interoceanic Corridor of the Isthmus of Tehuantepec

22

RESEÑA

Celebran el 25 aniversario del IMECE

IMECE celebrates its 25th anniversary



24

PUBLIRREPORTAJE

Descubre el fascinante mundo de la seguridad en torno a la Logística Internacional con el Congreso BAS Cargo Master Class 2023

Explore the fascinating world of security in international logistics with the BAS Cargo Master Class 2023 Congress



26

PUBLI ENTREVISTA

AMANAC celebra 36 años como un referente destacado en el transporte marítimo y portuario

AMANAC celebrates 36 years as a leading reference in maritime and port transport



28

RESEÑA

C12 HUB 2023 reúne los negocios logísticos en la Riviera Maya

C12 HUB 2023 brings together logistics businesses in the Riviera Maya



30

RESEÑA

300 líderes de logística y tecnología estuvieron presentes en Logistic and Delivery Conference 2023

300 logistics and technology leaders attended Logistic and Delivery Conference 2023



32

PUBLI ENTREVISTA

Asegurar la mercadería y minimizar los riesgos

Securing goods and minimizing risks



34



Reformas a diversas Leyes Administrativas

Amendments to several Administrative Laws

Dr. José Manuel **Vargas Menchaca**

50



Comercio internacional de México con los Estados Unidos y con Canadá: retos y avances en la actualidad

Mexico's international trade with the United States and Canada: current challenges and developments

Dr. Hadar **Moreno Valdez**

64



Variables Macroeconómicas que interactúan con México

Macroeconomic Variables interacting with Mexico

Dr. César **Morales Razo**

78



Cumplimiento cooperativo en materia aduanera

Cooperative customs compliance

Dr. Ricardo **Méndez Castro**

94



La OMC: Forjando el futuro del comercio internacional en 2025

The WTO: Building the future of international trade in 2025

Dr. Javier **Cendejas Meneses**

102



La Inteligencia Artificial Generativa y el Comercio Internacional

Generative Artificial Intelligence and International Trade

Lic. René **Suástegui Martínez**



NAVEGAMOS JUNTO A TI PARA EFICIENTAR TU LOGÍSTICA



400
pasajeros



2,973
Metros Lineales



193m
Eslora (largo)

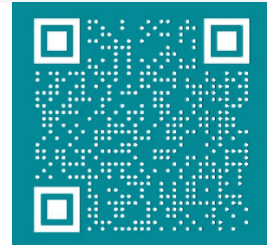
26m
Manga (ancho)

RUTA: **TOPOLOBAMPO** ↔ **LA PAZ**



CONOCE
NUESTROS
SERVICIOS





IED apura el paso y mantiene récord en enero-junio



México captó 29,041 millones de dólares de Inversión Extranjera Directa (IED) en el primer semestre de 2023, lo que supone un aumento de 41% interanual y un récord, informó la Secretaría de Economía.

"El comportamiento que se observa en la primera mitad de 2023, representa la confianza de los inversionistas para mantener y ampliar sus inversiones en el país", dijo la dependencia federal en un comunicado de prensa.

El 57% de la IED corresponde al sector manufacturero, destacando las industrias de Equipo de Transporte, Metales, Industria de las Bebidas y Tabaco, Industria Química, Industria Alimentaria, Aparatos Eléctricos y Equipos de Computación.

El anterior máximo histórico fue en la primera mitad de 2022, pero ese monto incluyó tanto la fusión de Televisa con Univision como la restructura de Aeroméxico, que en conjunto atrajeron 6,800 millones de dólares, para impulsar las entradas a un total de 27,500 millones de dólares.

FDI accelerates pace and maintains its record in January-June

Mexico attracted 29.041 billion dollars in Foreign Direct Investment (FDI) in the first half of 2023, an increase of 41% year-on-year and a record, informed the Ministry of Economy.

"The behavior observed in the first half of 2023, represents the confidence of investors to maintain and expand their investments in the country", said the federal agency in a press release.

57% of FDI corresponds to the manufacturing sector, with the following industries standing out: Transportation Equipment, Metals, Beverage and Tobacco Industry, Chemical Industry, Food Industry, Electrical Appliances and Computer Equipment.

The previous historical peak was in the first half of 2022, but that amount included both Televisa's merger with Univision and Aeromexico's restructuring, which together attracted \$6.8 billion dollars, to boost inflows to a total of \$27.5 billion dollars.



ALTAPORT



**CONTAMOS CON LA INFRAESTRUCTURA PARA ATENDER
SUS REQUERIMIENTOS LOGÍSTICOS EN EL PUERTO DE ALTAMIRA**



TERMINAL DE USOS MÚLTIPLES



**RECINTO FISCALIZADO CON
PUNTO DE VERIFICACIÓN E INSPECCIÓN
FITOSANITARIO DE SADER**



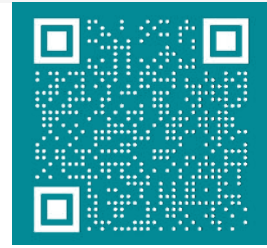
**DEPÓSITO DE
CONTENEDORES VACÍOS**



**COORDINACIÓN DE
TRANSPORTE LOCAL Y FORÁNEO**



**ALMACÉN
NACIONAL**



El Canal de Panamá calcula que ingresos en 2024 caerán 200 millones de dólares



El Canal de Panamá espera una merma en sus ingresos de alrededor de 200 millones de dólares en el 2024 debido a la reducción de tránsitos diarios que se ha visto obligado a implementar por la sequía, dijo su administrador, Ricaurte Vásquez.

Esta reducción en los ingresos del próximo año fiscal, que comenzará el 1 de octubre y concluirá el 30 de septiembre de 2024, es una consecuencia “de no disponer de agua”, dijo el administrador de la Autoridad del Canal de Panamá (ACP).

“Estamos planificando que vamos a transitar entre 30 y 32 buques por día (en el año fiscal 2024), en lugar de los 36 a 38 buques que transitamos regularmente, cuando disponemos de la capacidad de agua”, lo que se traducirá en una caída de ingresos de “entre 150 y 200 millones de dólares”, afirmó Vásquez en un encuentro con medios y estudiantes panameños.

El Canal de Panamá, por el que pasa alrededor del 3% del comercio mundial, implementa desde el pasado 30 de julio la medida de limitar a 32 buques el tráfico diario por la vía a fin de no seguir reduciendo el calado y mantenerlo en los 44 pies.

Panama Canal estimates revenues to drop \$200 million dollars in 2024

The Panama Canal expects a decrease in its revenues of around \$200 million dollars in 2024 due to the reduction of daily transits that it has been forced to implement because of the drought, said its administrator, Ricaurte Vásquez.

This reduction in revenues for the next fiscal year, which will begin on October 1 and end on September 30, 2024, is a consequence “of not having water”, said the administrator of the Panama Canal Authority (ACP).

“We are planning that we are going to transit between 30 and 32 ships per day (in fiscal year 2024), instead of the 36 to 38 ships that we transit regularly, when we have the water capacity”, which will translate into a drop in revenue of “between \$150 and \$200 million dollars”, Vásquez said in a meeting with Panamanian media and students.

The Panama Canal, through which about 3% of world trade transits, has implemented since last July 30 the measure of limiting daily traffic through the waterway to 32 vessels in order to avoid further reducing the draft and keep it at 44 feet.



Assekuransa

LA SOLUCIÓN PARA ESTAR **BIEN ASEGURADOS**

TRANSPORTE DE MERCANCÍAS, CONTENEDORES Y RESPONSABILIDAD

KENSA Logistics participa por segundo año consecutivo como patrocinador de C12 HUB 2023: Networking, Aprendizaje y Diversión

La segunda edición de **C12 HUB 2023** se realizó el pasado mes de junio dejándonos con recuerdos inolvidables de una experiencia llena de actividades diseñadas para potenciar el networking, el aprendizaje y la diversión.

Durante el evento tuvimos la oportunidad de participar en clases magistrales, donde expertos compartieron sus conocimientos y soluciones para los desafíos actuales. Las citas de negocios nos permitieron establecer conexiones valiosas y explorar oportunidades de colaboración. Y en la Collab Session que ofrecimos, pudimos sumergirnos en el tema **"El Impacto de la Logística más allá del costo y la entrega"**, presentado por el **Dr. Eduardo Reyes Díaz Leal**.

El objetivo de la sesión fue facilitar a los participantes la comprensión del impacto que tiene la logística en los precios finales de los productos, el tiempo necesario para un adecuado abastecimiento, la mejora de la productividad y la conformación de cadenas productivas eficientes. Al finalizar, los asistentes experimentaron el arte de la colaboración y comprendieron el propósito fundamental de la logística.

Para cerrar con broche de oro, **KENSA Logistics** brindó la cena de clausura brindando un momento perfecto para relajarnos, celebrar los logros del evento y compartir risas y conversaciones en un ambiente relajado.



KENSA Logistics participates for the second consecutive year as a sponsor of C12 HUB 2023: Networking, Learning and Fun

The second edition of **C12 HUB 2023** took place last June, bringing back unforgettable memories of an experience full of activities designed to enhance networking, learning and fun.

During the event we had the opportunity to participate in master classes, where experts shared their knowledge and solutions to current challenges. The business appointments allowed us to establish valuable connections and explore opportunities for collaboration. And in the Collab Session we offered, we were able to engage in the topic **"The Impact of Logistics beyond cost and delivery"**, presented by **Dr. Eduardo Reyes Díaz Leal**.

The objective of the session was to help participants understand the impact that logistics has on the final prices of products, the time required for adequate supply, improved productivity and the creation of efficient production chains. At the end, participants experienced the art of collaboration and understood the fundamental purpose of logistics.

As a perfect finale, **KENSA Logistics** provided the closing dinner, a perfect moment to relax, celebrate the achievements of the event and share smiles and conversations in a relaxed atmosphere.

TFT logística presente en THE FOOD TECH

The Food Tech es un evento anual que se lleva a cabo hace más de 20 años, dónde convoca a los profesionales de la industria de alimentos y bebidas con el fin de encontrar proveedores, capacitarse y conectar con pares del sector.

En su segundo año de expositor, TFT Logística nos estará presentando su nueva extensión de 7,000 m² de almacenaje, que podrán ser utilizados por aquellas empresas alineadas a los diferentes esquemas del Global Food Safety Initiative que requieran continuar con el almacenamiento de sus productos en una organización especializada en la industria alimentaria y certificada en ISO 9001 *Quality System*, ISO 22000 *Food Safety*, ISO 28000 *Supply Chain Security Management*.



Es fundamental contar con una empresa que además de estar especializada en el sector alimentario, nos presente una propuesta de innovación en los procesos de almacenaje, que en esa área es de las pocas que nos puedan garantizar la seguridad de los consumidores.

The Food Tech se llevará a cabo el próximo 27 y 28 de septiembre del 2023 en la Ciudad de México, en el Centro Citibanamex de la Ciudad de México y los podrás encontrar en el Stand de TFT Logística con el número 2840.

TFT Logística in THE FOOD TECH

The Food Tech is an annual event that has been held for over 20 years, bringing together professionals from the food and beverage industry to meet suppliers, train and connect with colleagues in the sector.

In its second year as exhibitor, TFT Logística will be presenting its new 7,000 m² warehouse extension, which can be used by those companies aligned to the different schemes of the Global Food Safety Initiative that require to continue with the storage of their products in an organization specialized in the food industry and certified in ISO 9001 Quality System, ISO 22000 Food Safety, ISO 28000 Supply Chain Security Management.

It is essential to have a company that, in addition to being specialized in the food sector, presents us with a proposal for innovation in storage processes, which in this area is one of the few that can guarantee consumer safety.

The Food Tech will take place on September 27th and 28th, 2023 in Mexico City, at the Citibanamex Center in Mexico City and you can find them at the TFT Logística booth number 2840.

Crecen los servicios de Distribución de Terminal Logistics

Terminal Logistics Distribución expande sus servicios e instalaciones. Ahora nuestros almacenes ubicados en Ciudad de México y Querétaro ofrecen el servicio de depósito fiscal para el almacenaje de mercancía de comercio exterior. Mientras en la ciudad de Monterrey iniciamos operaciones en un nuevo centro de distribución, el cual cuenta con 10,000 m² de espacio de almacén y además se encuentra ubicado estratégicamente a 3 minutos de distancia del Aeropuerto Internacional de Monterrey (MTY).



Buscamos llevar nuestras soluciones a los puntos logísticos y comerciales más importantes del país que nos permitan optimizar el manejo, almacenaje y tiempo de traslado de los productos de nuestros clientes. Nuestro objetivo es ofrecer soluciones de distribución integrales complementando con nuestros reconocidos servicios: control de inventarios, descargas palletizadas o a granel, cruce de andén, inspecciones de calidad al recibo y embarque, servicios de valor agregado (Etiquetado, Kitting), visibilidad de inventarios, Pick & Pack, Unidad de Verificación (UVA), IMMEX (Industria Manufacturera, Maquiladora y de Servicios de Exportación) y más.

Growth in Distribution services of Terminal Logistics

Terminal Logistics Distribución expands its services and facilities. Now our warehouses located in Mexico City and Querétaro offer a bonded warehouse service for the storage of foreign trade merchandise. Meanwhile, in the city of Monterrey we started operations in a new distribution center, which has 10,000 m² of warehouse space and is strategically located 3 minutes away from the Monterrey International Airport (MTY).

We seek to bring our solutions to the most important logistic and commercial points of the country that allow us to optimize the handling, storage and transfer time of our customers' products. Our goal is to offer comprehensive distribution solutions complemented with our recognized services: inventory control, palletized or bulk unloading, platform crossing, quality inspections upon receipt and shipment, value added services (Labeling, Kitting), inventory visibility, Pick & Pack, Verification Unit (UVA), IMMEX (Manufacturing, Assembly Plant and Export Services Industry) and more.

Nuestros servicios de **Distribución** crecen

Nuestros almacenes de Ciudad de México y Querétaro ahora ofrecen el servicio de depósito fiscal. Además, contamos con un nuevo centro de distribución en la ciudad de **Monterrey**, con 10,000 m² de espacio de almacén, localizado a 3 min. del aeropuerto.



www.terminal.com.mx

| [f](#) [@](#) [in](#)

AMTI busca aprovechar las oportunidades en servicios marítimos que se impulsen gracias al Corredor Interoceánico del Istmo de Tehuantepec

El pasado mes de julio, la AMTI (Asociación Mexicana del Transporte Intermodal), A.C. llevo a cabo el encuentro mensual con sus agremiados. En esta ocasión, teniendo como invitado al Lic. Alfonso E. Dix Ponnefz, Coordinador General del Desarrollo Comercial dentro de la unidad de Promoción de Inversiones y Desarrollo Comercial (UPIDC) del Corredor Interoceánico del Istmo de Tehuantepec (CIIT), quien dio a conocer la situación actual de la rehabilitación de este proyecto, así como las acciones para incentivar la transportación intermodal local e internacional.

Explicó que se han tenido acercamientos con empresas en México, sobre todo, de la región del sur-sureste para aprovechar los servicios marítimos que se han instalado entre los puertos de Dos Bocas (Tabasco) y los puertos de Manatee (Florida) y Mobile (Alabama), donde actualmente se tienen servicios de contenedores refrigerados (en el caso del primero) y dos servicios con un ferro barco con capacidad de 135 carros de ferrocarril, transborden el segundo caso.

Destacó que están en pláticas con otras navieras para considerar el tráfico entre los puertos de Salina Cruz, Callao, (Perú) y Guayaquil (Ecuador).



AMTI seeks to benefit from the opportunities in maritime services that will be promoted thanks to the Interoceanic Corridor of the Isthmus of Tehuantepec

Last July, The Mexican Association of Intermodal Transportation (*Asociación Mexicana del Transporte Intermodal in Spanish or AMTI A.C.*), held its monthly meeting with its members. On this occasion, having as guest Mr. Alfonso E. Dix Ponnefz, General Coordinator of Commercial Development within the Investment Promotion and Commercial Development Unit (UPIDC) of the Interoceanic Corridor of the Isthmus of Tehuantepec (CIIT), who presented the current status of the rehabilitation of this project, as well as the actions to encourage local and international intermodal transportation.

He explained that there have been approaches with companies in Mexico, especially in the south-southeast region, to take advantage of the maritime services that have been installed between the ports of Dos Bocas (Tabasco) and the ports of Manatee (Florida) and Mobile (Alabama), where there are currently refrigerated container services (for the first one) and two services with a ferro ship with a capacity of 135 rail cars, transshipment in the second case.

He pointed out that they have been discussing with other shipping lines to consider traffic between the ports of Salina Cruz, Callao (Peru) and Guayaquil (Ecuador).



MULTIMODAL



¡LOGÍSTICA QUE DA CONFIANZA!

MULTIMODAL ALTAMIRA

¡ YA SOMOS
PARTE DE



SÚPER
EMPRESAS
EXPANSIÓN
2023



+ DE 300 CLIENTES CONFÍAN EN NUESTROS SERVICIOS

CARGA
(833) 260 02 27

TRANSPORTE
(833) 260 01 48

Celebran el 25 aniversario del IMECE



El Instituto Mexicano de Ejecutivos en Comercio Exterior (IMECE) celebró 25 años fomentando y promoviendo esta actividad, fortaleciéndola a través de la capacitación y actualización de los actores clave del sector público y privado.

El 10 de junio de 1998 se constituyó el IMECE de la mano de Ricardo Rosas Herrera, que, con más de 100 socios altos ejecutivos en comercio exterior, aduanas y hacendarios, ha permitido, desde entonces, una actividad constante a través de diferentes eventos, con la participación de 13 mil 500 asistentes, cursos y diplomados con más de cuatro mil 700 alumnos, convenciones con más de tres mil 400 asistentes, lo que lleva a que el instituto tenga más de 21 mil 300 usuarios, señaló Nashielly Escobedo, presidenta del IMECE.

Todo esto gracias a la labor y gestión que han desempeñado los que han ejercido la presidencia y sus consejos directivos que nos han acompañado en esta labor y a lo largo de estos años han fortalecido el crecimiento de este instituto y que se nutre con la participación de todos sus socios.

Desde su fundación, han desfilado por la presidencia del IMECE nueve presidentes forjando un legado de reconocimiento como un actor clave para el desarrollo de profesionales del comercio exterior.

Durante la celebración se reunieron la actual presidenta junto con los expresidentes, Adriana Rocha Cerezo, cofundadora del IMECE; así como el ministro de la Suprema Corte de Justicia de la Nación, Alfredo Gutiérrez Ortiz Mena, para develar la placa conmemorativa.

El ministro recordó a Ricardo Rosas y Francisco Narro García, expresidentes finados del IMECE.

Asimismo, en su participación Gutiérrez Ortiz Mena abordó el tema sobre los actos contra la vida privada de los particulares en materia aduanera, haciendo una reflexión al revisar el artículo 16 constitucional, para puntualizar hasta dónde puede llegar la autoridad sin agredir este derecho.

El artículo 16 regula la interacción de la autoridad con los particulares para evitar intrusiones arbitrarias en la vida privada de las personas.



IMECE celebrates its 25th anniversary

The Mexican Institute of Foreign Trade Executives (*Instituto Mexicano de Ejecutivos en Comercio Exterior* in Spanish or IMECE) celebrated 25 years fostering and promoting this activity, strengthening it through the training and updating of key agents in the public and private sectors.

On June 10, 1998, the IMECE was founded by Ricardo Rosas Herrera, which, with more than 100 senior executives in foreign trade, customs and taxation, has allowed, since then, a constant activity through different events, with the participation of 13,500 attendees, courses and diploma courses with more than 4,700 students, conventions with more than 3,400 attendees, which makes the institute having more than 21,300 users, said Nashielly Escobedo, president of the IMECE.

All this has been possible thanks to the work and management of those who have served as presidents and their boards of directors, who have accompanied us in this work and throughout these years have strengthened the growth of this institute, which is supported by the participation of all its members.

Since its founding, IMECE has had nine presidents, forging a legacy of recognition as a key agent for the development of foreign trade professionals.

During the celebration, the current president and former presidents, Adriana Rocha Cerezo, co-founder of IMECE, as well as the Minister of the Supreme Court of Justice of the Nation, Alfredo Gutiérrez Ortiz Mena, gathered to unveil the commemorative plaque. The Minister remembered Ricardo Rosas and Francisco Narro García, former presidents of IMECE, who have passed away.

Additionally, in his participation, Gutiérrez Ortiz Mena addressed the issue of acts against the private life of individuals in customs matters, making a reflection on the review of article 16 of the Constitution, to clarify how far the authority can go without violating this right.

Article 16 regulates the interaction of the authority with individuals to avoid arbitrary intrusions in the private life of individuals.



Confederación
Latinoamericana de
Agentes Aduanales A.C.®



Tu tiempo y **seguridad jurídica** son lo más importante para nosotros

SERVICIOS QUE INTEGRA EL **PREVALIDADOR CLAA**

MONITOR DE OPERACIONES

Muestra en tiempo real las operaciones prevalidadas y pagadas a través de CLAA

- ✓ Permite interpretar el código de error.
- ✓ Rápida ubicación del error detectado por el prevalidador y/o validador en el archivo "M".
- ✓ Verificación, control y envío de archivos de pago.

SISTEMA DE ALERTA

Basado en el Registro 001 proporcionado por la ANAM

- ✓ Permite generar reportes de operaciones vulnerables.
- ✓ Se puede programar el envío de alertas en base al resultado de las operaciones que se prevalidan y/o validan.
- ✓ Generación de reportes en base a las necesidades particulares de cada Agente Aduanal y de sus clientes.

SERVICIOS

- ✓ Justificación de pedimentos.
- ✓ Soporte de revisión de errores y apoyo para su solución 24 x 7.
- ✓ Verificación en línea de CFDI's en pedimentos de exportación.
- ✓ Reportes en mesa de ayuda SAAI y VUCEM.
- ✓ Apoyo en la operación de DODA, PITA, e-Despacho e implementación de nuevos aplicativos de la ANAM.

GARANTIAS

- ✓ Actualización diaria conforme a la normatividad exigible.
- ✓ Cumplimiento con los requisitos y lineamientos de seguridad de la información establecidos por la ANAM.
- ✓ Diseñado para procesar cualquier tipo de archivos.
- ✓ Implementación de controles conforme a las necesidades de cada uno de nuestros usuarios.
- ✓ Atención y seguimiento personalizado de nuestros expertos en comercio exterior.

El servicio de prevalidación NO REQUIERE AFILIACIÓN

Cobro de contraprestación en fecha posterior a la modulación de sus operaciones
(excepto importación definitiva de vehículos usados)

Sistema Integral de Expedientes de Pedimentos SIEP



Integra el expediente electrónico para el agente aduanal y sus clientes el **SIEP**, mismo que extrae información directamente de los sistemas oficiales.

Sin costo para los socios de CLAA

Contacto

55 11 07 85 15 | Oficina CDMX
55 11 07 85 92

www.claa.org.mx

[f](#) ClaaMexico [t](#) ClaaMx [in](#) ClaaMx [@](#) ClaaMx [v](#) ClaaMexico

Descubre el fascinante mundo de la seguridad en torno a la Logística Internacional con el Congreso BAS Cargo Master Class 2023

Dada la complejidad y globalidad de las cadenas de suministro, las empresas se enfrentan a una serie de desafíos impredecibles que pueden tener un impacto significativo en sus operaciones, es por este motivo que el próximo 9 de noviembre se llevará a cabo el Congreso BAS CARGO Master Class 2023, el cual tendrá como objetivo central arrojar luz sobre la importancia crítica de la seguridad logística internacional en el panorama actual del comercio global.

Este congreso es una plataforma excepcional para que profesionales de la industria, expertos y empresas del gremio logístico se reúnan y exploren a fondo cómo la seguridad desempeña un papel fundamental en la sostenibilidad y el éxito de las operaciones de transporte y logística.

Este evento tendrá lugar en un prestigioso hotel de la Ciudad de México en el que contarán con la participación de expertos líderes destacados en el campo de seguridad logística internacional, quienes aportarán una riqueza de conocimientos y experiencia acumulada a lo largo de sus trayectorias en áreas como seguridad en el transporte marítimo internacional, la tecnología como aliado en la reducción de riesgos, factores de incidencia en los siniestros de carga y las tendencias tecnológicas para el sector logístico. La diversidad de conocimientos de estos expertos brinda una visión integral de la seguridad logística y su impacto en la industria destacando como los seguros no solo salvaguardan los activos y bienes de las compañías, sino que también promueven la confianza y la eficiencia en las relaciones comerciales a nivel internacional.




Explore the fascinating world of security in international logistics with the BAS Cargo Master Class 2023 Congress

Given the complexity and globality of supply chains, companies face a series of unpredictable challenges that can have a significant impact on their operations. For this reason, the BAS CARGO Master Class 2023 Congress will be held on November 9, 2023, with the main objective of highlighting the critical importance of international logistics security in today's global trade landscape.

This congress is an exceptional platform for industry professionals, experts and companies from the logistics industry to meet and explore thoroughly how security plays a key role in the sustainability and success of transport and logistics operations.

This event will take place at a prestigious hotel in Mexico City and will be attended by leading experts in the field of international logistics security, who will provide valuable knowledge and experience accumulated throughout their careers in areas such as security in international shipping, technology as an ally in risk reduction, factors affecting cargo claims and technological trends for the logistics sector. The diversity of knowledge of these experts provides a comprehensive view of logistics security and its impact on the industry, highlighting how insurance not only safeguards companies' assets and goods, but also promotes trust and efficiency in international trade relations.



Hoy en día, en el mundo dinámico mundo de la logística, las empresas se enfrentan a una serie de riesgos y siniestros que podrían tener un impacto económico y operativo significativo. Entre los principales riesgos se encuentran, por mencionar algunos:

- **Los daños a la mercancía durante el transporte.**
- **Robos.**
- **Pérdidas.**
- **Retrasos en las entregas.**

Los seguros logísticos abordan estos desafíos mediante pólizas personalizadas que cubren cada etapa del proceso logístico. Ya sea en transporte marítimo, aéreo o terrestre, contar con el respaldo de aseguradoras reconocidas proporciona una red de seguridad financiera que minimiza los riesgos inherentes a las operaciones logísticas.

En este sentido, mantenerse en tendencia e innovación es un pilar fundamental de la filosofía de BAS CARGO. En un entorno logístico en constante evolución, la empresa se ha destacado al adoptar nuevas tecnologías y metodologías para mejorar sus servicios, esto incluye el uso de herramientas avanzadas de seguimiento y monitoreo de carga, sistemas de gestión de riesgos en tiempo real y soluciones de análisis de datos para predecir y mitigar posibles problemas. Además, BAS CARGO busca continuamente colaborar con expertos y académicos en la industria para estar al tanto de las últimas tendencias y mejores prácticas. Esta combinación de enfoque tecnológico y colaboración estratégica ha permitido a BAS CARGO mantener su posición líder en el sector logístico.

Es por este motivo que eventos como el Congreso BAS CARGO Master Class 2023 son de gran relevancia para las empresas, para que puedan conocer los riesgos, pero también las medidas que se implementan para contrarrestar sus efectos en las empresas, sobretodo teniendo en cuenta sucesos como la pandemia de Covid-19, los conflictos geopolíticos que se viven en la actualidad y las tensiones comerciales, los cuales han resaltado la importancia de los seguros logísticos de manera más evidente que nunca.



In today's dynamic world of logistics, companies face a number of risks and incidents that could have a significant economic and operational impact. To mention just a few, some of the main risks include:

- **Damage to the goods during transport.**
- **Thefts.**
- **Losses.**
- **Delivery delays.**

Logistics insurance addresses these challenges through customized policies that cover each stage of the logistics process. Whether in sea, air or land transport, having the backing of recognized insurers provides a financial safety net that minimizes the risks inherent in logistics operations.

In this context, staying on trend and innovative is a fundamental element of BAS CARGO's philosophy. In a constantly evolving logistics environment, the company has made a difference by adopting new technologies and methodologies to improve its services, including the use of advanced cargo tracking and monitoring tools, real-time risk management systems, and data analytics solutions to predict and mitigate potential problems. In addition, BAS CARGO continually seeks to collaborate with industry experts and academics to stay up-to-date on the latest trends and best practices. This combination of technological focus and strategic collaboration has enabled BAS CARGO to maintain its leading position in the logistics industry.

For this reason, events such as the BAS CARGO Master Class 2023 Congress are of great relevance for companies, so that they can learn about the risks, but also the measures that are implemented to counteract their effects on companies, especially taking into account events such as the Covid-19 pandemic, the geopolitical conflicts currently being experienced and trade disputes, which have highlighted the importance of logistics insurance more clearly than ever before.

AMANAC celebra 36 años como un referente destacado en el transporte marítimo y portuario

Con 36 años de existencia, la Asociación Mexicana de Agentes Navieros (AMANAC) se ha posicionado como líder en la industria marítima y portuaria, gracias a la excelente gestión que realiza ante las autoridades para representar los intereses de sus agremiados, así como la innovación tecnológica que aplica en los servicios que ofrece, como las transmisiones electrónicas de manifiestos de carga para la aduana, conocimientos de embarque house y guías aéreas, entre otros.

Durante sus 36 años de actividad, el Lic. Miguel Ángel Andrade, quien es Vicepresidente en el comité de Autoridades CIANAM 2023-2025, ha liderado la AMANAC en 32 de ellos. Durante este tiempo, ha impulsado y presenciado un crecimiento extraordinario, en el cual, la Asociación se ha consolidado como un referente destacado de la eficiencia logística para el transporte marítimo de carga.

"Hemos aumentado nuestra relevancia, al formar parte de organismos a nivel internacional y por supuesto con asociaciones y cámaras en México. Esta sinergia nos permite mantenernos actualizados, compartir las mejores prácticas y contribuir al desarrollo sostenible de nuestra industria", resaltó.

Destacó que las capacitaciones que realizan de manera presencial y en línea han sido piedra angular para fortalecer los conocimientos del sector, que aumenten la eficiencia y competitividad en la industria naviera.

"A esto se suma nuestro Congreso Anual de Agentes Navieros, el evento líder y más icónico del transporte marítimo, que este año llevaremos a cabo del 4 al 7 de octubre en Mérida, Yucatán, un lugar paradisíaco, en el que integraremos a los más experimentados ponentes, conferencistas y expositores de la industria marítima-portuaria de México", enfatizó.

Nos encontramos en un entorno económico complicado a nivel global, lo cual también plantea desafíos para México; sin embargo, como actividad esencial para el desarrollo del país, el transporte marítimo ha logrado superar estos obstáculos, en gran parte gracias a la experiencia y efectividad de los agentes navieros.

"México se encuentra en un momento importante, en el cual se prevén inversiones de empresas interesadas en el nearshoring por un total de 13 mil millones de dólares, con base en cifras de Invest Monterrey. Esta cifra refleja la confianza y el atractivo que el país ha generado como destino estratégico para la reubicación de operaciones y la cercanía con los mercados de América del Norte. Inversiones que representan una oportunidad significativa para el crecimiento económico y la generación de empleo".

Recalcó que México está trabajando para fortalecer aún más su infraestructura, desarrollar recursos humanos altamente calificados y crear un entorno propicio para la inversión extranjera.

"En la AMANAC aseguramos la continua actualización de nuestra tecnología, ofreciendo soluciones eficientes y de vanguardia a nuestros socios, que contribuyan al crecimiento sostenible de la industria marítima y portuaria", concluyó.



Lic. Miguel Ángel Andrade
Director General de la AMANAC

AMANAC celebrates 36 years as a benchmark for maritime and port transport

With 36 years of existence, the Mexican Association of Shipping Agents (Asociación Mexicana de Agentes Navieros in Spanish or AMANAC) has positioned itself as a leader in the maritime and port industry, as a result of its excellent management with the authorities to represent the interests of its members, as well as the technological innovation it applies in the services it offers, such as electronic transmissions of cargo manifests for customs, house bills of lading and air waybills, among others.

During his 36 years of experience, Mr. Miguel Ángel Andrade, who is Vice President of the CIANAM 2023-2025 Authorities Committee, has headed AMANAC for 32 of them. During this time, he has driven and witnessed an extraordinary growth, in which the Association has established itself as an outstanding reference in logistics efficiency for maritime cargo transportation.

"We have increased our relevance by being part of organizations at an international level and, of course, with associations and chambers in Mexico. This synergy allows us to keep up to date, share best practices, and contribute to the sustainable development of our industry", he said.

He emphasized that the in-person and online training have been a key element to strengthen the sector's knowledge, which will increase efficiency and competitiveness in the shipping industry.

"In addition to this, our Annual Congress of Shipping Agents, the leading and most iconic event of maritime transport, will be held this year from October 4 to 7 in Mérida, Yucatán, a wonderful place, where we will integrate the most experienced speakers, lecturers and exhibitors of the maritime-port industry in Mexico", he added.

We find ourselves in a complicated global economic environment, which also brings challenges for Mexico; however, as an essential activity for the country's development, maritime transport has managed to overcome these obstacles, largely thanks to the experience and effectiveness of shipping agents.

"Mexico is currently at an important moment, in which investments from companies interested in nearshoring are expected to total 13 billion dollars, based on figures from Invest Monterrey. This figure reflects the confidence and attractiveness that the country has generated as a strategic destination for the relocation of operations and the proximity to North American markets. Investments that represent a significant opportunity for economic growth and job creation".

He emphasized that Mexico is working to further strengthen its infrastructure, develop highly qualified human resources and create an environment favorable to foreign investment.

"At AMANAC we ensure the continuous updating of our technology, offering efficient and cutting-edge solutions to our members, which contribute to the sustainable growth of the maritime and port industry", he concluded.

TFT

Logística

Tu aliado estratégico especializado en
almacenaje de Ingredientes y Materias
Primas para la Industria Alimentaria.

Presentes en:

the
FOOD
TECH

**SUMMIT
& EXPO**

27-28

Septiembre 2023

Centro Citibanamex

CDMX

**Visítanos en nuestro
STAND 2840**



5534547056



ventas@tftlink.com



www.tftlogistica.com

C12 HUB 2023 reúne los negocios logísticos en la Riviera Maya

En la realización de su hub anual a principio de junio, **C12 Community** congregó a más de **400 líderes** para intercambiar puntos de vista sobre la movilidad y la logística, pero también para conocer las tendencias que se presentan en esta industria.

Durante el evento, se reunieron profesionales calificados del sector del transporte y la logística, quienes mostraron un gran interés en las soluciones ofrecidas para sus empresas.

En un ambiente cálido, los participantes tuvieron un espacio lleno de oportunidades para establecer conexiones estratégicas y colaborativas en un evento smart de la comunidad logística y de movilidad en donde se generan negocios a través del interés mutuo entre proveedores y compradores mediante citas de negocios uno a uno, networking significativo, educación colaborativa y experiencias.

Entre los asistentes a este magno evento se dieron cita directores y gerentes de logística, supply chain, import-export, CEDIS/Almacén, proyectos/IT, Mantenimiento, entre otros. Además, asistieron representantes de industrias como ecommerce, retail, 3PL, automotriz, farmacéutico, alimentos y bebidas, manufactura, por mencionar algunos.

Asimismo, acudieron directores y gerentes comerciales o marketing de manejo de materiales. Software/hardware, infraestructura para CEDIS, automatización y robótica, operadores logísticos 3PL, soluciones última milla, empaque y embalaje, desarrollos industriales y consultoría.



C12 HUB 2023 brings together logistics businesses in the Riviera Maya

At the annual hub at the beginning of June, **C12 Community** brought together more than **400 leaders** to exchange perspectives on mobility and logistics, but also to learn about trends in the industry.

The event brought together qualified professionals from the transportation and logistics sector, who showed great interest in the solutions offered for their companies.

In a warm atmosphere, participants had a space full of opportunities to establish strategic and collaborative connections in a smart event of the logistics and mobility community where business is generated through mutual interest between suppliers and buyers through one-on-one business appointments, meaningful networking, collaborative education and experience.

Some of the attendees at this great event included directors and managers of logistics, supply chain, import-export, CEDIS/Warehouse, projects/IT, maintenance, among others. In addition, representatives from industries such as ecommerce, retail, 3PL, automotive, pharmaceutical, food and beverage, manufacturing, to name a few, attended the event.

In addition, directors and commercial or marketing managers of material handling attended the event. Software/hardware, infrastructure for CEDIS, automation and robotics, 3PL logistics operators, last mile solutions, packaging, industrial developments and consulting.

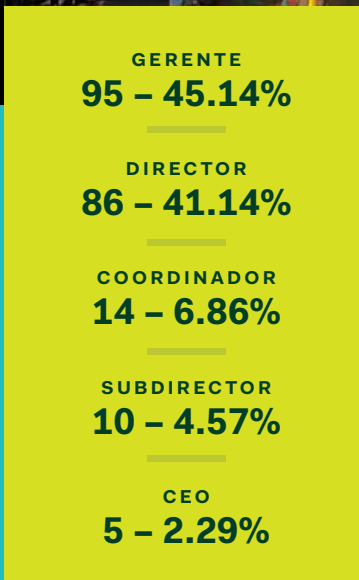


Sin duda fue un evento 360, teniendo todo en un solo lugar:

- Citas de negocios
- Networking significativo
- Educación colaborativa
- Actividades en grupo



EL EVENTO EN NÚMEROS:



Durante tres días, los 400 tomadores de decisiones más importantes del país interrumpieron operaciones para asistir a **C12 HUB 2023**.

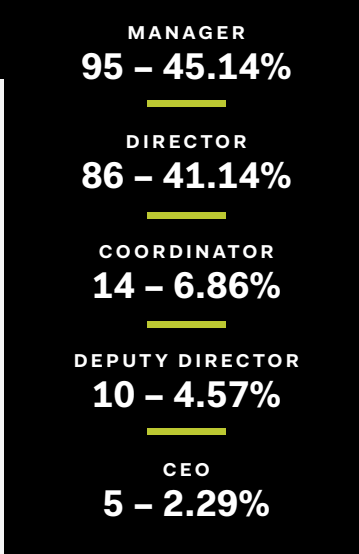
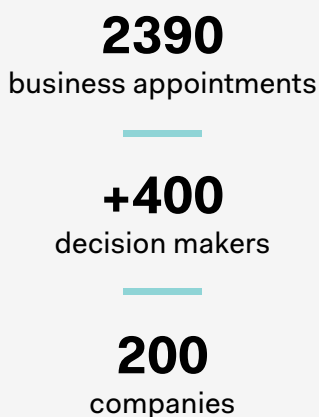
- Soluciones de mayor interés:**
- Equipo para carga y transporte
 - Fright Forwarder
 - Desarrollo de software
 - Telemetría
 - Servicios de administración de flotas
 - Montacargas
 - Seguros de carga y mecánica
 - Vehículos para última milla
 - Intralogística y manejo de materiales



It was definitely a 360 event, having everything in one place:

- Business Appointments
- Significant Networking
- Collaborative Education
- Group Activities

THE EVENT IN FIGURES:



For three days, the 400 most important decision makers in the country interrupted operations to attend **C12 HUB 2023**.

- Solutions of major interest:**
- Loading and transport equipment
 - Freight forwarder
 - Software development
 - Telemetry
 - Fleet management services
 - Fork lift trucks
 - Cargo and Mechanical Insurance
 - Last mile vehicles
 - Intralogistics and material handling

300 líderes de logística y tecnología estuvieron presentes en **Logistic and Delivery Conference 2023**

A finales del mes de junio se llevó a cabo **Logistic and Delivery Conference 2023**, el cual es una plataforma de intercambio de conocimiento donde se reunieron más de 300 líderes de logística, ciberseguridad, última milla, almacenamiento, e-commerce, transporte, tecnología y comercio exterior de México y otros países.

Este evento fue organizado por la Revista Logistic and Delivery y la empresa de relaciones públicas, Diálogo Visual.

El L&D Conference 2023 se celebró gracias al interés de destacadas empresas y líderes de la industria de logística, retail, tecnología y e-commerce entre muchas otras más, con la intención de sumar en un sólo espacio conocimiento, habilidades, tendencias, para compartir experiencias y realizar análisis de lo más relevante en su área. Logistic and Delivery Conference 2023, será, de acuerdo a su slogan, el espacio ideal ¡Donde los Líderes se reúnen!



En este evento, **Rocío Cariño, Major Account Manager de F5**, presentó su conferencia titulada: *“Reinventando el sector retail: la verdadera transformación digital.”*

En su oportunidad **Octavio Ocaña, Director Comercial de Buzón E**, dictó la ponencia *“Carta Porte: Mitos y Realidades, a tres meses del cumplimiento.”*

Por su parte, **Paola Salman, Directora de Business Development de Sigsa**, reconoció la importancia estratégica de este evento en el sector de logística y entrega.

En su oportunidad, **Esteban Rey, Co Fundador y CTO de Octapus**, comentó, en el marco del anuncio del Logistic and Delivery Conference 2023, que “el 12% de las empresas (América Latina y el Caribe) dedicadas al transporte de carga han sido afectadas por ataques de ransomware, por ello, las estrategias de ciberseguridad en el sector deben considerar proteger las tecnologías de información (IT), así como las tecnologías operacionales (OT).

Por su parte, **Elizabeth Enríquez, Directora de Konektor**, expuso en su conferencia *“Tecnologías disruptivas: Caso de uso en la industria logística”* que *“El crecimiento dinámico del análisis de datos, la inteligencia artificial, la robótica, el IoT, las API y la computación en la nube, define la “nueva normalidad” de la logística. Con el uso de las tecnologías disruptivas podemos crear valor en la cadena de suministro, lograr la máxima eficiencia operativa y brindar una atención excepcional a los clientes.”*

300 logistics and technology leaders attended **Logistic and Delivery Conference 2023**

At the end of June, the **Logistic and Delivery Conference 2023** was held, which is a knowledge exchange platform where more than 300 leaders in logistics, cybersecurity, last mile, warehousing, e-commerce, transportation, technology and foreign trade from Mexico and other countries met.

This event was organized by Logistic and Delivery Magazine and the public relations firm Diálogo Visual.

The L&DConference 2023 was held thanks to the interest of prominent companies and leaders in the logistics, retail, technology and e-commerce industries, among many others, with the intention of bringing together in a single space knowledge, skills, trends, to share experiences and perform analysis of the most relevant in their area. Logistic and Delivery Conference 2023, will be, according to its slogan, the ideal space where leaders meet!

In this event, **Rocío Cariño, Major Account Manager of F5**, presented her lecture entitled: *“Reinventing the retail sector: the real digital transformation”*.

Octavio Ocaña, Commercial Director of Buzón E, gave a presentation entitled *“Bill of Lading: Myths and Realities, three months after compliance”*.

Paola Salman, Business Development Director of Sigsa, recognized the strategic importance of this event in the logistics and delivery sector.

Esteban Rey, Co-founder and CTO of Octapus, commented, in the framework of the announcement of the Logistic and Delivery Conference 2023, that “12% of companies (Latin America and the Caribbean) dedicated to freight transportation have been affected by ransomware attacks, therefore, cybersecurity strategies in the sector must consider protecting information technologies (IT) as well as operational technologies (OT).

Elizabeth Enríquez, Director of Konektor, stated in her lecture *“Disruptive Technologies: Use Case in the Logistics Industry”* that *“The dynamic growth of data analytics, artificial intelligence, robotics, IoT, APIs and cloud computing defines the “new normal” of logistics. With the use of disruptive technologies we can create value in the supply chain, achieve maximum operational efficiency and deliver exceptional customer service”*.



Asimismo, **Genaro Flores, Director General de Netcloud Services** dijo que su participación en el Foro de Logística & Transporte *“fue para compartir las tendencias tecnológicas que están impulsando a las empresas a ser más competitivas en un mercado globalizado donde las 24 horas del día se genera información y la muestra fue cómo se transformó la industria durante la pandemia”*.

En la video conferencia titulada *“Protocolos Modernos de Negocios en la Industria de la Logística”*, **Adriana Flores, directora de ProtocolToday** comentó que *“en la economía global actual, comprender y adherirse al protocolo internacional de negocios puede ayudar a las empresas a establecer credibilidad y construir relaciones positivas y duraderas con sus pares y partes interesadas. El protocolo de negocios cubre una variedad de escenarios, incluyendo los vínculos con clientes, proveedores, funcionarios gubernamentales, organizaciones internacionales, corporaciones multinacionales y otras empresas. Al comprender y aplicar el protocolo de negocios en la industria de la logística internacional, las empresas pueden construir relaciones sólidas, garantizando un entorno confiable y propicio para operar global”*.

En su oportunidad, **Walter G. Larralde, CEO ON-Strategy** comentó que fue *“un placer motivar el análisis sobre desafíos y herramientas a la hora de formular, alinear y ejecutar estrategias. Son muchos los cambios que estamos experimentando, las cadenas de suministro se han transformado de manera radical y no se detendrá. Por ello veo crucial que los modelos de diseño y gestión estratégica sean acordes a los tiempos que vivimos”*.

Finalmente, en el marco de Logistic&Delivery Conference 2023 se realizó la mesa: *“Mujeres en Movimiento: 4 realidades logísticas”* en donde estuvieron presentes Aimed Pimentel, líder de Womcy en México, quien fungió como moderadora. Como participantes estuvieron: Jocelyn Romero Salinas, de Multimodal Solutions Cargo; Cynthia Velázquez Campos, de SIMEX Logistic; Lourdes Velázquez Franco, de TC Logistics; y Ana Elena Rodríguez Vázquez, de Wmerk Logistics.



Additionally, **Genaro Flores, CEO of Netcloud Services** said that his participation in the Logistics & Transportation Forum *“was intended to share the technological trends that are driving companies to be more competitive in a globalized market where information is generated 24 hours a day, and the sample was how the industry was transformed during the pandemic”*.

In the video conference entitled *“Modern Business Protocols in the Logistics Industry”*, **Adriana Flores, director of ProtocolToday** commented that *“in today's global economy, understanding and adhering to international business protocol can help companies establish credibility and build positive, long-lasting relationships with partners and stakeholders. Business etiquette covers a variety of scenarios, including liaisons with customers, suppliers, government officials, international organizations, multinational corporations and other businesses. By understanding and applying business etiquette in the international logistics industry, companies can build strong relationships, ensuring a reliable and conducive environment for operating globally”*.

Walter G. Larralde, CEO of ON-Strategy commented that it was *“a pleasure to motivate the analysis of challenges and tools when formulating, aligning and executing strategies. There are many changes we are experiencing, supply chains have been radically transformed and will not stop. Therefore, I consider it absolutely necessary that strategic design and management models be in line with the times we are living in”*.

Finally, within the framework of the Logistic&Delivery Conference 2023, the round table: *“Women on the Move: 4 logistic realities”* was held with the participation of Aimed Pimentel, leader of Womcy in Mexico, who served as moderator. Participants included: Jocelyn Romero Salinas, from Multimodal Solutions Cargo; Cynthia Velázquez Campos, from SIMEX Logistic; Lourdes Velázquez Franco, from TC Logistics; and Ana Elena Rodríguez Vázquez, from Wmerk Logistics.

Asegurar la mercadería y minimizar los riesgos

Las complicaciones logísticas son variadas a la hora de tomar la decisión de enviar o traer un contenedor. Una de ellas es la posibilidad de que “los amigos de los ajeno”, tomen como propio un contenedor o mercadería de otro ¿Qué recaudos hay que tener en cuenta? ¿Existe un aumento de la siniestralidad de los contenedores? ¿Por qué es importante tomar una póliza de seguros de mercaderías? ¿Qué recaudos adicionales debemos tomar? El equipo especializado en seguros para el comercio internacional del grupo Assekuransa te ayudan a responder todas estas dudas.

Si tomamos como referencia el año pasado para evaluar la curva de siniestralidad, a pesar de ser bastante constante en el tiempo, se notó un incremento en el segundo semestre del año, mayoritariamente en lo que es robo, que es lo que mayor impacto tiene al ser montos grandes los que están involucrados. Sea el robo del contenedor o del camión directamente, aseguró Erica Olbertz, Responsable de Reclamos de Assekuransa.

A pesar de ese aumento de los siniestros, en comparación de otros años, dicho periodo va de la mano con la cantidad de emisiones de pólizas, ya que la carga asegurada también aumentó en volumen por fin de año, las fiestas, mayores importaciones exportaciones y demás.

“Cuando buscamos alternativas para bajar la siniestralidad y que el robo de la mercadería disminuya su potencial de daño, a algunos clientes se les viene pidiendo ciertas condiciones adicionales como la utilización de escoltas, seguimientos de GPS o el tránsito de forma diurna”, agregó.



Erica Olbertz

Responsable de Reclamos de Assekuransa

Securing goods and minimizing risks

There are several logistical complications when making the decision to send or bring a container. One of them is the possibility that “friends of strangers” may take a container or goods belonging to another person as their own. What precautions should be taken into account? Is there an increase in the accident rate for containers? Why is it important to obtain an insurance policy for goods? What additional precautions should we take? The Assekuransa Group's team specialized in international trade insurance will help you answer all these questions.

“If we take last year as a reference to evaluate the loss curve, despite being fairly constant over time, an increase was noted in the second half of the year, mainly in theft, which is what has the greatest impact as large amounts are involved. Whether it is the theft of the container or of the truck directly”, Erica Olbertz, Claims Manager of Assekuransa.

Despite this increase in losses, compared to other years, this period goes hand in hand with the number of policy issuances, since the insured cargo also increased in volume due to the end of the year, the holidays, higher imports, exports and other factors.

“When we are looking for alternatives to lower the accident rate and to reduce the potential damage caused by merchandise theft, some customers are being asked for certain additional conditions such as the use of bodyguards, GPS tracking or daytime transit”, she added.



Por su parte, Julieta Schirakian Gerente de Planificación y Estrategia de grupo Assekuransa resaltó que los exportadores, importadores o distribuidores de mercadería del tipo electrónica, textil, de refacciones o autopartes, es más que aconsejable que asegure sus contenedores. Además de ese tipo de bienes, materiales de construcción, alimentos y bebidas, son los más apetecibles para aquellos que buscan tomar lo que no les pertenece.

“Específicamente en cuanto a materiales de construcción, una mercadería que tiene cierta atracción para el robo son las herramientas, por lo fáciles de descargar, un elemento que obviamente influye a la hora de asaltar un camión, por la celeridad con la que deben actuar los delincuentes. No es lo mismo descargar un camión con pallets de celulares que son livianos o de textiles, que descargar un contenedor de cemento o con cerámicos”, manifestó.

Una cuestión para tener en cuenta es que, una vez ocurrido el daño o el robo, el resarcimiento no es algo que sucede de manera inmediata. Esto lleva un plazo de tiempo con lo cual el cliente no va a contar con la mercadería y tendrá que volver a pedir la carga (entre otras cosas). Por eso, es que también es importante preocuparse por minimizar los riesgos, porque lo primordial, siempre, es evitar el robo. Ahora, si se tomaron las medidas necesarias y aun así sucede, ahí estará el seguro para poder resarcir ese perjuicio económico, recalzó Laura Costantini, Gerente Comercial de grupo Assekuransa.

“Para contrastar un poco el famoso dicho de la letra chica del seguro, en Assekuransa ponemos todos nuestros certificados y apuntamos a que nuestro cliente lea la póliza y se interiorice, porque de esa manera no se genera ninguna duda respecto al valor de la prima y los alcances de la cobertura. Un ejemplo son aquellas pólizas que tienen deducible o franquicias, que es la parte del siniestro que va a tener que asumir como pérdida el cliente. Nuestras coberturas no tienen deducibles”, detalló.

Julieta Schirakian, Planning and Strategy Manager of Assekuransa Group, pointed out that exporters, importers or distributors of electronic, textile, spare parts or auto parts goods, it is more than advisable to insure their containers. In addition to this type of goods, construction materials, food and beverages are the most appealing for those who seek to take what does not belong to them.

“Specifically in the case of construction materials, one of the goods that are particularly attractive for theft are tools, because they are easy to unload, an element that obviously influences the speed with which criminals must act when it comes to robbing a truck. It is not the same to unload a truck with pallets of light cell phones or textiles as it is to unload a container of cement or ceramics”, she said.

One issue to keep in mind is that, once the damage or theft has occurred, compensation is not something that happens immediately. This takes a period of time so that the customer will not have the merchandise and will have to reorder the cargo (among other things). That is why it is also important to be concerned about minimizing risks, because the most important thing is always to avoid theft. Now, if the necessary measures have been taken and it still happens, the insurance will be there to compensate for the economic damage, according to Laura Costantini, Commercial Manager of Assekuransa.

Destacó que hay que entender que el seguro no es un gasto, sino que hay que verlo como una inversión, a pesar de que los costos de cualquier cadena logística cada día están más altos, en cuanto flete y servicio adicional. Por eso, cuando a veces se solicita que se contrate un monitoreo activo o una escolta, se hace por el propio beneficio del cliente. Se apunta a que la mercadería llegue a tiempo, entera y sin problemas.

“Desde el grupo Assekuransa, somos especialistas en seguros de comercio internacional con más de 30 años de trayectoria. Tenemos coberturas para importaciones y exportaciones a nivel mundial, en cualquier país del globo. Dependiendo de las características de cada embarque se pueden otorgar coberturas de mayor o menor alcance, por un lado, lo que pretenda el cliente y por el otro con lo que se le pueda brindar del lado de la suscripción”, concluyó.



“In order to compare the famous saying about the fine print of the insurance, in Assekuransa we put all our certificates and we encourage our client to read the policy and get familiarized with it, because that way there is no doubt about the value of the premium and the scope of the coverage. An example are those policies that have deductibles or excesses, which is the part of the loss that the client will have to assume as loss. Our coverages do not have deductibles”, she added.

She emphasized that insurance is not an expense, but should be seen as an investment, despite the fact that the costs of any logistics chain are getting higher every day, in terms of freight and additional services. Therefore, when sometimes active monitoring or bodyguards are requested, this is done for the client's own benefit. The aim is to ensure that the goods arrive on time, in one piece and without problems.

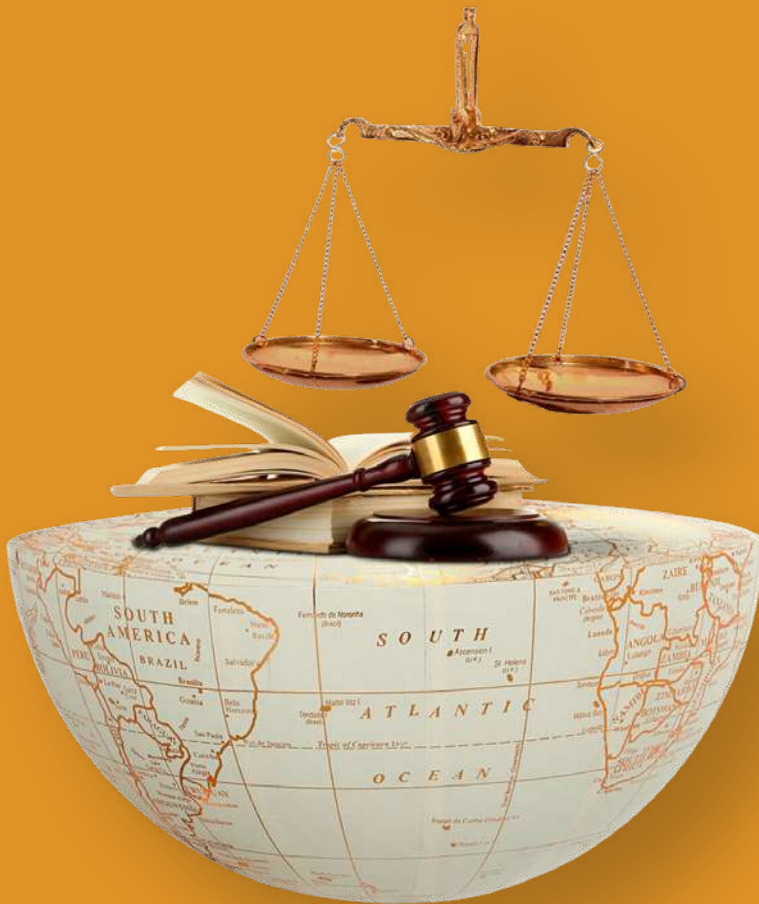
“From the Assekuransa group, we are specialists in international trade insurance with more than 30 years of experience. We have coverage for imports and exports worldwide, in any country of the world. Depending on the characteristics of each shipment, we can provide coverage of greater or lesser scope, on the one hand, what the client wants and, on the other hand, what we can provide on the underwriting side”, she concluded.

Reformas a diversas Leyes Administrativas

Amendments to several Administrative Laws



Dr. José Manuel **Vargas Menchaca**





Dr. José Manuel
Vargas Menchaca

SEMBLANZA

Licenciado (1986), maestro (1989), doctor en Derecho (1992) y especialista en Finanzas Públicas (2013) de la UNAM. Fue Panelista del Capítulo XIX del TLCAN y ahora del Capítulo 10 del TMEC. Árbitro de la Corte Internacional de Londres.

Prestó sus servicios en Puertos Mexicanos, órgano desconcentrado de la SCT y en la Unidad de Prácticas Comerciales Internacionales de la Secretaría de Economía. Actualmente, Consultor en materia de comercio exterior.

Asesor de Tesis y profesor en la Facultad de Derecho de la UNAM, Instituto Superior de Posgrado, Instituto GVA, Centro Universitario de Estudios Jurídicos (CUEJ) e Instituto Especializado para Ejecutivos (IEE).

Miembro de la Barra Mexicana de Abogados (1988); del Colegio de Profesores en Comercio Exterior, UNAM (1996); del Ilustre y Nacional Colegio de Abogados de México (2000); Presidente de la Comisión de Comercio Internacional del Instituto Mexicano de Contadores Públicos (2018-2021), vicepresidente de la Comisión Jurídica de Concamin (2016- a la fecha).

Coordinador por parte del sector privado de la mesa de solución de controversias del TMEC y otros tratados (2016- a la fecha) y colaborador de la Revista TLC Magazine México. Coordinador de la Comisión de Cumplimiento de Comercio Exterior y Aduanas de *World Compliance Association*.

RESUME

With a Bachelor's degree (1986), master's degree (1989), and doctorate in law (1992) and specialist in public finance (2013) from UNAM, he was a panelist for NAFTA Chapter XIX and Chapter X of the USMCA an Arbitrator of the International Court of London.

He served in Puertos Mexicanos (Mexican Ports), a decentralized body of the SCT and in the Unit of International Commercial Practices of the Secretariat of Economy. Currently, he is a consultant in foreign trade matters, as well as a thesis advisor and professor at the School of Law of UNAM, Graduate Institute, GVA Institute, University Center for Legal Studies (CUEJ) and Specialized Institute for Executives (IEE).

He is a member of the Mexican Bar Association (1988); the Association of Professors of Foreign Trade, UNAM (1996); and the Mexican Bar Association (2000). He is President of the International Trade Commission of the Mexican Institute of Public Accountants (2018 - 2021), Vice President of the Legal Commission of Concamin (2016 to date).

Coordinator for the private sector of the dispute resolution panel of the USMCA and other agreements (2016 to date) and contributor to TLC Magazine Mexico. Coordinator of the World Compliance Association.

El 23 de marzo de 2023, el Ejecutivo Federal presentó algunas iniciativas de reforma, adición y derogación de diversas disposiciones comprendidas en una gran variedad de leyes, como son: i) Minería, ii) Aguas Nacionales; iii) Equilibrio Ecológico y Protección al Ambiente; iv) General para la Prevención y Gestión Integral de Residuos; v) Orgánica de la Administración Pública Federal; vi) Orgánica del Poder Judicial de la Federación; vii) Orgánica del Ejército y Fuerza Aérea Mexicanos; viii) de Aeropuertos; ix) de Aviación Civil; x) Federal de las Entidades Paraestatales; xi) Federal de Procedimiento Administrativo; xii) Federal de Procedimiento Contencioso Administrativo; xiii) General de Bienes Nacionales; xiv) General de Responsabilidades Administrativas; xv) Federal de Responsabilidad Patrimonial del Estado; xvi) Federal de Transparencia y Acceso a la Información Pública; xvii) Vías Generales de Comunicación; xviii) Federal de Austeridad Republicana; xix) Federal de Competencia Económica; xx) Federal de Telecomunicaciones y Radiodifusión; xxi) del Banco de México; xxii) de la Comisión Nacional de los Derechos Humanos; xxiii) del Sistema Nacional de Información, Estadística y Geográfica; xxiv) de la Fiscalía General de la República; xxv) Reglamentaria del Servicio Ferroviario; xxvi) de Adquisiciones, Arrendamientos y Prestación de Servicios del Sector Público; y xxvii) Obras Públicas y Servicios Relacionados con las mismas.

On March 23, 2023, the Federal Executive presented some initiatives for the reform, addition and repeal of various provisions included in a wide variety of laws, such as: (i) Mining; (ii) National Waters; (iii) Ecological Balance and Environmental Protection; (iv) General Law for the Prevention and Integral Management of Waste; (v) Organic Law of the Federal Public Administration; (vi) Organic Law of the Federal Judiciary; (vii) Organic Law of the Mexican Army and Air Force; (viii) Airports; (ix) Civil Aviation; (x) Federal Law of Parastatal Entities; (xi) Federal Law of Administrative Procedure; (xii) Federal Law of Contentious Administrative Procedure; (xiii) General Law of National Assets; (xiv) General Law of Administrative Responsibilities; (xv) Federal Law of Patrimonial Responsibility of the State; (xvi) Federal Law of Transparency and Access to Public Information; (xvii) General Communication Channels; (xviii) Federal Law of Republican Austerity; (xix) Federal Law of Economic Competition; (xx) Federal Law of Telecommunications and Broadcasting; (xxi) Law of the Bank of Mexico; (xxii) Law of the National Human Rights Commission; (xxiii) Law of the National System of Information, Statistics and Geography; (xxiv) Law of the Attorney General's Office; (xxv) Regulatory Law of the Railroad Service; (xxvi) Law of Acquisitions, Leasing and Provision of Public Sector Services; and (xxvii) Law of Public Works and Related Services.



Las referidas iniciativas se publicaron en la Gaceta Parlamentaria el 28 de marzo pasado, números 6244-I-1 (comprende 108 páginas¹) y 6244-I-2 (abarca 133 páginas^{2,3}). Por su extensión y los límites para la elaboración de este artículo, concentraremos nuestro análisis y comentarios sobre algunos aspectos que consideramos importantes y pueden afectar las inversiones nacionales y extranjeras, presentes y futuras, así como la participación del sector privado en la construcción de infraestructura y la prestación de servicios, por ejemplo, en transporte ferroviario y aéreo.

Entre los argumentos de la(s) iniciativa(s) presidencial(es) se encuentran:

1. Con motivo de la apertura económica de los años 90, junto con las privatizaciones se incrementó la corrupción en licitaciones, adquisiciones, contrataciones, concesiones, autorizaciones, permisos y licencias, junto a ello, la proliferación de juicios de particulares en contra del Estado, promovidos muchas veces de manera ilegítima para obtener un lucro indebido. Así:

La ... iniciativa busca proteger los recursos públicos de este tipo de abusos, al establecer la revocación de actos administrativos por hechos supervenientes que afecten el interés público, general o social; al reforzar la contratación de bienes y servicios a nivel nacional e internacional, mediante la inclusión obligatoria de la llamada "cláusula exorbitante" (se omite nota al pie) ...⁴

Lo anterior, apoyado en el artículo de Alejandro Pérez Hualde sobre la Exorbitancia de las prerrogativas de la administración en los contratos, publicada en la Revista de la Asociación Internacional de Derecho Administrativo número 16 correspondiente a julio-diciembre de 2014.



The referred initiatives were published in the Parliamentary Gazette last March 28, numbers 6244-I-1 (comprising 108 pages¹) and 6244-I-2 (comprising 133 pages^{2,3}). Due to their length and the limits for the preparation of this article, we will concentrate our analysis and comments on some aspects that we consider important and may affect national and foreign investments, present and future, as well as the participation of the private sector in the construction of infrastructure and the rendering of services, for example, in railroad and air transportation.

Some of the arguments of the presidential initiative(s) include the following:

1. With the economic liberalization of the 1990s, along with privatizations, corruption in tenders, acquisitions, contracts, concessions, authorizations, permits and licenses increased, along with the proliferation of lawsuits brought by private parties against the State, often illegitimately promoted to obtain undue profit. Thus:

The ... initiative seeks to protect public resources from this type of abuse, by establishing the revocation of administrative acts due to supervening events that affect the public, general or social interest; by strengthening the contracting of goods and services at the national and international level, through the mandatory inclusion of the so-called "exorbitant clause" (footnote omitted) ...⁴

The foregoing, supported by the article by Alejandro Pérez Hualde on the Exorbitance of the administration's prerogatives in contracts, published in the Journal of the International Association of Administrative Law number 16 corresponding to July-December 2014.

2. Las circunstancias son cambiantes, por tanto, los actos administrativos son modificables no sólo cuando son emitidos de manera irregular, sino también porque las circunstancias de la realidad son cambiantes, donde la iniciativa presidencial proporciona el ejemplo siguiente:

Una concesión, permiso o autorización otorgados para prestar un servicio o para la explotación, uso, aprovechamiento de bienes del dominio de la Federación podría dejar de cumplir los fines del Estado o de beneficencia a la sociedad, y de continuarla, afectaría al erario o a la población en general y podría impedir el efectivo disfrute de derechos humanos.⁵

Con base en lo anterior la referida iniciativa plantea incrementar las causales de revocación de concesiones, permisos, autorizaciones y licencias, cuando sucedan hechos supervenientes que afecten el interés público, general o social, o causen algún tipo de desequilibrio económico, social, ambiental o de cualquier otra índole.

3. La inclusión de la cláusula exorbitante en los contratos administrativos; porque a decir de la iniciativa presidencial se ha omitido en los referidos contratos, y dicha cláusula distingue a los contratos privados de los administrativos, en el sentido de otorgar prerrogativas a la administración pública sobre los particulares. Al respecto, conforme a dicha cláusula "... el Estado puede terminar la relación jurídica de manera anticipada y unilateral cuando así convenga al interés público, general o social".⁶

2. Circumstances are changeable, therefore, administrative acts are changeable not only when they are issued in an irregular manner, but also because the circumstances of reality are changeable, where the presidential initiative provides the following example:

A concession, permit or authorization granted to provide a service or for the exploitation, use or benefit of assets belonging to the Federation could fail to fulfill the purposes of the State or to benefit society, and if continued, would affect the treasury or the population in general and could prevent the effective enjoyment of human rights.⁵

Based on the foregoing, the initiative proposes to increase the grounds for revocation of concessions, permits, authorizations and licenses, when supervening events occur that affect the public, general or social interest, or cause some type of economic, social, environmental or any other type of imbalance.

3. The inclusion of the exorbitant clause in administrative contracts; because, according to the presidential initiative, it has been omitted in the referred contracts, and such clause distinguishes private contracts from administrative contracts, in the sense of granting prerogatives to the public administration over private parties. In this regard, according to such a clause "... the State may terminate the legal relationship in advance and unilaterally when it is convenient to the public, general or social interest".⁶



Lo anterior, con base en el mandato constitucional de cuidar los recursos del erario en los contratos que celebre el Estado, entre ellos, los relativos a la contratación de bienes, arrendamientos, servicios y obras públicas. Lo cual coloca en total desventaja a los particulares, porque de por sí, el gobierno tarda en cumplir con los pagos a los particulares, los cuales están previstos en los contratos. Ahora, los funcionarios podrán invocar los argumentos mencionados para señalar las dificultades del gobierno para enfrentar dichos pagos, o señalar circunstancias cambiantes o supervenientes, las cuales no necesariamente están previstas por el Estado o por los particulares, pero ahora operarán en perjuicio de los particulares, lo cual genera un ambiente de total incertidumbre y de riesgo para quienes contraten con el gobierno federal, ya sea que provean la venta o arrendamiento de muebles e inmuebles, la prestación de cualquier tipo de servicio, o en la realización de obras públicas.

Además, la iniciativa presidencial plantea que incurrirá en responsabilidad administrativa la persona servidora pública, la cual, en la celebración de los mencionados contratos, omita la inclusión de la cláusula exorbitante.

Por si lo anterior fuera poco, la multirreferida iniciativa(s) prevé establecer la obligación para los servidores públicos de incluir la cláusula de terminación anticipada por causa de interés público en los contratos, nacionales e internacionales, que celebren las dependencias y entidades de la Administración Pública Federal.⁷ Donde la invocación del interés público puede ser tan amplio o específico como lo desee plantear el funcionario público.

Obvio, el particular estará en desacuerdo con la terminación anticipada del contrato y, por tanto, se verá en la necesidad de recurrir a tribunales para que resuelva lo conducente. Así, mientras dura el juicio, el particular deberá soportar por meses o años la incertidumbre de si recobrará su patrimonio derivado de los gastos realizados mientras el contrato estaba en vigor. Es decir, de aprobarse las reformas planteadas por la iniciativa presidencial será un verdadero riesgo para los particulares el contratar con el gobierno federal.



The above, based on the constitutional mandate to take care of the resources of the treasury in the contracts entered into by the State, among them, those related to the contracting of goods, leasing, services and public works. This places private parties at a total disadvantage, because the government is already late in complying with the payments to private parties, which are provided for in the contracts. Now, government officials may invoke the aforementioned arguments to point out the government's difficulties in meeting such payments, or to point out changing or supervening circumstances, which are not necessarily foreseen by the State or by the private parties, but will now operate to the detriment of the private parties, which generates an environment of total uncertainty and risk for those contracting with the federal government, whether they provide the sale or lease of furniture and real estate, the rendering of any type of service, or in the execution of public works.

In addition, the presidential initiative states that any public servant who, in the execution of such contracts, omits the inclusion of the exorbitant clause, shall be subject to administrative liability.

As if the above were not enough, the aforementioned initiative(s) provides for establishing the obligation for public servants to include the advance termination clause for reasons of public interest in contracts, both domestic and international, entered into by the agencies and entities of the Federal Public Administration.⁷ Where the invocation of the public interest may be as broad or specific as the public official wishes to state.

Naturally, the private party will disagree with the anticipated termination of the contract and, therefore, will have to resort to the courts to resolve the matter. Thus, while the trial lasts, the private party will have to endure for months or years the uncertainty of whether it will recover its patrimony derived from the expenses incurred while the contract was in force. In other words, if the reforms proposed by the presidential initiative are approved, it will be a real risk for private parties to enter into contracts with the federal government.

Dos de las iniciativas presidenciales no fueron discutidas en el período de sesiones del presente año, pero seguramente se llevará a cabo en el segundo semestre, el cual comienza, de conformidad con el artículo 65 constitucional, el primero de septiembre próximo.

Artículo 65. El Congreso se reunirá a partir del 1o. de septiembre de cada año para celebrar un primer periodo de sesiones ordinarias, excepto cuando el Presidente de la República inicie su encargo en la fecha prevista en el artículo 83 de esta Constitución, en cuyo caso se reunirá a partir del 1o. de agosto; y a partir del 1o. de febrero para celebrar un segundo periodo de sesiones ordinarias.⁸

En materia de minería también hay cambios importantes, donde los resultados son palpables con el decreto de reformas, modificaciones y adiciones a la Ley de Minería, por ejemplo, en el artículo 6 se dispone que la exploración, explotación y beneficio de los minerales y sustancias referidas en la ley, deben contribuir a la distribución equitativa de la riqueza pública, la protección del medio ambiente, así como lograr el desarrollo equilibrado y sustentable del país, y mejorar las condiciones de vida de la población. Abunda otro párrafo del mencionado artículo:

Queda prohibido el otorgamiento de concesiones en áreas naturales protegidas o donde se ponga en riesgo la población, así como en zonas sin disponibilidad de agua...⁹

Según el artículo 15, párrafo segundo, de la Ley de Minería, se limitan las concesiones mineras, en lugar de 50 años, como era antes, ahora únicamente 30 años, de los cuales, los primeros cinco años deben destinarse a actividades preoperativas. Las concesiones mineras se podrán prorrogar en una sola ocasión por un término de 25 años, siempre y cuando lo soliciten antes de un año del término de su vigencia, y cuenten con la concesión de agua para uso industrial en la minería (párrafo tercero del artículo 15).¹⁰ Entonces se reduce el plazo anteriormente otorgado en la ley y se condiciona la prórroga a la existencia de agua, la cual es indispensable para la operación minera.

Por otra parte, no hay duda, la política del presente gobierno federal ha sido imponerle al Ejército Mexicano y a la Armada de México una diversidad de funciones que no le corresponden. Incluso invadiendo sectores, áreas y actividades en las cuales la participación del sector privado es natural en países democráticos, donde además se busca una economía fuerte con la participación de la iniciativa privada y generadora de empleos productivos.



Two of the presidential initiatives were not discussed in the current year's session, but will surely take place in the second semester, which begins, in accordance with Article 65 of the Constitution, this coming September 1.

Article 65. The Congress shall meet as of September 1st of each year to hold a first ordinary session, except when the President of the Republic begins his term of office on the date provided for in Article 83 of this Constitution, in which case it shall meet as of August 1st; and as of February 1st to hold a second ordinary session.⁸

In the mining area there are also important changes, where the results are evident with the decree of reforms, modifications and additions to the Mining Law, for example, Article 6 states that the exploration, exploitation and benefit of the minerals and substances referred to in the law must contribute to the equitable distribution of public wealth, the protection of the environment, as well as achieve the balanced and sustainable development of the country, and improve the living conditions of the population. Another paragraph of the aforementioned article adds the following:

It is prohibited to grant concessions in protected natural areas or where the population is at risk, as well as in areas without water supply...⁹

According to Article 15, second paragraph, of the Mining Law, mining concessions are limited to 30 years instead of 50 years, as was previously the case, of which the first five years must be used for pre-operational activities. Mining concessions may be extended once for a term of 25 years, as long as they are requested within one year of the end of their term, and they have a water concession for industrial use in mining (third paragraph of Article 15).¹⁰ Therefore, the term previously granted in the law is reduced and the extension is conditioned to the existence of water, which is indispensable for the mining operation.

On the other hand, there is no doubt that the policy of the current federal government has been to impose on the Mexican Army and the Mexican Navy a variety of functions that do not correspond to them. Even invading sectors, areas and activities in which the participation of the private sector is natural in democratic countries, where a strong economy with the participation of the private initiative and the generation of productive jobs is also expected.



En fin, a cinco años de gobierno, al momento de escribir este artículo, no está todavía claro cuáles serán los alcances y efectos de reducir la participación del sector privado. Lo cierto es que, al reducirla también se demerita la generación de empleos. Además, la presencia de militares y marinos en instalaciones relacionadas con los medios de transporte genera incertidumbre en el ejercicio de la libertad de tránsito de los ciudadanos, así como de las mercancías nacionales y extranjeras.

Las evidencias de esta nueva política son claras, por ejemplo, el 18 de mayo pasado se publicó en el Diario Oficial de la Federación (DOF) la Resolución del Secretario de Hacienda y Crédito Público, en acatamiento a una instrucción presidencial, mediante la cual se constituye como una empresa de participación estatal mayoritaria, denominada Aerolínea del Estado Mexicano, S.A. de C.V., (Artículo Segundo de la Resolución), en la cual queda como accionista mayoritaria la Secretaría de la Defensa Nacional (párrafo noveno de los Considerandos) y, por tanto, la empresa es agrupada y coordinada por dicha Secretaría (Artículo Primero de la Resolución). El capital social inicial es de un millón de pesos (Artículo Quinto de la Resolución) y el domicilio de la sociedad es el Estado de México (Artículo Cuarto).¹¹

Finally, after five years of government, at the time of writing this article, it is not yet clear what will be the scope and effects of reducing the participation of the private sector. What is certain is that, by reducing it, job creation will also be reduced. In addition, the presence of military and marines in facilities related to the means of transportation generates uncertainty in the exercise of the freedom of transit of citizens, as well as of national and foreign merchandise.

The evidence of this new policy is clear, for example, last May 18, the Resolution of the Secretary of Finance and Public Credit was published in the Official Gazette of the Federation (DOF), in compliance with a presidential instruction, by means of which Aerolínea del Estado Mexicano, S.A. de C.V. is constituted as a majority state-owned company (Article Two of the Resolution), in which the Secretary of National Defense is the majority shareholder (paragraph nine of the Recitals), (Article Two of the Resolution), in which the Ministry of National Defense remains as majority shareholder (paragraph nine of the Recitals) and, therefore, the company is grouped and coordinated by such Ministry (Article One of the Resolution). The initial capital stock is one million pesos (Article Five of the Resolution) and the address of the company is Estado de México (Article Four).¹¹



Por otra parte, en relación con el Tren Maya y derivado de los juicios de amparo respecto de la construcción del Tramo 5, el Titular del Juzgado Segundo de Distrito en el Estado de Yucatán ordenó al Gobierno Federal, el 29 de julio de 2022, entregarle el decreto o documento donde declaró como de seguridad nacional la obra mencionada. Sin embargo, se afirma que “La administración encabezada por el presidente Andrés Manuel López Obrador, no publicó ningún decreto en el Diario Oficial de la Federación ...”¹² y a pesar de ello reanudó las obras en dicho tramo.

Sobre el particular, el titular del Fondo Nacional de Fomento al Turismo (Fonatur), Javier May comentó que fue en una sesión del Consejo de Seguridad donde se tomó la decisión de declarar como de seguridad las vías férreas y las Secretarías de Seguridad Pública y de Gobernación ordenaron continuar con las obras del Tren Maya.¹³

Sin menoscabo de lo anterior, no olvidemos que el presidente de la República, sin referirse al Tren Maya, pero sí a las obras de infraestructura, entre ellas, vías férreas, puertos y aeropuertos, ya había establecido mediante publicación en el DOF, un Acuerdo para considerar dichos proyectos y obras como de interés público y seguridad nacional.¹⁴

Posteriormente, aun cuando la Suprema Corte de Justicia de la Nación declaró inconstitucional y no válido que las obras del Tren Maya sean consideradas de seguridad nacional.¹⁵ El presidente de la República emitió y publicó, en la edición vespertina del DOF del 18 de mayo de 2023, un decreto buscando una vez más establecer el carácter de seguridad nacional de las obras en comento, así como las correspondientes al Corredor Interoceánico del Istmo de Tehuantepec (CITT) y de algunos aeropuertos de la región, como el de Palenque, Chetumal y Tulum, ubicados en Chiapas y Quintana Roo, con lo cual se intenta privilegiar la operación del Ejército Mexicano y la Armada de México en dichas zonas e instalaciones.¹⁶



On the other hand, in relation to the "Tren Maya" project (Mayan Train) and derived from the writs of amparo regarding the construction of Section 5, the Head of the Second District Court in the State of Yucatan ordered the Federal Government, on July 29, 2022, to deliver the decree or document where it declared the aforementioned project as a national security project. However, it is stated that “The administration headed by President Andrés Manuel López Obrador, did not publish any decree in the Official Gazette of the Federation ...”¹² and in spite of this, it resumed construction in this section.

In this regard, the head of the National Fund for Tourism Development (Fondo Nacional de Fomento al Turismo in Spanish or Fonatur), Javier May, commented that it was at a meeting of the Security Council where the decision was made to declare the railroads as safe and the Ministries of Public Security and the Interior ordered to continue with the construction of the Mayan Train.¹³

Without detriment to the foregoing, we should not forget that the President of the Republic, without referring to the Mayan Train, but referring to infrastructure works, including railways, ports and airports, had already established through publication in the Official Gazette of the Federation, an Agreement to consider such projects and works as of public interest and national security.¹⁴

Subsequently, even when the Supreme Court of Justice of the Nation declared unconstitutional and invalid that the construction of the Mayan Train should be considered national security.¹⁵ The President of Mexico issued and published, in the evening edition of the Official Gazette of the Federation of May 18, 2023, a decree seeking once again to establish the national security nature of the works in question, as well as those corresponding to the Inter-Oceanic Corridor of the Isthmus of Tehuantepec (Corredor Interoceánico del Istmo de Tehuantepec in Spanish or CITT) and some airports in the region, such as Palenque, Chetumal and Tulum, located in Chiapas and Quintana Roo, with the purpose of favoring the operation of the Mexican Army and the Mexican Navy in such areas and facilities.¹⁶

Todo lo anterior, básicamente apoyado, entre otros razonamientos y fundamentos jurídicos, en los siguientes:

- i) El artículo 28 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos dispone: "... los ferrocarriles son áreas prioritarias para el desarrollo nacional en los términos del artículo 25 de esta Constitución; el Estado al ejercer en ellas su rectoría, protegerá la seguridad y soberanía de la Nación ..." (párrafo tercero de los Considerandos).
- ii) El Tren Maya es el proyecto de infraestructura, desarrollo económico y turismo del presente sexenio, el cual comprende un recorrido de 1,525 kms. por los Estados de Chiapas, Tabasco, Campeche, Yucatán y Quintana Roo, con lo cual se conectarán las principales ciudades y sitios turísticos de la Península de Yucatán (párrafo cuarto de los Considerandos).
- iii) El CITT es una plataforma logística e infraestructura, la cual involucra a los Estados de Oaxaca, Veracruz, Tabasco y Chiapas, con el propósito de impulsar el comercio de mercancías que transitan de los océanos Pacífico y Atlántico (Golfo de México) y se califica de seguridad nacional, porque "... se requiere extremo cuidado y vigilancia en el transporte de sustancias peligrosas que se lleva a cabo en ..." el corredor de los puertos de Coatzacoalcos y Salina Cruz (párrafo décimo tercero de los Considerandos).
- iv) Los aeropuertos de Palenque, Chetumal y Tulum, los cuales resultan estratégicos para la vigilancia y control del espacio aéreo en la Frontera Sur, para "... la detección e intercepción oportuna de aeronaves no identificadas que pudiera realizar actos ilícitos en contra de la seguridad nacional y la integridad territorial del país ..." (párrafo décimo cuarto de los Considerandos).



All of the above, basically supported, among other reasoning and legal grounds, by the following:

- i) Article 28 of the Political Constitution of Mexico states: "... railroads are priority areas for national development under the terms of Article 25 of this Constitution; the State, by exercising its leadership in them, will protect the security and sovereignty of the Nation ..." (third paragraph of the Recitals).
- ii) The Mayan Train is the infrastructure, economic development and tourism project of the current six-year term, which includes a 1,525 km route through the states of Chiapas, Tabasco, Campeche, Yucatán and Quintana Roo, which will connect the main cities and tourist sites of the Yucatán Peninsula (fourth paragraph of the Recitals).
- iii) The Inter-Oceanic Corridor of the Isthmus of Tehuantepec (CITT) is a logistics platform and infrastructure, which involves the States of Oaxaca, Veracruz, Tabasco and Chiapas, with the purpose of promoting the trade of goods transiting from the Pacific and Atlantic Oceans (Gulf of Mexico) and is qualified of national security, because "... extreme care and surveillance is required in the transport of hazardous substances that takes place in ..." the corridor of the ports of Coatzacoalcos and Salina Cruz (paragraph thirteen of the Recitals).
- iv) The airports of Palenque, Chetumal and Tulum, which are strategic for the surveillance and control of the airspace in the Southern Border, for "... the timely detection and interception of unidentified aircraft that could carry out illegal acts against national security and the territorial integrity of the country ..." (paragraph fourteen of the Recitals).

Con esos argumentos y utilizando la misma lógica; a partir del volumen del trasiego de drogas y estupefacientes, el nivel de violencia registrado en todo el país a manos de grupos delincuenciales, todas las vías de comunicación, terrestres, ferroviarias y áreas del territorio nacional debieran ser consideradas de seguridad nacional, para efecto de proteger a la ciudadanía de los actos de violencia y homicidio que se reportan a diario.

Llama la atención que el Decreto únicamente tiene un artículo, el cual básicamente repite el título del Decreto:

Artículo Único. Son de seguridad nacional y de interés público la construcción, funcionamiento, mantenimiento, operación, infraestructura, los espacios, bienes de interés público, ejecución y administración de la infraestructura de transportes, de servicios y polos de desarrollo para el bienestar y equipo tanto del Tren Maya como del Corredor Interoceánico del Istmo de Tehuantepec, y los aeropuertos de Palenque, Chiapas; de Chetumal y de Tulum, Quintana Roo, en los términos expresados en la parte considerativa de este decreto.¹⁷

With these arguments and using the same logic, based on the volume of drug and narcotics trafficking, the level of violence registered throughout the country at the hands of criminal groups, all roads, land, railways and areas of the national territory should be considered national security, in order to protect citizens from the acts of violence and homicide that are reported daily.

It is noteworthy that the Decree has only one article, which basically repeats the title of the Decree:

Sole Article. The construction, functioning, maintenance, operation, infrastructure, spaces, goods of public interest, execution and administration of the transportation infrastructure, services and development poles for the well-being and equipment of both the Mayan Train and the Inter-Oceanic Corridor of the Isthmus of Tehuantepec, and the airports of Palenque, Chiapas; Chetumal and Tulum, Quintana Roo, are of national security and of public interest, in the terms expressed in the considerations of this decree.¹⁷



Un golpe más a la iniciativa privada se registró con la intervención del Ejército Mexicano a la operación y funcionamiento de algunas líneas férreas en el CITT, concretamente, las que corren de: a) Medias Aguas a Coatzacoalcos, b) Hibuera a Minatitlán; y c) El Chapo a Coatzacoalcos, afectando así a Ferrosur, S.A. de C.V., y consecuentemente a su dueño Germán Larrea, uno de los hombres más ricos de México.

Dicho acto de gobierno se realizó a través de un Decreto publicado en el DOF del viernes 19 de mayo de 2023.¹⁸ Está claro que el Decreto por el cual se declara de utilidad pública la conservación y prestación del servicio público de transporte ferroviario no parece un acto típico de expropiación, al abordar el punto de ocupación temporal. Sin embargo, genera preocupación e incertidumbre entre los inversores, presentes y futuros, de cualquier zona concesionada en todo el país, incluso si se trata de la operación de instalaciones localizadas en zona federal o tengan alguna relación con las vías de comunicación e infraestructura de transporte.

El Decreto en cuestión ordena la ocupación temporal inmediata de las líneas férreas comentadas a favor de Ferrocarril del Istmo de Tehuantepec, S.A. de C.V., en su carácter de integrante de la plataforma logística multimodal a cargo del CITT, para efectos de que preste el servicio público de transporte de carga, de conformidad con los Artículos Segundo y Cuarto del Decreto referido.

El Artículo Tercero del Decreto ordena el pago de la indemnización correspondiente al legítimo propietario, con cargo al presupuesto autorizado del CITT, con lo cual ya no se observa como una ocupación temporal, en tanto el referido artículo alude a la Ley de Expropiación.



One more strike to the private initiative was registered with the intervention of the Mexican Army in the operation and functioning of some railroad lines in the Inter-Oceanic Corridor of the Isthmus of Tehuantepec (CITT), specifically, those that run from: a) Medias Aguas to Coatzacoalcos, b) Hibuera to Minatitlán; and c) El Chapo to Coatzacoalcos, thus affecting Ferrosur, S.A. de C.V., and consequently its owner Germán Larrea, one of the richest men in Mexico.

Such governmental act was carried out through a Decree published in the Official Gazette of the Federation on Friday, May 19, 2023.¹⁸ It is clear that the Decree declaring the preservation and rendering of the public railroad transportation service to be of public utility does not appear to be a typical act of expropriation, as it addresses the point of temporary occupation. However, it generates concern and uncertainty among investors, present and future, of any concessioned area throughout the country, even if it involves the operation of facilities located in a federal zone or have any relation with communication routes and transportation infrastructure.

The Decree in question orders the immediate temporary occupation of the aforementioned railroad lines in favor of Ferrocarril del Istmo de Tehuantepec, S.A. de C.V., in its capacity as a member of the multimodal logistics platform in charge of the Inter-Oceanic Corridor of the Isthmus of Tehuantepec (CITT), for the purpose of providing public freight transportation services, in accordance with Articles Two and Four of the aforementioned Decree.

Article Three of the Decree orders the payment of the corresponding compensation to the legitimate owner, charged to the authorized budget of the Inter-Oceanic Corridor of the Isthmus of Tehuantepec (CITT), which means that it is no longer considered a temporary occupation, since the aforementioned article refers to the Expropriation Law.

Con todo lo expuesto, consideramos que la política del gobierno federal está generando un escenario de total incertidumbre e inequidad para aquellos inversionistas, nacionales o extranjeros, o personas interesadas en obtener una concesión, permiso, licencia o autorización o en celebrar contratos con el gobierno federal, para vender o arrendar bienes muebles o inmuebles, para prestarle servicios al gobierno o para realizar obra pública, porque las expresiones de interés público, general o social, o un desequilibrio económico, social, ambiental o de cualquier otra índole, son en verdad una caja de pandora, la cual se impondrá de aprobarse la iniciativa presidencial a diversas leyes relacionadas con la materia administrativa, junto a la intervención del Ejército Mexicano y la Armada de México, están convirtiendo al país, en un régimen menos democrático y más autoritario, donde el titular del Ejecutivo Federal, o algún funcionario de una secretaría de Estado, dependencia o entidad de gobierno, incluidas las empresas productivas del Estado, CFE y Pemex, podrán, cuando así lo decidan, invocar razones o argumentos para trasgredir el patrimonio o intereses de los particulares, ahora apoyados en las leyes, con lo cual, no podrá decirse: el presidente o la persona servidora pública está violentando el Estado de Derecho. Entonces, de ahí la importancia de la presente reflexión, ¿cuál es el México que deseamos para el desarrollo económico, social, político y ambiental?

With all of the above, we consider that the federal government's policy is generating a scenario of total uncertainty and inequity for those investors, national or foreign, or persons interested in obtaining a concession, permit, license or authorization or in entering into contracts with the federal government, to sell or lease real or personal property, to provide services to the government or to perform public works, because the expressions of public, general or social interest, or an economic, social, environmental or any other kind of imbalance, are truly a Pandora's box, which will be imposed if the presidential initiative to several laws related to administrative matters is approved, together with the intervention of the Mexican Army and the Mexican Navy, are turning the country into a less democratic and more authoritarian regime, where the head of the Federal Executive, or any official of a state secretariat, government agency or entity, including the productive companies of the State, CFE and Pemex, may, when they so decide, invoke reasons or arguments to infringe on the assets or interests of individuals, now supported by the law, which means that others will not be able to argue: the president or the public servant is violating the rule of law. Therefore, hence the importance of this reflection, what is the Mexico we want to achieve in terms of economic, social, political and environmental development?



Fuentes

1. "Iniciativa del Ejecutivo Federal con proyecto de decreto por el que se reforman, adicionan y derogan diversas disposiciones de las Leyes Minera; de Aguas Nacionales; de Equilibrio Ecológico y la Protección al Ambiente, y General para la Prevención y Gestión Integral de los Residuos, y General para la Prevención y Gestión Integral de los Residuos, en materia de concesiones para minería y agua", *Gaceta Parlamentaria, Cámara de Diputados LXV Legislatura, año XXVI, número 6244-I-1*, martes 28 de marzo de 2023, pp. 1 – 110, <http://gaceta.diputados.gob.mx/PDF/65/2023/mar/20230328-I-1.pdf#page=2>.
2. "Iniciativa del Ejecutivo Federal con proyecto de decreto, por el que se reforman, adicionan y derogan diversas disposiciones de las Leyes Orgánica de la Administración Pública Federal; Orgánica del Ejército y Fuerza Aérea Mexicanos; de Aeropuertos y de Aviación Civil, en materia de protección del espacio aéreo mexicano", *Gaceta Parlamentaria, Cámara de Diputados LXV Legislatura, año XXVI, número 6244-I-2*, martes 28 de marzo de 2023, pp. 2 – 54, <http://gaceta.diputados.gob.mx/PDF/65/2023/mar/20230328-I-2.pdf#page=2>.
3. "Iniciativa del Ejecutivo Federal con proyecto de decreto, por el que se reforman, adicionan y derogan diversas disposiciones en Materia Administrativa", *Íbidem*, pp. 55 – 134.
4. *Íbidem* p. 19.
5. *Íbidem* pp. 19 y 20.
6. *Ídem*.
7. *Íbidem* p. 21.
8. *Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos*, publicada en el DOF el 5 de febrero de 1917, última reforma publicada el 29 de mayo de 2023, Cámara de Diputados del H. Congreso de la Unión, p. 65, <https://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/pdf/CPEUM.pdf>.
9. *Decreto por el que se reforman, adicionan y derogan diversas disposiciones de la Ley Minera, de la Ley de Aguas Nacionales, de la Ley General del Equilibrio Ecológico y la Protección del Ambiente y la Ley General para la Prevención y Gestión Integral de los Residuos, en materia de concesiones para minería y agua*, DOF edición vespertina del lunes 8 de mayo de 2023, p. 52, https://www.dof.gob.mx/nota_to_imagen_fs.php?cod_diario=305661&pagina=52&seccion=0.
10. *Íbidem* p. 58.
11. *Resolución mediante la cual se autoriza la constitución de una Empresa de Participación Estatal Mayoritaria, denominada "Aerolínea del Estado Mexicano", S.A. de C.V., agrupada al sector coordinado por la Secretaría de la Defensa Nacional*, DOF edición matutina del jueves 18 de mayo de 2023, pp. 34 a 36, https://dof.gob.mx/nota_to_imagen_fs.php?codnota=5689088&fecha=18/05/2023&cod_diario=305841.
12. ÁLVAREZ ACEVEDO, Carlos, "Juez pide al Gobierno de AMLO, decreto donde declara obra de seguridad nacional al Tren Maya", *Semanario ZETA*, lunes 29 de julio de 2022, <https://zetatijuana.com/2022/07/juez-pide-al-gobierno-de-amlo-decreto-donde-declara-obra-de-seguridad-nacional-al-tren-maya/>.
13. CRUZ CALLEJA, Elia, "Declaran a Tren Maya como obra de seguridad nacional", *ContraRéplica*, martes 19 de julio de 2022, <https://www.contrareplica.mx/nota-Declaran-a-Tren-Maya-como-obra-de-seguridad-nacional-202219743>.
14. *Acuerdo por el que se instruye a las dependencias y entidades de la Administración Pública Federal a realizar las acciones que se indican, en relación con los proyectos y obras del Gobierno de México considerados de interés público y seguridad nacional, así como prioritarios y estratégicos para el desarrollo nacional*, DOF edición vespertina del 22 de noviembre de 2021, p. 2, https://dof.gob.mx/nota_to_ima_gen_fs.php?codnota=5635985&fecha=22/11/2021&cod_diario=295641.
15. MARTÍNEZ, Mariana L., "Suprema Corte anuló el decreto de AMLO sobre el Tren Maya y obras prioritarias", *Infobae*, 22 de mayo de 2023, <https://www.infobae.com/mexico/2023/05/22/suprema-corte-anulo-el-decreto-de-amlo-sobre-el-tren-maya-y-obras-prioritarias/>.
16. *Decreto por el que la construcción, funcionamiento, mantenimiento, operación, infraestructura, los espacios, bienes de interés público, ejecución y administración de la infraestructura de transportes, de servicios y polos de desarrollo para el bienestar y equipo tanto del Tren Maya como del Corredor Interoceánico del Istmo de Tehuantepec, así como los aeropuertos que se indican, son de seguridad nacional y de interés público*, DOF edición vespertina del jueves 18 de mayo de 2023, pp. 2 a 4, https://dof.gob.mx/nota_to_imagen_fs.php?cod_diario=305861&pagina=2&seccion=0.
17. *Ídem*.
18. *Decreto por el que se declara de utilidad pública la conservación y prestación del servicio público de transporte ferroviario, su uso, aprovechamiento, operación, explotación y demás mejoras en los tramos de las líneas "Z", "ZA" "Fa", que corren de Medias Aguas a Coatzacoalcos, de Hibuera a Minatitlán y de El Chapo a Coatzacoalcos, respectivamente, referidos en el título de concesión publicado en el Diario Oficial de la Federación el 14 de diciembre de 1998, y su posterior modificación publicada en el referido medio de difusión oficial el 29 de noviembre de 2012, a favor de Ferrosur, S.A. de C.V., y se ordena la ocupación temporal inmediata a favor de Ferrocarril del Istmo de Tehuantepec, S.A. de C.V., y se ordena la ocupación temporal inmediata a favor de Ferrocarril del Istmo de Tehuantepec, S.A. de C.V., en su carácter de integrante de la plataforma logística multimodal a cargo del Corredor Interoceánico del Istmo de Tehuantepec*, DOF del viernes 19 de mayo de 2023, segunda sección, pp. 1 – 26, https://dof.gob.mx/nota_to_imagen_fs.php?cod_diario=305901&pagina=1&seccion=2. La segunda publicación del mencionado Decreto se realizó en la edición vespertina del DOF del lunes 22 de mayo de 2023, pp. 2 – 27, https://dof.gob.mx/nota_to_imagen_fs.php?cod_diario=305941&pagina=2&seccion=0.

Sources

1. "Initiative of the Federal Executive with draft decree reforming, adding and repealing various provisions of the Mining Law, the National Water Law, the Ecological Balance and Environmental Protection Law, the General Law for the Prevention and Integral Management of Waste, and the General Law for the Prevention and Integral Management of Waste, regarding mining and water concessions", *Parliamentary Gazette, Chamber of Deputies LXV Legislature, year XXVI, number 6244-I-1*, Tuesday, March 28, 2023, p. 1 – 110, <http://gaceta.diputados.gob.mx/PDF/65/2023/mar/20230328-I-1.pdf#page=2>.
2. "Initiative of the Federal Executive with draft decree, amending, adding and repealing various provisions of the Organic Laws of the Federal Public Administration; Organic Laws of the Mexican Army and Air Force; Airports and Civil Aviation, regarding the protection of Mexican airspace", *Parliamentary Gazette, Chamber of Deputies LXV Legislature, year XXVI, number 6244-I-2*, Tuesday, March 28, 2023, p. 2 – 54, <http://gaceta.diputados.gob.mx/PDF/65/2023/mar/20230328-I-2.pdf#page=2>.
3. "Initiative of the Federal Executive with draft decree, reforming, adding and repealing various provisions on Administrative Matters", *Ibidem*, p. 55 – 134.
4. *Ibidem* p. 19.
5. *Ibidem* p. 19 and 20.
6. *Idem*.
7. *Ibidem* p. 21.
8. *Political Constitution of Mexico, published in the Official Gazette of the Federation* on February 5, 1917, last amendment published on May 29, 2023, Chamber of Deputies of the Congress of the Union, p. 65, <https://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/pdf/CPEUM.pdf>.
9. *Decree amending, adding and repealing various provisions of the Mining Law, the National Water Law, the General Law on Ecological Balance and Environmental Protection and the General Law for the Prevention and Integral Management of Waste, regarding mining and water concessions*, published in the Official Gazette of the Federation evening edition of Monday, May 8, 2023, p. 52, https://www.dof.gob.mx/nota_to_imagen_fs.php?cod_diario=305661&pagina=52&seccion=0.
10. *Ibidem* p. 58.
11. *Resolution authorizing the incorporation of a majority state-owned company called "Aerolínea del Estado Mexicano", S.A. de C.V., grouped to the sector coordinated by the Ministry of National Defense*, Official Gazette of the Federation morning edition of Thursday, May 18, 2023, p. 34 to 36, https://dof.gob.mx/nota_to_imagen_fs.php?codnota=5689088&fecha=18/05/2023&cod_diario=305841.
12. ÁLVAREZ ACEVEDO, Carlos, "Judge requests AMLO's government to issue a decree declaring the Mayan Train to be a work of national security", *ZETA weekly publication*, Monday, July 29, 2022, <https://zetatijuana.com/2022/07/juez-pide-al-gobierno-de-amlo-decreto-donde-declara-obra-de-seguridad-nacional-al-tren-maya/>.
13. CRUZ CALLEJA, Elia, "Mayan Train is declared to be a work of national security", *ContraRéplica*, Tuesday, July 19, 2022, <https://www.contrareplica.mx/nota-Declaran-a-Tren-Maya-como-obra-de-seguridad-nacional-202219743>.
14. *Agreement instructing the agencies and entities of the Federal Public Administration to carry out the actions indicated in relation to the projects and works of the Government of Mexico considered of public interest and national security, as well as priority and strategic for national development*, Official Gazette of the Federation evening edition of November 22, 2021, p. 2, https://dof.gob.mx/nota_to_imagen_fs.php?codnota=5635985&fecha=22/11/2021&cod_diario=295641.
15. MARTÍNEZ, Mariana L., "Supreme Court annulled AMLO's decree on the Mayan Train and priority construction works", *Infobae*, May 22, 2023, <https://www.infobae.com/mexico/2023/05/22/suprema-corte-anulo-el-decreto-de-amlo-sobre-el-tren-maya-y-obras-prioritarias/>.
16. *Decree whereby the construction, operation, maintenance, functioning, infrastructure, spaces, goods of public interest, execution and administration of the transportation infrastructure, services and development poles for the well-being and equipment of both the Mayan Train and the Inter-Oceanic Corridor of the Isthmus of Tehuantepec, as well as the airports indicated, are of national security and public interest*, published in the Official Gazette of the Federation evening edition of Thursday, May 18, 2023, p. 2 to 4, https://dof.gob.mx/nota_to_imagen_fs.php?cod_diario=305861&pagina=2&seccion=0.
17. *Idem*.
18. *Decree declaring of public utility, the conservation and rendering of the public railroad transportation service, its use, benefit, operation, exploitation and other improvements in the sections of the lines "Z", "ZA" and "Fa", which run from Medias Aguas to Coatzacoalcos, from Hibuera to Minatitlán and from El Chapo to Coatzacoalcos, respectively, referred to in the concession title published in the Official Gazette of the Federation on December 14, 1998, and its subsequent amendment published in the referred official media on November 29, 2012, in favor of Ferrosur, S.A. de C.V., and the immediate temporary occupation is ordered in favor of Ferrocarril del Istmo de Tehuantepec, S.A. de C.V., and the immediate temporary occupation is ordered in favor of Ferrocarril del Istmo de Tehuantepec, S.A. de C.V., as a member of the multimodal logistic platform in charge of the Inter-Oceanic Corridor of the Isthmus of Tehuantepec*, published in the Official Gazette of the Federation of Friday, May 19, 2023, second section, p. 1 – 26, https://dof.gob.mx/nota_to_imagen_fs.php?cod_diario=305901&pagina=1&seccion=2. The second publication of this Decree was published in the evening edition of the Official Gazette of the Federation on Monday, May 22, 2023, p. 2 – 27, https://dof.gob.mx/nota_to_imagen_fs.php?cod_diario=305941&pagina=2&seccion=0.

Tienda especializada en regalos,
souvenirs y todo lo necesario
para que la experiencia del
viajero sea la más placentera.



Contamos con más de
42 tiendas en aeropuertos de la Republica Mexicana tales
como: CDMX, Monterrey, Guadalajara, Los Cabos, Vallarta, Tijuana, entre otros.



MERCADO PROVIDENCIA

AEROPUERTO INTERNACIONAL DE GUADALAJARA, PUERTA "D"

"UN CONCEPTO QUE SE ADAPTA A LOS DIFERENTES MOMENTOS DEL DÍA"

Comercio internacional de México con los Estados Unidos y con Canadá: retos y avances en la actualidad

Mexico's international trade with the United States and
Canada: current challenges and developments



Dr. Hadar **Moreno Valdez**





Dr. Hadar
Moreno Valdez

SEMBLANZA

Licenciado, Maestro y Doctor en Derecho por la UNAM, graduado en las tres ocasiones con Mención Honorífica.

Fue Director de Amparos en la Subprocuraduría Fiscal federal de Amparos de la Secretaría de Hacienda y Crédito Público. Fungió como Director de Normatividad en la Secretaría de Gobernación; Subdirector en la Secretaría de Economía; Subadministrador en la Administración General de Aduanas del SAT; representante de Aduanas ante el Consejo Consultivo de Prácticas Desleales de Comercio Internacional.

Cuenta con: el certificado en Control de Exportaciones (Export Control) expedido por el Centro Internacional de Comercio Exterior de la Universidad de Georgia en los Estados Unidos; el Certificado de Comercio Exterior expedido por el Departamento de Comercio de los Estados Unidos; el Certificado en Análisis de Riesgos, expedido por el Departamento de Energía de los Estados Unidos; y el Certificado en Análisis de Riesgos expedido por el Gobierno de Brasil.

Autor y coautor de 12 publicaciones entre las que destacan: Praxis Aduanera; Materia Aduanera; El Sistema de Prácticas Desleales de Comercio Internacional y Salvaguardias en México; Comercio Exterior sin Barreras; y Lecciones de Cátedra de la Materia de Comercio Exterior. Actualmente funge como Catedrático de la UNAM.

RESUME

Law Degree, Master's Degree and Doctorate in Law from UNAM, graduated on all three occasions with an Honorary Mention.

He was Director of Protection at the Federal Deputy Attorney General's Office for Protection of Rights (Amparos) of the Secretariat of Finance and Public Credit. He served as Director of Standardization at the Secretariat of the Interior; Deputy Director at the Secretariat of the Economy; Deputy Administrator at the General Customs Administration of the SAT; and Customs representative at the Advisory Council on Unfair Practices in International Trade.

He has a Certificate in Export Control issued by the International Center for Foreign Trade of the University of Georgia in the United States, a Certificate in Foreign Trade issued by the United States Department of Commerce, a Certificate in Risk Analysis issued by the United States Department of Energy and a Certificate in Risk Analysis issued by the Government of Brazil.

He is the author and co-author of 12 publications, among which are Praxis Aduanera; Materia Aduanera; El Sistema de Prácticas Desleales de Comercio Internacional y Salvaguardias en México; Comercio Exterior sin Barreras; and Lecciones de Cátedra de la Materia de Comercio Exterior. He currently serves as Professor at UNAM.

Sin duda el comercio internacional es un rubro de enorme relevancia y peso para cualquier economía y, en el caso de México, dicho aspecto no resulta ser la excepción, de hecho, por medio del presente artículo, se tendrá la oportunidad de examinar la relación comercial más importante con que cuenta nuestro país. En el presente caso, hablar de sus intercambios comerciales con los Estados Unidos de América y con Canadá resulta ser un tema esencial para poder vislumbrar en mucho el futuro económico que le puede deparar a nuestra nación.

International trade is undoubtedly an area of enormous relevance and importance for any economy and, in the case of Mexico, this aspect is no exception, in fact, through this article, we will have the opportunity to examine the most important trade relationship that our country has. In this case, talking about its commercial exchanges with the United States of America and Canada turns out to be an essential topic to be able to foresee the economic future that may be awaiting our nation in the near future.



Datos estadísticos

a) México y Canadá.

La Secretaría de Economía ha referido que, en el caso de Canadá¹, se desprende que en el año de 2022 México se mantuvo como su tercer socio comercial. Durante el periodo en análisis, los flujos comerciales entre México y Canadá continuaron mostrando comportamientos positivos respecto de 2021. El comercio de Canadá con el mundo creció 16.9% respecto de 2021, ubicándose en US \$1,164 mdd. Particularmente, el comercio bilateral con México aumentó 13.4% en el 2022, con incrementos de 15.2% en las importaciones y 5.8% en las exportaciones. En 2022, México se mantuvo como el segundo principal proveedor de Canadá de vehículos de motor y sus partes (13.8%) y de productos agrícolas y pesqueros (9.7%), así como el tercer principal proveedor de equipos y piezas electrónicos (10.3%) y de aeronaves, equipos y piezas de transporte (5.1%). De igual modo, México, se ha erigido en un importante proveedor de Canadá respecto de productos forestales y de construcción (4°), bienes de consumo (4°), y de minerales metálicos y no metálicos (4°). El aumento de las exportaciones de México a Canadá se vieron impulsadas principalmente por el incremento en las ventas de vehículos de motor y sus partes (+22.8%), bienes de consumo (+17.2%), y maquinaria, equipo y piezas industriales (+13.5%). En 2022, cuatro provincias canadienses concentraron las importaciones provenientes de México en un 91.8%, siendo Ontario el principal destino (69.4%), seguido de Quebec (9.6%), Alberta (7.0%) y Columbia Británica (5.9%).

Las exportaciones de Canadá a México en el año de 2022 fueron del orden de los \$6,928 millones de dólares y consistieron principalmente en: vehículos de motor; piezas y accesorios de vehículos y máquinas; gas y petróleo.



Statistical data

a) Mexico y Canada.

The Ministry of Economy has referred that, in the case of Canada, it follows that in the year 2022, Mexico remained as its third largest trading partner. During the period under analysis, trade flows between Mexico and Canada continued to show positive behavior with respect to 2021. Canada's trade with the world grew 16.9% with respect to 2021, reaching US \$1,164 million. In particular, bilateral trade with Mexico increased 13.4% in 2022, with increases of 15.2% in imports and 5.8% in exports. In 2022, Mexico remained Canada's second largest supplier of motor vehicles and parts (13.8%) and agricultural and fishery products (9.7%), as well as the third largest supplier of electronic equipment and parts (10.3%) and aircraft, transportation equipment and parts (5.1%). Mexico has also become an important supplier to Canada for forestry and construction products (4th), consumer goods (4th), and metallic and non-metallic minerals (4th). The increase in Mexico's exports to Canada were mainly driven by increased sales of motor vehicles and parts (+22.8%), consumer goods (+17.2%), and machinery, equipment and industrial parts (+13.5%). In 2022, four Canadian provinces accounted for 91.8% of imports from Mexico, with Ontario being the main destination (69.4%), followed by Quebec (9.6%), Alberta (7.0%) and British Columbia (5.9%).

Canada's exports to Mexico in 2022 were in the order of \$6,928 million dollars and consisted mainly of: motor vehicles; parts and accessories of vehicles and machines; gas and petroleum.

Los principales socios comerciales de Canadá, durante el 2022, fueron a saber:

Principales proveedores de Canadá 2022

Importaciones				Exportaciones		Comercio total	
Posición	País	Valor	Participación	Valor	Participación	Valor	Participación
1	Estados Unidos	\$278,498	49.1%	\$459,839	77%	\$738,336	63.4%
2	China	\$76,814	13.5%	\$21,905	3.7%	\$98,719	8.5%
3	México	\$31,129	5.5%	\$6,928	1.2%	\$38,057	3.3%
4	Japón	\$13,137	2.3%	\$13,821	2.3%	\$26,958	2.3%
5	Alemania	\$17,221	3.0%	\$5,766	1.0%	\$22,987	2.0%
6	Reino Unido	\$6,632	1.2%	\$14,006	2.3%	\$20,638	1.8%
7	Corea del Sur	\$10,172	1.8%	\$6,661	1.1%	\$16,833	1.4%
Otros		\$133,671	23.6%	\$67,916	11.4%	\$201,588	17.3%
		\$567,273	100.00%	\$596,844	100.00%	\$1,164,117	100.00%

Por lo que se refiere al tema de la inversión extranjera, el Gobierno de México² ha señalado que, en el periodo 1999 a 2020, Canadá fue el tercer inversionista en México con 44,957.1 millones de dólares (mdd), lo que representa el 7.4% de la Inversión Extranjera Directa acumulada durante ese periodo. Es de destacar que el 37.4% de la inversión directa de Canadá se dirigió a la minería en nuestro país; el 98.0% de las inversiones canadienses en minería se concentran en la minería de minerales metálicos y no metálicos, excepto petróleo y gas; el 20.0% de la IED acumulada en el sector energético proviene de Canadá, y se hace mención que 5 estados concentran el 51.4% de la inversión de Canadá (Zacatecas, Ciudad de México, Chihuahua, Coahuila y Sinaloa). Existen 4,169 sociedades en México con inversión proveniente de Canadá, ocupándose el 3° lugar con socios inversionistas extranjeros, en sectores como: servicios inmobiliarios, manufacturas y comercio.

Canada's main trading partners, during 2022, were the following:

Canada's main suppliers 2022

Imports				Exports		Total trade	
Ranking	Country	Value	Shareholding	Value	Shareholding	Value	Shareholding
1	Estados Unidos	\$278,498	49.1%	\$459,839	77%	\$738,336	63.4%
2	China	\$76,814	13.5%	\$21,905	3.7%	\$98,719	8.5%
3	México	\$31,129	5.5%	\$6,928	1.2%	\$38,057	3.3%
4	Japón	\$13,137	2.3%	\$13,821	2.3%	\$26,958	2.3%
5	Alemania	\$17,221	3.0%	\$5,766	1.0%	\$22,987	2.0%
6	Reino Unido	\$6,632	1.2%	\$14,006	2.3%	\$20,638	1.8%
7	Corea del Sur	\$10,172	1.8%	\$6,661	1.1%	\$16,833	1.4%
Otros		\$133,671	23.6%	\$67,916	11.4%	\$201,588	17.3%
		\$567,273	100.00%	\$596,844	100.00%	\$1,164,117	100.00%

Regarding foreign investment, the Government of Mexico² has indicated that, in the period 1999 to 2020, Canada was the third largest investor in Mexico with 44,957.1 million dollars, which represents 7.4% of the accumulated Foreign Direct Investment during that period. It is worth noting that 37.4% of Canadian direct investment was destined to mining in our country; 98.0% of Canadian investment in mining is concentrated in mining of metallic and non-metallic minerals, except oil and gas; 20.0% of accumulated FDI in the energy sector comes from Canada, and it is worth mentioning that 5 states concentrate 51.4% of Canadian investment (Zacatecas, Mexico City, Chihuahua, Coahuila and Sinaloa). There are 4,169 companies in Mexico with investment from Canada, occupying the 3rd place with foreign investment partners, in sectors such as: real estate services, manufacturing and commerce.

b) México y Estados Unidos de América.

Se trata de la relación comercial más importante que tiene México respecto de cualquier otro país en el mundo, implica una relación comercial esencial para el desarrollo económico de nuestro país, y que se considera ha ido en crecimiento en años recientes.

De acuerdo a lo referido por el Gobierno de México³, la balanza comercial entre México y los Estados Unidos de América, fue la siguiente:

Balanza comercial de México con Estados Unidos

Valores en miles de dólares

Año	Exportaciones	Importaciones	Comercio Total	Balanza Comercial
1993	42,911,543	45,294,656	88,206,199	-2,383,113
1994	51,618,594	54,834,155	106,452,749	-3,215,561
1995	66,273,641	53,902,492	120,176,133	12,371,149
1996	80,570,022	67,536,101	148,106,123	13,033,921
1997	94,376,864	82,002,208	176,379,072	12,374,656
1998	103,001,767	93,258,366	196,260,133	9,743,401
1999	120,262,033	105,267,312	225,529,345	14,994,721
2000	147,399,940	127,534,433	274,934,373	19,865,507
2001	140,564,406	113,766,783	254,331,189	26,797,623
2002	141,897,649	106,556,722	248,454,371	35,340,927
2003	144,293,352	105,360,681	249,654,033	38,932,671
2004	164,521,981	110,826,707	275,348,688	53,695,274
2005	183,562,833	118,547,326	302,110,159	65,015,507
2006	211,799,370	130,311,025	342,110,395	81,488,345
2007	223,133,251	139,472,828	362,606,079	83,660,423
2008	233,522,728	151,334,587	384,857,315	82,188,141
2009	185,101,145	112,433,820	297,534,965	72,667,325
2010	238,684,422	145,007,347	383,691,769	93,677,075
2011	274,426,516	174,356,027	448,782,543	100,070,489
2012	287,842,151	185,109,805	472,951,956	102,732,346
2013	299,439,147	187,261,910	486,701,057	112,177,237
2014	318,367,009	195,281,875	513,648,884	123,085,134
2015	308,864,917	186,802,922	495,667,839	122,061,995
2016	302,576,650	179,509,898	482,086,548	123,066,752
2017	326,868,566	194,554,586	521,423,152	132,313,980
2018	358,281,680	215,828,018	574,109,698	142,453,662
2019	370,788,896	205,733,312	576,522,208	165,055,584
2020 /1	339,180,539	167,813,337	506,993,876	171,367,202

Los principales productos importados de los Estados Unidos han consistido en: gasolina, gas natural, aceite diésel y sus mezclas, maíz amarillo, motores de los tipos utilizados para la propulsión de vehículos, propano, mercancías para el ensamble o fabricación de aeronaves o aeropartes, cajas de cambio y sus partes, minerales de cobre y sus concentrados.

Entre los productos de exportación principales que se destinan hacia los Estados Unidos de América, se tienen a saber: vehículos de cilindrada superior a 1,500 cm³, pero inferior a 3,000 cm³, unidades de proceso, vehículos de peso total con carga máxima superior a 2,721 kg., pero inferior o igual a 4,536 kg., televisores de pantalla plana, vehículos de cilindrada superior a 1,000 cm³ pero inferior o igual a 1,500 cm³, tractores de carretera para semirremolques, cerveza de malta, etc.



b) Mexico and the United States of America.

This is the most important commercial relationship that Mexico has with respect to any other country in the world, and it implies an essential commercial relationship for the economic development of our country, which is considered to have been growing in recent years.

According to the Government of Mexico³, the trade balance between Mexico and the United States of America was summarized as follows:

Mexico's trade balance with the United States

Values in thousands of dollars

Year	Exports	Imports	Total Trade	Trade Balance
1993	42,911,543	45,294,656	88,206,199	-2,383,113
1994	51,618,594	54,834,155	106,452,749	-3,215,561
1995	66,273,641	53,902,492	120,176,133	12,371,149
1996	80,570,022	67,536,101	148,106,123	13,033,921
1997	94,376,864	82,002,208	176,379,072	12,374,656
1998	103,001,767	93,258,366	196,260,133	9,743,401
1999	120,262,033	105,267,312	225,529,345	14,994,721
2000	147,399,940	127,534,433	274,934,373	19,865,507
2001	140,564,406	113,766,783	254,331,189	26,797,623
2002	141,897,649	106,556,722	248,454,371	35,340,927
2003	144,293,352	105,360,681	249,654,033	38,932,671
2004	164,521,981	110,826,707	275,348,688	53,695,274
2005	183,562,833	118,547,326	302,110,159	65,015,507
2006	211,799,370	130,311,025	342,110,395	81,488,345
2007	223,133,251	139,472,828	362,606,079	83,660,423
2008	233,522,728	151,334,587	384,857,315	82,188,141
2009	185,101,145	112,433,820	297,534,965	72,667,325
2010	238,684,422	145,007,347	383,691,769	93,677,075
2011	274,426,516	174,356,027	448,782,543	100,070,489
2012	287,842,151	185,109,805	472,951,956	102,732,346
2013	299,439,147	187,261,910	486,701,057	112,177,237
2014	318,367,009	195,281,875	513,648,884	123,085,134
2015	308,864,917	186,802,922	495,667,839	122,061,995
2016	302,576,650	179,509,898	482,086,548	123,066,752
2017	326,868,566	194,554,586	521,423,152	132,313,980
2018	358,281,680	215,828,018	574,109,698	142,453,662
2019	370,788,896	205,733,312	576,522,208	165,055,584
2020 /1	339,180,539	167,813,337	506,993,876	171,367,202

The principal products imported from the United States have consisted of: gasoline, natural gas, diesel oil and blends thereof, yellow corn, engines of a kind used for the propulsion of vehicles, propane, goods for the assembly or manufacture of aircraft or aircraft parts, gearboxes and parts thereof, copper ores and concentrates and thereof.

Among the main export products destined for the United States of America we find: vehicles with a cylinder capacity greater than 1,500 cm3 but less than 3,000 cm3, processing units, vehicles with a maximum gross vehicle weight exceeding 2,721 kg but not exceeding 4,536 kg, flat screen televisions, vehicles with a cylinder capacity greater than 1,000 cm3 but not exceeding 1,500 cm3, semi-trailer road tractors, malt beer, etc.



En consideración de Jassiel Valdelamar, el comercio entre México y los Estados Unidos alcanzó en el año de 2022, la cifra histórica de 779 mil 308 millones de dólares, un crecimiento del 17% respecto al monto registrado en el año de 2021, de acuerdo con el Buró de Censos de Estados Unidos. Esta cifra estuvo apoyada por un crecimiento anual de 18.3% de las importaciones de mercancías procedentes de México, las cuales totalizaron con 454 mil 930 millones de dólares. El monto representó el 14% del total de las importaciones que realizó Estados Unidos durante todo el 2022. Por lo que se refiere a las exportaciones realizadas de Estados Unidos a México, las mismas aumentaron 17.3% respecto al año 2021, para registrar un monto de 324 mil 378 millones de dólares. Con este valor del comercio total, México se quedó como el segundo mayor socio comercial de Estados Unidos, solo superado por Canadá, que totalizó con 793 mil 842 millones de dólares. En cifras mensuales, las importaciones que realiza Estados Unidos de mercancías mexicanas fueron del orden de los 36 mil 54 millones de dólares, mientras que las exportaciones hacia México registraron un valor de 24 mil 920 millones de dólares.⁴

En cuanto a la inversión directa de los Estados Unidos hacia México, de enero de 1999 a junio de 2021, Estados Unidos ha sido el principal inversionista en México con 292,569.1 millones de dólares (mdd), lo que representa el 46.8% de la Inversión Extranjera Directa (IED) acumulada durante ese periodo. El 51.1% de la inversión directa de los Estados Unidos se dirigió al sector manufacturero. El 53.7% de las inversiones estadounidenses en manufacturas se concentran en los subsectores de fabricación de equipo de transporte, industria química y la industria de bebidas y tabaco. El 13.3% de la inversión directa de los Estados Unidos se dirige al sector automotriz. Por su parte, el 47.9% de la inversión acumulada en el sector automotriz en nuestro país proviene de los Estados Unidos. Resulta necesario destacar que el 96.6% de la IED acumulada en el subsector de comercio al por menor en tiendas de autoservicio y departamentales proviene de los propios Estados Unidos. Asimismo, debe comentarse que 8 Estados del país concentran el 71.1% de la inversión de Estados Unidos (Ciudad de México, Nuevo León, Estado de México, Chihuahua, Baja California, Jalisco, Coahuila y Tamaulipas⁵). Asimismo, se dice que en la actualidad existen aproximadamente como 31,634 empresas con inversión de Estados Unidos de América en México.



According to Jassiel Valdelamar, trade between Mexico and the United States reached the historic figure of 779,308 million dollars in 2022, a growth of 17% with respect to the amount recorded in 2021, according to the U.S. Census Bureau. This figure was supported by an annual growth of 18.3% in merchandise imports from Mexico, which totaled US\$454.93 billion. This amount represented 14% of total U.S. imports during 2022. Exports from the United States to Mexico increased 17.3% with respect to 2021, to register an amount of 324 billion 378 million dollars. With this value of total trade, Mexico became the second largest trading partner of the United States, only surpassed by Canada, which totaled 793.842 billion dollars. In monthly figures, U.S. imports of Mexican merchandise totaled 36 billion 54 million dollars, while exports to Mexico registered a value of 24 billion 920 million dollars.⁴

Regarding direct investment from the United States to Mexico, from January 1999 to June 2021, the United States has been the main investor in Mexico with 292,569.1 million dollars, which represents 46.8% of the Foreign Direct Investment (FDI) accumulated during that period. 51.1% of U.S. direct investment was destined to the manufacturing sector. 53.7% of U.S. investment in manufacturing is concentrated in the subsectors of transportation equipment manufacturing, chemical industry, and the beverage and tobacco industry. 13.3% of U.S. direct investment is destined to the automotive sector. In turn, 47.9% of the accumulated investment in the automotive sector in our country comes from the United States. It should be noted that 96.6% of accumulated FDI in the retail trade subsector in self-service and department stores comes from the United States. It should also be noted that 8 states in the country account for 71.1% of US investment (Mexico City, Nuevo León, State of Mexico, Chihuahua, Baja California, Jalisco, Coahuila and Tamaulipas⁵). In addition, it is said that there are currently approximately 31,634 companies with U.S. investment in Mexico.

De acuerdo con el Gobierno de los Estados Unidos de América, los principales clientes de Estados Unidos en 2022 fueron, de mayor a menor relevancia: Canadá, la Unión Europea, considerada como bloque, México, China y Japón. Las exportaciones dirigidas a Norteamérica (Canadá y México) supusieron el 32,6% del total, con un aumento del 16,47% en tasa interanual. Por su parte, las ventas a Europa (23,6% del total) incrementaron un 23,6%, siendo los países de Norteamérica los que mayor porcentaje representaron. En la última década ha destacado el ascenso de China como destino de las exportaciones de Estados Unidos. El primer destino de la exportación es Canadá. China es el principal cliente de Estados Unidos fuera de Norteamérica, y en 2022 representó el 7,4% de sus exportaciones experimentando un aumento del 1,58% con respecto al año anterior. Estados Unidos importa sobre todo de los países de Asia-Pacífico (32,2% del total en 2022), y Canadá y México, que alcanzaron una cuota del 27,2% entre los dos. Observando la evolución del presente siglo, el cambio más drástico desde el punto de vista de los proveedores de Estados Unidos lo ha protagonizado China, que ha pasado de ser el cuarto país en importancia con una cuota del 8,2% en 2000 al primero con una cuota del 16,4% en 2022. Japón ha sido el gran perjudicado del aumento de importancia comercial de China, perdiendo cuota hasta llegar al 4,5% en 2022, situándose por detrás de China, México, Canadá y Alemania. La cuota de mercado de España en Estados Unidos se mantiene en torno al 0,7% en 2022.⁶

According to the Government of the United States of America, the main clients of the United States in 2022 were, from most to least important: Canada, the European Union, considered as a bloc, Mexico, China and Japan. Exports to North America (Canada and Mexico) accounted for 32.6% of the total, an increase of 16.47% year-on-year. Sales to Europe (23.6% of the total) increased by 23.6%, with North American countries accounting for the highest percentage. In the last decade, the rise of China as a destination for U.S. exports has been particularly remarkable. The main export destination is Canada. China is the United States' main customer outside North America, and in 2022 accounted for 7.4% of its exports, an increase of 1.58% over the previous year. The United States imports mainly from Asia-Pacific countries (32.2% of the total in 2022), and Canada and Mexico, which reached a share of 27.2% between them. Looking at the evolution of the present century, the most drastic change in terms of U.S. suppliers has come from China, which has gone from being the fourth most important country with a share of 8.2% in 2000 to the first with a share of 16.4% in 2022. Japan has been the most affected by China's increase in trade importance, losing share to 4.5% in 2022, behind China, Mexico, Canada and Germany. Spain's market share in the United States remains at around 0.7% in 2022.⁶



Caso de China en el comercio de Norteamérica

Como ha podido observarse, las relaciones comerciales de los países de Norteamérica se desarrollan de manera sólida y en crecimiento, no obstante lo anterior, resulta necesario tener en cuenta que el comercio de China en la región sigue siendo muy fuerte, y ello se ejemplifica en el hecho de que el país asiático se erige como uno de los principales socios comerciales para los tres países que forman parte del Tratado entre México, Estados Unidos y Canadá (TMEC), máxime que China constituye el segundo socio comercial para Canadá y el cuarto socio comercial para los Estados Unidos.

En el caso de México, y de acuerdo con la Secretaría de Relaciones Exteriores de nuestro país, en el año 2021 el comercio total entre China y México ascendió a 110,278.3 millones de dólares; de los cuales las importaciones de China a México, fueron por el orden de los 101,021.4 millones de dólares, mientras que las exportaciones de nuestro país al país asiático fueron por 9,256.9 millones de dólares, existiendo un balance favorable para el país asiático con respecto a México, por 91,764.5 millones de dólares. Asimismo, se destaca que China se ha convertido en el primer socio comercial de México en la región de Asia-Pacífico, en su segundo socio comercial en el mundo y su tercer mercado de exportación.⁷

Cabe mencionar que, las cifras económicas dadas a conocer en las presentes líneas no consideran los efectos que actualmente se están generando, sobre todo, entre los Estados Unidos de América y China, por los casos de Taiwán y la guerra comercial sostenida por ambas naciones.

Es decir, en los próximos años estará por verse cómo evolucionará el comercio internacional esencialmente entre los Estados Unidos de América y Canadá con respecto a China, máxime que en la actualidad se habla de la noción del *nearshoring*, rubro que podría ayudar a impulsar la relocalización de empresas estadounidenses y canadienses en otros Estados, cómo bien podría ser México.



The case of China in North American trade

As it has been observed, the trade relations of the North American countries are developing in a solid and growing manner, notwithstanding the above, it is necessary to take into account that China's trade in the region continues to be very strong, and this is exemplified by the fact that the Asian country is one of the main trading partners for the three countries that are part of the United States-Mexico-Canada Agreement (USMCA), especially since China is the second largest trading partner for Canada and the fourth largest trading partner for the United States.

In the case of Mexico, and according to the Mexican Ministry of Foreign Affairs, in 2021 total trade between China and Mexico amounted to 110,278.3 million dollars; of which imports from China to Mexico were in the order of 101,021.4 million dollars, while exports from our country to the Asian country were for 9,256.9 million dollars, with a favorable balance for the Asian country in relation to Mexico, for 91,764.5 million dollars. It should also be noted that China has become Mexico's leading trading partner in the Asia-Pacific region, its second largest trading partner in the world and its third largest export market.⁷

It is worth mentioning that the economic figures disclosed in these lines do not consider the effects that are currently being generated, especially between the United States of America and China, due to the cases of Taiwan and the trade war between both nations.

In other words, in the coming years it will continue to be seen how international trade will evolve, essentially between the United States of America and Canada in relation to China, especially since there is currently talk of *nearshoring*, a concept that could help to promote the relocation of U.S. and Canadian companies to other countries, which could well be Mexico.

Aspectos a tener en cuenta en la presente situación

Como ha podido observarse de lo antes expuesto, nos parece que la región de América del Norte en un futuro no tan lejano podría evolucionar hacia una mayor integración e interacción de políticas y diseños comerciales e industriales que favorezcan el desarrollo interno de la región norteamericana, habida cuenta del distanciamiento político, comercial y geoestratégico, que aparentemente empieza a existir con relación al gobierno de China.

Naturalmente, y en este sentido, nos parece que México podría aprovechar las circunstancias que pudieran presentarse en un futuro cercano para:

- Afianzar y acelerar el comercio, los servicios y el desarrollo industrial entre los países de la región de América del Norte, es decir, con los Estados Unidos de América y Canadá.
- Podría aprovecharse el momento para aumentar y promover las exportaciones mexicanas a Canadá; al respecto cabe destacar que México se ha instituido como el tercer socio comercial del mercado canadiense, y sus exportaciones rondan el orden de los \$31,129 millones de dólares, cifra que se estima podría aumentarse aprovechando el contexto internacional actual para promover en mayor grado los productos nacionales en aquella nación.
- Los Estados Unidos siguen teniendo a China hoy en día como un mercado de enorme relevancia comercial para sus importaciones, sin embargo, y debido a las circunstancias geopolíticas actuales, se considera que, tanto Canadá, así como México, podrían continuar creciendo y teniendo mayor presencia comercial en los Estados Unidos de América, de manera que el comercio internacional nacional se vea aún más favorecido.



Aspects to consider in the present situation

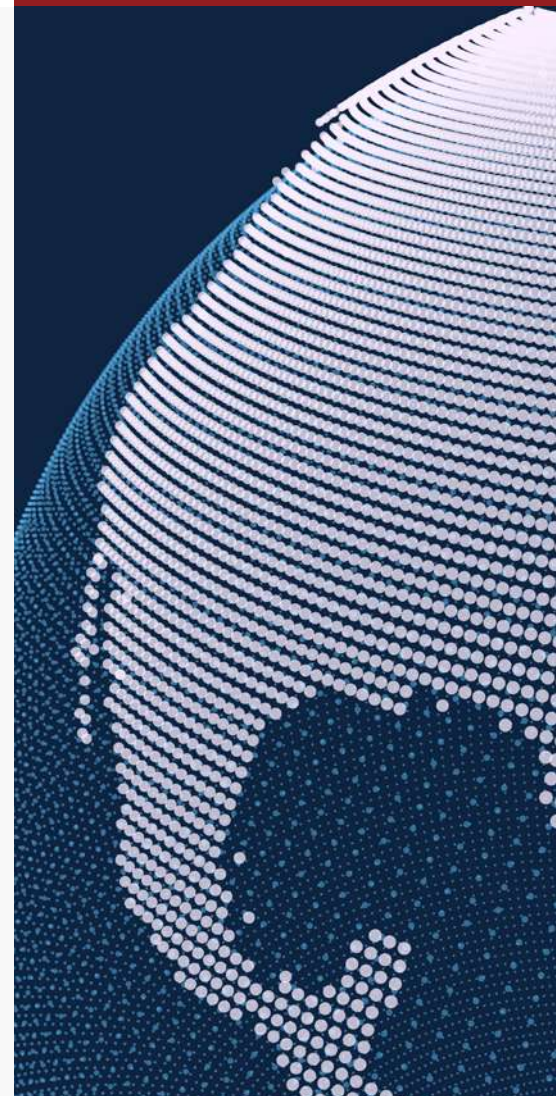
As can be seen from the above, it seems to us that the North American region in the not so distant future could evolve towards a greater integration and interaction of commercial and industrial policies and designs that favor the internal development of the North American region, given the political, commercial and geostrategic distancing that is apparently beginning to exist in relation to the Chinese government.

Naturally, and in this sense, it seems to us that Mexico could take advantage of the circumstances that may arise in the near future to:

- Strengthen and accelerate trade, services and industrial development among the countries of the North American region, specifically with the United States of America and Canada.
- Take the opportunity to increase and promote Mexican exports to Canada; in this regard, it should be noted that Mexico has become the third largest trading partner of the Canadian market, and its exports are in the order of \$31,129 million dollars, a figure that could be increased by taking advantage of the current international context to promote national products in that nation to a greater extent.
- The United States continues to have China today as a market of enormous commercial relevance for its imports, however, and due to the current geopolitical circumstances, it is considered that both Canada and Mexico could continue to grow and have a greater commercial presence in the United States of America, so that national international trade will be even more favored.

- En la medida que el concepto del *nearshoring* pudiera evolucionar favorablemente para México, diversa inversión extranjera pudiera fluir hacia nuestro país, tratándose principalmente de empresas estadounidenses y canadienses, pero, incluso, podría hablarse de industrias chinas y tal vez europeas –como de hecho ya ha ocurrido-. Al respecto, se sugiere a los amables lectores revisar un artículo de esta misma revista de su servidor en dónde se examina la importancia del concepto del *nearshoring* para México.
- Se considera que, en el mediano o largo plazo, y derivado de la incertidumbre comercial que pudiera presentarse en el contexto comercial internacional, la posibilidad de avanzar hacia una mayor integración económica en la región de América del Norte no resulta ser un tema descabellado, ya que en nuestra consideración se podría transitar hacia el establecimiento de una Unión Aduanera en la región de Norteamérica, cuestión que estimamos resultaría ser viable, siempre y cuando se reúnan las condiciones políticas, económicas, comerciales e industriales necesarias para favorecer dicha forma de integración económica.
- Un tema que no debiera dejarse de lado es la alternativa de impulsar a las pequeñas y medianas empresas tanto de México, así como de los Estados Unidos y Canadá, a fin de aumentar su presencia y desarrollo al amparo de una perspectiva comercial más favorable para la región en los siguientes años.

- To the extent that the concept of nearshoring could evolve favorably for Mexico, diverse foreign investment could flow into our country, mainly from U.S. and Canadian companies, but there could even be talk of Chinese and perhaps European industries –as in fact has already occurred-. In this regard, kind readers are suggested to review an article in this same magazine by the author, where the importance of the concept of nearshoring for Mexico is examined.
- It is considered that, in the medium or long term, and derived from the commercial uncertainty that could arise in the international commercial context, the possibility of advancing towards a greater economic integration in the North American region is not a unreasonable issue, since in our opinion it would be possible to move towards the establishment of a Customs Union in the North American region, which we believe would be viable, as long as the necessary political, economic, commercial and industrial conditions are met to favor such a form of economic integration.
- An issue that should not be overlooked is the alternative of promoting small and medium-sized companies in Mexico, as well as in the United States and Canada, in order to increase their presence and development under the protection of a more favorable trade outlook for the region in the upcoming years.



Atendiendo a lo señalado en el presente artículo, se estima que las condiciones económicas, comerciales e industriales, tanto de México, así como de los Estados Unidos y Canadá, pudieran verse favorecidas e incrementadas, teniendo en cuenta el contexto internacional que se está presentando hoy en día, circunstancia que nos parece se presenta de una manera más favorable para la evolución del comercio internacional dentro de la Región de Norteamérica.

Fuentes

1. Secretaría de Economía. Enero-diciembre 2022. Monitor comercial TMEC. Boletín de Análisis Económico y Comercial México-Canadá. México. Febrero de 2023. Documento consultado el 11 de junio de 2023. Ubicado en la página: https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/803224/Monitor_comercial_MX-CAN_2022.pdf
2. Secretaría de Economía. Inversión directa de Canadá hacia México. Dirección General de Inversión Extranjera. México. Febrero de 2022. Documento consultado el 11 de junio de 2023. Ubicado en la página: https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/706948/Distribucion_de_inversion_de_Canad__2021-4T.pdf
3. Gobierno de México. Balanza Comercial de México con los Estados Unidos. Sistema de Consulta de Información Estadística por País. Gobierno de México. Documento consultado el 11 de junio de 2023. Ubicado en la página: http://www.economia-snci.gob.mx/sic_php/pages/estadisticas/
4. VALDELAMAR, Jassiel. México y Estados Unidos "la rompen": comercio entre los vecinos marca nuevo record en 2022. El Financiero. 08 de febrero de 2023. Documento consultado el 11 de junio de 2023. Ubicado en la página: <https://www.elfinanciero.com.mx/economia/2023/02/07/comercio-entre-mexico-eu-marca-record-en-2022-779-mil-308-millones-de-dolares/>
5. Secretaría de Economía. Inversión directa de Estados Unidos hacia México. Dirección General de Inversión Extranjera. México. Agosto 2021. Documento consultado el 11 de junio de 2023. Ubicado en la página: https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/664096/Distribucion_de_inversion_de_Estados_Unidos_2021_2T__1_.pdf
6. Oficina de Información Diplomática. Estados Unidos. Ficha país. Gobierno de los Estados Unidos. Abril de 2023. Documento consultado el día 12 de junio de 2023. Ubicado en la página: https://www.exteriores.gob.es/documents/fichaspais/estadosunidos_ficha%20pais.pdf
7. Secretaría de Relaciones Exteriores de México. Relación económica entre México y China. Gobierno de México. 18 de abril de 2022. Documento consultado el 12 de junio de 2023. Ubicado en la página: <https://embamex.sre.gob.mx/china/index.php/es/la-embajada/relacion-economica>

In view of the information provided in this article, it is estimated that the economic, commercial and industrial conditions of Mexico, as well as those of the United States and Canada, could be favored and increased, taking into account the current international context, a circumstance that seems to us to be more favorable for the evolution of international trade within the North American region.

Sources

1. Ministry of Economy. January-December 2022. USMCA (United States-Mexico-Canada Agreement) Trade Monitor. Economic and Trade Analysis Bulletin between Mexico and Canada. Mexico. February 2023. Document consulted on June 11, 2023. Located at: https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/803224/Monitor_comercial_MX-CAN_2022.pdf
2. Ministry of Economy. Direct investment from Canada to Mexico. General Directorate of Foreign Investment. Mexico. February 2022. Document consulted on June 11, 2023. Located at: https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/706948/Distribucion_de_inversion_de_Canad__2021-4T.pdf
3. Government of Mexico. Trade Balance of Mexico with the United States. Statistical Information Query System by Country. Government of Mexico. Document consulted on June 11, 2023. Located at: http://www.economia-snci.gob.mx/sic_php/pages/estadisticas/
4. VALDELAMAR, Jassiel. Mexico and the United States "made it possible": trade between neighbors sets a new record in 2022. El Financiero. February 08, 2023. Document consulted on June 11, 2023. Located at: <https://www.elfinanciero.com.mx/economia/2023/02/07/comercio-entre-mexico-eu-marca-record-en-2022-779-mil-308-millones-de-dolares/>
5. Ministry of Economy. Direct investment from the United States to Mexico. General Directorate of Foreign Investment. Mexico. August 2021. Document consulted on June 11, 2023. Located at: https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/664096/Distribucion_de_inversion_de_Estados_Unidos_2021_2T__1_.pdf
6. Bureau of Diplomatic Information. United States. Country file. United States Government. April 2023. Document consulted on June 12, 2023. Located at: https://www.exteriores.gob.es/documents/fichaspais/estadosunidos_ficha%20pais.pdf
7. Ministry of Foreign Affairs of Mexico. Economic relations between Mexico and China. Government of Mexico. April 18, 2022. Document consulted on June 12, 2023. Located at: <https://embamex.sre.gob.mx/china/index.php/es/la-embajada/relacion-economica>

DIPLOMADO EN E-COMMERCE **2023** TRANSFRONTERIZO



INICIAMOS EL
11 OCTUBRE 2023



LUNES Y MIÉRCOLES
HORA CENTRO DE MÉXICO
4:00 A 8:00 PM



9 Y 11 OCTUBRE

1 Introducción al E-commerce Transfronterizo



06 Y 08 NOVIEMBRE

5 Pagos digitales



16 Y 18 OCTUBRE

2 Digitalización en los mercados internacionales y oportunidades



13 Y 15 NOVIEMBRE

6 Logística y Gestión de Inventario en E-commerce



23 Y 25 OCTUBRE

3 Importación/Exportación



04 DICIEMBRE

9 Casos de éxito del E-commerce Transfronterizo



**30 OCTUBRE
01 NOVIEMBRE**

4 Plataformas y Estrategias de Ventas/Marketing



INDEPENDIENTE

10 Elaboración de caso práctico: B2B2C



22 Y 23 NOVIEMBRE

7 Business to Business



27 Y 29 NOVIEMBRE

8 Riesgos relacionados al E-commerce

Escanea
el QR



Variables Macroeconómicas que interactúan con México

Macroeconomic Variables
interacting with Mexico



Dr. César **Morales Razo**





Dr. César
Morales Razo

SEMBLANZA

Profesional con 22 años de experiencia en cadena de suministro, materiales, alto y bajo volumen en el sector automotriz, electrónica, línea blanca, industria química, telefonía, manufactura JIT - JIS, así como en seguridad, participando en áreas como: materiales, proyectos, control de producción, almacenes, logística, compras, comercialización, servicio a clientes, seguridad, consultoría y docencia. Entre las compañías con las que ha colaborado se encuentran: General Motors, American Axle, Moto Diesel, Flextronics, Poliuretanos Summa Woodbridge, Samsung Electronics, Ramco Stamping y G4S Private Security Services y Suministro Transamericano de Refacciones. Posee estudios en: Licenciatura en Comercio Internacional en Universidad de Guanajuato / MBA Univa Campus León / APICS - Control Production Inventory Management / Master in Management at Southern Oregon University / PhD en Administración Universidad Intercontinental / Diferentes Diplomados en Lean Manufacturing / Marketing Digital / Business Scorecard / Alta Dirección / Finanzas / Proyectos de Exportación / Gestión de Riesgos / Seguridad. Colaborador en diferentes universidades como UNIVA, Itesi Irapuato, UVM (Ags., Qro., Ecatepec, Tlalpan), UNITEC (Marina y Atizapán), UNIMEX (Polanco e Izcalli), Tec Milenio Izcalli, Universidad Autónoma de Querétaro, Universidad Metropolitana de Monterrey y Escuela Bancaria Comercial Tlalnepantla, Instituto de Estudios de Posgrado en Comercio Internacional y Universidad de la Rioja México, siendo profesor de Licenciaturas y Posgrado para carreras de Administración, Comercio Internacional, Mercadotecnia, Ingeniería Industrial y Base de Datos.

RESUME

Professional with 22 years of experience in supply chain, materials, high and low volume in the automotive sector, electronics, home appliance, chemical industry, telephony, JIT - JIS manufacturing, as well as in safety. Participating in areas such as: materials, projects, production control, warehouses, logistics, purchasing, marketing, customer service, safety, consulting, and teaching. Among the companies with which he has collaborated are: General Motors, American Axle, Moto Diesel, Flextronics, Poliuretanos Summa Woodbridge, Samsung Electronics, Ramco Stamping and G4S Private Security Services & Suministro Transamericano de Refacciones. His studies include Bachelor's Degree in International Commerce at Universidad de Guanajuato / MBA Univa Campus León / APICS - Control Production Inventory Management / Master in Management at Southern Oregon University / PhD in Management Universidad Intercontinental / Different Diplomas in Lean Manufacturing / Digital Marketing / Business Scorecard / Senior Management / Finance / Export Projects / Risk Management / Security. Collaborator in different universities such as UNIVA, Itesi Irapuato, UVM (Ags., Qro., Ecatepec, Tlalpan), UNITEC (Marina and Atizapán), UNIMEX (Polanco and Izcalli), Tec Milenio Izcalli, Universidad Autónoma de Querétaro, Universidad Metropolitana de Monterrey, and Escuela Bancaria Comercial Tlalnepantla, Instituto de Estudios de Posgrado en Comercio Internacional & Universidad de la Rioja México, teaching undergraduate and graduate courses in Administration, International Trade, Marketing, Industrial Engineering and Database.

México, país situado en América del Norte, tiene una superficie de 1,964,375 km², por lo que es considerado un importante jugador de la economía y las finanzas del continente. Este país que, según datos del INEGI del censo 2020, cuenta con una población de 126,014,024, hoy en día se considera la economía número 14 por el volumen de su Producto Interno Bruto.

Su deuda pública en 2022 fue de 792,300 millones de dólares, con una deuda del 56.03% del PIB. Su deuda per cápita es de \$6,253 dólares por habitante. La última tasa de variación anual del IPC publicada en México es de mayo de 2023 y fue del 5,8%.

México es uno de los países con menos porcentaje de personas desempleadas del mundo. El PIB per cápita es un muy buen indicador del nivel de vida y en el caso de México, en 2022, fue de \$11,161 dólares, con el que se sitúa en el puesto 66 del ranking y sus habitantes tienen un bajo nivel de vida con relación al resto de los 196 países del ranking de PIB per cápita. Cabe además señalar que el salario medio de los mexicanos es uno de los más bajos del mundo.

Mexico, a country located in North America, has an area of 1,964,375 km², making it an important player in the continent's economy and finances. This country, which, according to INEGI data from the 2020 census, has a population of 126,014,024, is today considered the 14th largest economy in terms of the volume of its Gross Domestic Product (GDP).

Its public debt in 2022 was \$792.3 billion dollars, with a debt of 56.03% of GDP. Its per capita debt is \$6,253 dollars per inhabitant. The latest published annual rate of change of the CPI in Mexico is from May 2023 and was 5.8%.

Mexico is one of the countries with the lowest percentage of unemployed people in the world. GDP per capita is a very good indicator of the standard of living and in the case of Mexico, in 2022, it was \$11,161 dollars, which places it in 66th place in the ranking and its inhabitants have a low standard of living in relation to the rest of the 196 countries in the GDP per capita ranking. It should also be noted that the average salary of Mexicans is one of the lowest in the world.



Según el Índice de Desarrollo Humano o IDH, que elabora las Naciones Unidas para medir el progreso de un país, México se ubica en el puesto 86, 2 posiciones mejor respecto al año 2020, pero 10 posiciones más abajo respecto al mismo índice del 2017. En cuanto al Índice de Percepción de la Corrupción del sector público en México ha sido de 31 puntos, así pues, sus habitantes perciben un alto índice de corrupción en el sistema público.

Este equipo decidió elegir México, ya que nos pareció interesante contrastar la situación de variables macroeconómicas del país de la mayoría de los miembros del equipo versus los datos de países como Argentina y España.

1. Tabla de variables macroeconómicas de México

Variables macroeconómicas México	2020	2021	2022
Producto interior bruto (PIB) (M\$)	\$1,090,515.00	\$1,272,839.00	\$1,414,101.00
PIB per cápita (\$)	\$8,533.00	\$10,046.00	\$ 11,161.00
Gasto Público (M\$)	\$311,463.60	\$351,311.50	\$427,423.70
Déficit Público (M\$)	\$(48.10)	\$(49.33)	\$(62.65)
Tasa de desempleo	4.50%	3.50%	2.80%
IPC (Índice de Precio al Consumidor)	3.10%	7.40%	7.80%

Tabla 1. Fuente: PIB de México, por Alldat



According to the Human Development Index or HDI, which is prepared by the United Nations to measure the progress of a country, Mexico ranks 86th, 2 positions better compared to 2020, but 10 positions lower compared to the same index of 2017. As for the Corruption Perception Index of the public sector in Mexico, it has been 31 points, thus, its inhabitants perceive a high level of corruption in the public system.

This team decided to choose Mexico, as we found it interesting to contrast the situation of macroeconomic variables of the country of most of the team members versus data from countries such as Argentina and Spain.

1. Table of macroeconomic variables of Mexico

Macroeconomic variables Mexico	2020	2021	2022
Gross Domestic Product (GDP) (M\$)	\$1,090,515.00	\$1,272,839.00	\$1,414,101.00
GDP per capita (\$)	\$8,533.00	\$10,046.00	\$ 11,161.00
Public Expenditure (M\$)	\$311,463.60	\$351,311.50	\$427,423.70
Public Deficit (M\$)	\$(48.10)	\$(49.33)	\$(62.65)
Unemployment rate	4.50%	3.50%	2.80%
CPI (Consumer Price Index)	3.10%	7.40%	7.80%

Table 1. Source: Mexico GDP, by Alldatanow¹

Al completar esta tabla y revisar los datos de las principales variables macroeconómicas del país seleccionado nos damos cuenta de que pocas veces reparamos en el día a día en estas para la toma de decisiones de corto plazo. Si bien estas variables deberían estar presentes en procesos de toma de largo plazo, la perspectiva del crecimiento de un país está dictada por estas variables.

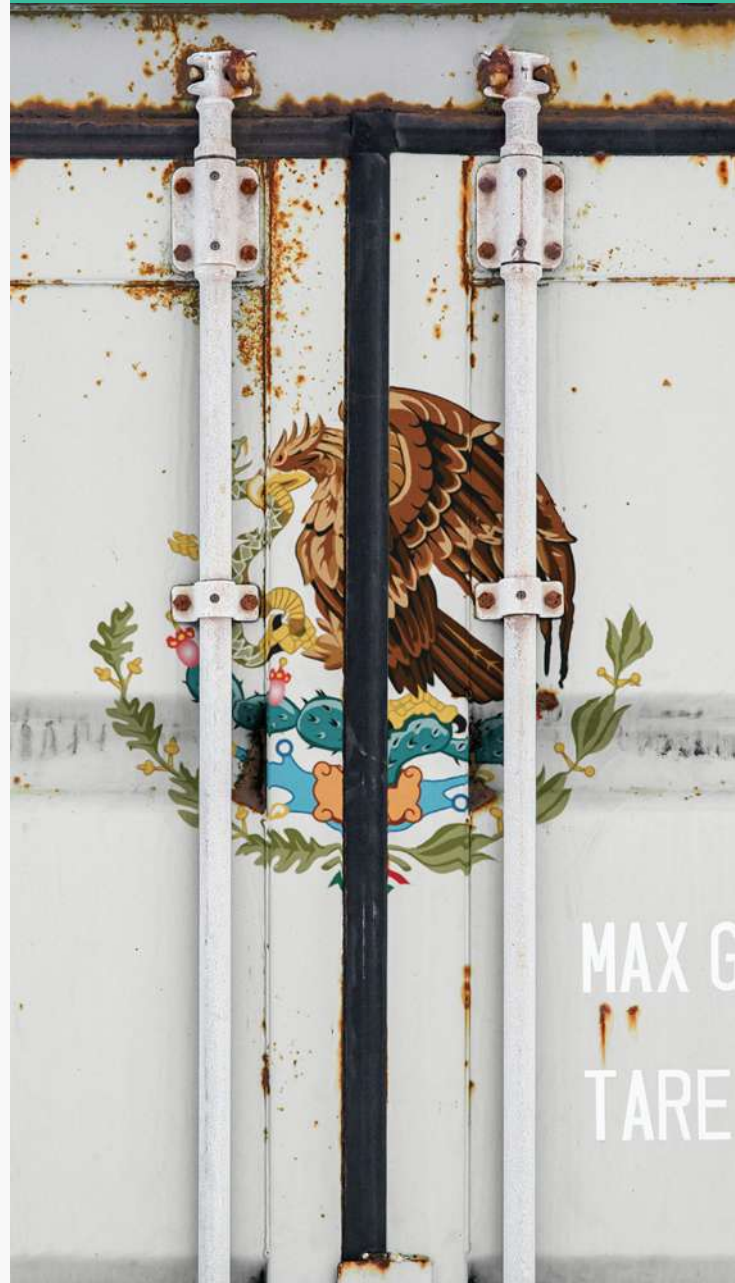
Año	PIB	Variación %
2019	\$ 1,269,010.00	-0.1%
2020	\$ 1,090,515.00	-14.10%
2021	\$ 1,272,839.00	16.70%
2022	\$ 1,414,101.00	11.10%

Tabla 2. Fuente: PIB de México, por Alldatanow¹

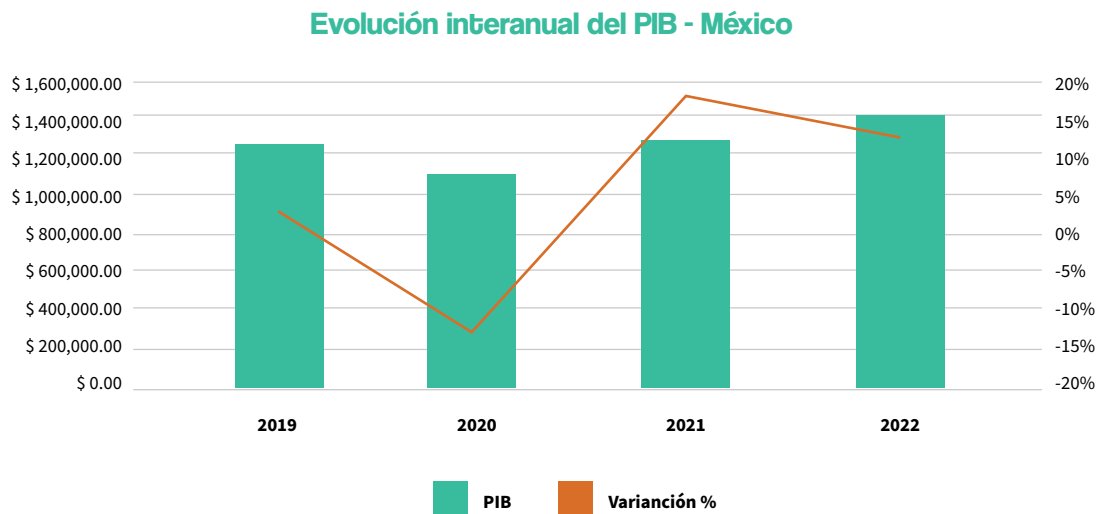
By completing this table and reviewing the data of the main macroeconomic variables of the selected country, we realize that we rarely pay attention to these variables on a day-to-day basis when making short-term decisions. Although these variables should be present in long-term decision making processes, a country's growth outlook is dictated by these variables.

Year	GDP	Variation %
2019	\$ 1,269,010.00	-0.1%
2020	\$ 1,090,515.00	-14.10%
2021	\$ 1,272,839.00	16.70%
2022	\$ 1,414,101.00	11.10%

Table 2. Source: Mexico GDP, by Alldatanow¹



2. Gráfica de evolución interanual del PIB de México en términos porcentuales



Gráfica 1. Fuente: Elaboración propia, información de tabla²

En la gráfica se muestra la variación del PIB de México año contra año en los periodos del 2019 al 2022.

Los expertos consideran que el impacto de la pandemia global por COVID-19 generó un colapso generalizado del PIB de la mayor parte de los países. Si bien entre 2020 y 2021 se vio una mejoría considerable versus el periodo inmediato anterior, la evolución entre 2021 y 2022 muestra un ligero decremento en el Producto Interno Bruto.



2. Year-on-year evolution trend chart of Mexico's GDP in percentage terms

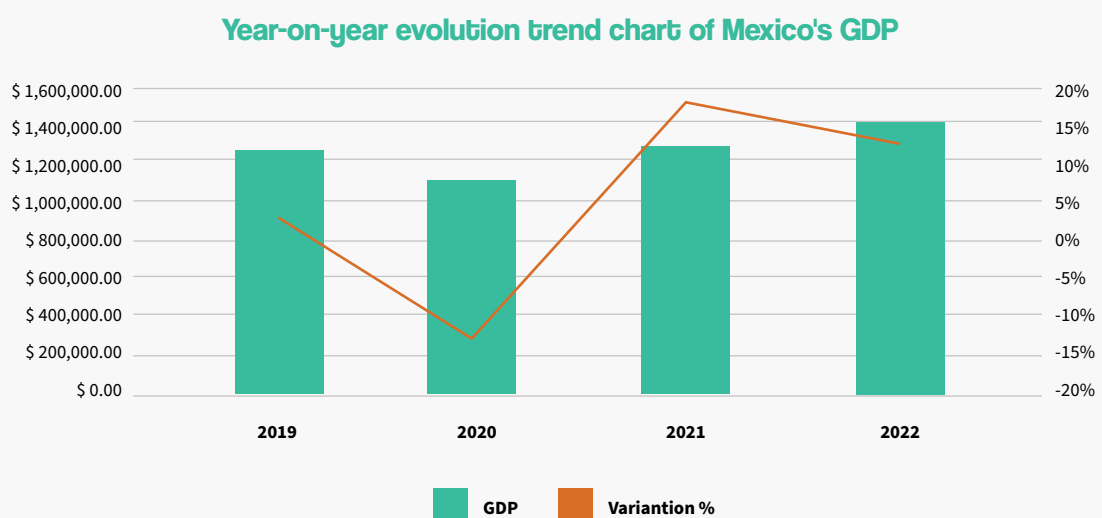


Chart 1. Source: Own elaboration, information from table²

The chart shows the variation of Mexico's GDP year to year for the periods from 2019 to 2022.

Experts consider that the impact of the global pandemic caused by COVID-19 generated a generalized collapse of GDP in most countries. Although between 2020 and 2021 there was a considerable improvement compared to the immediately preceding period, the evolution between 2021 and 2022 shows a slight decrease in Gross Domestic Product.

3. Comparativo del PIB de México, Argentina y España

PIB (M USD)	2020	2021	2022
México	\$ 1,090,515.00	\$ 1,272,839.00	\$ 1,414,101.00
Argentina	\$ 389,064.00	\$ 486,702.00	\$ 152,853.00
España	\$ 1,275,941.00	\$ 1,428,330.00	\$ 1,400,520.00

Tabla 3. Fuente: PIB de México, Argentina y España por Alldatanow^{1,2,3}

En 2022, el Producto Interno Bruto (PIB) de México experimentó un crecimiento del 3.1% comparado con 2021, mientras que España registró un aumento del 5.5% en el mismo periodo. Por otro lado, Argentina tuvo un crecimiento del 5.2% en 2021 en comparación con 2020.

En términos de cifras absolutas, en 2022, el PIB de México alcanzó los 1,414,101 millones de dólares, situándose en la posición 14 a nivel mundial. En el caso de España, su PIB fue de 1,400,520 millones de dólares, ubicándose en la posición 15. Por su parte, Argentina registró un PIB de 486,702 millones de dólares en 2021, ocupando el puesto 34 en la clasificación global.

En cuanto al PIB per cápita, en 2022 México tuvo un valor de 11,161 dólares, un aumento de 1,115 dólares en comparación con el año anterior. España, por su parte, tuvo un PIB per cápita de 29,413 dólares en 2022, con un incremento de 721 dólares respecto a 2021. En el caso de Argentina, su PIB per cápita en 2021 fue de 10,625 dólares, con un incremento de 2,051 dólares en comparación con 2020.

3. GDP comparison between Mexico, Argentina and Spain

GDP (M USD)	2020	2021	2022
Mexico	\$ 1,090,515.00	\$ 1,272,839.00	\$ 1,414,101.00
Argentina	\$ 389,064.00	\$ 486,702.00	\$ 152,853.00
Spain	\$ 1,275,941.00	\$ 1,428,330.00	\$ 1,400,520.00

Table 3. Source: GDP in Mexico, Argentina and Spain by Alldatanow^{1,2,3}

In 2022, Mexico's Gross Domestic Product (GDP) experienced a growth of 3.1% compared to 2021, while Spain recorded an increase of 5.5% in the same period. On the other hand, Argentina had a growth of 5.2% in 2021 compared to 2020.

In terms of absolute figures, in 2022, Mexico's GDP reached 1,414,101 million dollars, placing it in 14th place worldwide. In the case of Spain, its GDP was \$1,400,520 million dollars, placing it in 15th position. Argentina recorded a GDP of \$486,702 million dollars in 2021, occupying 34th place in the global ranking.

In terms of GDP per capita, in 2022 Mexico had a value of \$11,161 dollars, an increase of \$1,115 dollars compared to the previous year. Spain, meanwhile, had a GDP per capita of \$29,413 dollars in 2022, an increase of \$721 dollars compared to 2021. In the case of Argentina, its GDP per capita in 2021 was \$10,625 dollars, with an increase of \$2,051 dollars compared to 2020.

En el ranking de los países según el PIB per cápita, México se ubicó en el puesto 66, España en el puesto 36 y Argentina en el puesto 72, considerando los 196 países analizados.

Resulta muy interesante hacer la comparación entre dos países de América Latina, ya que la variable macroeconómica elegida resulta muy dispar. Argentina es un país que lleva una tendencia negativa impactada además por una hiperinflación interna que genera un fenómeno de volatilidad en el índice de precios al consumidor y donde adicionalmente las restricciones cambiarias y el mercado paralelo del dólar están sumergiendo al pueblo argentino en una crisis profunda. México, a pesar de tener un crecimiento sólido en el PIB, ha entrado en esquemas de desaceleración del crecimiento e incremento de inflación, lo que afecta la dinámica de consumo del grueso de la población.

In the ranking of countries according to GDP per capita, Mexico ranked 66th, Spain 36th and Argentina 72nd out of the 196 countries analyzed.

It is very interesting to make a comparison between two Latin American countries, since the macroeconomic variable chosen is very different. Argentina is a country with a negative trend impacted by an internal hyperinflation that generates a phenomenon of volatility in the consumer price index and where additionally the exchange restrictions and the parallel dollar market are pushing the Argentinean people into a deep crisis. Mexico, in spite of having a solid GDP growth, has entered into a slowdown in growth and an increase in inflation, which affects the consumption dynamics of the bulk of the population.



4. El gasto público como variable de la demanda agregada en México

Después de un análisis de la información, pudimos llegar a la conclusión que el impulso al consumo es lo que ha permitido crecimiento del PIB en México. Durante los años 2020 a 2022, México experimentó un incremento notable en el gasto público, lo cual ha sido un factor clave para el buen desempeño en el crecimiento del PIB. A continuación, se muestra gráficamente el aumento del gasto público y el desempeño que tuvo el PIB en México.

AÑO	PIB	GASTO PÚBLICO
2020	\$ 1,090,515.00	\$311,463.60
2021	\$ 1,272,839.00	\$351,311.50
2022	\$ 1,414,101.00	\$427,423.70

Tabla 4. Fuente: PIB de México por Alldatanow¹

4. Public expenditure as an aggregate demand variable in Mexico

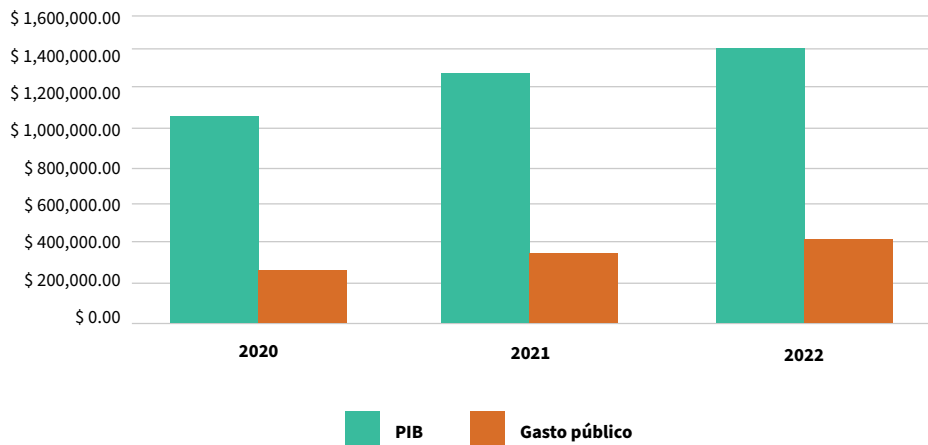
After an analysis of the information, we were able to conclude that the boost to consumption is what has allowed for GDP growth in Mexico. During the years 2020 to 2022, Mexico experienced a remarkable increase in public expenditure, which has been a key factor for the good performance in GDP growth. The following is a chart showing the increase in public expenditure and the performance of GDP in Mexico.

YEAR	GDP	PUBLIC EXPENDITURE
2020	\$ 1,090,515.00	\$311,463.60
2021	\$ 1,272,839.00	\$351,311.50
2022	\$ 1,414,101.00	\$427,423.70

Table 4. Source: Mexico GDP by Alldatanow¹



Gasto público en México



Gráfica 2. Fuente: Elaboración propia, información de tabla 4

México:

- En 2021, el gasto público en México aumentó en un 8.77%, alcanzando un total de 351,311.5 millones de dólares.
- Este gasto representó el 27.6% del PIB en 2021, lo cual supuso una disminución de 0.96 puntos en comparación con 2020, cuando fue del 28.56%.
- México se mantuvo en el puesto 16 a nivel mundial en cuanto al gasto público.
- México ocupó el puesto 124 en el ranking de gasto público como porcentaje del PIB, considerando un total de 192 países.
- El gasto público per cápita en México en 2021 fue de 2,773 dólares por habitante, lo cual representó un aumento de 336 dólares en comparación con 2020.
- En cuanto a la asignación del gasto público, México destinó aproximadamente el 16.58% a educación, el 11.05% a sanidad y el 2.4% a defensa.

Public expenditure in Mexico

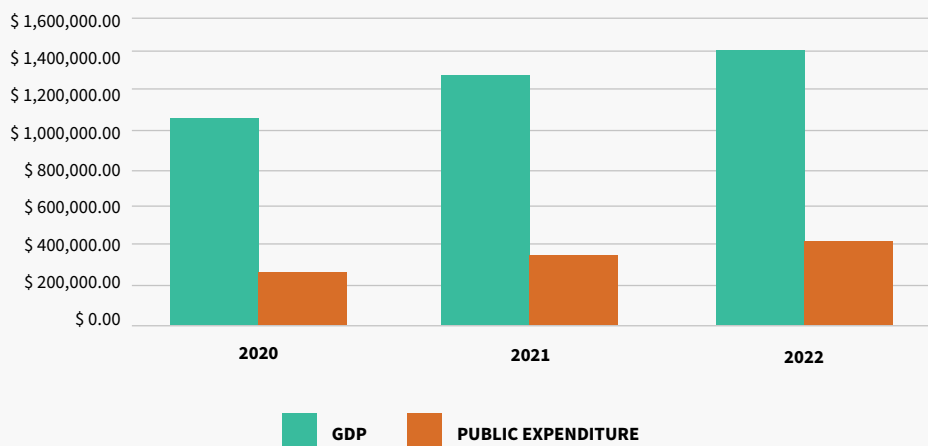


Chart 2. Source: Own elaboration, information from table 4

Mexico:

- In 2021, public expenditure in Mexico increased by 8.77%, reaching a total of US\$351,311.5 million.
- This expenditure represented 27.6% of GDP in 2021, which was a decrease of 0.96 points compared to 2020, when it was 28.56%.
- Mexico ranked 16th in the world in terms of public expenditure.
- Mexico ranked 124th in the ranking of public expenditure as a percentage of GDP, considering a total of 192 countries.
- Per capita public expenditure in Mexico in 2021 was US\$2,773 per inhabitant, which represented an increase of US\$336 compared to 2020.
- In terms of the allocation of public expenditure, Mexico allocated approximately 16.58% to education, 11.05% to health and 2.4% to defense.

5. Evolución del empleo en México

AÑO	Tasa de desempleo anual
2020	4.50
2021	3.50
2022	2.80

Tabla 5. Fuente: Empleo y Ocupación en México por INEGI⁵

La evolución del empleo en México de los últimos 3 años la mediremos a través de la tasa de desempleo, si bien refleja un decrecimiento, en el año 2020 presentó picos de hasta 5.5% derivados de la crisis por la pandemia de COVID-19. El porcentaje de desempleo se calcula versus la población económicamente activa en México, que según datos del INEGI para el 2020 rondaba un promedio de 60.6 millones de personas.

Adicionalmente, es relevante mencionar que esta tasa de desempleo considera solamente los empleos formales, es decir, aquellos que son reportados oficialmente, sin embargo, los datos del INEGI del 2020 hablan de más de un 55% de la población total de México empleada en un esquema informal.

México es un país donde hay opciones de empleo formal e informal, sin embargo, los datos del empleo informal son tan altos que difícilmente se podría considerar que la muestra considerada para el cálculo de la tasa de desempleo se acerca a describir el fenómeno de la ocupación laboral en este país.

5. Employment trends in Mexico

Year	Annual unemployment rate
2020	4.50
2021	3.50
2022	2.80

Table 5. Source: Employment and Occupation in Mexico by INEGI⁵

The evolution of employment in Mexico over the last 3 years will be measured through the unemployment rate, although it reflects a decrease, in the year 2020 it presented peaks of up to 5.5% derived from the crisis caused by the COVID-19 pandemic. The unemployment rate is calculated versus the economically active population in Mexico, which according to INEGI data for 2020 averaged 60.6 million people.

Additionally, it is relevant to mention that this unemployment rate considers only formal jobs, in other words, those that are officially reported, however, INEGI data for 2020 show that more than 55% of Mexico's total population is employed in informal employment.

Mexico is a country where there are formal and informal employment options, however, informal employment data are so high that it would be difficult to consider that the sample considered for the calculation of the unemployment rate comes close to describing the phenomenon of labor occupation in this country.



6. El déficit público en México

En 2022, el déficit público en México alcanzó el 4.43% del PIB, situándose en el puesto 110 en el ranking de déficit respecto al PIB. México empeoró su posición en comparación con 2021, cuando ocupaba el puesto 87 con un déficit del 3.88% del PIB. En términos absolutos, el déficit de México en 2022 fue de 62,647 millones de dólares, superior al registrado en 2021, que fue de 49,328 millones de dólares.

En un esquema inflacionario como el que se ha vivido los últimos 2 años, México se distinguió en 2022 como el país de América Latina que emitió más deuda versus cualquier otro país de la región.

Este indicador nos dice que se está generando una emisión de deuda importante para la que el país debe tener bien identificadas las posibilidades de refinanciamiento de la deuda a fin de reducir el pago de intereses.



Conclusiones

Resultó sumamente interesante analizar las variables macroeconómicas de un país como México, ya que nos reiteró la importancia del país al considerarse la economía número 14 del mundo según los datos validados.

El país sigue siendo un lugar atractivo para hacer negocios para los grandes inversores porque aún con cierta turbulencia política, mantiene estabilidad y crecimiento sostenido en los últimos 3 o 4 años. Comparado con otros países de Latinoamérica y en especial Argentina, México tiene ventajas competitivas que le hacen un país percibido como estable y propicio para llevar a cabo negocios.

Aún cuando la mayor parte de los indicadores son favorecedores, según la tendencia global, México al igual que otros países del mundo podría entrar en un periodo sostenido de desaceleración de crecimiento como resultado de una esperada recesión en el que resulta el primer socio comercial de México, los Estados Unidos de Norteamérica.

6. The public deficit in Mexico

In 2022, Mexico's public deficit reached 4.43% of GDP, placing it 110th in the ranking of deficit to GDP. Mexico dropped to a worse position compared to 2021, when it ranked 87th with a deficit of 3.88% of GDP. In absolute terms, Mexico's deficit in 2022 was US\$62.647 billion, higher than that recorded in 2021, which was US\$49.328 billion.

In an inflationary environment such as the one experienced in the last two years, Mexico distinguished itself in 2022 as the Latin American country that issued more debt than any other country in the region.

This indicator tells us that a significant debt issue is being generated for which the country must have well identified the possibilities of refinancing the debt in order to reduce interest payments.

Conclusions

It was extremely interesting to analyze the macroeconomic variables of a country like Mexico, as it reiterated the importance of the country as the 14th largest economy in the world according to validated data.

The country continues to be an attractive place to do business for large investors because even with some political uncertainty, it has maintained stability and sustained growth over the last 3 or 4 years. Compared to other Latin American countries, especially Argentina, Mexico has competitive advantages that make it a country perceived as stable and favorable for doing business.

Even though most of the indicators are favorable, according to global trends, Mexico, like other countries in the world, could enter a sustained period of slowing growth as a result of an expected recession in Mexico's largest trading partner, the United States of America.



Fuentes

1. Alldatanow. (2023) Datos macroeconómicos de México. Recuperado 8 de junio de 2023, de <https://datosmacro.expansion.com/pib/mexico>
2. Alldatanow. (2023) Datos macroeconómicos de Argentina. Recuperado 9 de junio de 2023, de <https://datosmacro.expansion.com/pib/argentina>
3. Alldatanow. (2023) Datos macroeconómicos de México. Recuperado 9 de junio de 2023, de <https://datosmacro.expansion.com/pib/espana>
4. Caulfield, J. (2021, 29 abril). Citar tablas y figuras de otras fuentes en formato APA. Scribbr. Recuperado 5 de junio de 2023, de <https://www.scribbr.es/normas-apa/ejemplos/tablas-y-figuras/>
5. INEGI. (2023) Empleo y ocupación en México Recuperado 10 de junio de 2023, de <https://www.inegi.org.mx/temas/empleo/>

Sources

1. Alldatanow. (2023) Macroeconomic data for Mexico. Retrieved June 8, 2023, from <https://datosmacro.expansion.com/pib/mexico>
2. Alldatanow. (2023) Macroeconomic data for Argentina. Retrieved June 9, 2023, from <https://datosmacro.expansion.com/pib/argentina>
3. Alldatanow. (2023) Macroeconomic data for Mexico. Retrieved June 9, 2023, from <https://datosmacro.expansion.com/pib/espana>
4. Caulfield, J. (2021, April 29). Quoting tables and figures from other sources in APA format. Scribbr. Retrieved June 5, 2023, from <https://www.scribbr.es/normas-apa/ejemplos/tablas-y-figuras/>
5. INEGI. (2023) Employment and occupation in Mexico Retrieved June 10, 2023, from <https://www.inegi.org.mx/temas/empleo/>

ESQUEMAS DE
CUMPLIMIENTO INTEGRAL
EN COMERCIO EXTERIOR, FISCAL
Y ADUANAS



“**MARCANDO EL PASO EN EL**
— COMPROMISO AL CUMPLIMIENTO DEL —
COMERCIO EXTERIOR, FISCAL
Y ADUANAS”

Cumplimiento cooperativo en materia aduanera

Cooperative customs compliance



Dr. Ricardo Méndez Castro





Dr. Ricardo
Méndez Castro

SEMBLANZA

Director de Consultoría en TLC Asociados.

Licenciado en Comercio Exterior y Aduanas, Licenciado en Derecho, Maestro en Derecho, y Doctor en Derecho Aduanero y de Comercio Exterior.

Certificado en ISO 37001 e ISO 37301; Certificado en el curso Perito en Compliance, Certificado en ISO 31000; Certificado en ISO 31022 e ISO 37301; Certificado en Reglas INCOTERMS 2020 y Transporte por la ICC México. Certificado en competencias de CONOCER EC-1301 y EC-0707.

Ex-Presidente de la Academia de Derecho Fiscal del Estado de Baja California. También participa activamente en el Colegio de Contadores Públicos del Baja California, y en otros organismos empresariales.

Conferencista, profesor de asignatura a nivel licenciatura y maestría en diversas universidades en Baja California, así como instructor autorizado para impartir cursos de capacitación por parte de la Secretaría del Trabajo y Previsión Social

Articulista de temas aduaneros y de comercio exterior en TLC Magazine y otras revistas especializadas.

Autor de 8 libros relacionados con la materia aduanera y el comercio exterior.

SUMMARY

Consulting Director at TLC Asociados.

Degree in Foreign Trade and Customs, Bachelor's Degree in Law, Master Degree in Law, and PhD in Customs and Foreign Trade Law.

Certified in ISO 37001 and ISO 37301; Certified in the course Expert in Compliance, Certified in ISO 31000; Certified in ISO 31022 and ISO 37301; Certified in INCOTERMS 2020 and Transport Rules by ICC Mexico. Certified in competences of CONOCER EC-1301 and EC-0707.

Former President of the Tax Law Academy of the State of Baja California. He also actively participates in the College of Public Accountants of Baja California, and in other business organizations.

Lecturer, professor at undergraduate and master's level at several universities in Baja California, as well as instructor authorized to teach training courses by the Ministry of Labor and Social Welfare.

Article writer on customs and foreign trade issues in TLC Magazine and other specialized magazines.

Author of 8 books related to customs matters and foreign trade.

En la Reforma del Código Fiscal de la Federación publicada en el DOF el 12 de noviembre de 2021, para entrar en vigor el 1 de enero de 2022, se introduce una nueva atribución para el Servicio de Administración Tributaria en el artículo 33, inciso j), que consiste “*en implementar programas para promover la certidumbre tributaria y prevenir controversias en materia fiscal mediante el Cumplimiento Cooperativo, voluntario y oportuno de las disposiciones fiscales, con la finalidad de que los contribuyentes se beneficien de estos programas, sin considerar que las autoridades han iniciado facultades de comprobación*”.

De lo anterior, surge la interrogante de conocer **¿Qué es el Cumplimiento Cooperativo?** La OCDE refiere que el Cumplimiento Cooperativo (*Co-operative Compliance*) denota la cooperación con el propósito de garantizar el cumplimiento, es decir, que son implementados con la finalidad de que el contribuyente pague los débitos tributarios en el debido momento.¹

In the Reform of the Federal Tax Code published in the Official Gazette of the Federation on November 12, 2021, to become effective on January 1, 2022, a new attribution for the Tax Administration Service is introduced in Article 33, paragraph j), which consists of “*implementing programs to promote tax certainty and prevent controversies in tax matters through Cooperative, voluntary and timely compliance with tax provisions, with the purpose of taxpayers benefiting from these programs, without considering that the authorities have initiated verification powers*”.

From the above, the question arises as to **what is Co-operative Compliance?** The OECD refers that Co-operative Compliance implies cooperation with the purpose of guaranteeing compliance, in other words, that they are implemented with the purpose that the taxpayer pays the tax debits at the due time.¹



En los trabajos del Centro Interamericano de Administraciones Tributarias (CIAT) menciona que una iniciativa de Cumplimiento Cooperativo *“es aquella que surge del relacionamiento entre la administración tributaria y el contribuyente, y a través de la cual se busca alcanzar mejoras significativas en el nivel de transparencia mutua y consecuentemente en el nivel de cumplimiento voluntario, teniendo como objetivo el reducir los costos de cumplimiento y/o de administración, y en lo posible prevenir controversias en la relación jurídico – tributaria”*.²

Adicionalmente, algunos especialistas lo describen como la relación entre los contribuyentes y la Administración Tributaria, que está basada en la transparencia, la confianza mutua y las actuaciones preventivas y de asistencia y colaboración.³

De acuerdo con los Documentos de Trabajo de la CIAT, fue clasificado el Cumplimiento Cooperativo en varias categorías como son: Foro; Comunicación personalizada; Actuaciones de la Administración tributaria basadas en nivel de riesgo o transparencia de los contribuyentes, para su elegibilidad o bien negociación y firma de acuerdos; Canales de consulta; Capacitación; Servicios en general, orientados a fomentar la relación; y otras iniciativas.

En el caso de nuestro país, las iniciativas que destacan en la normatividad fiscal sobre el Cumplimiento Cooperativo conforme a este estudio son las siguientes:

Denominación de las iniciativas de Cumplimiento cooperativo	Tipo
APA (Acuerdos de Precios Anticipados)	Programa basado en nivel de riesgo para elegibilidad/ acuerdos
Acuerdos conclusivos	Programa basado en nivel de riesgo para elegibilidad/ acuerdos
Cumplimiento cooperativo	Programa basado en nivel de riesgo para elegibilidad/ acuerdos
Consultas fiscales (procedimiento legal)	Canales de consulta
Pre-consultas fiscales (procedimiento no establecido por ley)	Canales de consulta

In the work of the Inter-American Center of Tax Administrations (Centro Interamericano de Administraciones Tributarias in Spanish or CIAT) it is mentioned that a Cooperative Compliance initiative *“is an initiative that arises from the relationship between the tax administration and the taxpayer, and through which it seeks to achieve significant improvements in the level of mutual transparency and consequently in the level of voluntary compliance, with the objective of reducing compliance and/or administration costs, and as far as possible to prevent controversies in the legal – tax relationship”*.²

Additionally, some specialists describe it as the relationship between taxpayers and the Tax Administration, which is based on transparency, mutual trust and preventive actions, assistance and collaboration.³

According to the Working Documents from the Inter-American Center of Tax Administrations, Cooperative Compliance was classified into several categories such as: Forum; Personalized Communication; Actions of the Tax Administration based on the level of risk or transparency of the taxpayers, for their eligibility or negotiation and signing of agreements; Consultation channels; Training; Services in general, aimed at promoting the relationship; and other initiatives.

In the case of our country, the initiatives that stand out in the tax regulations on Cooperative Compliance according to this study are the following:

Name of the Cooperative Compliance Initiatives	Type
APA (Acuerdos de Precios Anticipados in Spanish or Advance Pricing Agreements)	Program based on risk level for eligibility / agreements
Conclusive agreements	Program based on risk level for eligibility / agreements
Cooperative compliance	Program based on risk level for eligibility / agreements
Tax consultations (legal procedure)	Consultation channels
Tax pre-consultations (procedure not established by law)	Consultation channels

Es importante mencionar que, en el ámbito aduanero, el Cumplimiento Cooperativo se encuentra regulado desde hace varios años en el contexto nacional e internacional, y representan una alternativa que deben de aprovechar los representantes del despacho, importadores o exportadores para minimizar el impacto de los riesgos legales y operativos que surgen con motivo de las operaciones de comercio exterior, siempre y cuando cumplan las obligaciones y demás requisitos que establece la normatividad aduanera.

1. Convenio de Kioto Revisado

El *“Convenio Internacional para la Simplificación y Armonización de los Regímenes Aduaneros”* de 1999, conocido como el Convenio de Kioto Revisado “CKR” emitido la Organización Mundial de Aduanas, contempla en la norma transitoria 3.32 un procedimiento único para los *“regímenes especiales para personas autorizadas”* la cual establece un tratamiento diferenciado en el despacho de mercancía para quienes cumplan los criterios establecidos y tengan buen antecedente o registro limpio por las autoridades aduaneras debido a que representan un menor riesgo en las operaciones.

It is important to mention that, in the customs area, the Cooperative Compliance has been regulated for several years in the national and international context, and represents an alternative to be used by the representatives of the office, importers or exporters to minimize the impact of legal and operational risks arising from foreign trade operations, as long as they comply with the obligations and other requirements established by customs regulations.

1. Revised Kyoto Convention

The *“International Convention on the Simplification and Harmonization of Customs Procedures”* of 1999, known as the Revised Kyoto Convention “RKC” issued by the World Customs Organization, provides in the transitional rule 3.32 a single procedure for *“special procedures for authorized persons”* which establishes a differential treatment in the clearance of goods for those who meet the criteria established and have a good record or clean record by the customs authorities because they represent a lower risk in operations.



2. Acuerdo sobre Facilitación del Comercio.⁴

Este convenio internacional concentra diversos temas relevantes en materia de facilitación aduanera y de comercio exterior, incluso algunos de ellos previstos en los tratados internacionales en materia comercial, entre ellos, el de garantizar y promover la implementación de esquemas de cumplimiento evitando la imposición de sanciones aduanera, tal como lo señala el artículo 12 denominado “Cooperación Aduanera” de la siguiente forma: *1.1 Los Miembros coinciden en la importancia de asegurar que los comerciantes sean conscientes de sus obligaciones en materia de cumplimiento, de alentar el cumplimiento voluntario para que los importadores puedan rectificar su actuación sin ninguna sanción en circunstancias adecuadas y de aplicar medidas en materia de cumplimiento con objeto de iniciar medidas más rigurosas respecto de los comerciantes que no cumplan”.*

Adicionalmente, continuando con las medidas de facilitación para los operadores autorizados, el artículo 7 de este instrumento internacional menciona que las partes establecerán en la normatividad procedimientos generales de facilitación de las operaciones de importación, exportación o tránsito a quienes reúnan determinados requisitos relacionados con el cumplimiento o riesgo de incumplimiento para ser considerados como “Operadores Autorizados”, algunas de las condicionantes son: a) tener historial adecuado de cumplimiento de la legislación, b) implementar un sistema de gestión de los registros que permita los controles internos necesarios; c) contar con solvencia financiera, incluida, cuando proceda, la prestación de una fianza o garantía suficiente; d) cuidar la seguridad de la cadena de suministro, etc.



2. Trade Facilitation Agreement. ⁴

This international agreement addresses a number of relevant issues in the area of customs and foreign trade facilitation, including some of them provided for in international trade treaties, such as ensuring and promoting the implementation of compliance schemes while avoiding the imposition of customs penalties, as stated in Article 12 entitled “Customs Cooperation”, as follows: *1.1 “Members agree on the importance of ensuring that traders are aware of their compliance obligations, of encouraging voluntary compliance so that importers can rectify their actions without penalty in appropriate circumstances, and of implementing compliance measures with the objective of initiating more rigorous measures with respect to non-compliant traders”.*

Additionally, continuing with the facilitation measures for authorized operators, article 7 of this international instrument mentions that the parties shall establish in the regulations general procedures for facilitating import, export or transit operations to those who meet certain requirements related to compliance or risk of non-compliance to be considered as “Authorized Operators”, some of the conditions are: a) have an adequate history of compliance with the legislation, b) implement a records management system that allows for the necessary internal controls; c) have financial solvency, including, where appropriate, the provision of a sufficient bond or guarantee; d) take care of the supply chain security, etc.

3. Ley Aduanera y Reglas Generales de Comercio Exterior.

A. Registro de Despacho de Mercancías

Un antecedente relevante sobre el Cumplimiento Cooperativo previsto en la legislación aduanera nacional fue el “*Registro de Despacho de Mercancías de la Industria*”, conocido como “Revisión en Origen”, el cual tuvo su aparición en el artículo 72 de la Ley Aduanera publicado en el Diario Oficial de la Federación el 26 de julio de 1993.

Posteriormente, a la publicación de la Ley Aduanera del 15 de diciembre de 1995, este esquema se denomina como el “*Registro de Despacho de Mercancías*”, que permite ser aplicado por las empresas importadoras y otorga grandes beneficios a los importadores en materia de exclusión de sanciones aduaneras derivadas de facultades de comprobación de las autoridades.⁵

No obstante, ha tenido poco éxito debido a que algunos operadores del comercio exterior consideran que elimina la responsabilidad solidaria del agente aduanal, quedando sin protección, y, por lo tanto, son los responsables directos de las operaciones, incluyendo las sanciones aduaneras que se impongan.

3. Customs Law and General Foreign Trade Rules.

A. Goods Clearance Register

A relevant background on the Cooperative Compliance foreseen in the national customs legislation was the “*Register of Industry Merchandise Clearance*”, known as “*Review at Origin*”, which appeared in Article 72 of the Customs Law published in the Official Gazette of the Federation on July 26, 1993.

Subsequently, with the publication of the Customs Law of December 15, 1995, this scheme is known as the “*Goods Clearance Register*”, which can be applied by the importing companies and grants great benefits to importers in terms of exclusion of customs penalties derived from the verification powers of the authorities.⁵

However, it has had little success because some foreign trade operators consider that it eliminates the joint and several liability of the customs broker, leaving them unprotected, and therefore, they are directly responsible for the operations, including the customs penalties imposed.



B. Certificación de IVA e IEPS

En la Reforma Fiscal publicada en el DOF el 11 de diciembre de 2013 fueron modificadas la Ley del Impuesto al Valor Agregado y la Ley del Impuesto Especial Sobre Producción y Servicios para gravar a partir del 1 de enero de 2015 el régimen de importación temporal para elaboración, transformación o reparación en programas de maquila o de exportación, y demás regímenes suspensivos de impuestos de importación.

En este sentido, fue creado un esquema de certificación, conocido como la Certificación de IVA e IEPS, que permite a las empresas IMMEX o empresa podrán obtener el registro en los rubros A, AA y AAA, y en todos ellos tendrán los beneficios fiscales de aplicar el 100% del crédito fiscal del IVA y/o IEPS. Además, tiene otros beneficios que ofrece el programa como son los administrativos y operativos que quedarán limitados según el tipo de actividades que realicen.



C. Operador Económico Autorizado

El Operador Económico Autorizado, por su acrónimo OEA, es una parte involucrada en el movimiento internacional de mercancías cualquiera que sea su función, que ha asumido o en nombre de una Administración de Aduanas nacional y que cumple con las normas de la OMA o normas equivalentes de seguridad de la cadena logística. Los OEA pueden ser fabricantes, importadores, exportadores, agentes aduaneros, transportistas, agentes de grupaje de carga, intermediarios, operadores de puertos, aeropuertos o terminales, operadores de transporte integrado, operadores de almacenes, distribuidores o transitarios.⁶

Esta certificación tiene su antecedente el 30 de diciembre de 2002 con la figura del “Registro de Empresa Certificada” que autorizaba el SAT, esquema incorporado en la Ley Aduanera, que otorgó mayores facilidades administrativas, legales y operativas a las empresas importadoras y exportadoras en el despacho aduanero de las mercancías, teniendo por objetivos aumentar la competitividad en el contexto internacional.

B. VAT and STPS Certification

In the Tax Reform published in the Official Gazette of the Federation on December 11, 2013, the Value Added Tax Law and the Special Tax on Production and Services Law were amended to tax, as of January 1, 2015, the temporary import regime for manufacturing, transformation or repair in assembly or export programs, and other import tax suspension regimes.

In this sense, a certification scheme was created, known as the VAT and STPS Certification, which allows IMMEX companies or company to obtain the registration in items A, AA and AAA, and in all of them they will have the tax benefits of applying 100% of the VAT and/or STPS tax credit. In addition, there are other benefits offered by the program, such as administrative and operational benefits, which will be limited according to the type of activities performed.

C. Authorized Economic Operator

The Authorized Economic Operator, by its acronym AEO, is a party involved in the international movement of goods whatever its function, who has assumed or on behalf of a national Customs Administration and who complies with WCO standards or equivalent standards for supply chain security. AEOs may be manufacturers, importers, exporters, customs brokers, freight forwarders, freight forwarders, groupage agents, intermediaries, port, airport or terminal operators, integrated transport operators, warehouse operators, distributors or freight forwarders.⁶

This certification has its origins on December 30, 2002 with the figure of the “Certified Company Registry” authorized by the Tax Administration Service (SAT), a scheme incorporated in the Customs Law, which granted greater administrative, legal and operational facilities to importing and exporting companies in the customs clearance of goods, with the objective of increasing competitiveness in the international context.

Posteriormente, el esquema cambió extraoficialmente la denominación por la de “Nuevo de Esquema de Empresas Certificadas”, por sus siglas “NEEC”, la cual mantuvo el procedimiento de la solicitud para la obtención del registro, las obligaciones que deben cumplirse, así como las facilidades administrativas para los actores del comercio exterior.

En la actualidad, el registro es conocido como el Operador Económico Autorizado bajo el esquema de certificación de empresas, los cuales se encuentran alineados al Marco de Estándares para Asegurar y Facilitar el Comercio (SAFE) de la Organización Mundial de Aduanas. En este sentido, las modalidades contempladas son: ⁷

- **Operador Económico Autorizado**
- **Importador y/o Exportador**
- **Controladora**
- **Aeronaves**
- **SECIIT**
- **Textil**
- **Régimen de Recinto Fiscalizado Estratégico**
- **Tercerización Logística**

Los actores del comercio exterior interesados en obtener el registro ante el SAT en alguna de las modalidades señaladas obtendrán diversos beneficios en materia administrativa, legal y operativa, siempre que cumplan con los estándares mínimos de seguridad y demás obligaciones establecidas en la Ley Aduanera y las Reglas Generales de Comercio Exterior vigentes.



Subsequently, the scheme unofficially changed its name to “Nuevo de Esquema de Empresas Certificadas” (New Certified Business Scheme in English), or “NEEC” due to its acronym in Spanish, which maintained the application procedure to obtain the registration, the obligations to be fulfilled, as well as the administrative facilities for foreign trade participants.

Currently, the registration is known as the Authorized Economic Operator under the business certification scheme, which is aligned with the World Customs Organization's Framework of Standards to Secure and Facilitate Trade (SAFE). In this sense, the modalities contemplated are the following: ⁷

- **Authorized Economic Operator**
- **Importer and/or Exporter**
- **Controlling**
- **Aircraft**
- **Electronic System for Inventory Control of Temporary Imports (SECIIT)**
- **Textil**
- **Strategic Bonded Warehouse Regime**
- **Logistics Outsourcing**

Foreign trade participants interested in registering with the SAT in any of the aforementioned modalities will obtain various benefits in administrative, legal and operational matters, provided that they comply with the minimum security standards and other obligations established in the Customs Law and the General Foreign Trade Rules in force.

D. Socio Comercial Certificado

El Socio Comercial Certificado es una autorización especial voluntaria emitida por el Servicio de Administración Tributaria dirigida para aquellos actores del comercio exterior que participan en la seguridad de la cadena de suministro, como son el auto transportista terrestre, agente aduanal, entre otros, siempre y cuando cumplan con los requisitos que se establezcan e implementen y mantengan los estándares mínimos necesarios en materia de seguridad.

Aun cuando en nuestro país haya sido regulado con un nombre distinto, es una certificación relacionada con la certificación aduanera OEA, relacionada es un esquema compatible a nivel internacional con la autorización del Operador Económico Autorizado procedente del marco normativo SAFE (Marco de Estándares para Asegurar y Facilitar el Comercio) emitido por la Organización Mundial de Aduanas, el cual tiene como finalidad principal crear normas que garanticen la seguridad y facilitación de la cadena logística a nivel mundial para promover la seguridad y previsibilidad, fortalecer la cooperación entre las aduanas y las empresas, además de buscar otros objetivos.

D. Certified Business Partner

The Certified Business Partner is a special voluntary authorization issued by the Tax Administration Service for those foreign trade participants involved in the security of the supply chain, such as inland carriers, customs brokers, among others, as long as they comply with the requirements established and implement and maintain the necessary minimum standards in terms of security.

Even though in our country it has been regulated under a different name, it is a certification related to the AEO customs certification, which is an internationally compatible scheme with the Authorized Economic Operator authorization from the SAFE (Framework of Standards to Secure and Facilitate Trade) regulatory framework issued by the World Customs Organization, whose main purpose is to create standards that guarantee the security and facilitation of the logistics chain worldwide to promote security and predictability, strengthen cooperation between customs and companies, in addition to other objectives.



Oficialmente, el 25 de junio de 2018 se adiciona en el artículo 100-A de la Ley Aduanera la posibilidad para que las personas físicas o morales que intervienen en la cadena logística como prestadores de servicios para la entrada y salida de mercancías del territorio nacional tengan la posibilidad de inscribirse en el registro de empresas certificadas siempre que cumplan con los requisitos y los demás que establezca el Servicio de Administración Tributaria mediante reglas de carácter general.

El Socio Comercial Certificado se encuentra homologado al esquema de certificación de empresas, y las modalidades contempladas son:

- Auto Transportista Terrestre.
- Agencia Aduanal.
- Empresas concesionadas de servicio público de transporte ferroviario.
- Parque Industrial.
- Mensajería y paquetería.
- Recinto Fiscalizado.
- Almacén General de Depósito.

Los operadores del comercio exterior interesados en obtener el registro en alguna de las modalidades señaladas obtendrán diversos beneficios en materia administrativa, legal y operativa siempre que cumplan con los estándares mínimos de seguridad y demás obligaciones establecidas en la Ley Aduanera y las Reglas Generales de Comercio Exterior vigentes.



Officially, on June 25, 2018, Article 100-A of the Customs Law added the possibility for individuals or legal entities involved in the logistics chain as service providers for the entry and exit of goods from the national territory to have the possibility of registering in the registry of certified companies provided that they comply with the requirements and other requirements established by the Tax Administration Service (SAT) through general rules.

The Certified Business Partner is approved under the company certification scheme, and the modalities contemplated include the following:

- Motor Carrier.
- Customs Agency.
- Concessioned companies of public railroad transportation services.
- Industrial Park.
- Courier and parcels.
- Bonded Warehouse.
- General Warehouse.

Foreign trade operators interested in obtaining registration in any of the aforementioned modalities will obtain various benefits in administrative, legal and operational matters as long as they comply with the minimum security standards and other obligations established in the Customs Law and the General Foreign Trade Rules in force.

E. Consultas en Materia Aduanera

a) Consultas de personas físicas y morales

En materia de consultas, los importadores y exportadores tienen la posibilidad de presentar consultas a las autoridades aduaneras sobre temas relacionados con la legislación aduanera, siempre y cuando se trate situaciones reales y concretas, mismas que deberán resolverse en un plazo de tres meses.⁸

b) Consultas de organizaciones que agrupan contribuyentes

También, las asociaciones patronales; los sindicatos obreros; las cámaras de comercio e industria; las agrupaciones agrícolas, ganaderas, pesqueras o silvícolas; colegios de profesionales, así como los organismos que los agrupen; las asociaciones civiles que de conformidad con sus estatutos tengan el mismo objeto social que las cámaras y confederaciones empresariales en los términos de la Ley del ISR, de igual manera, tienen la factibilidad de formular consultas ante la Administración Central de Normatividad Aduanera de la Administración General de Aduanas sobre situaciones concretas en materia aduanera que afecten a la generalidad de sus miembros o asociados, misma que deberá resolverse en un plazo de tres meses.⁹

E. Customs Consultations

a) Consultations of individuals and companies

In terms of consultations, importers and exporters have the possibility of submitting consultations to the customs authorities on issues related to customs legislation, as long as they deal with real and concrete situations, which must be resolved within a period of three months.⁸

b) Consultations of organizations grouping taxpayers

Additionally, employers' associations; labor unions; chambers of commerce and industry; agricultural, livestock, fishing or forestry groups; professional associations, as well as the organizations that group them; civil associations that in accordance with their by-laws have the same corporate purpose as the chambers and business confederations under the terms of the Income Tax Law, similarly, have the possibility of making consultations to the Central Administration of Customs Regulations of the General Administration of Customs on specific situations in customs matters that affect the generality of its members or associates, which must be resolved within a period of three months.⁹



c) Consultas de clasificación arancelaria

Las personas físicas y jurídicas podrán formular consultas sobre la clasificación arancelaria y el número de identificación comercial de las mercancías objeto de la operación de comercio exterior cuando consideren que se pueden clasificar en más de una fracción arancelaria o en número de identificación comercial distintos. ¹⁰

En este sentido, las resoluciones deberán dictarse en un plazo que no excederá de tres meses, contados a partir del día siguiente a aquel en que se encuentre debidamente integrado el expediente. Se entiende que el expediente se encuentra debidamente integrado cuando la autoridad cuente con la información y documentación que permita la plena identificación de la mercancía, y se hayan llevado a cabo todas las diligencias, tales como la emisión de los dictámenes correspondientes de la autoridad competente, para la emisión de la resolución. ¹¹

d) Consultas de valoración aduanera

Lo importadores tiene la facilidad de realizar consultas sobre temas relacionados con los métodos de valoración o elementos que permitan determinar el valor de las mercancías, tal es el caso de gastos incrementales o ajustes que no deben ser considerados como cargos adicionales (decrementables), vinculación de las partes, entre otros temas. ¹²

En relación con los plazos para resolver las promociones por parte de las autoridades aduaneras, estas deberán dictarse en un plazo mayor de 4 meses, considerándose como negativa ficta, es decir, si transcurrido el plazo mencionado, las autoridades no han resuelto la consulta se tendrá contestado en sentido negativo, o esperar hasta que fije una posición. No obstante, si el contribuyente fue requerido los plazos empiezan a contar a partir de que los haya subsanado.



c) Tariff classification inquiries

Individuals and legal entities may consult on the tariff classification and commercial identification number of the goods subject to the foreign trade operation when they consider that they may be classified under more than one tariff item or commercial identification number. ¹⁰

In this sense, the resolutions must be issued within a term that shall not exceed three months, counted from the day following the day in which the file is duly integrated. It is understood that the file is duly integrated when the authority has the information and documentation that allows the full identification of the merchandise, and all the proceedings have been carried out, such as the issuance of the corresponding rulings of the competent authority, for the issuance of the resolution. ¹¹

d) Customs Valuation Consultations

Importers have the facility to consult on issues related to valuation methods or elements to determine the value of the goods, such as incremental expenses or adjustments that should not be considered as additional charges (decrementable), linkage of the parties, among other issues. ¹²

In relation to the terms to resolve the promotions on the part of the customs authorities, these must be issued in a term greater than 4 months, being considered as a tentative refusal, that is to say, if after the mentioned term, the authorities have not resolved the consultation, it will be considered as a negative answer, or wait until a position is established. However, if the taxpayer was requested, the terms begin to count as from the moment the taxpayer has corrected them.

e) Resoluciones anticipadas en los TLC

Las Resoluciones Anticipadas, también conocidas como Criterios o Dictámenes Anticipados, son esquemas seguros que cobran mayor relevancia como fuente de consulta derivado de los compromisos adoptados por nuestro país a través del Acuerdo Sobre Facilitación Comercial de la Organización Mundial de Comercio y los Tratados de Libre Comercio que permiten que los países miembros resuelvan dudas sobre temas de valoración aduanera, determinación de origen y clasificación arancelaria de las mercancías, que estos dos últimos se encuentran incorporados en nuestra legislación aduanera.

Los diferentes tipos de consultas son sumamente recomendables utilizarlas en forma previa antes de realizar la operación o en forma posterior, porque permite brindar certeza jurídica sobre un tema en cuestión. Sin embargo, es importante considerar que las resoluciones de los planteamientos que realicen los particulares a las autoridades aduaneras tendrán vigencia, en tanto no cambien las disposiciones que originaron la consulta.

En resumen, las certificaciones, registros y procedimientos de consultas en materia aduanera mencionados con antelación, reúnen las características del Cumplimiento Cooperativo, en donde se fortalece la relación entre las autoridades aduaneras y los actores del comercio exterior, son un derecho de los contribuyentes que aplican con la finalidad de resolver algún planteamiento con el objeto de cumplir con las obligaciones aduaneras, se otorgan a quienes mantienen un alto nivel de cumplimiento y son considerados de bajo riesgo de incumplimiento, ofrecen algunas facilidades en la imposición de sanciones, por lo que pueden utilizarse de forma preventiva, entre otros beneficios que podrán gozarse.

e) Advance rulings on FTAs

Advance Resolutions, also known as Advance Rulings or Advance Judgments, are safe schemes that are becoming more relevant as a source of consultation derived from the commitments adopted by our country through the Agreement on Trade Facilitation of the World Trade Organization and the Free Trade Agreements that allow member countries to resolve doubts on issues of customs valuation, determination of origin and tariff classification of goods, the latter two of which are incorporated into our customs legislation.

The different types of consultations are highly advisable to use before or after the operation is carried out, because they provide legal certainty on a given issue. However, it is important to consider that the resolutions of the approaches made by the individuals to the customs authorities will remain in force, as long as the provisions that originated the consultation are not changed.

In summary, the aforementioned certifications, registrations and consultation procedures in customs matters, gather the characteristics of Cooperative Compliance, where the relationship between customs authorities and foreign trade participants is strengthened, they are a right of the taxpayers that apply with the purpose of resolving some approach in order to comply with the customs obligations, they are granted to those who maintain a high level of compliance and are considered to be of low risk of non-compliance, they offer some facilities in the imposition of sanctions, so they can be used preventively, among other benefits that can be obtained.





Fuentes

1. Cfr. OCDE. La Relación Cooperativa: Un Marco de Referencia de la Relación Cooperativa al Cumplimiento Cooperativo. 2013. <https://doi.org/10.1787/9789264207547-es>
2. Cfr. Relación o Cumplimiento Cooperativo Tributario: Su realidad actual en Países Miembros del CIAT de América Latina, Caribe, África y Asia", Documentos de Trabajo, CIAT, 2015, pág.9
3. Cfr. Souza Costa, Beatriz, Moreno Molina, José Antonio (coord.). "Desarrollo en Brasil, España y la Unión Europea". España. Ediciones de la Universidad Castilla de la Mancha. 2021.
4. Cfr. DOF del 6 de abril de 2017.
5. Cfr. Artículos 98, 99 y 100 de la Ley Aduanera.
6. Cfr. <http://www.wcoomd.org/-/media/wco/public/es/pdf/topics/facilitation/instruments-and-tools/tools/safe-package/safe-framework.PDF?la=en>, abril 2021.
7. Cfr. Regla 7.1.4 de las Reglas Generales de Comercio Exterior para 2023.
8. Cfr. Artículo 34 del CFF y la Regla 1.2.8, primer párrafo de las RGCE para 2023.
9. Cfr. Artículo 34 del CFF y la Regla 1.2.8, segundo párrafo de las RGCE para 2023.
10. Cfr. Artículo 47 de la Ley Aduanera y la Regla 1.2.9 de las RGCE para 2023.
11. Cfr. Artículo 48, tercer párrafo de la Ley Aduanera.
12. Cf. Artículo 78-B de la Ley Aduanera.

Sources

1. Cfr. OECD. The Cooperative Relationship: A Framework from the Cooperative Relationship to Cooperative Compliance. 2013. <https://doi.org/10.1787/9789264207547-es>
2. Cfr. Cooperative Tax Relationship or Compliance: "Its Current Reality in CIAT Member Countries of Latin America, the Caribbean, Africa and Asia", Working Papers, CIAT, 2015, pag.9
3. Cfr. Souza Costa, Beatriz, Moreno Molina, José Antonio (coord.). "Development in Brazil, Spain and the European Union". Spain. Castilla de la Mancha University Editions. 2021.
4. Cfr. Official Gazette of the Federation of April 6, 2017.
5. Cfr. Articles 98, 99 and 100 of the Customs Law.
6. Cfr. <http://www.wcoomd.org/-/media/wco/public/es/pdf/topics/facilitation/instruments-and-tools/tools/safe-package/safe-framework.PDF?la=en>, April 2021.
7. Cfr. Rule 7.1.4 of the General Foreign Trade Rules for 2023.
8. Cfr. Article 34 of the Federal Tax Code and Rule 1.2.8, first paragraph of the General Foreign Trade Rules for 2023.
9. Cfr. Article 34 of the Federal Tax Code and Rule 1.2.8, second paragraph of the General Foreign Trade Rules for 2023.
10. Cfr. Article 47 of the Customs Law and Rule 1.2.9 of the General Foreign Trade Rules for 2023.
11. Cfr. Article 48, third paragraph of the Customs Law.
12. Cf. Article 78-B of the Customs Law.



TU PUNTO DE ENCUENTRO EN COMERCIO EXTERIOR

Ingresa a
espacios únicos
e información
exclusiva

Foros

Podcast
enfocados en
comercio,
materia fiscal,
cumplimiento,
entre otros

Becas en
oferta
educativa

COMUNIDAD
TLC

Networking

Beneficios
exclusivos

Bolsa de trabajo
enfocada en
comercio, fiscal,
aduanas,
cumplimiento.

Sitios de
interés

Cursos
especializados

Un
espacio dedicado al
*intercambio de experiencias
y el crecimiento profesional.*

*Forma parte de esta comunidad y ten
una ventaja competitiva y de
conocimiento en comercio exterior
y cumplimiento.*

Contáctanos: comunidadtlc@tlcasociados.com.mx

www.comunidadtlc.com.mx



La OMC:

Forjando el futuro del comercio internacional en 2025

The WTO: Building the future of international trade in 2025



Dr. Javier Cendejas Meneses





Dr. Javier
Cendejas Meneses

SEMBLANZA

Catedrático e investigador y escritor a nivel posgrado. Director de comunicación, marketing, relaciones institucionales y proyectos estratégicos. Recibió el Premio Nacional de Exportación presentado por el Presidente de la República; Instructor en organismos de comercio internacional y miembro de comités académicos; estudiante de comercio electrónico; su enfoque social se ejecuta como Presidente de un Club Rotario. Socio activo del COMCE, AMTI, CAMEXA, IMECE, CLAU, ANEI.

Licenciado en Comercio Internacional con mención honorífica; Maestro en Administración y Alta Dirección; tiene un posgrado en Mercadotecnia Digital; y Doctor en Logística y Dirección de Cadena de Suministros. Cuenta con amplia experiencia en relaciones institucionales y negociaciones con más de 4,000 reuniones de negocios enfocadas en lograr mejores prácticas de comercio exterior en México durante los últimos 20 años.

Conferencista a nivel nacional en comercio exterior y logística internacional con enfoque al diseño de estrategias para mejorar la competitividad y participación de mercado de cadenas de suministro bajo un contexto global incorporando los aspectos de aduanas, transporte, distribución, almacenaje, logística entre otros. Ha logrado participar en más de 1,500 proyectos de cadena de suministro en Norteamérica siendo actor clave para el cierre de las negociaciones. Es considerado un estratega en las instituciones en las que colabora y líder de opinión en el comercio exterior en México.

RESUME

Professor, researcher and writer at postgraduate level. Director of communication, marketing, institutional relations and strategic projects. Has received the National Export Award presented by the President of Mexico; Instructor in international trade organizations and member of academic committees; student of electronic commerce; his social focus is executed as President of a Rotary Club. Active member of COMCE, AMTI, CAMEXA, IMECE, CLAU, ANEI.

He holds a Bachelor's degree in International Trade with honors; Master's degree in Administration and Senior Management; a postgraduate degree in Digital Marketing; and a PhD in Logistics and Supply Chain Management. He has extensive experience in institutional relations and negotiations with more than 4,000 business meetings focused on achieving best practices in foreign trade in Mexico during the last 20 years.

Lecturer at national level in foreign trade and international logistics with focus on the design of strategies to improve competitiveness and market share of supply chains under a global context incorporating the aspects of customs, transportation, distribution, warehousing, logistics and others. He has participated in more than 1,500 supply chain projects in North America being a key player in the closing of negotiations. He is considered a strategist in the institutions in which he collaborates and an opinion leader in foreign trade in Mexico.

No es una tarea fácil predecir el futuro del comercio internacional, pero diversos factores nos brindan un panorama más claro de lo que se avecina en los próximos años en cuanto al intercambio comercial entre países. La tecnología, la densidad de población, los ingresos de los habitantes y el aumento en el costo de los productos son algunos de los factores que nos ayudan a comprender lo que se espera. Sin embargo, el comercio no solo depende de los factores de producción y la tecnología, sino también de las preferencias y pautas de consumo.

Cuando se trata del intercambio comercial de bienes y servicios entre distintos países, es común que surjan controversias debido a que cada parte vela por sus propios intereses. Es en este contexto que la Organización Mundial del Comercio (OMC) ha desempeñado un papel fundamental durante más de 25 años como un organismo multinacional encargado de crear normativas, regular el comercio entre países y mediar en caso de conflictos relacionados con el comercio internacional.

A continuación, analizaremos algunas tendencias que tendrán un impacto significativo en el comercio internacional en 2025 y el papel que desempeñará la OMC en dicho escenario.

It is no easy task to predict the future of international trade, but several factors give us a clearer outlook of what lies ahead in the upcoming years in terms of trade between countries. Technology, population density, people's incomes and the rising cost of goods are some of the factors that help us understand what to expect. However, trade depends not only on factors of production and technology, but also on preferences and consumption patterns.

When it comes to the commercial exchange of goods and services between different countries, it is common for disputes to arise as each party protects its own interests. It is in this context that the World Trade Organization (WTO) has played a key role for more than 25 years as a multinational body responsible for creating rules, regulating trade between countries and mediating in the event of disputes related to international trade.

The following is an analysis of some trends that will have a significant impact on international trade in 2025 and the role that the WTO will play in this scenario.



Digitalización

La digitalización se ha convertido en el principal motor de cambio en la actualidad y en los próximos años, no solo en el comercio internacional, sino en todas las industrias a nivel nacional. Gracias a la digitalización, la población tiene acceso más fácil a una amplia gama de opciones. Esto ha llevado a que las empresas busquen constantemente la innovación y la reducción de costos para mantener su competitividad en el mercado.

Dentro de esta innovación, las compañías refuerzan su propuesta de valor y buscan interactuar directamente con los consumidores finales para crear fidelidad hacia sus productos y no perder su participación en el mercado. Algunas empresas buscan cambios más radicales en su enfoque innovador, creando nuevos productos y servicios que luego patentan. En este sentido, la OMC proporciona protección a la propiedad intelectual, lo que permite a las empresas seguir innovando con mayor tranquilidad, sabiendo que terceros no podrán reclamar la titularidad de sus creaciones.

En cuanto a la reducción de costos, a través de la digitalización y la robotización se prevé que tecnologías como el Internet de las Cosas, la Inteligencia Artificial y la robotización sigan creciendo y transformando los procesos de todas las empresas. Los cambios impulsados por la digitalización buscan mejorar la eficiencia en la reducción de tiempos, costos y márgenes de error.

En diferentes sectores, diversos países brindan un mayor apoyo económico y financiero a las empresas privadas para su modernización y digitalización, lo que puede resultar en costos más bajos en comparación con nuestro país. En estos aspectos, es fundamental contar con el apoyo de la OMC, ya que, a través de normas y acuerdos, respaldará a los países para que el intercambio comercial de ciertos productos no represente una amenaza para su mercado nacional debido a costos más bajos.



Digitalization

Digitalization has become the main driver of change today and in the upcoming years, not only in international trade, but in all industries nationwide. Thanks to digitalization, the population has greater access to a wide range of options. This has led companies to constantly seek innovation and cost reduction in order to remain competitive in the marketplace.

Within this innovation, companies reinforce their value proposition and seek to interact directly with end consumers to create loyalty to their products and not lose market share. Some companies seek more radical changes in their innovative approach, creating new products and services that they subsequently patent. In this sense, the WTO provides intellectual property protection, allowing companies to continue innovating with greater peace of mind, knowing that third parties will not be able to claim ownership of their creations.

In terms of cost reduction, through digitalization and robotization, technologies such as the Internet of Things, Artificial Intelligence and robotization are expected to continue growing and transforming the processes of all companies. Digitalization-driven changes seek to improve efficiency in reducing time, costs and margins of error.

In different sectors, several countries provide greater economic and financial support to private companies for their modernization and digitalization, which can result in lower costs compared to our country. In these aspects, it is essential to have the support of the WTO, since, through rules and agreements, it will support countries so that the commercial exchange of certain products does not represent a threat to their domestic market due to lower costs.

Demografía

Los cambios demográficos en el planeta tienen un impacto significativo en el comercio internacional, ya que este depende de la demanda y las nuevas tendencias en productos y servicios. Se estima que la población mundial alcance los 9,800 millones de habitantes para el año 2050, pero esta población presentará características específicas, como una baja tasa de fertilidad y una alta esperanza de vida en los países desarrollados, lo que resultará en un envejecimiento de la población. Por otro lado, los países en desarrollo contarán con un porcentaje importante de jóvenes y una población en edad laboral en rápido crecimiento.

Las pautas de consumo y las nuevas tendencias en el comercio, tanto a nivel nacional como internacional, serán influenciadas por estos cambios demográficos y el poder adquisitivo del mayor porcentaje de la población en cada país.

Una tendencia notable en las pautas y demandas de consumo es el creciente interés en un estilo de vida saludable. Esto se refleja no solo en la creciente demanda de productos y servicios relacionados, sino también en los estudios. Por ejemplo, en Estados Unidos, 5 de las 10 profesiones que más están creciendo están relacionadas con la atención médica.

La OMC juega un papel clave al ayudar a los países a proporcionar esta información a través de diferentes informes disponibles para el público en general, lo que les permite comprender el comportamiento del mercado en cada país y proyectar sus planes de trabajo de acuerdo con la demanda actual y futura.



Demography

Demographic changes on the planet have a significant impact on international trade, which depends on demand and new trends in products and services. The world population is expected to reach 9.8 billion by 2050, but this population will have specific characteristics, such as low fertility and high life expectancy in developed countries, resulting in an aging population. On the other hand, developing countries will have a large percentage of young people and a rapidly growing working-age population.

Consumption patterns and new trends in trade, both nationally and internationally, will be influenced by these demographic changes and the purchasing power of the largest percentage of the population in each country.

A remarkable trend in consumption patterns and demands is the growing interest in a healthy lifestyle. This is reflected not only in the growing demand for related products and services, but also in studies. For example, in the United States, 5 of the top 10 growing professions are related to health care.

The WTO plays a key role in helping countries to provide this information through different reports available to the general public, which allows them to understand the market behavior in each country and to project their work plans according to current and future demand.

Cambio climático

El cambio climático es una de las principales preocupaciones a nivel mundial, y muchas empresas están realizando cambios en sus cadenas de producción para contribuir positivamente a la mitigación del calentamiento global. Sin embargo, estos cambios conllevan un aumento en los precios.

Algunos países tienen regulaciones y requisitos no arancelarios que los productos deben cumplir para poder ingresar a su mercado. Además, en cuanto a la Inversión Extranjera Directa (IED), los países también establecen niveles máximos y mínimos permitidos en las fábricas para reducir el desperdicio y las emisiones de CO2.

Climate change

Climate change is a major global concern, and many companies are making changes in their production chains to contribute positively to the mitigation of global warming. However, these changes are leading to higher prices.

Some countries have regulations and non-tariff requirements that products must meet in order to enter their market. In addition, in terms of Foreign Direct Investment (FDI), countries also set maximum and minimum allowable levels in factories to reduce waste and CO2 emissions.



Las empresas están comenzando a digitalizar sus procesos para reducir el desperdicio, y la inteligencia artificial les brinda resultados más precisos para la toma de decisiones futuras en términos de producción y reducción de residuos. Los envases y embalajes también deben cumplir requisitos ecológicos que promuevan las 3R (reducir, reutilizar y reciclar). Además, se están realizando análisis desde la obtención de materias primas para garantizar que no dañen el medio ambiente ni la vida marina.

Se espera que en los próximos años la tendencia hacia la sostenibilidad y el cuidado del medio ambiente continúe en aumento. Las empresas trabajan para obtener certificaciones que las acrediten como Empresas Socialmente Responsables, lo que les brinda una mayor aceptación en el mercado.

La OMC ya desempeña una función importante ayudando a los países a afrontar el cambio climático mediante el mantenimiento de un entorno comercial previsible basado en las normas de la OMC, que permite el comercio internacional de los bienes y servicios necesarios para hacer frente a las consecuencias del cambio climático. Sin embargo, el apoyo mutuo de las políticas comerciales y las políticas relativas al cambio climático podría reforzarse mediante una mayor cooperación internacional en la OMC.” (OMC, Informe sobre el comercio mundial 2022 – cambio climático y comercio internacional, párr. 3).

El papel de dicho organismo multinacional será crucial para promover un sistema de comercio global justo, transparente y sostenible; a medida que el mundo enfrenta desafíos cada vez más complejos, como la digitalización, la sostenibilidad y la protección de la propiedad intelectual, la OMC desempeñará un papel fundamental en la facilitación del comercio y la resolución de controversias, fomentando la cooperación entre sus países miembros.



Companies are starting to digitize their processes to reduce waste, and artificial intelligence gives them more accurate results for future decision-making in terms of production and waste reduction. Packaging must also meet ecological requirements that promote the 3Rs (reduce, reuse and recycle). In addition, analyses are being carried out right from the extraction of raw materials to ensure that they do not harm the environment or sea life.

It is expected that in the upcoming years the trend towards sustainability and care for the environment will continue to grow. Companies are working to obtain certifications that accredit them as Socially Responsible Companies, which gives them greater acceptance in the market.

The WTO already plays an important role in helping countries address climate change by maintaining a predictable trading environment based on WTO rules, which enables international trade in goods and services needed to address the consequences of climate change. However, the mutual supportiveness of trade and climate change policies could be strengthened through enhanced international cooperation in the WTO” (WTO, World Trade Report 2022 - Climate Change and International Trade, para. 3).

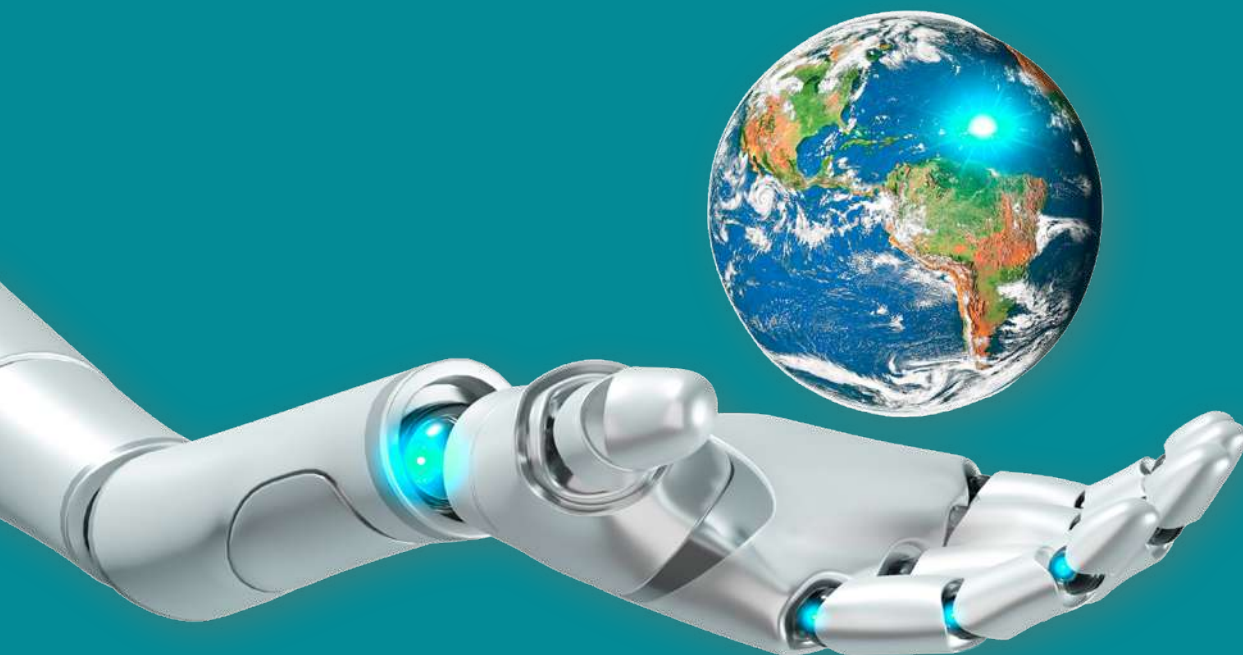
The role of such a multinational body will be crucial in promoting a fair, transparent and sustainable global trading system; as the world faces increasingly complex challenges, such as digitalization, sustainability and intellectual property protection, the WTO will play a key role in trade facilitation and dispute resolution, fostering cooperation among its member countries.

La Inteligencia Artificial Generativa y el Comercio Internacional

Generative Artificial Intelligence
and International Trade



Lic. René **Suástegui Martínez**





Lic. René
Suástegui Martínez

SEMBLANZA

Licenciado en Administración de Empresas, egresado de la Universidad del Valle de México.

Cuenta con 31 años de trayectoria en la Subsecretaría de Ingresos y el Servicio de Administración Tributaria, 24 años en materia aduanera y comercio exterior en las Administraciones Generales de Auditoría Fiscal Federal, Aduanas y Auditoría de Comercio Exterior, en las áreas de Auditoría, Normatividad, Consultoría Interna, Capacitación y Formación, Supervisión Aduanera, Protección a Derechos de Propiedad Intelectual y Atención a solicitudes de autorización diversas.

Actualmente se desempeña como Subadministrador de Apoyo Jurídico de Auditoría de Comercio Exterior en la Administración Central de Apoyo Jurídico de Auditoría de Comercio Exterior en la Administración General de Auditoría de Comercio Exterior en el Servicio de Administración Tributaria.

Ha participado como expositor, docente y conferencista en diversos cursos, talleres y conferencias relacionados con Aduanas y Comercio Exterior para servidores públicos del SAT, así como instructor y docente para diversas Instituciones Educativas, actualmente es docente en la Universidad Iberoamericana Campus Ciudad de México, en el Diplomado en Derecho Corporativo, impartiendo el módulo "Marco Jurídico del Comercio Exterior en México".

SUMMARY

Bachelor in Business Administration, graduated from *Universidad del Valle de México*.

He has 31 years of experience in the Undersecretary of Revenue and the Tax Administration Service, 24 years in customs and foreign trade matters in the General Administrations of Federal Tax Audit, Customs and Foreign Trade Audit, in the areas of Auditing, Regulations, Internal Consulting, Training and Education, Customs Monitoring, Protection of Intellectual Property Rights and Assistance to various authorization requests.

He currently works as Deputy Administrator of Legal Support for Foreign Trade Audits in the Central Administration of Legal Support for Foreign Trade Audits in the General Administration of Foreign Trade Audits of the Tax Administration Service (SAT).

He has participated as speaker, professor and lecturer in various courses, workshops and conferences related to Customs and Foreign Trade for public servants of the SAT, as well as instructor and professor for various educational institutions, he is currently teaching at the Universidad Iberoamericana Campus Mexico City, in the Degree in Corporate Law, teaching the module "Legal Framework of Foreign Trade in Mexico".

El avance tecnológico en los tiempos recientes es vertiginoso, cada vez escuchamos en cualquier ámbito laboral palabras como, “*Big Data*”, “*Blockchain*”, Internet de las Cosas e Inteligencia Artificial.

El Parlamento Europeo define a la inteligencia artificial (IA) como la habilidad de una máquina de presentar las mismas capacidades que los seres humanos, como el razonamiento, el aprendizaje, la creatividad y la capacidad de planear.

La IA tiene un gran impacto en todos los aspectos de la vida, como en finanzas, salud o educación, por citar unos ejemplos; se considera que la IA permite que los sistemas tecnológicos perciban su entorno, se relacionen con él, resuelvan problemas y actúen con un fin específico. La máquina recibe datos (ya preparados o recopilados a través de sus propios sensores, por ejemplo, una cámara), los procesa y responde a ellos.

Technological progress in recent times is vertiginous, as we hear every time in any work environment words such as “*Big Data*”, “*Blockchain*”, Internet of Things and Artificial Intelligence.

The European Parliament defines artificial intelligence (AI) as the ability of a machine to exhibit the same capabilities as human beings, such as reasoning, learning, creativity and the ability to plan.

AI has a great impact on all aspects of life, such as finance, health or education, to name a few examples; AI is considered to enable technological systems to perceive their environment, relate to it, solve problems and act for a specific purpose. The machine receives data (already prepared or collected through its own sensors, for example, a camera), processes it and responds to it.

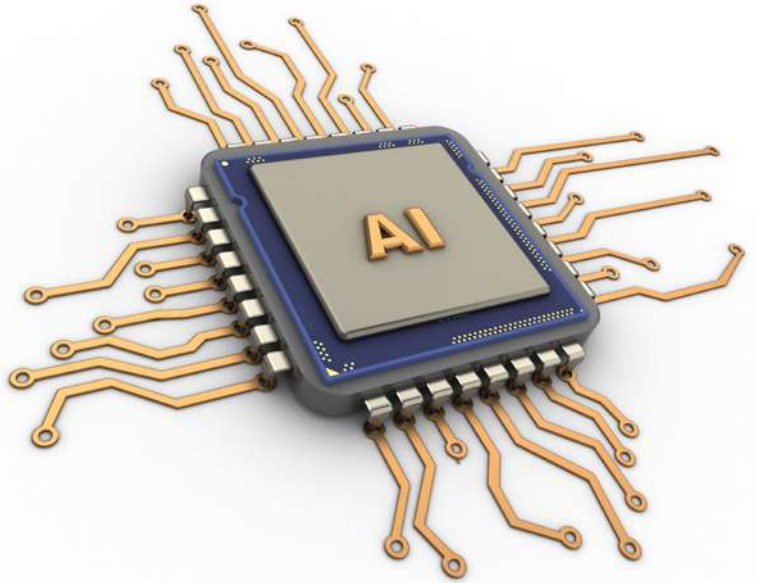


Los sistemas de IA son capaces de adaptar su comportamiento en cierta medida, analizar los efectos de acciones previas y de trabajar de manera autónoma y es el aspecto de la autonomía el que causa controversia, pues inclusive algunos científicos han sugerido pausar la implementación de desarrollos tecnológicos de este tipo y establecer la normativa y el cuidado de aspectos éticos necesarios para evitar que esa autonomía se salga de control.

Al respecto, en cuanto a Inteligencia Artificial, ChatGPT de OpenAI, es un buen ejemplo de IA generativa que prepara reportes, hace tareas escolares y escribe código de software a partir de palabras con que el usuario la alimenta. (<https://letraslibres.com/ciencia-tecnologia/kiyoshi-tsuru-inteligencia-artificial-espejo/>)

De acuerdo con el sitio entercod.co, ChatGPT tenía 100 millones de usuarios activos mensuales a enero de 2023, mientras que, de marzo a abril de este mismo año, la startup obtuvo 220 millones de usuarios adicionales.

Especialistas en esta materia refieren que la Inteligencia Artificial Generativa (IAG) tiene como aspectos positivos a destacar, la velocidad de respuesta de la herramienta y el desarrollo de documentos muy completos; sin embargo, hay aspectos a considerar, por ejemplo, la veracidad de las fuentes de información o los aspectos éticos de su uso, como la elaboración de tareas escolares sin que los alumnos realicen una recopilación y análisis de la información, tan importante en etapas formativas y que desarrollan la capacidad analítica de los alumnos; situaciones que requieren un estudio aparte.



AI systems are able to adapt their behavior to a certain extent, analyze the effects of previous actions and work autonomously, and it is the aspect of autonomy that causes controversy, as some scientists have even suggested pausing the implementation of technological developments of this type and establishing the necessary regulations and ethical aspects to prevent this autonomy from getting out of control.

In this regard, in terms of Artificial Intelligence, OpenAI's ChatGPT is a good example of a generative AI that prepares reports, does homework and writes software code based on words provided by the user. (<https://letraslibres.com/ciencia-tecnologia/kiyoshi-tsuru-inteligencia-artificial-espejo/>)

According to entercod.co, ChatGPT had 100 million monthly active users as of January 2023, while from March to April 2023, the startup gained an additional 220 million users.

Specialists in this field refer that Generative Artificial Intelligence (GAI) has as positive aspects to highlight, the speed of response of the tool and the development of very complete documents; however, there are aspects to consider, for example, the veracity of the sources of information or the ethical aspects of its use, such as the elaboration of school tasks without the students carrying out a compilation and analysis of the information, so important in formative stages and that develop the analytical capacity of the students; situations that require a separate study.

¿Qué es la Inteligencia Artificial Generativa?

De acuerdo con OBS Business School la IAG es una rama de la inteligencia artificial que se enfoca en la generación de contenido original a partir de datos existentes. Esta tecnología utiliza algoritmos y redes neuronales avanzadas para aprender de textos e imágenes y luego generar contenido nuevo y único.

Otro aspecto a considerar es que la IAG tiene el potencial de automatizar actividades laborales que absorben entre el 60 y el 70 por ciento del tiempo de los empleados, por lo anteriormente expuesto, los trabajadores necesitarán apoyo para aprender nuevas habilidades y algunos cambiarán de ocupación. Si se cuidan los aspectos que impactan en la transición de los trabajadores y otros riesgos, la IAG podría contribuir sustancialmente al crecimiento económico.

La nueva forma de trabajar requerirá por parte de los trabajadores potencializar sus habilidades creativas y adaptación a los cambios, en resumen, resiliencia.

What is Generative Artificial Intelligence?

According to OBS Business School, GAI is a branch of artificial intelligence that focuses on generating original content from existing data. This technology uses advanced algorithms and neural networks to learn from text and images and then generate new and unique content.

Another aspect to consider is that GAI has the potential to automate work activities that take up 60 to 70 percent of employees' time, so workers will need support to learn new skills and some will change occupations. If the issues impacting worker transition and other risks are addressed, GAI could make a substantial contribution to economic growth.

The new way of working will require workers to enhance their creative skills and adaptation to change, in short, resilience.



Algunos datos sobre el Comercio Internacional

El panorama para el desarrollo de aplicativos basados en IAG en el área de comercio internacional son impredecibles, se requerirá de visión estratégica, mente abierta y una alta dosis de creatividad. En el comercio internacional, cuando tenemos a la mano datos existentes, estamos hablando de una gran cantidad de información de utilidad, que incluye de manera enunciativa:

- Datos de identificación de las mercancías: fracción arancelaria, catálogos, instructivos de uso, etc.
- Documentos diversos: pedimentos, conocimientos de embarque, certificados de origen, CFDI, cumplimiento de Regulaciones y Restricciones No Arancelarias, entre otros.
- Cifras: cantidad de mercancía y precios reflejados en una factura comercial, costos logísticos, pagos de seguro y cálculo de contribuciones.
- Leyes, Tratados Comerciales y reglamentaciones: Ley Aduanera, LIGIE, LIVA, Reglas de origen contenidas en Tratados Comerciales.
- Estadísticas: tiempos de traslado del país exportador al país importador, frecuencia de incidencias en operaciones en la aduana, actos iniciados en la aduana como PAMAs o el procedimiento administrativo de contribuciones omitidas, desempeño del operador logístico, desempeño de la aduana de despacho, desempeño del Agente Aduanal.
- Esquemas de facilitación: Operador Económico Autorizado, Programa IMMEX, Carnet ATA.



Con toda esa información, así como la aplicación de algoritmos dirigidos a temas concretos, la IAG tiene un gran número de aplicaciones en el comercio internacional, considerando los planteamientos del especialista Ignasi Sayol (<https://ignasisayol.com/es/aplicacions-de-ia-generativa-en-logistica/>), a continuación, se detallan algunas aplicaciones de la IAG.

Some facts about International Trade

The outlook for the development of applications based on GAI in the area of international trade is unpredictable, it will require strategic vision, an open mind and a high dose of creativity. In international trade, when we have at hand existing data, we are talking about a large amount of useful information, including but not limited to:

- Identification data of the goods: tariff classification, catalogs, instructions for use, etc.
- Various documents: customs declarations, bills of lading, certificates of origin, Digital Tax Receipts via Internet (CFDIs), compliance with Non-Tariff Regulations and Restrictions, among others.
- Figures: quantity of goods and prices reflected in a commercial invoice, logistics costs, insurance payments and calculation of contributions.
- Laws, Trade Agreements and regulations: Customs Law, Tariff of the General Import and Export Tax Law, VAT Law, Rules of origin contained in Trade Agreements.
- Statistics: transfer times from the exporting country to the importing country, frequency of incidents in customs operations, actions initiated in customs such as Administrative Procedures in Customs Matters (PAMAs) or the administrative procedure for omitted taxes, logistics operator performance, customs clearance performance, customs broker performance, etc.
- Facilitation schemes: Authorized Economic Operator, IMMEX Program, ATA Carnet, etc.

With all this information, as well as the application of algorithms directed to specific topics, the GAI has a large number of applications in international trade, considering the approaches of the specialist Ignasi Sayol (<https://ignasisayol.com/es/aplicacions-de-ia-generativa-en-logistica/>), some applications of the GAI are detailed as follows.

Aplicaciones en la logística

Planeación Estratégica de la cadena de suministro:

Si se dispone de información confiable la IAG puede analizar patrones de demanda, fluctuaciones en la producción, así como, otros factores determinantes para generar planes de producción, distribución y entrega con márgenes mínimos de error. Lo anterior es fundamental para que las empresas fortalezcan el proceso, anticipándose a las necesidades futuras, optimizar los recursos y reducir el riesgo de interrupciones en la cadena de suministro, generando confiabilidad en toda la cadena.

Rutas de transporte:

Un aspecto estratégico en la logística es la ruta, la IAG tiene la capacidad de analizar datos históricos y en tiempo real de tráfico, el mejor medio de transporte (por ejemplo: comparando entre ferroviario o tractocamión) incidencias de actos delictivos contra transportistas, condiciones climáticas, cobros de peaje, riesgos inherentes al tipo de mercancía que se transporta y otros factores que influyen en la logística. A partir de esta información, la IAG genera rutas de transporte optimizadas que minimicen el tiempo de tránsito, el consumo de combustible y los costos asociados, situación que impacta en una mejora en tiempos de traslado, seguridad para el transportista y la carga; así como en el pago de seguros y fletes.

Administración de almacenes y centros de distribución:

Dentro de la logística, la gestión de almacenes es crucial, la IAG tiene la capacidad para analizar grandes volúmenes de datos relacionados con la gestión de almacenes, como la ubicación de productos, tiempos de movimiento y patrones de demanda. A partir de estos datos, la IAG puede generar diseños de almacenes optimizados que maximicen la eficiencia en la manipulación y el almacenamiento de productos, lo cual genera confiabilidad en los controles de almacenes y mejora la seguridad de estos; sin olvidar el seguimiento y control de la seguridad de los inmuebles.

Logistics applications

Supply Chain Strategic Planning:

If reliable information is available, the GAI can analyze demand patterns, production fluctuations, as well as other determining factors to generate production, distribution and delivery plans with minimum margins of error. This is essential for companies to strengthen the process, anticipating future needs, optimizing resources and reducing the risk of interruptions in the supply chain, generating reliability throughout the chain.

Transportation routes:

A strategic aspect in logistics is the route, the GAI has the ability to analyze historical and real time traffic data, the best means of transportation (for example: comparing between rail or tractor-trailer) incidences of criminal acts against carriers, weather conditions, toll charges, risks inherent to the type of goods being transported and other factors that influence logistics. Based on this information, the GAI generates optimized transportation routes that minimize transit time, fuel consumption and associated costs, a situation that has an impact on improved travel times, safety for the carrier and the cargo, as well as on insurance and freight payments.

Warehouse and distribution center management:

Within logistics, warehouse management is essential, GAI has the ability to analyze large volumes of data related to warehouse management, such as product location, movement times and demand patterns. From this data, the GAI can generate optimized warehouse designs that maximize efficiency in handling and storage of products, which generates reliability in warehouse controls and improves warehouse security, without forgetting the monitoring and control of property security.

La IAG es una herramienta que permite mejorar la gestión de inventarios, tiene aplicaciones en el seguimiento de los niveles de inventario en tiempo real y predecir cuándo es necesario reabastecer el stock de ciertos productos y así evitar desabastos y el exceso de existencias, lo que se traduce en una reducción en la pérdida de ventas y una utilización óptima de los espacios disponibles en el almacén.

Adicionalmente, otro aspecto relacionado que se puede ver favorecido gracias al uso de la IAG es la automatización del proceso de compras, a través del análisis de datos sobre el comportamiento y resultados obtenidos por los proveedores, el posicionamiento, calidad y precio del producto, lo cual se traduce en una toma de decisiones de compra fortalecida y permite negociar mejores acuerdos con los proveedores.

Una de las aplicaciones que están teniendo un desarrollo más palpable con el apoyo de la IAG, es el diseño, estructura y emisión de documentos de forma más sencilla, en concreto los llamados contratos inteligentes, lo anterior genera confiabilidad en al menos dos aspectos, la certeza de que el documento cumple con todos los requerimientos necesarios y se evita subcontratar este aspecto del negocio a un tercero.



GAI is a tool for improving inventory management, it has applications in tracking inventory levels in real time and predicting when it is necessary to restock certain products and thus avoid stock-outs and overstocking, which translates into a reduction in sales loss and optimal usage of available space in the warehouse.

Additionally, another related aspect that can be favored thanks to the use of the GAI is the automation of the purchasing process, through the analysis of data on the behavior and results obtained by the suppliers, the positioning, quality and price of the product, which translates into a strengthened purchasing decision making process and allows negotiating better agreements with the suppliers.

One of the applications that is having a more evident development with the support of the GAI, is the design, structure and issuance of documents in a simpler way, specifically the so-called smart contracts, which generates reliability in at least two aspects, the certainty that the document meets all the necessary requirements and avoids outsourcing this aspect of the business to a third party.

Customs service applications

If we assume that the customs service is changing, with the inclusion of the GAI in the clearance operations we have a scenario that, if properly implemented, exponentially improves the process, making it more agile and reliable. For example, it can help to identify points that generate delays in the customs clearance process, analysis of clearance times (type of goods, days and times that represent patterns), analysis of customs operation volume information, optimization of the use of non-intrusive means, identification of bottlenecks and implementation of strategies to mitigate them; review of customs declaration information, validating the content of the information and, if applicable, the calculation of contributions in declarations, including the validation of tariff items and determination of tariffs, which is useful for Customs Brokers, Importers and Authorities.

In terms of control and security, the implementation of algorithms that allow the tracking of shipments identified with serial numbers, barcodes or QR codes, either to measure transfer times, high priority merchandise for the company, merchandise susceptible to theft and/or security.

In the case of customs authorities, the use of AI will speed up the process of selecting those shipments that have been identified for physical or non-intrusive inspection based on a reliable risk assessment.

Aplicaciones para el servicio aduanero

Si asumimos que el servicio aduanero es cambiante, con la inclusión de la IAG en las operaciones de despacho tenemos un panorama que, si se implementa adecuadamente, mejora exponencialmente el proceso, lo hace más ágil y confiable. Por ejemplo, puede ayudar a identificar puntos que generan rezagos en el proceso de despacho aduanero, análisis de los tiempos de despacho (tipo de mercancía, días y horarios que representan patrones) análisis de la información de volumen de operación de la aduana, optimización del uso de medios no intrusivos, identificación de cuellos de botella e implementación de estrategias para mitigarlos; revisión de información de pedimentos, validando el contenido de la información y en su caso, el cálculo de contribuciones en declaraciones, incluyendo la validación de fracciones arancelarias y determinación de aranceles, lo anterior es de utilidad tanto para Agentes Aduanales, Importadores y Autoridades.

En materia de control y seguridad, la implementación de algoritmos que permitan el seguimiento de cargamentos identificados con números de serie, código de barras o código QR, ya sea para medir los tiempos de traslado, se trate de mercancía de alta prioridad para la empresa, mercancía susceptible a robo y/o de seguridad.

En el caso de las autoridades aduaneras, el uso de IA, permitirá acelerar el proceso de selección de aquellos embarques que han sido identificados para la inspección física o no intrusiva en base a una evaluación de riesgos confiable.

Análisis de riesgos

El sistema de gestión de riesgos se fortalece al estar en posibilidades de evaluar la relevancia de los criterios de selectividad, simular el impacto de los nuevos criterios en la carga de trabajo del personal de la aduana y mediante IAG construir algoritmos para la detección operaciones de empresas IMMEX, empresas certificadas IVA e IEPS, fracciones arancelarias sensibles, país de origen de riesgo, para proponer automáticamente nuevos criterios en relación con las últimas tendencias de los ilícitos aduaneros.

Seguimiento de tránsitos internos e internacionales, considerando los plazos de traslado y en el caso del internacional cuidando la ruta fiscal y el posicionamiento predictivo del camión en la ruta del tránsito.



En las operaciones de comercio internacional el uso de la Inteligencia Artificial Generativa tiene un gran número de aplicaciones, tanto para los importadores y exportadores, así como el resto de usuarios de los servicios aduaneros y la propia autoridad, se pronostica que las operaciones serán más ágiles y confiables para quienes operan e interactúan en la cadena global de suministros, solo será necesario considerar la veracidad de la información que se utiliza y fortalecer los protocolos de ciberseguridad de todos los participantes, para que, además de ágil, la interacción sea segura.

Habrà que tener especial atención a la forma en que el Derecho Aduanero normará los aspectos teóricos, prácticos y operativos de esta nueva tecnología.

Risk analysis

The risk management system is strengthened by being able to evaluate the relevance of the selectivity criteria, simulate the impact of the new criteria on the workload of customs personnel and, through GAI, build algorithms for the detection of IMMEX companies, VAT and STPS certified companies, sensitive tariff items, country of origin risk, to automatically propose new criteria in relation to the latest trends in customs offenses.

Tracking of domestic and international transits, taking into account the transit times and, in the case of international transits, taking care of the fiscal route and the predictive positioning of the truck on the transit route.

In international trade operations the use of Generative Artificial Intelligence has a large number of applications, both for importers and exporters, as well as other users of customs services and the authority itself, it is predicted that operations will be more agile and reliable for those who operate and interact in the global supply chain, it will only be necessary to consider the veracity of the information used and strengthen cybersecurity protocols of all participants, so that, in addition to being agile, the interaction will be safe.

Special attention will have to be paid to the way in which Customs Law will regulate the theoretical, practical and operational aspects of this new technology.

Fuentes

The economic potential of generative AI: The next productivity frontier, Michael Chui, Eric Hazan, Roger Roberts, Alex Singla, Kate Smaje, Alex Sukharevsky, Lareina Yee, Rodney Zempel; McKinsey & Company, June 2023.

Fuentes de Internet:

<https://www.europarl.europa.eu/news/es/headlines/society/20200827STO85804/que-es-la-inteligencia-artificial-y-como-se-usa>

<https://www.obsbusiness.school/blog/que-es-la-inteligencia-artificial-generativa#>

<https://letraslibres.com/ciencia-tecnologia/kiyoshi-tsuru-inteligencia-artificial-espejo/>

<https://www.enter.co/especiales/dev/chatgpt-ha-aumentado-sus-usuarios-en-un-120-en-los-ultimos-meses/>

<https://ignasisayol.com/es/aplicacions-de-ia-generativa-en-logistica/>

<https://thelogisticsworld.com/tecnologia/dia-internacional-de-aduanas-aplicaciones-de-blockchain-e-iot-aplicadas-al-comercio-exterior/>

Sources

The economic potential of generative AI: The next productivity frontier, Michael Chui, Eric Hazan, Roger Roberts, Alex Singla, Kate Smaje, Alex Sukharevsky, Lareina Yee, Rodney Zempel; McKinsey & Company, June 2023.

Internet sources:

<https://www.europarl.europa.eu/news/es/headlines/society/20200827STO85804/que-es-la-inteligencia-artificial-y-como-se-usa>

<https://www.obsbusiness.school/blog/que-es-la-inteligencia-artificial-generativa#>

<https://letraslibres.com/ciencia-tecnologia/kiyoshi-tsuru-inteligencia-artificial-espejo/>

<https://www.enter.co/especiales/dev/chatgpt-ha-aumentado-sus-usuarios-en-un-120-en-los-ultimos-meses/>

<https://ignasisayol.com/es/aplicacions-de-ia-generativa-en-logistica/>

<https://thelogisticsworld.com/tecnologia/dia-internacional-de-aduanas-aplicaciones-de-blockchain-e-iot-aplicadas-al-comercio-exterior/>

¡Suscríbete hoy mismo!

Suscripción anual

Incluye:

- > **EDICIONES IMPRESAS**
6 ediciones al año en su versión impresa.
- > **EDICIONES DIGITALES**
6 ediciones al año en su versión digital y en Ebook.



¡Envío a domicilio gratis!

\$800.00 anuales

También puedes descargar la versión digital de cualquier edición por tan sólo **\$99.00MXN** en: www.tlcmagazinemexico.com.mx



Suscripción digital

Incluye:

- > **EDICIONES DIGITALES**
6 ediciones al año en su versión digital y en Ebook.



\$350.00 anuales



Tu centro de **control y riesgo**

Estamos en la **era del cumplimiento** no te quedes fuera, conoce y elige el módulo que se adapte mejor a tus necesidades

Comercio Exterior



Permite que tu equipo trabaje con **más eficiencia y ahorre tiempo**

14 Submódulos

6 medidores de cumplimiento

Más de **200** reactivos que se evalúan

Más de **111** Reportes de análisis del DS

26 Reportes correspondientes a los archivos que conforman el DS

Generar, visualizar y descargar más de **27 gráficos**

Empresarial



Evaluación intuitiva de la **información**

Observa el estado de tu área en un solo vistazo

Facilita la toma de decisiones y disminuye el riesgo

9 Submódulos

5 medidores de cumplimiento

Más de **200** reactivos que se evalúan

Fiscal



Enfocado en **indicadores clave de cumplimiento**

Actualizado acorde a los lineamientos de la autoridad

9 Submódulos

2 medidores de cumplimiento

Más de **50** reactivos que se evalúan

OEA



Audita y vigila tus **procesos**

Evalúa a tus socios comerciales

Facilita la toma de decisiones y disminuye el riesgo

10 Submódulos

4 medidores de cumplimiento

Más de **100** reactivos que se evalúan

Hub One



4 módulos principales de cumplimiento

24 Submódulos

17 medidores de cumplimiento

Más de **500** reactivos que se evalúan

Audita y vigila tus procesos

Enfocado en indicadores clave de cumplimiento

Facilita la toma de decisiones y disminuye el riesgo

Permite que tu equipo trabaje con más eficiencia y ahorre tiempo

Solicita tu demo gratis
contáctanos:

tlc@tlcasociados.com.mx
www.tlcasociados.com.mx

