

Aspectos relevantes del transporte marítimo internacional en la actualidad

Dr. Hadar Moreno Valdez

Importación Temporal y Control del Activo Fijo de Empresas IMMEX

Dr. Ricardo Méndez Castro

Incrementos Arancelarios *Dr. José Manuel Vargas Menchaca*



ISSN 2792-4217 00041

Soluciones integrales

de comercio exterior
siempre a tiempo.



hola@dicex.com

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

DICEX

Integral Trade

PUERTO DE GUAYMAS

¡Tu opción logística hacia el mundo!



Ofrecemos el servicio de carga contenerizada de comercio exterior:

Conectando tu carga con más de **44 puertos** en el mundo.



Para mayor información



 /ASIPONAGUAYMAS


 @ASIPONAGUAYMAS

ASIPONA ADMINISTRACIÓN DEL SISTEMA PORTUARIO NACIONAL GUAYMAS



GOBIERNO DE
MÉXICO

MARINA
SECRETARÍA DE MARINA

    gob.mx/semar

¿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 busy port. A large container ship is docked at a pier, surrounded by numerous yellow and blue gantry cranes. The ship's deck is covered with stacks of colorful shipping containers. A smaller tugboat is positioned alongside the ship. The water is a deep blue, and the sky is clear.

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



bf
bajaferrries

20
AÑOS



BUQUE OAXACA STAR



BUQUE CHIAPAS STAR

CONECTAMOS TU CARGA CON SU DESTINO

CONTENERIZADA | GRANEL | ENSACADOS

CONTÁCTANOS: chartering@bajaferrries.com.mx

CONOCE
NUESTROS
SERVICIOS



Editorial



ESPAÑOL

Estamos en la recta final de este 2023, un año con mucho movimiento tanto en normativa de comercio exterior, fiscal y aduanas, como en el ámbito político, pues ya tenemos aspirantes de las dos principales corrientes políticas del país, por un lado, Claudia Sheinbaum, representante de Morena y por el otro Xóchitl Gálvez, por el Frente Amplio por México, que es conformado por el PRI, PAN y PRD.

No obstante, aún falta un partido que no ha presentado candidato para participar en las elecciones presidenciales, hablamos de Movimiento Ciudadano, del cual mucho se ha dicho, primero que Luis Donaldo Colosio Riojas, quien es Alcalde de Monterrey; otros dicen que Samuel García, actual Gobernador de Nuevo León, rumor que se confirmó con la solicitud de licencia de su cargo como mandatario la cual envió al Tribunal Electoral del Poder Judicial Federal y que, hasta el cierre de esta edición, había sido rechazada por éste ya que no había registros de que hubiera hecho la petición a su Congreso local, en el cual el PRI y PAN son mayoría y quienes anunciaron que no concederían la licencia. Tal vez tendremos que esperar hasta enero como lo indicó el líder de Movimiento Ciudadano, Dante Delgado para conocer el nombre de su candidato.

Y es que para este 2024 el tema electoral es el más relevante del año, puesto que de ello dependen muchos cambios en las políticas y obras que desde el actual gobierno se están impulsando como el Tren Maya, el Corredor Interoceánico del Istmo de Tehuantepec, entre otras obras emblema de la administración federal que podrían verse modificadas en el caso que la oposición sea quien gane el voto de confianza del pueblo de México.

Entre otros temas que puede apreciar en nuestra portada, estimado lector, tenemos los temas de seguridad que aquejan al país y que quien sea el ganador de la contienda presidencial de 2024 deberá abordar como prioridad, puesto que esto puede afectar en mucho la inversión extranjera que está llegando por el fenómeno del nearshoring, algo que como nación no nos favorece.

Yéndonos a lo que nos espera para este cierre del 2023 e inicios de 2024 en el mundo tenemos el nuevo conflicto armado entre Israel y el grupo extremista Hamás en Gaza, que es un prolongado conflicto que data de años atrás y en el que varios mexicanos se vieron envueltos en el conflicto como rehenes del grupo Hamás. Sin duda será un arduo trabajo diplomático para que los connacionales sean liberados con bien. Este conflicto se suma a uno ya un poco añejo, el conflicto entre Ucrania y Rusia, que está a punto de cumplir 2 años en febrero de 2024; el cual afectó en gran medida el comercio internacional, por lo que se espera que el que se desató en el mes de octubre de 2023 en medio oriente también tenga repercusiones.

México se ha caracterizado por no intervenir en conflictos armados ajenos, un tema que ha agradado a unos, pero a otros no, pero que sin duda resulta ser la mejor opción cuando nuestro país tiene temas internos de los cuales ocuparse primero, ya sea en seguridad, infraestructura, tecnología, desarrollo económico, y muchos más.

Como grupo siempre nos ha preocupado el debido cumplimiento de las empresas establecidas en México con el fin de mantener las inversiones hechas en nuestro país con miras a que éstas continúen generando empleos, es por este motivo que día con día buscamos capacitar a más profesionales ya sea a través de estas páginas o en nuestros webinars y podcasts especializados en Hagamos un Trueque, el objetivo es que todas y cada una de las empresas conozcan sus obligaciones en materia de comercio exterior, fiscal y aduanas, y con ello que juntos hagamos de México el país que siempre ha estado destinado a ser.

ENGLISH

We are in the final stage of this 2023, a year with a lot of changes in foreign trade, tax and customs regulations, as well as in the political field, since we already have candidates from the two main political currents of the country, on the one hand, Claudia Sheinbaum, representative of Morena, and on the other hand, Xóchitl Gálvez, for the "Frente Amplio por México", which is formed by the PRI, PAN and PRD.

However, there is still one party that has not presented a candidate to participate in the presidential elections, we are talking about Movimiento Ciudadano, of which much has been said, first that Luis Donaldo Colosio Riojas, who is Mayor of Monterrey; Others say that Samuel García, current Governor of Nuevo Leon, a rumor that was confirmed with his request for a leave of absence from his position as governor, which he sent to the Electoral Tribunal of the Federal Judicial Power and which, as of the closing of this edition, had been rejected by the Tribunal since there was no record that he had made the request to his local Congress, in which the PRI and PAN are in the majority and who announced that they would not grant the leave of absence. Perhaps we will have to wait until January, as indicated by the leader of Movimiento Ciudadano, Dante Delgado, to know the name of his candidate.

For 2024, the electoral issue is the most relevant of the year, since many changes in the policies and works being promoted by the current government depend on it, such as the Mayan Train, the Interoceanic Corridor of the Isthmus of Tehuantepec, among other emblematic works of the federal administration that could be modified in the event that the opposition wins the vote of confidence of the Mexicans.

Among other issues that you can see on our cover, dear reader, we have the security issues that afflict the country and that whoever wins the presidential race in 2024 must address as a priority, since this can greatly affect foreign investment that is arriving due to the nearshoring phenomenon, something that does not favor us as a nation.

Moving on to what we expect for the end of 2023 and the beginning of 2024 in the world, we have the new armed conflict between Israel and the extremist group Hamas in Gaza, which is a prolonged conflict that dates back years and in which several Mexicans were involved in the conflict as hostages of the Hamas group. Undoubtedly, it will be an arduous diplomatic task to ensure the safe release of the Mexican nationals. This conflict is in addition to one that is already a bit old, the conflict between Ukraine and Russia, which is about to turn 2 years old in February 2024; which greatly affected international trade, so it is expected that the one that broke out in October 2023 in the Middle East will also have repercussions.

Mexico has been known for not intervening in other countries' armed conflicts, an issue that has pleased some, but not others, but that undoubtedly turns out to be the best option when our country has internal issues to deal with first, such as security, infrastructure, technology, economic development, and many others.

As a group we have always been concerned about the proper compliance of companies established in Mexico in order to maintain the investments made in our country so that they continue to generate jobs, it is for this reason that every day we seek to train more professionals either through these pages or in our webinars and podcasts specialized in "Hagamos un Trueque" (Let's Make a Barter), the goal is that each and every one of the companies know their obligations in foreign trade, tax and customs, and together we can make Mexico the country that has always been destined to be.



Confederación
Latinoamericana de
Agentes Aduanales A.C.®

BRINDAMOS SOLUCIONES

PARA LOS AGENTES ADUANALES, REPRESENTANTES
LEGALES Y APODERADOS ADUANALES.

- Afiliación y Representación Gremial.
- Asistencia Jurídica/Operativa.
- Sellos Fiscales.
- Importación definitiva de vehículos usados.
- Clasificación Arancelaria.
- Centro de Evaluación.
- Prevalidación electrónica de pedimentos.
- Capacitación.
- Asesoría y Gestión Sanitaria.
- Gestoría para cumplimiento de NOM's.
- Importación temporal de remolques, semirremolques y portacontenedores.
- Bolsa de trabajo.

SERVICIOS A NIVEL NACIONAL CON OFICINAS OPERATIVAS EN:

AIFA

Manzanillo

Nuevo Laredo

CDMX

Lázaro Cárdenas

Veracruz

WWW.CLAA.MX



ClaaMexico



ClaaMx



ClaaMx



ClaaMx



ClaaMx





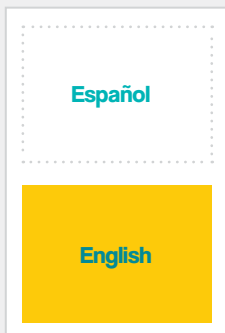
Índice Índice Índice Índice Índice

Mantente actualizado con cursos, artículos, noticias y más.

¡Únete a nuestra comunidad!



UBICA TU
IDIOMA



FIND YOUR
LANGUAGE

12

Trade & Law News

18

Trade & Law News

PATROCINADORES

¡DICEX Aterrizo en el AIFA!

DICEX lands at the AIFA!

Sigamos rompiendo Fronteras juntos

Let's keep on tearing down Frontiers together

Develan billete de Lotería que conmemora el Día del Agente Naviero

Lottery ticket is presented to commemorate Shipping Agent's Day

TL Kapital: Creamos espacios como extensión de tu marca

TL Kapital: We create spaces as an extension of your brand

Multimodal: Una Solución Vanguardista para el almacenaje con Temperatura Controlada

Multimodal: A State-of-the-Art Solution for Temperature Controlled Warehousing

24

PUBLIRREPORTAJE

Puerto de Guaymas, Un Puerto que conecta el comercio internacional

Port of Guaymas:
A Port that connects international trade



26

RESEÑA

El éxito tras las más de dos mil quinientas citas de negocios de Top Flotillas y LOGEX, viene con una preparación para 2024

Success behind more than 2,500 Top Flotillas and LOGEX business appointments, comes with preparation for 2024



28

RESEÑA

Realiza GS1 la primera edición de Fábrica de Negocio 2023 – Cadena de Suministro

GS1 holds first edition of Business
Factory 2023 – Supply Chain



30

RESEÑA

De cerca con la Confederación Latinoamericana de Agentes Aduanales (CLAA) en la Asamblea Anual con agremiados

In close cooperation with the Latin American Confederation of
Customs Brokers (CLAA) in the Annual Assembly with members



32

RESEÑA

XVI Reunión de la Academia Internacional de Derecho Aduanero

XVI Meeting of the International Customs Law Academy

34



Incrementos Arancelarios

Tariff Increases

Dr. José Manuel **Vargas Menchaca**

50



Aspectos relevantes del transporte marítimo internacional en la actualidad

Relevant aspects of international maritime transportation these days

Dr. Hadar **Moreno Valdez**

68



Gestión del Transporte e Intermodalidad

Transportation Management and Intermodality

Dr. César **Morales Razo**

78



Importación Temporal y Control del Activo Fijo de Empresas IMMEX

Temporary Importation and Control of Fixed Assets for IMMEX Companies

Dr. Ricardo **Méndez Castro**

98

El momento de Colombia – Laredo

Now it is time for Colombia - Laredo

Dr. Javier **Cendejas Meneses**

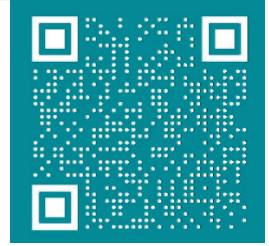




Assekuransa

LA SOLUCIÓN PARA ESTAR **BIEN ASEGURADOS**

TRANSPORTE DE MERCANCÍAS, CONTENEDORES Y RESPONSABILIDAD



Mexicana de Aviación arrancará operaciones en diciembre y ya vende sus primeros boletos



Mexicana de Aviación, la nueva aerolínea estatal a cargo del Ejército mexicano, iniciará operaciones el próximo 2 de diciembre de 2023 y ya comenzó con la venta de sus primeros boletos en 20 destinos.

El centro de operaciones de la empresa estatal mexicana será el más reciente Aeropuerto Internacional Felipe Ángeles (AIFA), siendo el único destino y origen de los vuelos.

En agosto pasado, el Gobierno mexicano anunció un "acuerdo histórico" por 815 millones de pesos para que el Ejército recuperara la marca para su nueva aerolínea comercial.

La operación incluyó la adquisición tres inmuebles y un simulador de vuelo, mientras que el dinero se distribuiría entre todos los exempleados que permanecían en lucha desde hace 13 años, cuando quebró la entonces aerolínea más importante de México.

La puesta en venta de los primeros boletos de la nueva estatal Mexicana de Aviación va en línea con los planes expuestos por el secretario de la Defensa Nacional (Sedena), Luis Cresencio Sandoval, quien explicó que iniciaría operaciones con una inversión de 4.000 millones de dólares.

La inversión estimaba la compra de 10 aviones con los que volará a los 20 destinos de su oferta.

Mexicana de Aviación initiates operations in December and first tickets already on sale

Mexicana de Aviación, the new state-owned airline run by the Mexican Army, will begin operations on December 2, 2023 and has already begun selling its first tickets to 20 destinations.

The Mexican state-owned company's hub will be the most recent Felipe Angeles International Airport (AIFA), being the only destination and origin of the flights.

Last August, the Mexican government announced a "historic agreement" for 815 million pesos for the Army to recover the brand for its new commercial airline.

The operation included the acquisition of three properties and a flight simulator, while the money was distributed among all former employees who had been struggling since 13 years ago, when Mexico's largest airline went bankrupt.

The launch of the first tickets of the new state-owned Mexicana de Aviación is in line with the plans outlined by the Secretary of National Defense (Sedena), Luis Cresencio Sandoval, who explained that it would start operations with an investment of US\$4 billion.

The investment estimated the purchase of 10 aircraft to fly to the 20 destinations of its offer.

Crea SAT la versión 3.0 del complemento Carta Porte

El Servicio de Administración Tributaria (SAT) ha anunciado la introducción de la versión 3.0 del complemento Carta Porte, el cual tiene como finalidad permitir a las autoridades identificar el transporte de bienes o mercancías de forma ilegal.

La versión 3.0 del complemento Carta Porte será implementada a partir del 25 de noviembre. No obstante, se ha establecido un período de convivencia con la versión 2.0 que se extenderá hasta el 31 de diciembre. Esta medida, según el SAT, se ha tomado con el propósito de permitir a los transportistas familiarizarse y ajustarse a la nueva versión.

De este modo, a partir del 1 de enero de 2024, la versión 3.0 del complemento de la Carta Porte se convertirá en la versión válida para la emisión de los Comprobantes Fiscales Digitales por Internet (CFDI o facturas).

Hasta el cierre de agosto, más de 99,600 contribuyentes ya han emitido el Comprobante Fiscal Digital por Internet con el complemento Carta Porte, según lo informado por el Servicio de Administración Tributaria a principios de octubre de 2023.

SAT launches version 3.0 of the complementary Waybill

The Tax Administration Service (SAT) has announced the introduction of version 3.0 of the complementary Waybill, which is intended to allow authorities to identify the transport of goods or merchandise illegally.

Version 3.0 of the complementary Waybill will be implemented as of November 25. However, a period of coexistence with version 2.0 has been established until December 31. This measure, according to SAT (Tax Administration Service), has been taken in order to allow carriers to adapt and become familiar with the new version.

Therefore, as of January 1, 2024, version 3.0 of the complementary version of the Waybill will become the valid version for the issuance of Digital Tax Receipts via Internet (CFDI or invoices).

As of the end of August, more than 99,600 taxpayers have already issued the Digital Tax Receipt via Internet with the complementary Waybill, as reported by the Tax Administration Service at the beginning of October 2023.

ASURI.COM.MX
+52 1 56 3065 4740

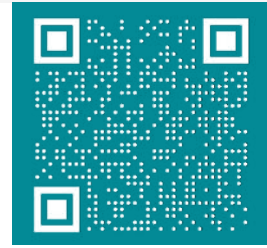
**PROTEGE TUS
OPERACIONES
DE COMERCIO
INTERNACIONAL
CON LAS PÓLIZAS
DE ASURI.**

Blinda tu mercancía en tránsito contra riesgos derivados de accidentes, averías y actos delictivos de forma ágil y sin contratiempos.

Solicita y recibe tu póliza cualquier día de la semana, los 365 días al año, en cualquier horario.



ASURI



Gobierno estadounidense busca cambios en restricciones comerciales de chips e IA a China



El Gobierno del presidente Joe Biden tiene previsto actualizar las restricciones a la exportación de chips de inteligencia artificial y herramientas de fabricación de chips hacia China. Esta medida tiene como objetivo estabilizar las relaciones entre Estados Unidos y China. El Departamento de Comercio, encargado de supervisar los controles de exportación, está trabajando en esta actualización de las restricciones, que se implementaron por primera vez del año anterior.

La actualización propuesta busca ampliar las limitaciones sobre las herramientas de fabricación de chips, alineándolas con las nuevas regulaciones en países como los Países Bajos y Japón. Además, se pretende cerrar algunas lagunas en las restricciones a la exportación de chips de inteligencia artificial.

Funcionarios estadounidenses han informado sobre esta actualización a sus contrapartes chinas en las últimas semanas como parte de un esfuerzo más amplio de la administración Biden para mejorar las relaciones bilaterales. Esto se produce después de la escalada de tensiones en febrero debido a la interceptación de un globo espía chino por parte de Estados Unidos.

El Departamento de Comercio no ha emitido comentarios adicionales al respecto, y la embajada china en Washington ha declarado que no tiene comentarios que hacer.

U.S. government seeks changes in chip and AI trade restrictions for China

President Joe Biden's administration plans to update restrictions on the export of artificial intelligence chips and chip manufacturing tools to China. This move is intended to stabilize U.S.-China relations. The Commerce Department, which is in charge of overseeing export controls, is working on this update to the restrictions, which were first implemented last year.

The proposed update seeks to expand limitations on chip manufacturing tools, bringing them in line with new regulations in countries such as the Netherlands and Japan. In addition, it is intended to close some loopholes in restrictions on the export of artificial intelligence chips.

U.S. officials have informed their Chinese counterparts of this update in recent weeks as part of a broader effort by the Biden administration to improve bilateral relations. This follows the escalation of tensions in February due to the interception of a Chinese spy balloon by the U.S.

The Commerce Department has not issued further comments on the matter, and the Chinese embassy in Washington has stated that it has no comments to share.

4

Empresas canadienses de autos eléctricos están interesadas en invertir en norte de México

Empresas canadienses de autos eléctricos, en particular de baterías, están interesadas en invertir en Nuevo León, ante el fenómeno de relocalización de cadenas o nearshoring, afirmó la delegada general de Quebec en México, Stéphanie Allard-Gomez.

"Desde el punto de vista económico cada vez hay más y más empresas quebequenses que sí están interesadas en hacer negocios en Nuevo León", señaló la funcionaria de Quebec en una entrevista.

"Quebec tiene una fuerza económica muy importante en el sector del vehículo eléctrico, en particular de las baterías, entonces los negocios sí se van a incrementar muchísimo en este sector en particular y en el sector manufacturero, de manera general", manifestó.

Nuevo León acapara las miradas del sector automotriz desde el anuncio en febrero pasado de Tesla de abrir en ese estado su fábrica más grande del mundo con la expectativa de producir un millón de vehículos eléctricos al año y una inversión superior a 5.000 millones de dólares.

Canadian electric car companies interested in investing in northern Mexico

Canadian electric car companies, particularly battery companies, are interested in investing in Nuevo León, given the phenomenon of chain relocation or nearshoring, said the delegate general of Quebec in Mexico, Stéphanie Allard-Gomez.

"From an economic point of view, there are more and more companies from Quebec that are interested in doing business in Nuevo León", said the representative of Quebec in an interview.

"Quebec has a very important economic strength in the electric vehicle sector, particularly in the battery sector, so business is going to increase a lot in this sector in particular and in the manufacturing sector in general", she said.

Nuevo León has attracted the attention of the automotive sector since Tesla announced last February that it will open its largest factory in the world in this state, with the expectation of producing one million electric vehicles per year and an investment of more than 5 billion dollars.

THIS IS TLTERMINALS

GLOBAL REACH,
MULTIMODAL STRATEGY.

➤ Your railport partner in **MEXICO**

80%

of ground transportation going to the US passes by TLTERMINALS' surrounding roads.

+50k sq ft

of covered warehouse

Libramiento Noreste
KM 27.5 #4001
General Escobedo,
Nuevo León, México — 66050

TLTERMINALS.COM
☎ +52 811 908 4628
✉ info@tlterminals.com



Our capacities and other services

Cargo Transportation

- Rail
- Intermodal service
- Project Cargo
- Trading Company
- Break Bulk
- Customs Clearance
- Cargo Insurance
- Ground Transportation
Domestic and international trucking services / Dryvan, flatbed, lowboys and modular equipment.

Warehousing

- Covered warehouse / **+50k sq ft**
- Open space / **+16k sq ft**

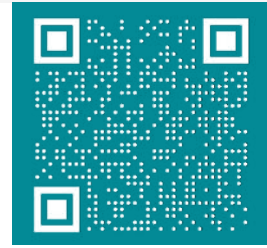
Unloading capacity

- +15 Rail cars per day

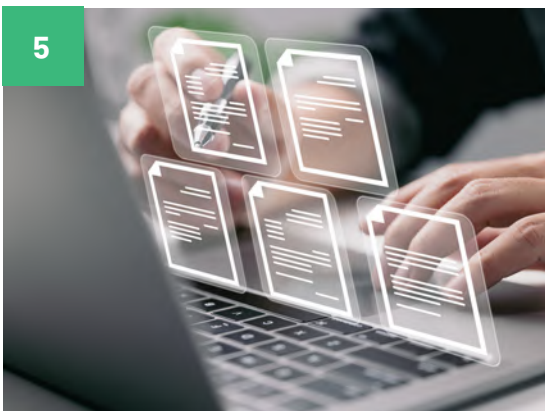
Benefits of TLTERMINALS

TLT | 3PL Optimize the supply chain of our clients.

TLT | FREIGHT FORWARDING Capable to manage multiple cargo transportation modes: Rail, truck, ocean and air freight



Informa CTPAT sobre status de mantenimiento a los portales CTPAT y Trade Compliance



5

La Customs and Border Protection (CBP, por sus siglas en inglés) ha estado enviando información a los miembros CTPAT referente a la próxima actualización del portal de CTPAT y Trade Compliance.

En estas comunicaciones se menciona que toda la información de las cuentas, así como reportes y documentos que se encuentran en las cuentas CTPAT de los miembros, serán transferidos de forma automática al nuevo portal. Por lo que no es necesario que los usuarios copien o descarguen información de sus portales, a menos que ellos decidan realizarlo.

También mencionaron que los reportes de validaciones serán cambiados. Sin embargo, los reportes de validación que hayan sido emitidos anteriormente se mantendrán en la biblioteca del usuario en un formato PDF.

Es importante mencionar que el mantenimiento al portal de CTPAT que estaba agendado para el día 16 de septiembre, ha sido pospuesto hasta nuevo aviso, por lo que se recomienda estar al pendiente de nuevos comunicados de la autoridad, así como al día en sus actualizaciones e información de contacto.

CTPAT informs about maintenance status of CTPAT and Trade Compliance websites

Customs and Border Protection (CBP) has been sending information to CTPAT members regarding the upcoming update of the CTPAT and Trade Compliance website.

In these communications it is mentioned that all account information, as well as reports and documents that are in members' CTPAT accounts, will be automatically transferred to the new website. Therefore, it is not necessary for users to copy or download information from their websites, unless they choose to do so.

They also mentioned that the validation reports will be changed. However, validation reports that have been issued previously will be kept in the user's library in a PDF format.

It is important to mention that the maintenance of the CTPAT website, which was scheduled for September 16, has been postponed until further notice, so it is recommended to be aware of new communications from the authority, as well as to keep up to date with its updates and contact information.

6 México es quinto exportador global de mobiliario: Afamjal

Jorge Ríos, Presidente de la Asociación de Fabricantes de Muebles de Jalisco (Afamjal), dio a conocer que “México es una potencia exportadora de mobiliario, pues es ya el quinto país con mayores ventas internacionales. En 2022, exportamos como nación cerca de 12,800 millones de dólares, por encima de Estados Unidos y Canadá”.

El Presidente de Afamjal informó que 9 de cada 10 dólares en exportaciones tuvieron como destino Estados Unidos. “Sin embargo, Canadá y países de América Latina, como Brasil y Guatemala, fueron también mercados relevantes. Los países que están por encima de México son China, Vietnam, Alemania e Italia, quienes son reconocidos internacionalmente por ser potencias globales en el sector. Nos alegra estar en el top 5 de exportación internacional. Pone el nombre de México y del sector mueblero en alto”.

Mexico is the fifth largest furniture exporter in the world: Afamjal

Jorge Ríos, President of the Jalisco Furniture Manufacturers Association (Asociación de Fabricantes de Muebles de Jalisco in Spanish or Afamjal), announced that “Mexico is a furniture exporting power, as it is already the fifth country with the highest international sales. In 2022, as a nation we exported close to 12.8 billion dollars, more than the United States and Canada”.

The President of Afamjal reported that 9 out of every 10 dollars in exports were destined for the United States. “However, Canada and Latin American countries, such as Brazil and Guatemala, were also relevant markets. The countries above Mexico are China, Vietnam, Germany and Italy, which are internationally recognized as global powers in the sector. We are pleased to be in the top 5 in international exports. It places the name of Mexico and the furniture sector on a high level”.



**ORDENE ANTES DE LAS 6 PM
PARA ENVÍO EL MISMO DÍA**

ULINE

**CONTROL DE DERRAMES
SIEMPRE EN EXISTENCIA**

TARIMA PARA CONTROL DE DERRAMES DE IBC

COBERTIZO PARA CONTROL DE DERRAMES

800-295-5510 uline.mx

¡DICEX Aterriza en el AIFA!

El pasado 14 de septiembre, DICEX inauguró oficialmente sus oficinas en el Aeropuerto Internacional Felipe Ángeles (AIFA), las cuales ya estaban operando en dicho aeropuerto desde abril de este año.

En su mensaje de bienvenida, el Director Ejecutivo de Operaciones DICEX, Joaquín Cervantes de Hoyos, resaltó la importancia de las aduanas para el comercio exterior hoy en día, puntualizando la visión de crecimiento que tiene el AIFA y la oportunidad de fortalecimiento y diversificación de operaciones de carga aérea que representa el decreto publicado en el DOF el 02/02/2023 sobre los aviones de carga del AICM.

En el evento se contó con la presencia de autoridades de la Administración General de Aduanas del Aeropuerto Internacional Felipe Ángeles y ejecutivos de Grupo DICEX.

Las oficinas de DICEX en el AIFA atenderán los embarques que lleguen en este aeropuerto, teniendo como beneficio que la mercancía se despache en aduana de llegada del vuelo, dándoles la misma calidad de servicio a los clientes en ambos aeropuertos.



DICEX lands at the AIFA!

On September 14, DICEX officially inaugurated its offices at the Felipe Angeles International Airport (Aeropuerto Internacional Felipe Ángeles in Spanish or AIFA), which had already been operating at the airport since April of this year.

As a welcome message, the Executive Director of DICEX Operations, Joaquín Cervantes de Hoyos, highlighted the importance of customs for foreign trade today, pointing out AIFA's vision of growth and the opportunity to strengthen and diversify air cargo operations represented by the decree published in the Official Gazette of the Federation on 02/02/2023 regarding the cargo planes at the Mexico City International Airport (AICM).

The event was attended by authorities from the General Customs Administration of the Felipe Angeles International Airport and executives from Grupo DICEX.

The DICEX offices at the AIFA will assist shipments arriving at this airport, with the benefit that the merchandise will be cleared through customs upon arrival of the flight, providing the same quality of service to customers at both airports.

Sigamos rompiendo Fronteras juntos

BAS Cargo, líder en la industria de la seguridad logística, anuncia su compromiso continuo con la expansión y la excelencia en el servicio, como parte de su plan para traspasar fronteras y llegar aún más lejos.

El reciente congreso de BAS Cargo fue un testimonio de su dedicación hacia sus clientes, destacando su visión de crecimiento a nivel internacional. La empresa tiene como objetivo ampliar su presencia para satisfacer las necesidades de sus clientes en todo el mundo, manteniendo los altos estándares de calidad que los han caracterizado.

El compromiso de BAS Cargo con la excelencia y la innovación sigue siendo sólido. En el 2024, anticipamos más logros destacados mientras la empresa continúa superando las expectativas y ofreciendo soluciones líderes en seguros logísticos.



Let's keep on tearing down Frontiers together

BAS Cargo, a leader in the logistics security industry, announces its continued commitment to expansion and service excellence as part of its plan to transcend borders and go even further.

BAS Cargo's recent congress was a testimony to its dedication to its clients, highlighting its vision of international growth. The company intends to expand its presence to meet the needs of its clients around the world, while maintaining the high quality standards that have characterized the company.

BAS Cargo's commitment to excellence and innovation remains strong. In 2024, we anticipate more outstanding achievements as the company continues to exceed expectations and deliver leading logistics insurance solutions.

Develan billete de Lotería que conmemora el Día del Agente Naviero

La Asociación Mexicana de Agentes Navieros (AMANAC) en la Secretaría de Gobernación develó el billete de la Lotería Nacional con el cual se celebrará y conmemorará el Día del Agente Naviero y su relevante papel dentro de la cadena logística.

Al evento se dieron cita 200 personas donde se vendieron los primeros cachitos de la buena suerte y con ello dar apoyo a la asistencia pública y reconocer a la vez el rol del agente naviero, el cual, la mayor de las veces queda un tanto anónimo en los procesos de comercio exterior.



Felicidades a AMANAC por el desempeño y equipo que preside Norma Becerra Pocaroba y dirige Miguel Andrade, quienes han logrado reconocer y dar mayor visibilidad a este profesional al institucionalizar también el 6 de agosto como el Día del Agente Naviero.

Lottery ticket is presented to commemorate Shipping Agent's Day

The Mexican Association of Shipping Agents (AMANAC) at the Ministry of the Interior presented the National Lottery ticket to celebrate and commemorate the Day of the Shipping Agent and its relevant role within the logistics chain.

The event was attended by 200 people where the first "cachitos de la buena suerte" (sticks) were sold, thus supporting public assistance and recognizing the role of the shipping agent, who, in most of the cases, remains anonymous in the foreign trade process.

We congratulate AMANAC for the performance and the team headed by Norma Becerra Pocaroba and Miguel Andrade, who have managed to recognize and give greater visibility to this profession by also institutionalizing August 6 as the Shipping Agent's Day.

TL Kapital: Creamos espacios como extensión de tu marca

Con la experiencia previa de Término Logistics en el desarrollo de proyectos de inmuebles se crea en 2021 **TL Kapital Real Estate**, dedicada al desarrollo y administración inmobiliarios.

Nuestro objetivo es ofrecer soluciones de construcción, arquitectura e interiorismo, así como en la adquisición, operación, administración, renta y venta de **inmuebles de uso comercial e industrial**.



Durante estos 2 años de operación hemos desarrollado proyectos con distintos clientes del sector logístico y de mensajería, desde la construcción de oficinas y espacios de coworking, hasta naves industriales y recintos fiscalizados.

Estamos completamente enfocados en entender las necesidades de cada cliente para dar soluciones personalizadas y efectivas, agregando valor a su proyecto y que sea un reflejo de su identidad.

Además, creemos que a través del diseño del entorno de trabajo generamos impacto en la productividad de los colaboradores, al desarrollar instalaciones e infraestructura innovadoras, dignas y seguras.

TL Kapital: We create spaces as an extension of your brand

With the previous experience of Término Logistics in the development of real estate projects, **TL Kapital Real Estate** was created in 2021, dedicated to real estate development and management. Our objective is to offer solutions in construction, architecture and interior design, as well as in the acquisition, operation, administration, rental and **sale of commercial and industrial real estate**.

During these 2 years of operation we have developed projects with different clients in the logistics and courier sector, from the construction of offices and coworking spaces, to industrial buildings and bonded warehouses. We are completely focused on understanding the needs of each client to provide customized and effective solutions, adding value to their project and making it a reflection of their identity.

In addition, we believe that through the design of the work environment we generate an impact on employee productivity by developing innovative, dignified and safe facilities and infrastructure.



TL Kapital
Real Estate

Creamos espacios como extensión de tu marca

Somos parte del grupo **Término Logistics**, tenemos la experiencia necesaria para desarrollar tus proyectos de inmuebles comerciales e industriales con innovación, seguridad y calidad. Nuestro objetivo es crear propuestas que sean una extensión de la identidad y valores corporativos de nuestros clientes.

CONTÁCTANOS



Multimodal: Una Solución Vanguardista para el almacenaje con Temperatura Controlada

Multimodal Altamira, empresa experta en manejo y transporte de carga, destaca por ser concepto de negocio integral dentro del mercado logístico internacional en el que infraestructura única, ubicación estratégica, tecnología de punta, maquinaria vanguardista y alta eficacia en sus estándares de calidad y seguridad, convergen para materializar una organización única en su tipo.

Sus Almacenes de Refrigeración y Congelación son testimonio de ello por ser un referente en la industria al ofrecer un ambiente controlado para el resguardo, la conservación y la inspección de mercancías perecederas. Esta instalación vanguardista, además de contar con una impresionante capacidad de almacenamiento de 16,800 m³, brinda condiciones óptimas para asegurar la integridad de las cargas de temperatura controlada.



Sus procesos de Almacenamiento siguen rigurosos protocolos para mantener en óptimo estado las mercancías, asegurando que no existan variaciones en la temperatura al mantener un control preciso en sus cámaras que va de los 0°C hasta los -25°C, lo que supone el ambiente ideal para los diversos productos y materias primas que van desde frutas y verduras hasta productos lácteos y farmacéuticos, cada uno con requerimientos específicos de temperatura.

En México, el almacenamiento de alimentos refrigerados está regido por estrictas regulaciones para garantizar la seguridad alimentaria. Multimodal opera en pleno cumplimiento de dichas normas y lineamientos establecidos por las autoridades regulatorias como la Comisión Federal para la Protección contra Riesgos Sanitarios (COFEPRIS).

Del mismo modo, Multimodal preserva la integridad de la cadena de frío hasta que las mercancías llegan a su destino final gracias a su servicio de transporte refrigerado, integrado por tractocamiones de última generación, modernas cajas refrigeradas y sistemas avanzados de monitoreo.

Todo lo anterior está afianzado por la vasta experiencia con la que cuenta su equipo de colaboradores en todos los procesos, facilitando con ello operaciones y trámites eficientes y fluidos. Adicionalmente, los almacenes refrigerados de Multimodal están autorizados como Punto de Verificación e Inspección Zoonosanitaria para la importación de cárnicos y productos derivados de origen animal y acuícola, por SENASICA, quien funge como la autoridad a este respecto. Sin duda, simbolizan una solución única en lo que a temperatura controlada refiere, en el Golfo de México.

Multimodal: A State-of-the-Art Solution for Temperature Controlled Warehousing

Multimodal Altamira, an expert in cargo handling and transportation, stands out as a comprehensive business concept within the international logistics market in which unique infrastructure, strategic location, state-of-the-art technology, cutting-edge machinery and highly efficient quality and safety standards converge to create a unique organization of its kind.

Its Cold Storage and Freezing Warehouses are testimony to this by being a benchmark in the industry by offering a controlled environment for the safekeeping, preservation and inspection of perishable goods. This state-of-the-art facility, in addition to having an impressive storage capacity of 16,800 m³, provides optimal conditions to ensure the integrity of temperature-controlled cargo. Its storage processes follow rigorous protocols to keep goods in optimal condition, ensuring that there are no variations in temperature by maintaining precise control in its chambers ranging from 0°C to -25°C, which is the ideal environment for various products and raw materials ranging from fruits and vegetables to dairy products and pharmaceuticals, each with specific temperature requirements.

In Mexico, refrigerated food storage is governed by strict regulations to ensure food safety. Multimodal operates in full compliance with these standards and guidelines established by regulatory authorities such as the Federal Commission for Protection against Health Risks (COFEPRIS).

In the same way, Multimodal preserves the integrity of the cold chain until the goods reach their final destination thanks to its refrigerated transport service, integrated by state-of-the-art trucks, modern refrigerated boxes and advanced monitoring systems. All of the above is supported by the vast experience of its team of collaborators in all processes, thus facilitating efficient and smooth operations and procedures.

In addition, Multimodal's refrigerated warehouses are authorized as Animal Health Verification and Inspection Points for the importation of meat and animal and aquaculture products by SENASICA, which is the authority in this regard. Undoubtedly, they symbolize a unique solution in terms of controlled temperature in the Gulf of Mexico.



¡LOGÍSTICA
QUE DA
CONFIANZA!



MULTIMODAL ALTAMIRA

+ DE 300 CLIENTES CONFÍAN EN NUESTROS SERVICIOS

CARGA
(833) 260 02 27

TRANSPORTE
(833) 260 01 48

¡ YA SOMOS
PARTE DE



**SÚPER
EMPRESAS
EXPANSION
2023** **!**

Puerto de Guaymas

Un Puerto que conecta el comercio internacional

El Puerto de Guaymas es la opción multipropósito que enlaza el comercio entre Asia-Guaymas-Estados Unidos.

Cuenta con la infraestructura portuaria especializada y la capacidad suficiente para manejar mercancías como graneles, contenedores, carga general, fluidos y automóviles.

Presta servicios de maniobras portuarias, almacenamiento fiscalizado y logísticas en el manejo de comercio exterior, a través de un sistema de mejora continua.

La Administración del Sistema Portuario Nacional, en coordinación con Mediterranean Shipping Company y Transferencias Portuarias del Pacífico, prestan el servicio de carga contenerizada con una ruta regular entre los puertos de **Manzanillo-Mazatlán-Guaymas**.

Líder en movimiento de Granel Mineral

Por su localización geográfica estratégica, Guaymas es un puerto de índole internacional entre los estados de Sonora y Arizona, ya que mediante el uso de su corredor multimodal Guaymas-Arizona, es el puerto marítimo que más volumen de carga comercial realiza en tráfico de tránsito internacional, opera un promedio de 1.5 millones de toneladas de diversos minerales a granel de los estados norteamericanos de Utah, Colorado, Arizona y Nuevo México, que tienen como destino principalmente Asia.



Corredor Multimodal
Guaymas - Arizona Guaymas - Mexicali



Port of Guaymas: A Port that connects international trade

The Port of Guaymas is the multipurpose option that connects trade between Asia, Guaymas and the United States.

It has specialized port infrastructure and sufficient capacity to handle goods such as bulk cargo, containers, general cargo, fluids and automobiles.

It provides port management, bonded warehousing and logistics services in the handling of foreign trade, through a system of continuous improvement.

The National Port System Administration, in coordination with Mediterranean Shipping Company and Transferencias Portuarias del Pacífico, provide containerized cargo service with a regular route between the ports of **Manzanillo, Mazatlán and Guaymas**.

Leader in bulk mineral movement

Due to its strategic geographical location, Guaymas is an international port between the states of Sonora and Arizona, since through the use of its Guaymas-Arizona multimodal corridor, it is the seaport with the highest volume of commercial cargo in international transit traffic, operating an average of 1.5 million tons of various bulk minerals from the U.S. states of Utah, Colorado, Arizona and New Mexico, mainly destined for Asia.



Grandes inversiones en el Puerto de Guaymas

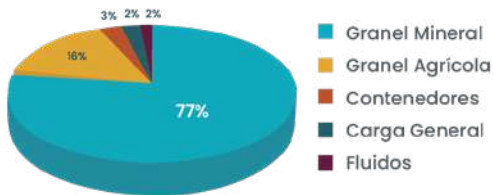
El Gobierno Federal, a través de la Secretaría de Marina, moderniza y amplía el Puerto de Guaymas con un monto de inversión de 3.9 mil millones de pesos en trabajos de dragado de construcción, lo que permitirá contar con 16 m. de profundidad en el Puerto de Guaymas, así mismo, la construcción de un almacén de 10,500 m2 de área techada para el resguardo de granel mineral y la Construcción de un muelle especializado en carga contenerizada con capacidad para soportar grúas Super Post Panamax, lo que permitirá aumentar la operación de hasta 175,000 TEUS anuales.



Ranking del sistema Portuario Nacional
#1 EN MÉXICO

- o Exportación granel mineral
- o Exportación de granel agrícola

Operación por tipo de carga
Toneladas



Ventajas competitivas

Ubicación:

En la costa del Pacífico mexicano en el Estado de Sonora.

Profundidad:

Cuenta con una profundidad de hasta 16 m. en su canal de acceso, dársenas de ciaboga y muelles.

Conectividad:

Carretera y ferroviaria en México y el sur de los Estados Unidos. (400 km con la frontera de Estados Unidos.)

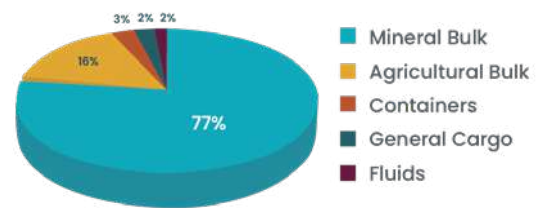
Eficiencia:

Altos índices de productividad en atención a embarcaciones y despacho de mercancías.

Major investments in the Port of Guaymas

The Federal Government, through the Ministry of the Navy, modernizes and expands the Port of Guaymas with an investment of 3.9 billion pesos in construction dredging works, which will allow it to have 16 m. deep in the Port of Guaymas, as well as the construction of a warehouse of 10,500 m2 of roofed area for the safeguarding of mineral bulk and the construction of a dock specialized in containerized cargo with capacity to support Super Post Panamax cranes, which will increase the operation of up to 175,000 TEUS per year.

Operation by type of cargo
Tons



Competitive advantages

Location:

In the Pacific coast of Mexico in the State of Sonora.

Depth:

It has a depth of up to 16 meters in its access channel, docks and piers.

Connectivity:

Road and rail in Mexico and southern U.S. (400 km to the U.S. border).

Efficiency:

High productivity rates in ship service and cargo clearance.

El éxito tras las más de dos mil quinientas citas de negocios de Top Flotillas y LOGEX, viene con una preparación para 2024

Llegó la fecha esperada para que Top Flotillas y LOGEX reunieran como cada año, a representantes de más de cuatrocientas empresas líderes especializadas en transporte y logística, quienes concretaron dos mil quinientas citas de negocios durante tres días de networking, en los que empresas compradoras se reunieron uno a uno con proveedores de soluciones y productos, y cerraron acuerdos comerciales por un valor cercano cada uno a más de un millón de pesos.

Durante la inauguración de los eventos, Fernanda Yerena, Gerente de Mercadotecnia para Top Flotillas y LOGEX, explicó que la agenda de encuentros se ha preparado durante un año de anticipación, teniendo la participación de cada empresa compradora para que sean muy específicas en sus necesidades, en tanto que a los proveedores se les solicita tener muy clara su oferta de productos y servicios para hacer un "match" perfecto.

"En todos los casos, nos esforzamos por planificar estratégicamente cada encuentro según los perfiles de nuestras empresas compradoras y proveedoras, con el objetivo de establecer lazos estratégicos sólidos y duraderos. De esta manera, garantizamos que cada conexión sea precisa y exitosa", comentó Yerena.

Para este encuentro anual, se registraron compradores que manifestaron tener presupuestos de hasta un millón de pesos para hacer negocios, a corto, mediano y largo plazo, y el equipo espera mantener por lo menos los resultados que obtuvieron el año pasado, cuando ocho de cada diez empresas participantes concretaron un nuevo negocio antes de los seis meses después de realizarse los eventos.

"Entre los factores que nos aseguran el éxito de estos eventos figuran que al proveedor le aseguramos la visita de clientes potenciales a su perfil, previamente calificados y validados, quienes al mismo tiempo saben que van a encontrar las soluciones que necesitan", agregó Fernanda Yerena.



Success behind more than 2,500 Top Flotillas and LOGEX business appointments, comes with preparation for 2024

As every year, Top Flotillas and LOGEX brought together representatives of more than four hundred leading companies specialized in transportation and logistics, who made two thousand five hundred business appointments during three days of networking, in which purchasing companies met one on one with solution and product suppliers, and closed business deals worth close to one million pesos each.

During the inauguration of the events, Fernanda Yerena, Marketing Manager for Top Flotillas and LOGEX, explained that the agenda of meetings has been prepared for a year in advance, with the participation of each purchasing company to be very specific in their needs, while suppliers are required to be very clear about their product offerings and services to make a perfect match.

"In all cases, we strive to strategically plan each meeting according to the profiles of our buyers and suppliers, with the objective of establishing solid and lasting strategic ties. In this way, we ensure that each connection is accurate and successful", said Yerena

For this annual meeting, buyers registered with budgets of up to one million pesos to do business in the short, medium and long term, and the team expects to maintain at least the results obtained last year, when eight out of ten participating companies closed a new business deal within six months after the events were held.

"Some of the factors that ensure the success of these events include the fact that we guarantee the supplier the visit of potential customers to their profile, previously qualified and validated, who at the same time know that they will find the solutions they need", added Fernanda Yerena.



En esta ocasión se registraron alrededor de doscientas empresas compradoras entre el ramo del transporte y de logística, que participaron en más de dos mil quinientas reuniones de negocios dentro de las verticales de autos, autobuses, camiones y logística, en donde se encontraron ofertas de autopartes, llantas, software, flotillas eléctricas e híbridas para el caso de Top Flotillas, y distribución, operaciones, logística, embalaje y empaque, entre otras, para LOGEX.

“Una vez que finalizamos la undécima edición de Top Flotillas y la segunda de LOGEX, empezamos a trabajar para nuestra siguiente versión, que se llevará a cabo del 3 al 5 de septiembre en 2024, aquí en Playa del Carmen. Ya iniciamos conversaciones con los proveedores que nos acompañaron en este capítulo, y buscaremos ampliar la cantidad de compradores, según la industria, y traer otras firmas con nuevas ofertas.”, finalizó Yerena.

Asimismo, durante la inauguración del evento que se llevó a cabo el 5 y 7 de septiembre, intervino Luiz Bellini, director general de RX México, empresa organizadora de estos encuentros de negocio, quien comentó que uno de los objetivos de RX es comprender el contexto internacional de negocios, y estar atento a los cambios y coyunturas para aprovecharlos de manera local.

“Es el caso de Top Flotillas y LOGEX, que ofrecen oportunidades de negocio muy bien alineadas, y muestra que México está preparado para participar en los mercados internacionales gracias a su alto grado de competitividad; es así como en RX estamos convencidos de este formato de encuentros, a tal grado que estamos diseñando una estrategia de exportación de este concepto, como es el caso de Top Frotas en Brasil”, explicó Bellini.

Por último, el máximo directivo de RX aprovechó para comentar que RX ha trazado una estrategia que les permitirá crecer en un 70% su volumen de negocios, en un plazo de entre tres y cinco años.

On this occasion, around two hundred buying companies from the transportation and logistics sectors were registered and participated in more than two thousand five hundred business meetings within the verticals of cars, buses, trucks and logistics, where offers of auto parts, tires, software, electric and hybrid fleets in the case of Top Flotillas, and distribution, operations, logistics, packaging and packing, among others, were found for LOGEX.

“Once we finished the eleventh edition of Top Flotillas and the second of LOGEX, we started working for our next version, which will take place from September 3 to 5 in 2024, here in Playa del Carmen. We have already started conversations with the suppliers that accompanied us in this chapter, and we will seek to expand the number of buyers, according to the industry, and bring other firms with new offers.”, Yerena concluded.

Also, during the inauguration of the event, which took place on September 5 and 7, Luiz Bellini, general director of RX Mexico, organizer of these business meetings, commented that one of the objectives of RX is to understand the international business context, and to be aware of the changes and situations to take advantage of them locally.

“This is the case of Top Flotillas and LOGEX, which offer very well aligned business opportunities, and shows that Mexico is prepared to participate in international markets thanks to its high degree of competitiveness; this is how in RX we are convinced of this format of meetings, to such a degree that we are designing an export strategy for this concept, as is the case of Top Frotas in Brazil”, explained Bellini.

Finally, RX's top executive took the opportunity to comment that RX has outlined a strategy that will allow it to grow its turnover by 70% in a period of three to five years.



Realiza GS1 la primera edición de Fábrica de Negocio 2023 – Cadena de Suministro

Jorge Garcés, presidente de GS1 México: *"Queremos ayudar a las pymes en su cadena de suministro, y a conectarlas con otras empresas y organismos, incluso gobierno"*.

Con más de 500 asistentes, se llevó a cabo la primera edición de Fábrica de Negocio (FDN) Cadena de Suministro de GS1 México, la cual fue dirigida a las PyMEs, originada de la versión retail de FDN, misma que contó con la participación de 54 expositores y un programa de siete conferencias, así como un panel con expertos para resolver todas las dudas de los asistentes.

Jorge Garcés, Presidente de GS1 México dio la bienvenida a los asistentes y señaló que la esencia de la cadena de suministro es ayudarnos a llevar las mercancías a donde los consumidores los necesitan en el momento, cantidad y condiciones adecuadas, por este motivo GS1 busca apoyar a las pequeñas y medianas empresas a crecer y conectarlas con otras, incluso con el gobierno.

"Coordinar todos los eslabones de esta cadena de suministro, incluyendo materia prima, proveeduría, empaque, almacenamiento, logística, consultoría, transporte y digitalización en los puntos de venta físicos y en los anaqueles digitales, etc, implicó un gran esfuerzo de GS1 México", dijo, por lo que felicitó y agradeció a los colaboradores del organismo empresarial.

Destacó que no importa el tamaño de la empresa, ninguna es ajena a todos los retos que enfrenta en la cadena de suministro, tales como crisis de contenedores, guerras, pandemias entre otros, afectando la capacidad de crecimiento y competencia.

Puntualizó que *"en el caso de México, el 67 % de las pymes tienen problemas con la falta de eficiencia en sus procesos de almacenamiento y logística, mientras que los costos de suministro, pueden llegar a representar alrededor del 55 % del total del costo de los productos"*.

Luego de inaugurada la FDN Cadena de Suministro, en donde Jorge Garcés realizó el tradicional corte de listón.

Jorge Garcés realizó el tradicional corte de listón para dar por inaugurada la FDN Cadena de Suministro *"rumbo a nuevos destinos"*, acompañado de Juan Carlos Molina, director general de GS1 México; Sandra Aragonéz, presidenta del Conalog; Virgilio Paniagua, presidente de #SoyLogístico Asociación; Ma. Teresa López, directora de Mercadotecnia de Anierm; Hugo Ruiz, director de Logística y Servicios al Cliente en Colgate; Mónica García, gerente general de Asociación de Operadores Logísticos de México.

También se contó con la participación de Ximena Céspedes como moderadora, Erick Gómez de MaxiaNET, David Sacal de profesionales en inventarios y Erick Pinot de CHEP México; entre otros expertos que, con su experiencia, nos brindaron tips para superar los retos en la cadena de suministro para las PYMES.



GS1 holds first edition of Business Factory 2023 – Apply Chain

Jorge Garcés, president of GS1 Mexico: *"We want to help SMEs in their supply chain, and to connect them with other companies and organizations, including the government"*.

With more than 500 attendees, the first edition of the GS1 Mexico Supply Chain Business Factory (Fábrica de Negocios in Spanish or FDN) was held, which was aimed at SMEs, originating from the retail version of FDN, with the participation of 54 exhibitors and a program of seven conferences, as well as a panel with experts to answer all the questions of the attendees.

Jorge Garcés, President of GS1 Mexico welcomed the attendees and pointed out that the essence of the supply chain is to help us get the goods to where consumers need them at the right time, in the right quantity and under the right conditions, for this reason GS1 seeks to support small and medium enterprises to grow and connect them with others, including the government.

"Coordinating all the links in this supply chain, including raw materials, procurement, packaging, storage, logistics, consulting, transportation and digitization at physical points of sale and digital shelves, etc., involved a great effort by GS1 Mexico", he said, for which he congratulated and thanked the collaborators of the business organization.

He emphasized that no matter the size of the company, none is unaware of all the challenges faced in the supply chain, such as container crises, wars, pandemics, among others, affecting the capacity for growth and competition.

He pointed out that *"in the case of Mexico, 67% of SMEs have problems with the lack of efficiency in their storage and logistics processes, while supply costs can represent up to 55% of the total cost of the products"*.

After the inauguration of FDN Supply Chain, where Jorge Garcés made the traditional ribbon-cutting ceremony.

Jorge Garcés made the traditional ribbon-cutting to inaugurate the FDN Supply Chain *"heading to new destinations"*, accompanied by Juan Carlos Molina, general director of GS1 Mexico; Sandra Aragonéz, president of Conalog; Virgilio Paniagua, president of the association #SoyLogístico Asociación; Ma. Teresa López, marketing director of Anierm; Hugo Ruiz, director of Logistics and Customer Services at Colgate; Mónica García, general director of Asociación de Operadores Logísticos de México.

The event also included the participation of Ximena Céspedes as moderator, Erick Gómez from MaxiaNET, David Sacal from inventory professionals and Erick Pinot from CHEP Mexico; among other experts who, with their experience, gave us tips to overcome the challenges in the supply chain for SMEs.



Asimismo, en el programa de conferencias y un panel se tuvo a los expertos:

- **Sandra Aragonéz, presidenta del Conalog**, quien habló sobre las últimas tendencias de la cadena de suministro.
- **Guillermo Castaño, director general de Team Logística**, que compartió sobre innovación tecnológica en la cadena de suministro y su impacto en la operación pyme; así como **Josu Gurtubay, cofundador y COO de Cubbo**, quien dio la conferencia “*El arte de la entrega: claves para realizar una estrategia de eCommerce exitosa*”.
- **Gastón Cedillo, fundador y director ejecutivo de la Asociación Mexicana de Logística y Cadena de Suministro (AML)**, habló sobre la sustentabilidad en la cadena de suministro pyme. Así como **Francisco Servia, senior Product Manager de Amazon España**, abordó el tema del comercio en la era digital: cambios en las preferencias de consumo y cómo pueden responder las pymes desde la innovación logística.

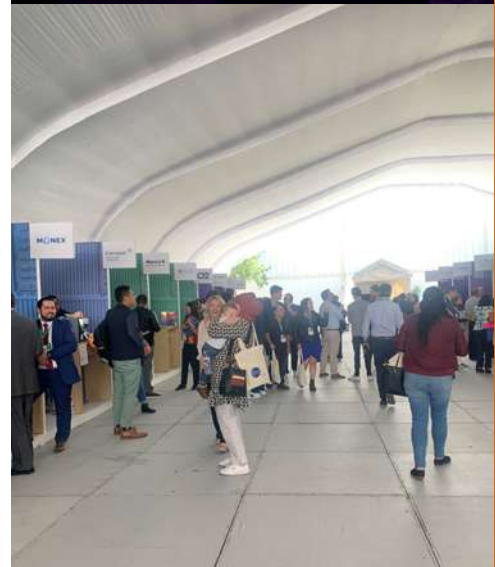
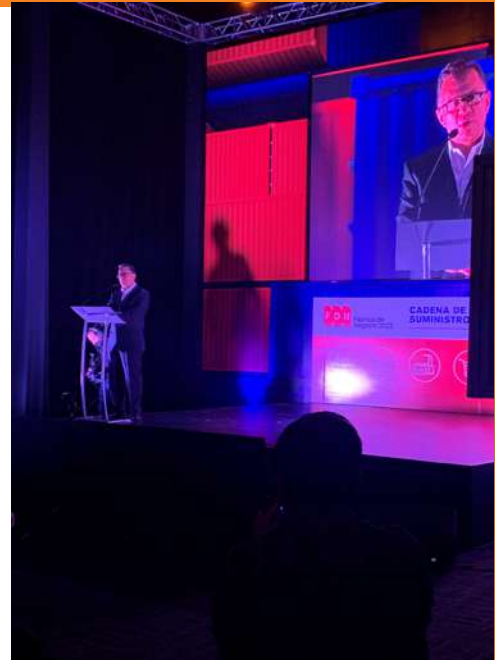
Cabe destacar la distribución del espacio de expositores, la cual fue en línea al viaje de la cadena de suministro que vive la industria día a día; dando a los asistentes posibilidades, panorama y herramientas para potencializar su operación, así como su crecimiento.

Al finalizar la primera edición de FDN Cadena de Suministro, Juan Carlos Molina, director general de GS1 México, dijo que “a través de eventos como este, donde se conjunta la experiencia, conocimiento y buenas prácticas de los diferentes eslabones de la cadena de suministro para profesionalizar la operación de las pymes, las equipamos con las herramientas para enfrentar los retos que impone el mercado”.

Tras este provechoso encuentro vale la pena mencionar y agradecer infinitamente como parte del equipo de GS1 México a:

Alejandro Trejo - Director de Desarrollo de asociados
Paola Cabrera - Gerente de Marketing
Guadalupe Mora - Coordinadora de Relaciones Institucionales y Programa de Aliados estratégicos
Juan Carlos Uribe - Coordinador de Sector Cadena de Suministro
Mario Esparza - Medios y Relaciones Públicas
Evelyn Ramírez - Líder de Sector Cadena de Suministro

Ya que el esfuerzo fue arduo; sin embargo, los resultados se encontraron exitosos, y esto solo fue posible gracias al trabajo, labor y compromiso del equipo.



In addition, the program included lectures and a panel of experts:

- **Sandra Aragonéz, president of Conalog**, who spoke about the latest trends in the supply chain.
- **Guillermo Castaño, general manager of Team Logística**, who spoke about technological innovation in the supply chain and its impact on the SME operation; as well as **Josu Gurtubay, co-founder and COO of Cubbo**, who gave the conference “The art of delivery: keys to a successful eCommerce strategy”.
- **Gastón Cedillo, founder and executive director of the Mexican Association of Logistics and Supply Chain (AML)**, spoke about sustainability in the SME supply chain. **Francisco Servia, Senior Product Manager of Amazon Spain**, addressed the topic of trade in the digital era: changes in consumer preferences and how SMEs can respond through logistics innovation.

It is worth mentioning the distribution of the exhibitors' space, which was in line with the supply chain journey that the industry is experiencing on a daily basis; giving the attendees possibilities, outlook and tools to enhance their operation, as well as their growth.

At the end of the first edition of FDN Supply Chain, Juan Carlos Molina, general director of GS1 Mexico, said that “through events like this, where the experience, knowledge and best practices of the different links of the supply chain are combined to professionalize the operation of SMEs, we equip them with the tools to face the challenges imposed by the market”.

After this enriching meeting it is worth mentioning and thanking sincerely as part of the GS1 Mexico team to:

Alejandro Trejo - Associate Development Manager.
Paola Cabrera - Marketing Manager.
Guadalupe Mora - Institutional Relations and Strategic Allies Program Coordinator.
Juan Carlos Uribe - Supply Chain Sector Coordinator.
Mario Esparza - Media and Public Relations.
Evelyn Ramírez - Supply Chain Sector Leader.

The effort was challenging; however, the results were successful, and this was only possible thanks to the work, labor and commitment of the team.

De cerca con la Confederación Latinoamericana de Agentes Aduanales (CLAA) en la Asamblea Anual con agremiados

El pasado 28 y 29 de septiembre del 2023 la Confederación Latinoamericana de Agentes Aduanales (CLAA) llevó a cabo la Asamblea anual con agremiados, patrocinada por: SKY Ángel, quien habló sobre los beneficios del monitoreo en la cadena de suministro, y BAS CARGO: Asesores especializados en Seguros para la Logística.

Al darse por inaugurado el evento se tuvo la presencia del Almirante Felipe SOLANO Armenta, quien es Director General de Operación Aduanera de la Agencia Nacional de Aduanas México, y aprovechó la oportunidad para hablar de los trabajos que se están llevando a cabo en beneficio del sector aduanero. Mencionó también la importancia de la certificación del Operador Económico Autorizado con el fin de incentivar a los Agentes Aduanales a lograrlo y obtener mayores beneficios en sus operaciones, entre otros temas.

Fueron dos días motivacionales y llenos de aprendizaje, en donde los asistentes enriquecieron su expertise con temas relacionados con la Cooperación Internacional de aduana mexicana, inteligencia artificial en relación con los Riesgos Aduaneros, servicios de apoyo técnico, aplicación de preferencias arancelarias- TMEC, beneficios para certificación OEA entre muchos temas más.

Asimismo, en entrevista para TLC MAGAZINE, el presidente y Agente Aduanal, John Willy Kolter, habló sobre su plan de trabajo para la confederación. -Creo que lo más importante es darles servicio a los socios, son 60 socios, y para esto es crucial tener comunicación con las autoridades- dijo John Willy en la asamblea.

Este comentario fue respaldado gracias a la aportación del Agente Aduanal Ander Kutz, quien habló de la importancia de pertenecer y contar con el respaldo de la Asociación para la operación aduanera.

Asimismo, la CLAA, firmó acuerdo de colaboración con Jorge Luis Chávez Zárte como representante de la Asociación de Recintos Fiscalizados Estratégicos para promover el uso y desarrollo del régimen aduanero de RFE.



In close cooperation with the Latin American Confederation of Customs Brokers (CLAA) in the Annual Assembly with members

On September 28 and 29, 2023, the Latin American Confederation of Customs Brokers (*Confederación Latinoamericana de Agentes Aduanales in Spanish or CLAA*) held its annual Assembly with members, sponsored by: SKY Angel, who spoke about the benefits of monitoring the supply chain, and BAS CARGO: Advisors specialized in Logistics Insurance.

The event was opened in the presence of Admiral Felipe SOLANO Armenta, who is General Director of Customs Operation of the National Customs Agency of Mexico, and took the opportunity to talk about the work being carried out for the benefit of the customs sector. He also mentioned the importance of the certification of the Authorized Economic Operator in order to encourage Customs Agents/Brokers to achieve it and obtain greater benefits in their operations, among other topics.

The two days were motivational and full of learning, where attendees acquired expertise on topics related to the International Cooperation of Mexican customs, artificial intelligence in relation to Customs Risks, technical support services, application of tariff preferences - USMCA (United States-Mexico-Canada Agreement), benefits for AEO certification, among many other topics.

Also, in an interview for TLC MAGAZINE, the president and Customs Broker, John Willy Kolter, spoke about his work plan for the confederation. -I think the most important thing is to provide service to the members, there are 60 members, and for this it is essential to have communication with the authorities- said John Willy during the assembly.

This comment was supported by the contribution of Customs Broker Ander Kutz, who spoke about the importance of belonging to and having the support of the Association for customs operations.

The CLAA also signed a collaboration agreement with Jorge Luis Chávez Zárte as representative of the Association of Strategic Bonded Warehouses to promote the use and development of the RFE customs regime.





ADMINISTRACIÓN DEL SISTEMA
PORTUARIO NACIONAL
MARINA

PUERTO DE GUAYMAS

Conectamos con más de 44 puertos en el mundo.



La opción multipropósito que conecta el comercio entre ASIA - GUAYMAS - ESTADOS UNIDOS

The port of Guaymas is the multipurpose option that connects
trade between Asia - Guaymas - US.

 @ASIPONAGUAYMAS  /ASIPONAGUAYMAS

ASIPONA ADMINISTRACIÓN DEL SISTEMA PORTUARIO NACIONAL GUAYMAS



GOBIERNO DE
MÉXICO

MARINA
SECRETARÍA DE MARINA

    gob.mx/semar

XVI Reunión de la Academia Internacional de Derecho Aduanero

En Berlín, Alemania, en los días 27 al 29 del mes de septiembre de 2023, fue organizada la **XVI Reunión de la Academia Internacional de Derecho Aduanero** con el tema “**Las Aduanas en Tiempo de Cambio Global**” teniendo como sede la prestigiada Universidad de Humboldt.

El Congreso fue desarrollado en cinco paneles integrados por diversos especialistas profesionales y/o funcionarios del campo del derecho aduanero y del comercio internacional, y, por otra parte, el discurso inaugural del Congreso fue presidida por los Doctores Hans-Michael Wolfgang, Lothar Harings, Marc Brocardi, Malte Peters, y el Presidente de la Academia Andrés Rohde Ponce en donde cada uno de ellos compartió los retos y trascendencia de este magno evento.



De esta manera, dio inicio el Primer panel “Actualidad mundial” en donde se abordaron los temas de la situación actual y perspectiva del comercio internacional; el estado de la implementación del Acuerdo sobre Facilitación del Comercio; el impacto de los mega-acuerdos de libre comercio internacional y las administraciones aduaneras; así como las restricciones a la exportación de las materias primas estratégicas.

Posteriormente, en el Segundo panel “Nueva legislación nacional y regional” se analizaron los mecanismos de ajuste fronterizo de carbono de la UE; la propuesta de modificación del Código Aduanero de la Unión; las reformas de la unión aduanera en el UE; y las interpretaciones de las Cortes Nacionales sobre el criterio de transformación sustancial.

XVI Meeting of the International Customs Law Academy

The **XVI Meeting of the International Customs Law Academy** was held in Berlin, Germany, on September 27 to September 29, 2023, under the theme “**Customs in Times of Global Change**”, hosted by the prestigious Humboldt University.

The Congress was developed in five panels composed of various professional specialists and/or officials in the field of customs law and international trade, and, moreover, the opening speech of the Congress was given by Drs. Hans-Michael Wolfgang, Lothar Harings, Marc Brocardi, Malte Peters, and the President of the Academy Andrés Rohde Ponce where each of them shared the challenges and significance of this great event.

Thus, the first panel “World Current Events” began with a discussion on the current situation and outlook for international trade; the status of the implementation of the Trade Facilitation Agreement; the impact of the international free trade mega-agreements and customs administrations; as well as restrictions on the export of strategic raw materials.

Subsequently, the second panel “New national and regional legislation” analyzed the EU carbon border adjustment mechanisms; the proposal to amend the EU Customs Code; the reforms of the customs union in the EU; and the interpretations of the national courts on the substantial transformation criterion.



Al día siguiente, comenzó el Tercer panel “Nuevos criterios sobre temas aduaneros clave”, en el cual se expusieron los temas sobre la valoración aduanera en la jurisprudencia; la valoración aduanera y las dudas razonables; el cumplimiento aduanero, además de la evolución y futuro del sistema armonizado, planteando si es necesaria una nueva Nomenclatura.

Seguidamente, en el Cuarto panel “Armonización aduanera e integración económica”, los ponentes desarrollaron los tópicos sobre la diversificación de las relaciones comerciales de la UE con respecto las Américas; el informe general de modernización del Convenio de Kyoto Revisado; la estandarización de infracciones y sanciones aduaneras; y los Mega Tratados de Libre Comercio sobre comercio internacional en Asia Pacífico.

Por último, en el Quinto panel denominado “Doctrina y bibliografía”, en la cual los expertos dieron a conocer sus puntos de vista de los libros por y para la aduana y su relación con la inteligencia artificial, además de compartir diversas publicaciones aduaneras de los periodos 2019 al 2023. Finalmente, se llevó a cabo la ceremonia de clausura por los Doctores Han-Michel Wolfgang y Andrés Rohde Ponce, quienes transmitieron un mensaje de agradecimiento y reflexión a los ponentes por sus destacadas presentaciones y aportaciones, y a todos los asistentes por su participación, provenientes de más de 35 países.

Dr. Ricardo Méndez Castro, Miembro de la ICLA

The following day, the third panel “New criteria on key customs issues” began, in which the topics of customs valuation in jurisprudence; customs valuation and reasonable doubts; customs compliance, as well as the evolution and future of the harmonized system, and whether a new Nomenclature is necessary, were discussed.

Then, in the fourth panel, “Customs Harmonization and Economic Integration” the speakers developed the topics on the diversification of EU trade relations with respect to the Americas; the general report on the modernization of the Revised Kyoto Convention; the standardization of customs infractions and sanctions; and the Mega Free Trade Agreements on international trade in Asia-Pacific.

Finally, in the fifth panel called “Doctrine and bibliography” in which experts shared their views on books by and for customs and its relationship with artificial intelligence, in addition to sharing various customs publications for the periods 2019 to 2023. Finally, the closing ceremony was conducted by Dr. Han-Michel Wolfgang and Dr. Andrés Rohde Ponce, who expressed their gratitude and reflection to the speakers for their outstanding presentations and contributions, and to all the attendees from more than 35 countries for their participation.

Dr. Ricardo Méndez Castro, ICLA Member

Incrementos Arancelarios

Tariff Increases



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 de Posgrado en Derecho, Cetys Universidad y Centro Universitario de Estudios Jurídicos (CUEJ).

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); de la Academia Mexicana de Derecho Internacional (2022), 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.

Todas las políticas de gobierno tienen un propósito o finalidad encaminada al beneficio de la sociedad, de una parte de ésta, de un sector o actividad económica, independientemente de la información, análisis o sustento. Así, las políticas en materia económica cumplen un propósito, por ejemplo, en 2022 y 2023 prácticamente todos los países están preocupados en mantener la estabilidad económica, a través de un control estricto de la economía, incluso, para lograrlo, han mantenido altas las tasas de interés. Todo con miras a mantener el ahorro, la producción, el consumo, la inversión nacional y extranjera.

En materia de comercio exterior, por ejemplo, Estados Unidos, en relación con la industria automotriz, realizó una interpretación a modo sobre las reglas de origen, para efecto de promover la fabricación de autos, principalmente, con insumos y componentes fabricados en alguno de los tres países integrantes de América del Norte. Interpretación que fue rebatida por Canadá y México, la cual fue sometida a la decisión de un panel binacional establecido de conformidad con el Capítulo 31 del T-MEC.¹ Si bien la resolución del panel se hizo del conocimiento de los gobiernos de los tres países a finales de 2022 y del conocimiento público en enero de 2023, a la fecha desconocemos cuáles han sido las acciones de cumplimiento por parte de Estados Unidos. Podríamos decir que dicho retraso atiende a la idea de mantener sus políticas en materia de comercio exterior por el mayor tiempo posible. Así, eventualmente, México y Canadá se verán en la necesidad de imponer medidas de represalia a fin de forzar a Estados Unidos a su cumplimiento.



All government policies have a purpose or goal aimed at benefiting society, a part of it, a sector or economic activity, regardless of the information, analysis or support. Thus, economic policies fulfill a purpose, for example, in 2022 and 2023 practically all countries are concerned with maintaining economic stability through strict control of the economy, and to achieve this, they have even kept interest rates high. All of this with the purpose of maintaining savings, production, consumption, and domestic and foreign investment.

In the area of foreign trade, for example, the United States, in relation to the automotive industry, made an interpretation of the rules of origin in order to promote the manufacture of automobiles, mainly with inputs and components manufactured in one of the three North American countries. This interpretation was challenged by Canada and Mexico and was submitted to a binational panel established in accordance with Chapter 31 of the USMCA (United States-Mexico-Canada Agreement).¹ Although the panel's resolution was communicated to the governments of the three countries at the end of 2022 and to the public in January 2023, to date we do not know what the compliance actions of the United States have been. We could say that this delay is in response to the idea of maintaining its foreign trade policies for as long as possible. Thus, eventually, Mexico and Canada will need to impose retaliatory measures in order to force the United States to comply.

Otro ejemplo de política en materia de comercio exterior lo encontramos en México, con la decisión sobre la importación, comercialización y uso del glifosato y el maíz transgénico, donde a partir de una nota emitida por una institución (Agencia Internacional de Investigación sobre Cáncer) vinculada a la Organización Mundial de la Salud, indicó que el glifosato podría causar cáncer.² Con lo anterior, el Gobierno de México, mediante decreto publicado en el Diario Oficial de la Federación (DOF) el 31 de diciembre de 2020,³ estableció limitaciones para su empleo en México e incluso aplicó la misma lógica al maíz transgénico. Las presiones de Estados Unidos llevaron a México a la modificación del decreto,⁴ para señalar que el maíz transgénico no debería utilizarse en la fabricación de masa y tortilla, productos básicos en la dieta del mexicano, por una cuestión de protección de la población y para mantener los esquemas tradicionales de producción del maíz nativo. Como resultado de lo anterior y después de agotar las consultas correspondientes, ahora, en agosto pasado, Estados Unidos presentó, en los términos del Capítulo 31 del T-MEC, la solicitud de panel para efecto de que emita la decisión correspondiente.

Another example of foreign trade policy is found in Mexico, with the decision on the importation, commercialization and use of glyphosate and transgenic corn, where, based on a note issued by an institution (International Agency for Research on Cancer) linked to the World Health Organization, it indicated that glyphosate could cause cancer.² With this, the Mexican Government, through a decree published in the Official Gazette of the Federation (DOF) on December 31, 2020,³ established limitations for its use in Mexico and even applied the same logic to transgenic corn. Pressure from the United States led Mexico to modify the decree,⁴ to indicate that transgenic corn should not be used in the production of dough and tortillas, basic products in the Mexican diet, for the protection of the population and to maintain the traditional production patterns of native corn. As a result of the above, and after exhausting the corresponding consultations, last August, the United States filed, under the terms of Chapter 31 of the USMCA (United States-Mexico-Canada Agreement), the request for the panel to issue the corresponding decision.



Otro ejemplo por parte de Canadá es el relativo a los cupos de leche, donde para su otorgamiento, Estados Unidos señala que el Gobierno de Canadá establece criterios de asignación discriminatorios, con los cuales impide la participación de los productores estadounidenses e incurre en violación de los compromisos internacionales previstos en el T-MEC y, por lo cual, Estados Unidos ya solicitó en dos ocasiones el someter el asunto a la resolución de sendos paneles binacionales. En el primer asunto el panel emitió su decisión en diciembre de 2021; y en el segundo, Estados Unidos presentó su solicitud de panel el 31 de enero de 2023 y seguramente en breve conoceremos su informe (este artículo se elaboró el 31 de agosto pasado).

Como todos sabemos, los acuerdos y tratados comerciales internacionales tienen como propósito que los países integren, en un principio, una zona de libre comercio a través de la negociación y establecimiento de un período de desgravación, al final del cual los aranceles a los productos originarios serán de cero por ciento, fomentando así el libre comercio y un mayor intercambio de mercancías. Más adelante, si los países, ahora socios comerciales, podrán plantear una mayor integración con el establecimiento de una unión aduanera, conforme a la cual impondrán un arancel común en sustitución del arancel correspondiente a cada país, frente a las importaciones de mercancías provenientes de terceros países.

Los aranceles en comento se denominan preferenciales, en el sentido de observar una preferencia hacia los socios comerciales, en comparación con las mercancías provenientes de terceros países, los cuales no forman parte del acuerdo o tratado comercial.



Another example on the part of Canada concerns milk quotas, where the United States indicates that the Canadian government establishes discriminatory allocation criteria for the granting of these quotas, which prevents the participation of U.S. producers and violates the international commitments set forth in the USMCA (United States-Mexico-Canada Agreement), and for which the United States has already requested on two occasions to submit the matter to binational panels for resolution.

In the first case, the panel issued its decision in December 2021; and in the second case, the United States submitted its request to the panel on January 31, 2023 and we will surely know its report shortly (this article was prepared last August 31).

As we all know, the purpose of international trade agreements and treaties is for countries to initially integrate a free trade zone through the negotiation and establishment of a tariff reduction period, at the end of which tariffs on originating products will be zero percent, thus promoting free trade and a greater exchange of goods. Later, if the countries, now trading partners, can consider further integration with the establishment of a customs union, under which they will impose a common tariff to replace the tariff for each country on imports of goods from third countries.

The tariffs in question are called preferential, in the sense of observing a preference towards trading partners, compared to goods from third countries, which are not part of the trade agreement or treaty.

Por otra parte, valga decir también, frente a la lentitud en la Ronda Doha de la Organización Mundial del Comercio (OMC), iniciada a finales de 2001, para concluir las negociaciones de esta Novena Ronda, muchos países han incrementado significativamente sus intereses en negociar acuerdos comerciales bilaterales, plurilaterales y regionales. Los cuales también tienen por objeto lograr una mayor integración comercial e incluso la constitución de bloques comerciales que los posicione a escala global. Los propósitos señalados se volvieron una necesidad a partir de los siguientes eventos:

- La suspensión de actividades industriales, comerciales y de todo tipo, ocasionada por la pandemia de covid en distintas partes del mundo durante 2020.
- La crisis surgida en el Canal de Suez en marzo de 2021, y la dificultad de que las mercancías llegaran a su destino, entre otros, por la falta de contenedores.
- La guerra de Rusia y Ucrania (2022-2023) que ha motivado la interrupción del comercio de una variedad de mercancías, incluidas, las decisiones de distintos gobiernos para tomar represalias en contra de Rusia por iniciar y mantener la guerra.

On the other hand, it is also worth mentioning that, in view of the slow progress in the Doha Round of the World Trade Organization (WTO), initiated at the end of 2001, to conclude the negotiations of this Ninth Round, many countries have significantly increased their interest in negotiating bilateral, plurilateral and regional trade agreements. These agreements are also aimed at achieving greater trade integration and even the formation of trade blocs that will position them on a global scale. These objectives have become a necessity as a result of the following events:

- The suspension of industrial, commercial and other activities caused by the covid pandemic in different parts of the world during 2020.
- The crisis that emerged in the Suez Canal in March 2021, and the difficulty that the goods will reach their destination, among others, due to the lack of containers.
- The Russia-Ukraine war (2022-2023) that has led to the disruption of trade in a variety of goods, including, decisions by various governments to retaliate against Russia for initiating and maintaining the war.



De regreso con los aranceles en materia de comercio internacional, debemos comentar: en México los aranceles son impuestos de comercio exterior y están previstos en la Ley de los Impuestos Generales de Importación y Exportación (LIGIE) y dentro de la cual está la tarifa correspondiente, conocida como TIGIE, en la cual se establecen, entre otros, los montos o porcentajes correspondientes a la importación o exportación de una mercancía. En cambio, en la jerga internacional, la legislación de diversos países e incluso los acuerdos multilaterales de la OMC los contempla como derechos, sirva de ejemplo, que uno de los principales acuerdos de dicha organización es el GATT (*General Agreement on Tariffs and Trade*) cuya expresión en español es Acuerdo General sobre Aranceles Aduaneros y Comercio (AGAAC) y en distintas partes del acuerdo, verbigracia, Artículo XXIV, referente a las uniones aduaneras y zonas de libre comercio, alude a éstos como derechos:

...

8. A los efectos de aplicación del presente Acuerdo,

a) se entenderá por unión aduanera, la sustitución de dos o más territorios aduaneros por un solo territorio aduanero, de manera:

i) que los **derechos de aduana** y las demás reglamentaciones comerciales restrictivas (excepto, en la medida en que sea necesario, las restricciones autorizadas en virtud de los artículos XI, XII, XIII, XIV, XV y XX) sean eliminados con respecto a lo esencial de los intercambios comerciales entre los territorios constitutivos de la unión o, al menos, en lo que concierne a lo esencial de los intercambios comerciales de los productos originarios de dichos territorios; y

...

b) se entenderá por zona de libre comercio, un grupo de dos o más territorios aduaneros entre los cuales se eliminan los **derechos de aduana** y las demás reglamentaciones comerciales restrictivas (excepto, en la medida en que sea necesario, las restricciones autorizadas en virtud de los artículos XI, XII, XIII, XIV, XV y XX) con respecto a lo esencial de los intercambios comerciales de los productos originarios de los territorios constitutivos de dicha zona de libre comercio.⁵ (Énfasis añadido)



Regarding tariffs in international trade, we must comment: in Mexico, tariffs are foreign trade taxes and are set forth in the General Import and Export Tax Law (Ley de los Impuestos Generales de Importación y Exportación in Spanish or LIGIE), which includes the corresponding tariff, known as TIGIE, which establishes, among other things, the amounts or percentages corresponding to the import or export of a good. On the other hand, in the international terminology, the legislation of several countries and even the multilateral agreements of the WTO contemplate them as duties, for example, one of the main agreements of this organization is the GATT (General Agreement of Tariffs and Trade), whose translation in Spanish is Acuerdo General sobre Aranceles Aduaneros y Comercio (AGAAC) and in different parts of the agreement, for example, Article XXIV, referring to the customs unions and free trade zones, refers to them as duties:

...

8. For the purposes of this Agreement,

a) Customs union shall mean the substitution of two or more customs territories for a single customs territory, in such a way that:

i) **customs duties** and other restrictive regulations of commerce (except, to the extent necessary, restrictions authorized under Articles XI, XII, XIII, XIV, XV and XX) shall be eliminated in respect of substantially all the trade between the constituent territories of the union or at least in respect of substantially all the trade in products originating in those territories; and

...

b) free trade area means a group of two or more customs territories between which **customs duties** and other restrictive regulations of commerce (except, to the extent necessary, restrictions authorized under Articles XI, XII, XIII, XIV, XV and XX) are eliminated in respect of substantially all trade in products originating in the constituent territories of such free trade area.⁵ (Emphasis added)

También en el ámbito comercial se identifican como derechos, sirva de ejemplo que las tiendas libres de impuestos, localizadas en los aeropuertos de todo el mundo, se llaman *Duty Free*.

Otro aspecto destacable es que cada gobierno, independientemente del tipo de gobierno (monarquía, república o cualquier otro), de tamaño o desarrollo de país, toma decisiones diferentes e incluso contrarias a la política de comercio exterior adoptada en un período determinado. Al respecto, proporcionamos dos ejemplos:

El primero lo tenemos en Estados Unidos, donde durante el gobierno de Barack Obama, dicho país fue un ávido negociador del TPP (*Trans Pacific Partmership*), el cual fue firmado en febrero de 2016 con la participación de una docena de países, entre ellos Estados Unidos. Posteriormente, durante el gobierno de Donald Trump y en cumplimiento a uno de sus compromisos de campaña, en su primera semana de trabajo, el 23 de enero de 2017, firmó un memorándum para el retiro de su país de dicho tratado. Motivo por el cual, los once países restantes realizaron diversos cambios para suscribir el TIPAT (Tratado Integral y Progresista de la Alianza Transpacífica)⁶ conocido en inglés como CPTPP (*Comprehensive and Progressive Agreement for Trans-Pacific Partnership*).

Also in the commercial field they are identified as duties, for example, duty free stores, located in airports around the world, are called “*Duty Free*”.

Another noteworthy aspect is that each government, regardless of the type of government (monarchy, republic or any other), size or development of the country, makes decisions that are different and even contrary to the foreign trade policy adopted in a given period. In this regard, we provide two examples:

The first one is in the United States, where during Barack Obama's administration, that country was an active negotiator of the TPP (Trans Pacific Partnership), which was signed in February 2016 with the participation of a dozen countries, including the United States. Subsequently, during Donald Trump's administration and in compliance with one of his campaign commitments, in his first week of work, on January 23, 2017, he signed a memorandum for the withdrawal of his country from that treaty. As a result, the remaining eleven countries made several changes to sign the Comprehensive and Progressive Agreement for Trans-Pacific Partnership (CPTPP).⁶



El segundo ejemplo lo podemos observar en México durante los gobiernos de Felipe Calderón y de López Obrador. En el primer caso, contrario a lo planteado durante décadas de que la desgravación arancelaria sólo sucediera con motivo de la negociación y firma de un acuerdo comercial, o bien, con motivo de la aplicación de un programa de promoción sectorial, durante el gobierno de Calderón, mediante decreto elaborado por la Dra. Lorenza Martínez como Subsecretaria de Industria y Comercio de la Secretaría de Economía, publicado en el DOF del 24 de diciembre de 2008,⁷ mediante el cual se estableció una desgravación arancelaria inmediata y otra del cinco por ciento a una infinidad de productos provenientes de países con los cuales no se tenía celebrado un acuerdo o tratado comercial, mercancías clasificadas en varias centenas de fracciones arancelarias, fijando el monto del arancel por debajo del previsto para México en el marco de la OMC.



En cambio, con objeto de proteger a la industria nacional, por ejemplo, en los sectores siderúrgico, calzado, textil y confección, hemos visto diversos decretos mediante los cuales se estableció un incremento arancelario a diversos productos, con la finalidad de proteger a la industria nacional con respecto a las importaciones, a fin de que el precio al cual lleguen las mercancías importadas al mercado mexicano no sea excesivamente bajo con respecto al precio de los productos nacionales.

Lo anterior, a fin de permitir a los mencionados sectores una adecuada recuperación por los efectos adversos de la pandemia de covid, o, además, en el caso del sector siderúrgico, por el exceso de producción mundial, el cual podría ocasionar la colocación en el mercado mexicano de los mencionados productos.

The second example can be seen in Mexico during the administrations of Felipe Calderón and López Obrador. In the first case, contrary to what has been proposed for decades, that tariff reduction would only occur as a result of the negotiation and signing of a trade agreement, or as a result of the implementation of a sectorial promotion program, during the Calderón administration, by means of a decree issued by Dr. Lorenza Martínez as Undersecretary of Industry and Trade of the Ministry of Economy, published in the Official Gazette of the Federation on December 24, 2008,⁷ which established an immediate tariff reduction and another five percent tariff reduction for an infinite number of products from countries with which no trade agreement or treaty had been signed, goods classified in several hundred tariff fractions, setting the amount of the tariff below that provided for Mexico in the WTO framework.

On the other hand, in order to protect the national industry, for example, in the iron and steel, footwear, textile and clothing sectors, we have seen several decrees by which a tariff increase was established for several products, with the purpose of protecting the national industry with respect to imports, so that the price at which imported goods arrive to the Mexican market is not excessively low with respect to the price of national products.

The foregoing, in order to allow the aforementioned sectors an adequate recovery from the adverse effects of the covid pandemic, or, in addition, in the case of the iron and steel sector, due to the excess of world production, which could cause the placement in the Mexican market of the aforementioned products.

En suma, el arancel puede o no ser un motivo para desalentar las importaciones de un determinado producto; pero lo cierto es que un bajo arancel, digamos del cinco por ciento o menor, sin duda es un aliciente para las importaciones. En cambio, la fijación de un arancel por encima del 10 por ciento pudiera ser un elemento en la toma de la decisión de la importación.

No desconocemos que, en las operaciones de comercio exterior, existen una serie de acciones o estrategias mediante las cuales un importador podría eludir el pago de un determinado arancel, como por ejemplo, entre otros supuestos: i) un cambio en la clasificación arancelaria, y ii) modificar la declaración de origen de la mercancía. Sin embargo, está claro, un incremento arancelario tiene como propósito reducir la importación de esa mercancía.

In other words, the tariff may be or may not be a reason to discourage imports of a given product; but what is certain is that a low tariff, such as five percent or less, is undoubtedly an incentive for imports. On the other hand, the setting of a tariff above 10 percent could be an element in the decision to import.

We are not unaware that, in foreign trade operations, there are a number of actions or strategies through which an importer could avoid paying a certain tariff, such as, among other assumptions: i) a change in the tariff classification, and ii) modifying the declaration of origin of the merchandise. However, it is clear that the purpose of a tariff increase is to reduce the importation of such merchandise.



Así, por ejemplo, observamos con respecto al sector siderúrgico lo siguiente:

1. Mediante publicación en el DOF del 20 de septiembre de 2019,⁸ se estableció un arancel temporal del 15% para 228 fracciones arancelarias con un esquema de desgravación que terminaría el 22 de agosto de 2024. Lo cual sustituyó un mecanismo de renovaciones semestrales de la imposición de aranceles en dicho sector.
2. Mediante decreto publicado en el DOF el 24 de diciembre de 2020,⁹ se ajustó la fecha del incremento arancelario, para indicar que los productos siderúrgicos anteriormente identificados en 228 fracciones arancelarias, ahora es respecto a 112 fracciones y se estableció una ampliación de la vigencia hasta el 30 de septiembre de 2024.
3. Decreto por el que se modifica la Tarifa de la Ley de los Impuestos Generales de Importación y Exportación, publicado en el DOF del 22 de noviembre de 2021,¹⁰ donde se reitera la imposición del arancel del 15% a una gran variedad de fracciones arancelarias de productos siderúrgicos con una vigencia hasta el último día de septiembre de 2024.
4. Decreto por el que se modifica la Tarifa de la Ley de los Impuestos Generales de Importación y Exportación, publicado en el DOF del 15 de agosto de 2023,¹¹ mediante el cual se incrementa el arancel, pasa de 15 a 25% el arancel impuesto a aproximadamente más de 170 fracciones arancelarias en las cuales se clasifican diversos productos siderúrgicos.



Thus, for example, the following can be observed with respect to the iron and steel sector:

1. By means of a publication in the Official Gazette of the Federation on September 20, 2019,⁸ a temporary tariff of 15% was established for 228 tariff items with a tariff reduction scheme that would end on August 22, 2024. This replaced a mechanism of six-monthly renewals of the imposition of tariffs in this sector.
2. By means of a decree published in the Official Gazette of the Federation on December 24, 2020,⁹ the date of the tariff increase was adjusted to indicate that iron and steel products previously identified in 228 tariff items are now included in 112 items, and an extension of the effective date until September 30, 2024 was established.
3. Decree amending the Tariff of the General Import and Export Tax Law, published in the Official Gazette of the Federation on November 22, 2021,¹⁰ which reiterates the imposition of the 15% tariff on a wide variety of tariff items of iron and steel products, effective until the last day of September 2024.
4. Decree amending the Tariff of the General Import and Export Tax Law, published in the Official Gazette of the Federation on August 15, 2023,¹¹ which increases the tariff from 15% to 25% for approximately more than 170 tariff items in which various iron and steel products are classified.

Este último decreto también tuvo como propósito incrementar el impuesto general de importación a un 25% para las mercancías clasificadas en una gran cantidad de fracciones arancelarias correspondientes, entre otros productos, a calzado, textiles y confección, cuya imposición estará vigente hasta el 31 de julio de 2025.

Recordemos, con respecto a la industria del calzado, el 29 de agosto de 2014, ya se había publicado un decreto con medidas para prevenir y combatir la práctica de subvaluación de mercancías.¹² Posteriormente, el 26 de diciembre de 2014, se expidió un decreto similar para combatir dicha práctica en las importaciones de productos de los sectores textil y confección.¹³

This last decree was also intended to increase the general import tax to 25% for goods classified in a large number of tariff items corresponding, among other products, to footwear, textiles and apparel, the imposition of which will be in force until July 31, 2025.

We should not forget that with respect to the footwear industry, on August 29, 2014, a decree had already been published with measures to prevent and reduce the practice of undervaluation of merchandise.¹² Subsequently, on December 26, 2014, a similar decree was issued to prevent this practice in imports of textile and apparel products.¹³



Después, el 10 de abril de 2019, mediante decreto se resolvió incrementar los aranceles en 10, 15, 20 y 25% para una gran cantidad de fracciones arancelarias correspondientes a los sectores textil y confección por seis meses, para contrarrestar los efectos de la desgravación arancelaria realizada desde 2008 y en años subsecuentes.¹⁴ Acto seguido, la prórroga del incremento arancelario por otros seis meses, mediante decreto publicado en el DOF del 28 de octubre de 2019.¹⁵

Con lo anterior, está claro que la presente administración del gobierno federal, al igual que la anterior, tiene el propósito de mantener la industria nacional, generadora de empleos, la cual ha sufrido por la pandemia del covid, la inestabilidad económica mundial, un descenso en el consumo, una inflación que no ha disminuido significativamente, y si bien la mejoría de la paridad peso-dólar, por un lado, beneficia la compra de insumos del exterior, por otro, también propicia una afectación a las exportaciones mexicanas, las cuales perciben una merma en el poder adquisitivo de los importadores ubicados en otros países (mercados de exportación de los productos mexicanos).

Pareciera que las políticas de gobierno, las estrategias y acciones de los empresarios están funcionando junto al *nearshoring*, porque según datos del Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI), a partir de una actualización de datos del Sistema de Cuentas Nacionales de México, hay una mayor participación de las manufacturas, maquila y las exportaciones al registrar un crecimiento, el cual pasó de representar el 18.6% del PIB a 21.3%.¹⁶ Este y otros puntos, según INEGI demuestran una mejoría de la economía mexicana, en tanto es 3.6% más grande.

En adición a lo anterior, el segundo informe trimestral de 2023 de la gobernadora del Banco México (Banxico) expresa un nuevo pronóstico para todo el ejercicio, a partir de reconocer un crecimiento de la economía mexicana. Según Banxico, el Producto Interno Bruto (PIB) llegará a 3.0% al final del año, en lugar del 2.3% planteado en meses anteriores; y extiende el pronóstico para 2024, de 1.6% a 2.1%.¹⁷



Then, on April 10, 2019, by means of a decree, it was resolved to increase tariffs by 10, 15, 20 and 25% for a large number of tariff items corresponding to the textile and apparel sectors for six months, to counteract the effects of the tariff reduction implemented since 2008 and in subsequent years.¹⁴ Subsequently, there was an extension of the tariff increase for another six months, by means of a decree published in the Official Gazette of the Federation on October 28, 2019.¹⁵

With the foregoing, it is clear that the present federal government administration, like the previous one, has the purpose of maintaining the national industry, which generates jobs, and which has suffered from the covid pandemic, world economic instability, a decrease in consumption, and inflation that has not significantly decreased, and although the improvement in the peso-dollar parity, on the one hand, benefits the purchase of inputs from abroad, on the other hand, it also affects Mexican exports, which perceive a decrease in the purchasing power of importers located in other countries (export markets for Mexican products).

It seems that government policies, strategies and actions of entrepreneurs are working together with *nearshoring*, because according to data from the National Institute of Statistics and Geography (INEGI), based on an update of data from the National Accounts System of Mexico, there is a greater participation of manufacturing, assembly plants and exports by registering a growth, which went from representing 18.6% of GDP to 21.3%.¹⁶ This and other points, according to INEGI, show an improvement of the Mexican economy, as it is 3.6% larger than before.

In addition to the above, the second quarterly report for 2023 from the governor of Banco México (Banxico) expresses a new forecast for the entire fiscal year, based on the recognition of the Mexican economy's growth. According to Banxico, the Gross Domestic Product (GDP) will reach 3.0% at the end of the year, instead of the 2.3% forecast in previous months; and extends the forecast for 2024, from 1.6% to 2.1%.¹⁷

Fuentes

1. En la página de internet del Secretariado de Canadá-México-Estados Unidos no está disponible el informe del panel, <https://can-mex-usa-sec.org/secretariat/report-rapport-reporte.aspx?lang=spa>, consulta realizada el 31 de agosto de 2023. No obstante, el informe *United States – Automotive Rules of Origin USA-MEX-CDA-2022-31-01* puede verse en [https://www.worldtradelaw.net/document.php?id=usmca31/us-autoroo\(usmca\).pdf](https://www.worldtradelaw.net/document.php?id=usmca31/us-autoroo(usmca).pdf).
2. INTERNATIONAL AGENCY FOR RESEARCH ON CANCER, WORLD HEALTH ORGANIZATION, IARC *Monographs Volume 112. Evaluation of five organophosphate insecticides and herbicides*, 20 de marzo de 2015, Francia, <https://www.iarc.who.int/wp-content/uploads/2018/07/MonographVolume112-1.pdf>.
3. *Decreto por que se establecen las acciones que deberán realizar las dependencias y entidades que integran la Administración Pública Federal, en el ámbito de sus competencias, para sustituir gradualmente el uso, adquisición, distribución, promoción e importación de la sustancia química denominada glifosato y de los agroquímicos utilizados en nuestro país que lo contienen como ingrediente activo, por alternativas sostenibles y culturalmente adecuadas, que permitan mantener la producción y resulten seguras para la salud humana, la diversidad biocultural del país y el ambiente*, DOF del jueves 31 de diciembre de 2020, edición vespertina, pp. 2 y 3, https://dof.gob.mx/nota_to_ima gen_fs.php?cod_diario=290221&pagina=2&seccion=0.
4. *Decreto por el que se establecen diversas acciones en materia de glifosato y maíz genéticamente modificado*, DOF del lunes 13 de febrero de 2023, edición vespertina, p. 2, https://dof.gob.mx/nota_to_imagen_fs.php?codnota=5679405&fecha=13/02/2023&cod_diario=304081.
5. *Acuerdo General sobre Aranceles Aduaneros y Comercio de 1994*, Organización Mundial del Comercio, Acuerdo de la Ronda Uruguay, https://www.wto.org/spanish/docs_s/legal_s/06-gatt_s.htm.
6. El mencionado tratado en comento fue firmado el 8 de marzo de 2018, posteriormente fue aprobado por el Senado mexicano el 23 de mayo, así como su ratificación y depósito el 28 de junio, entró en vigor para México el 1 de enero de 2019, para lo cual, el *Decreto Promulgatorio del Tratado Integral y Progresista de Asociación Transpacífico, hecho en Santiago de Chile, el ocho de marzo de dos mil dieciocho*, DOF del jueves 29 de noviembre de 2018, edición matutina, segunda sección y posteriores, https://dof.gob.mx/nota_to_imagen_fs.php?codnota=5545130&fecha=29/11/2018&cod_diario=281497.
7. *Decreto por el que se establece el impuesto general de importación para región fronteriza y la franja fronteriza norte*, DOF del miércoles 24 de diciembre de 2008, tercera sección, pp. 1 y ss., https://dof.gob.mx/nota_to_imagen_fs.php?codnota=5075760&fecha=24/12/2008&cod_diario=216926.
8. *Artículo Segundo del Decreto por el que se modifica la Tarifa de la Ley de los Impuestos Generales de Importación y de Exportación, el Decreto por el que se establece el impuesto general de importación para la región fronteriza y la franja fronteriza norte, el Decreto por el que se establecen diversos Programas de Promoción Sectorial y el Derecho para el Fomento de la Industria Manufacturera, Maquiladora y de Servicios de Exportación*, DOF del viernes 20 de septiembre de 2019, edición vespertina, pp. 7 y ss., https://dof.gob.mx/nota_to_imagen_fs.php?cod_diario=282818&pagina=2&seccion=0.
9. *Decreto por el que se modifica la Tarifa de la Ley de los Impuestos Generales de Importación y de Exportación, el Decreto para el apoyo de la competitividad de la industria automotriz terminal y el impulso al desarrollo del mercado interno de automóviles, el Decreto por el que se establece el impuesto general de importación para la región fronteriza y la franja fronteriza norte, el Decreto por el que se establecen diversos Programas de Promoción Sectorial y los diversos por los que se establecen aranceles-cupo*, DOF del jueves 24 de diciembre de 2020, segunda sección, pp. 42 y ss., https://dof.gob.mx/nota_to_ima gen_fs.php?codnota=5608714&fecha=24/12/2020&cod_diario=290061.
10. *Decreto por el que se modifica la Tarifa de la Ley de los Impuestos Generales de Importación y Exportación*, DOF del lunes 22 de noviembre de 2021, edición vespertina, pp. 10 y ss., https://dof.gob.mx/nota_to_imagen_fs.php?cod_diario=295641&pagina=10&seccion=0.
11. *Decreto por el que se modifica la Tarifa de la Ley de los Impuestos Generales de Importación y Exportación*, DOF del martes 15 de agosto de 2023, edición vespertina, pp. 307 y ss., https://dof.gob.mx/nota_to_imagen_fs.php?codnota=5698661&fecha=15/08/2023&cod_diario=307601.
12. *Decreto por el que se establecen medidas para la productividad, competitividad y combate de prácticas de subvaluación del sector calzado*, DOF del viernes 29 de agosto de 2014, primera sección, pp. 19 y ss., https://dof.gob.mx/nota_to_imagen_fs.php?codnota=5358209&fecha=29/08/2014&cod_diario=260181.
13. *Decreto por el que se establecen medidas para la productividad, competitividad y combate de prácticas de subvaluación de los sectores textil y confección*, DOF del viernes 26 de diciembre de 2014, segunda sección, pp. 20 y ss., https://dof.gob.mx/nota_to_imagen_fs.php?codnota=5377395&fecha=26/12/2014&cod_diario=262001.
14. *Decreto por el que se modifica la Tarifa de la Ley de los Impuestos Generales de Importación y de Exportación, el Decreto por el que se establecen diversos Programas de Promoción Sectorial, el Decreto por el que se establece el impuesto general de importación para región fronteriza y la franja fronteriza norte y el Decreto para el Fomento de la Industria Manufacturera, Maquiladora y de Servicios de Exportación*, DOF del miércoles 10 de abril de 2019, primera sección pp. 55 y ss., https://dof.gob.mx/nota_to_imagen_fs.php?codnota=5557469&fecha=10/04/2019&cod_diario=281727.
15. *Decreto por el que se modifica la Tarifa de la Ley de los Impuestos Generales de Importación y de Exportación*, DOF del lunes 28 de octubre de 2019, edición vespertina, pp. 2 y ss., https://dof.gob.mx/nota_to_imagen_fs.php?codnota=5576783&fecha=28/10/2019&cod_diario=283478.
16. CANTILLO, Paula, "Economía mexicana es 3.6% más grande: Inegi", *Excélsior*, miércoles 30 de agosto de 2023, sección dinero, p. 4.
17. PONCE, Karla, "Banxico mejora la previsión del PIB de México", *Excélsior*, jueves 31 de agosto de 2023, sección dinero, p. 4.

Sources

1. The panel's report is not available on the website of the *Canada-Mexico-US Secretariat*, <https://can-mex-usa-sec.org/secretariat/report-rapport-reporte.aspx?lang=spa>, consulted on August 31, 2023. However, the report *United States – Automotive Rules of Origin USA-MEX-CDA-2022-31-01* is available on the website [https://www.worldtradelaw.net/document.php?id=usmca31/us-autoroo\(usmca\).pdf](https://www.worldtradelaw.net/document.php?id=usmca31/us-autoroo(usmca).pdf).
2. INTERNATIONAL AGENCY FOR RESEARCH ON CANCER, WORLD HEALTH ORGANIZATION, *IARC Monographs Volume 112. Evaluation of five organophosphate insecticides and herbicides*, March 20, 2015, France, <https://www.iarc.who.int/wp-content/uploads/2018/07/MonographVolume112-1.pdf>.
3. *Decree establishing the actions to be taken by the agencies and entities that are part of the Federal Public Administration, within the scope of their competencies, to gradually replace the use, acquisition, distribution, promotion and importation of the chemical substance called glyphosate and the agrochemicals used in our country that contain it as an active ingredient, with sustainable and culturally appropriate alternatives that allow maintaining production and are safe for human health, the biocultural diversity of the country and the environment*, Official Gazette of the Federation of Thursday, December 31, 2020, evening edition, p. 2 and 3, https://dof.gob.mx/nota_to_imagen_fs.php?cod_diario=290221&pagina=2&seccion=0.
4. *Decree establishing several actions regarding glyphosate and genetically modified corn*, Official Gazette of the Federation of Monday, February 13, 2023, evening edition, p. 2, https://dof.gob.mx/nota_to_imagen_fs.php?codnota=5679405&fecha=13/02/2023&cod_diario=304081.
5. *General Agreement on Tariffs and Trade of 1994*, World Trade Organization, Uruguay Round Agreement, https://www.wto.org/spanish/docs_s/legal_s/06-gatt_s.htm.
6. The aforementioned agreement in question was signed on March 8, 2018, subsequently approved by the Mexican Senate on May 23, as well as its ratification and deposit on June 28, entered into force for Mexico on January 1, 2019, for which purpose, the *Decree Promulgating the Comprehensive and Progressive Agreement on Trans-Pacific Partnership, held in Santiago, Chile, on March eight, two thousand eighteen*, Official Gazette of the Federation of Thursday, November 29, 2018, morning edition, second section and subsequent, https://dof.gob.mx/nota_to_imagen_fs.php?codnota=5545130&fecha=29/11/2018&cod_diario=281497.
7. *Decree establishing the general import tax for the border region and the northern border strip*, Official Gazette of the Federation of Wednesday, December 24, 2008, third section, p. 1 et seq., https://dof.gob.mx/nota_to_imagen_fs.php?codnota=5075760&fecha=24/12/2008&cod_diario=216926.
8. Article Two of the Decree amending the Tariff of the General Import and Export Tax Law, the Decree establishing the general import tax for the border region and the northern border strip, the Decree establishing various Sector Promotion Programs and the Law for the Promotion of the Manufacturing, Assembly Plant and Export Services Industry, Official Gazette of the Federation of Friday, September 20, 2019, evening edition, p. 7 et seq., https://dof.gob.mx/nota_to_imagen_fs.php?cod_diario=282818&pagina=2&seccion=0.
9. *Decree amending the Tariff of the General Import and Export Tax Law, the Decree for the support of the competitiveness of the automotive terminal industry and the promotion of the development of the domestic automobile market, the Decree establishing the general import tax for the border region and the northern border strip, the Decree establishing various Sector Promotion Programs and the various Decrees establishing tariff-quota rates*, Official Gazette of the Federation of Thursday, December 24, 2020, second section, p. 42 et seq., https://dof.gob.mx/nota_to_imagen_fs.php?codnota=5608714&fecha=24/12/2020&cod_diario=290061.
10. *Decree modifying the Tariff of the General Import and Export Tax Law*, Official Gazette of the Federation of Monday, November 22, 2021, evening edition, p. 10 et seq., https://dof.gob.mx/nota_to_imagen_fs.php?cod_diario=295641&pagina=10&seccion=0.
11. *Decree modifying the Tariff of the General Import and Export Tax Law*, Official Gazette of the Federation of Tuesday, August 15, 2023, evening edition, p. 307 et seq., https://dof.gob.mx/nota_to_imagen_fs.php?codnota=5698661&fecha=15/08/2023&cod_diario=307601.
12. *Decree establishing measures for productivity, competitiveness and prevention of undervaluation practices in the footwear sector*, Official Gazette of the Federation of Friday, August 29, 2014, first section, p. 19 et seq., https://dof.gob.mx/nota_to_imagen_fs.php?codnota=5358209&fecha=29/08/2014&cod_diario=260181.
13. *Decree establishing measures for productivity, competitiveness and prevention of undervaluation practices in the textile and apparel sectors*, Official Gazette of the Federation of Friday, December 26, 2014, second section, p. 20 et seq., https://dof.gob.mx/nota_to_imagen_fs.php?codnota=5377395&fecha=26/12/2014&cod_diario=262001.
14. *Decree amending the Tariff of the General Import and Export Tax Law, the Decree establishing various Sector Promotion Programs, the Decree establishing the general import tax for the border region and the northern border strip, and the Decree for the Promotion of the Manufacturing, Assembly Plant and Export Services Industry*, Official Gazette of the Federation of Wednesday, April 10, 2019, first section p. 55 et seq., https://dof.gob.mx/nota_to_imagen_fs.php?codnota=5557469&fecha=10/04/2019&cod_diario=281727.
15. *Decree modifying the Tariff of the General Import and Export Tax Law*, Official Gazette of the Federation of Monday, October 28, 2019, evening edition, p. 2 et seq., https://dof.gob.mx/nota_to_imagen_fs.php?codnota=5576783&fecha=28/10/2019&cod_diario=283478.
16. CANTILLO, Paula, "Mexican economy is 3.6% larger: INEGI", *Excélsior*, Wednesday, August 30, 2023, economy section, p. 4.
17. PONCE, Karla, "Banxico upgrades Mexico's GDP outlook", *Excélsior*, Thursday, August 31, 2023, economy section, p. 4.

En la Asociación de Operadores Logísticos de México representamos los intereses de nuestros asociados e impulsamos el desarrollo y competitividad logística.

Beneficios por ser miembro

Contáctanos y conoce más



Participación en Grupos de Trabajo y Comités



Representación ante cámaras, entidades públicas, privadas, nacionales e internacionales



Vinculación con entidades y personas clave de la logística



Generación de contenido derivado de reuniones internas



Fomentamos la solidaridad y colaboración a través de networking y buenas prácticas entre asociados



Somos miembro de la Asociación Latinoamericana de Logística, ALALOG

Nuestros socios



Síguenos en nuestras redes sociales



@AOLMmx



@AOLM_mx



@AOLM

Aspectos relevantes del transporte marítimo internacional en la actualidad

Relevant aspects of international maritime
transportation these days



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.

Análisis del contexto internacional

En términos generales puede señalarse que el transporte marítimo internacional representa, hoy en día, aproximadamente el 80% del transporte mundial de mercancías entre las naciones; cabe destacar que dicho transporte goza de gran eficiencia y rentabilidad tratándose del traslado de mercancías. Normalmente, entre las ventajas que se tienen en el empleo de este medio de transporte, se puede encontrar, que se trata de un medio seguro, y en promedio de bajo costo, para el traslado de productos, máxime si se le compara con el sistema de transporte aéreo. A través de dicha herramienta se ha fomentado y expandido el comercio internacional.

Debe recordarse que existe la Organización Marítima Internacional, que viene a ser el organismo especializado de las Naciones Unidas responsable de la seguridad y protección de la navegación, así como de prevenir la contaminación del mar por medio de los buques. Igualmente, la organización de referencia se erige como la autoridad mundial encargada de implementar las normas vinculadas con: la seguridad, fomento, desarrollo, protección y comportamiento de carácter ambiental que deben cumplimentarse, para llevar a cabo el transporte marítimo internacional. También está encargada de preparar las normas dirigidas al sector del transporte marítimo internacional.

Analysis of the international context

In general terms, it can be said that international maritime transportation represents, nowadays, approximately 80% of the world transportation of goods between nations; it is worth mentioning that such transportation is highly efficient and profitable when it comes to the transportation of goods. Normally, among the advantages of using this means of transportation we can find that it is a safe and, on average, low-cost means of transporting products, especially when compared to the air transport system. Through this tool, international trade has been promoted and expanded.

We should not forget that there is an International Maritime Organization, which is the specialized agency of the United Nations responsible for the safety and security of navigation, as well as for preventing pollution of the sea by ships. Additionally, this organization is the world authority in charge of implementing the rules related to: safety, promotion, development, protection and environmental behavior that must be complied with in order to carry out international maritime transport. It is also in charge of preparing standards for the international maritime transport sector.



De acuerdo con cifras de la Organización de las Naciones Unidas,¹ tras una contracción del 3,8% en 2020, el comercio marítimo internacional se recuperó en el año 2021 con un crecimiento aproximado del 3,2%, alcanzando un total de 11.000 millones de toneladas. Según las previsiones de la UNCTAD, en 2022 el crecimiento del comercio marítimo se moderará al 1,4%, y en el período de 2023-2027 aumentará a razón de un 2,1% anual, lo cual representa un ritmo menor que el promedio del 3,3% de los tres decenios anteriores. Durante años, el segmento que creció con mayor rapidez fue el comercio de contenedores, cuyo crecimiento en 2022 se situará en un 1,2%, para luego remontar ligeramente al 1,9% en 2023.

La desaceleración prevista no se debe únicamente a los confinamientos provocados por la pandemia, sino también a potentes vientos contrarios en el terreno de la macroeconomía y a un debilitamiento de la economía china. Además, el aumento de la inflación y el costo de la vida ha llevado a los consumidores a gastar menos, y el gasto se ha desviado en cierta medida de los bienes a los servicios. Resulta necesario destacar que, en el año de 2021, la flota mercante mundial creció menos de un 3%, lo que representa la segunda tasa de crecimiento más baja desde 2005. Los que más crecieron fueron los buques para el transporte de gas licuado, gracias a la demanda mundial de gas, seguidos de los portacontenedores y los graneleros. Desde 2011 se ha producido un envejecimiento de la flota marítima en general. El promedio de edad actual ponderado por el número de buques es de 21,9 años y si se pondera por la capacidad de carga es de 11,5 años. Los graneleros son los buques más nuevos, seguidos de los portacontenedores y los petroleros, con un promedio de 11,1, 13,7 y 19,7 años, respectivamente. El aumento del promedio de edad de los buques se ha debido entre otros motivos a las dudas de los propietarios, especialmente en el sector del transporte de graneles secos y líquidos, sobre la evolución de la tecnología y los combustibles más rentables, así como sobre los cambios en la reglamentación y los precios del carbono. Para beneficiarse de los elevados precios de los fletes y las tarifas de fletamento vigentes, los propietarios han optado por mantener activos sus antiguos buques.



According to figures from the United Nations Organization,¹ after a contraction of 3.8% in 2020, international maritime trade recovered in 2021 with an approximate growth of 3.2%, reaching a total of 11 billion tonnes. According to UNCTAD forecasts, growth in maritime trade will moderate to 1.4% in 2022, and in the 2023-2027 period it will grow at 2.1% per year, slower than the 3.3% average of the previous three decades. For years, the fastest growing segment was container trade, with growth in 2022 coming in at 1.2%, before rebounding slightly to 1.9% in 2023. The expected slowdown is not only due to the confinements caused by the pandemic, but also to strong macroeconomic headwinds and a weakening of the Chinese economy. In addition, rising inflation and the cost of living have led consumers to spend less, and spending has shifted to some extent from goods to services. It is worth noting that in 2021, the world merchant fleet grew by less than 3%, which represents the second lowest growth rate since 2005. Those that grew the most were liquefied gas carriers, thanks to the global demand for gas, followed by container ships and bulk carriers. Since 2011 there has been an aging of the maritime fleet in general. The current average age weighted by the number of vessels is 21.9 years and if weighted by cargo capacity it is 11.5 years. Bulk carriers are the newest vessels, followed by container ships and oil tankers, with an average age of 11.1, 13.7 and 19.7 years, respectively. The increase in the average age of vessels has been due among other reasons to owners' doubts, especially in the dry and liquid bulk transportation sector, about the evolution of technology and the most cost-effective fuels, as well as changes in regulation and carbon prices. In order to benefit from the high freight rates and charter rates in force, owners have chosen to keep their old vessels active.

Diversos convenios marítimos de carácter internacional

En el marco de la Organización Marítima Internacional² se puede observar que se han adoptado diversos instrumentos internacionales bajo la supervisión de dicha organización, convenios que en general han ayudado a regular el transporte marítimo internacional, por lo que, en ese sentido, pueden encontrarse diversos tipos de instrumentos que se han ido suscribiendo, como son a saber, entre otros:

- Aquéllos que regulan la seguridad marítima.
- Los que versan sobre la contaminación del mar.
- Los que versan sobre la responsabilidad e indemnización.
- Los vinculados con la facilitación.
- El arqueo.
- Los actos ilícitos en el transporte marítimo.

Various international maritime conventions

Within the framework of the International Maritime Organization,² it can be observed that various international instruments have been adopted under the supervision of this organization, conventions that in general have helped to regulate international maritime transport, so that, in this sense, there are various types of instruments that have been signed, including, among others:

- Those regulating maritime safety.
- Those related to marine pollution.
- Those related to liability and compensation.
- Those related to facilitation.
- The tonnage.
- Illegal acts in maritime transportation.



Entre algunos de los convenios marítimos más relevantes se tienen a saber:

- Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar -Convenio SOLAS-, del año de 1974, mismo que ha sido actualizado.
- Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques del año de 1973, modificado a su vez, por el Protocolo de 1978 y por el Protocolo de 1997. Convenio MARPOL.
- Convenio internacional sobre normas de formación, titulación y guardia para la gente del mar, en su forma enmendada, incluidas las enmiendas de 1995 y las enmiendas de Manila del año 2010.

Convenios relativos a la seguridad y protección marítimas y a la interfaz buque-puerto.

- Convenio sobre el Reglamento internacional para prevenir los abordajes, 1972, Reglamento sobre los abordajes.
- Convenio para facilitar el tráfico marítimo internacional de 1965, Convenio de facilitación.
- Convenio internacional sobre líneas de carga de 1966, Convenio de líneas de carga.
- Convenio internacional sobre búsqueda y salvamento marítimos, 1979, Convenio SAR.
- Convenio para la represión de actos ilícitos contra la seguridad de la navegación marítima, 1988, Convenio SUA, y Protocolo para la represión de actos ilícitos contra la seguridad de las plataformas fijas emplazadas en la plataforma continental, 1988, Protocolo de 2005.
- Convenio internacional sobre la seguridad de los contenedores, 1972, Convenio CSC.
- Convenio Constitutivo de la Organización Internacional de Telecomunicaciones Marítimas por Satélite, 1976, Inmarsat.
- Convenio internacional de Torremolinos para la seguridad de los buques pesqueros, 1977, sustituido por el Protocolo de Torremolinos de 1993; Acuerdo de Ciudad del Cabo de 2012, sobre la implantación de las disposiciones del Protocolo de Torremolinos de 1993 relativo al Convenio internacional de Torremolinos para la seguridad de los buques pesqueros.

Some of the most relevant maritime agreements include the following:

- International Convention for the Safety of Life at Sea (SOLAS Convention) of 1974, which has been updated.
- International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, as amended by the Protocol of 1978 and the Protocol of 1997. MARPOL Convention.
- International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers, as amended, including the 1995 amendments and the Manila amendments of 2010.

Maritime safety and security and ship/port interface conventions.

- Convention on the International Regulations for Preventing Collisions, 1972, Collisions Regulations.
- Convention on Facilitation of International Maritime Traffic, 1965, Facilitation Convention.
- International Convention on Load Lines, 1966, Load Line Convention.
- International Convention on Maritime Search and Rescue, 1979, SAR Convention.
- Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Maritime Navigation, 1988, SUA Convention, and Protocol for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Fixed Platforms Located on the Continental Shelf, 1988, Protocol of 2005.
- International Convention for Safe Containers, 1972 (CSC Convention).
- Convention Establishing the International Maritime Satellite Telecommunication Organization, 1976, Inmarsat.
- Torremolinos International Convention for the Safety of Fishing Vessels, 1977, as replaced by the Torremolinos Protocol of 1993; Cape Town Agreement of 2012 on the Implementation of the Provisions of the Torremolinos Protocol of 1993 relating to the Torremolinos International Convention for the Safety of Fishing Vessels.

Otros convenios relativos a la prevención de la contaminación al mar:

- Convenio internacional relativo a la intervención en alta mar en casos de accidentes que causen una contaminación por hidrocarburos, 1969, Convenio de Intervención.
- Convenio sobre la prevención de la contaminación del mar por vertimiento de desechos y otras materias, 1972, Convenio de Londres y Protocolo de Londres de 1996.
- Convenio internacional sobre cooperación, preparación y lucha contra la contaminación por hidrocarburos, 1990, Convenio de Cooperación.
- Protocolo sobre cooperación, preparación y lucha contra los sucesos de contaminación por sustancias nocivas y potencialmente peligrosas, 2000, Protocolo de Cooperación-SNPP.
- Convenio internacional sobre el control de los sistemas antiincrustantes perjudiciales en los buques, 2001, Convenio AFS.
- Convenio internacional para el control y la gestión del agua de lastre y los sedimentos de los buques, 2004.

Other conventions relating to the prevention of pollution of the sea:

- International Convention Relating to Intervention on the High Seas in Cases of Oil Pollution Accidents, 1969, Intervention Convention.
- Convention on the Prevention of Marine Pollution by Dumping of Wastes and Other Matter, 1972, London Convention and London Protocol of 1996.
- International Convention on Oil Pollution Preparedness, Response and Cooperation, 1990, Cooperation Convention.
- Protocol on Preparedness, Response and Cooperation to Pollution Occurrences by Hazardous and Noxious Substances, 2000, Protocol of Cooperation-SNPP.
- International Convention on the Control of Harmful Anti-Fouling Systems on Ships, 2001, AFS-Convention.
- International Convention for the Control and Management of Ships' Ballast Water and Sediments, 2004.

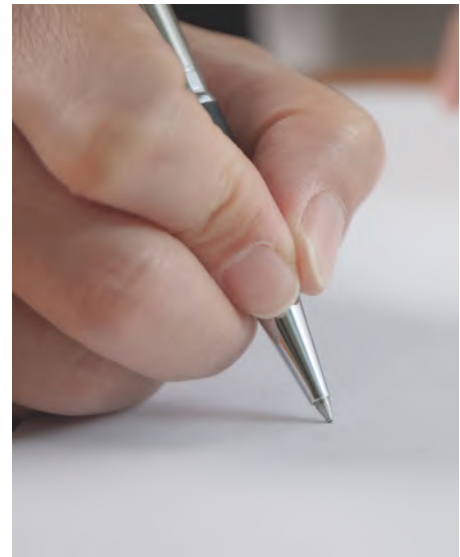


Convenios sobre la responsabilidad civil y las indemnizaciones.

- **Convenio internacional sobre responsabilidad civil nacida de daños debidos a contaminación por hidrocarburos, 1969, Convenio de responsabilidad civil.**
- **Protocolo de 1992 del Convenio internacional sobre la constitución de un fondo internacional de indemnización de daños debidos a contaminación por hidrocarburos, Fondo de 1992.**
- **Convenio relativo a la responsabilidad civil en la esfera del transporte marítimo de materiales nucleares, 1971, Nucleares, 1971.**
- **Convenio de Atenas relativo al transporte de pasajeros y sus equipajes por mar, 1974, Convenio de Atenas de 1974.**
- **Convenio sobre la limitación de la responsabilidad nacida de reclamaciones de derecho marítimo, 1976, Convenio de limitación de la responsabilidad 1976, entre otros diversos.**

La Organización Internacional del Trabajo.

Sobre el punto, resulta necesario tener en cuenta que la Organización Internacional del Trabajo, con la finalidad de proteger las labores de la gente que trabaja en el mar, ha adoptado más de 70 instrumentos (41 convenios y recomendaciones conexas) en el marco de reuniones marítimas especiales de la Conferencia Internacional del Trabajo. Para el sector marítimo, las normas internacionales de la Organización Internacional del Trabajo, han establecido condiciones mínimas de trabajo decente para las personas, mismas que abarcan casi todos los aspectos del trabajo en el mar, y que van, desde las condiciones mínimas exigidas para el trabajo de la gente de mar a bordo de un buque, (en particular, la edad mínima, el certificado médico, formación y calificaciones), hasta aspectos relacionados con las disposiciones sobre las condiciones de empleo, tales como las horas de trabajo, los períodos de descanso, los salarios, el derecho a vacaciones, la repatriación y el alojamiento, esparcimiento, alimentación y servicio de fonda, pasando por la protección de la salud, el bienestar y la protección en materia de seguridad social, entre otras cuestiones.



Liability and compensation conventions.

- **International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage, 1969, Civil Liability Convention.**
- **1992 Protocol to the International Convention on the Establishment of an International Fund for Compensation for Oil Pollution Damage, 1992 Fund.**
- **Convention on Civil Liability in the Field of Maritime Carriage of Nuclear Material, 1971, Nuclear, 1971.**
- **Athens Convention Relating to the Carriage of Passengers and their Luggage by Sea, 1974, Athens Convention of 1974.**
- **Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims, 1976, Convention on Limitation of Liability, 1976, among others.**

The International Labor Organization.

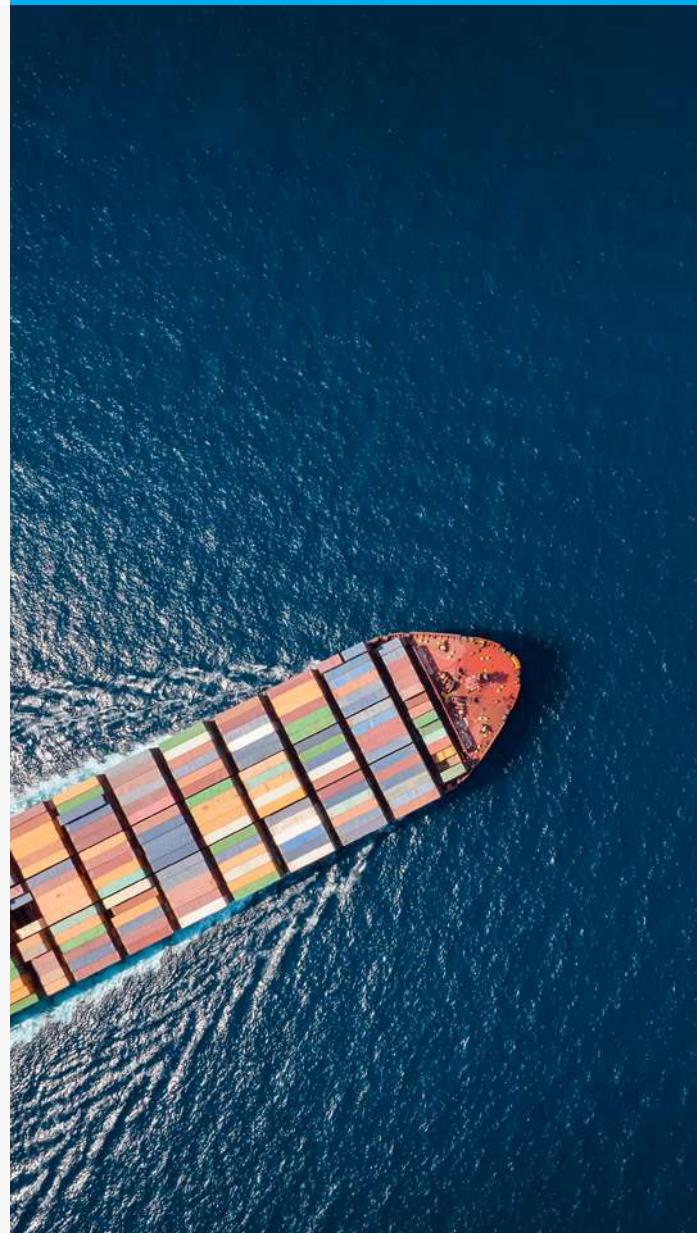
On this point, it is necessary to take into account that the International Labor Organization, with the purpose of protecting the work of people who work at sea, has adopted more than 70 instruments (41 conventions and related recommendations) in the framework of special maritime meetings of the International Labor Conference. For the maritime sector, the international standards of the International Labour Organization have established minimum conditions of decent work for people, covering almost all aspects of work at sea, ranging from the minimum conditions required for seafarers to work on board a ship (in particular, minimum age, medical certification, training and qualifications), to aspects related to provisions on conditions of employment, such as working hours, rest periods, wages, vacation entitlements, repatriation, and accommodation, recreation, food and catering, health protection, welfare and social security protection, among other issues.

Diversos tipos de buques empleados en el transporte marítimo internacional

Entre los diversos tipos de buques que pueden emplearse para el transporte marítimo internacional, se tiene que en general, a nivel marítimo existen cuatro tipos de categorías de buques: los de carga, pasaje, pesca y buques de guerra. De los primeros, se encuentran distintas clases atendiendo a dos criterios: vía de transporte y carga. Atendiendo a la carga que pueden llevar los tipos de buques puede tratarse de: carga general; graneleros; portacontenedores; carga rodada; frigoríficos; cargas de petróleo; carga de gas licuado; cargas químicas; carga de animales vivos; cargas proyecto y barcazas.

Different types of ships used in international maritime transportation

Among the various types of vessels that can be used for international maritime transportation, there are four general types of maritime vessels: cargo, passenger, fishing and warships. Regarding the first ones, there are different classes according to two criteria: transport route and cargo. Depending on the cargo that can be carried, the types of ships are: general cargo; bulk carriers; container ships; ro-ro; reefers; oil cargo; liquefied gas cargo; chemical cargo; live animal cargo; project cargo; and barges.



Buques de carga en general.

A nivel marítimo también se les conoce como “buques multipropósito”, son empleados para trasladar carga suelta e irregular, por lo cual, se dice que no son aptos para transportar contenedores, Ro-Ro, cargas pesadas, cargas especiales, ni cargas break bulk. Suelen contar con grúas propias, lo cual, les permite realizar las operaciones de carga y descarga de las mercancías que trasladan de un lugar a otro.

Buques de cargamento rodado (Ro-Ro).

Este tipo de buques disponen de rampas y plataformas capaces de mantener inmovilizado cualquier vehículo con ruedas y los vehículos que pueden subir van desde automóviles ligeros hasta vehículos industriales o camiones cargados con productos que son empleados para realizar viajes de larga distancia. Cabe mencionar que existen algunas modalidades de transporte rodado con pasajeros (ferrys), así como de transporte rodado con portacontenedores (Ro-Lo). Están preparados para no dañar medios de transporte, ni las mercancías.

Buques graneleros.

En general se tienen dos tipos de naves para este tipo de transportes: a) Graneleros (Bulk carriers), dedicados al transporte de carga seca a granel, y b) Oil-Bulk-Ore (OBO) ship, implica un barco que puede trasladar cargas secas o líquidas (mena, carga seca sucia, petróleo o sus derivados).

Buque químico (Chemical carrier)

Se trata de un buque utilizado para el transporte de productos químicos.

**General cargo ships.**

At the maritime level they are also known as “multipurpose vessels”, which are used to transport loose and irregular cargo, therefore, it is said that they are not suitable to transport containers, Ro-Ro, heavy cargoes, special cargoes, or break bulk cargoes. They usually have their own cranes, which allows them to carry out the loading and unloading operations of the goods they move from one place to another.

Ro-Ro ships.

These types of vessels have ramps and platforms capable of keeping any wheeled vehicle immobilized, and the vehicles that can be loaded range from light cars to industrial vehicles or trucks loaded with products used for long-distance trips. It is worth mentioning that there are some modalities of rolling transport with passengers (ferries), as well as rolling transport with container carriers (Ro-Lo). They are prepared to avoid damaging means of transport and goods.

Bulk carriers.

In general, there are two types of ships for this type of transport: a) Bulk carriers, dedicated to the transport of dry bulk cargo, and b) Oil-Bulk-Ore (OBO) ship, which implies a ship that can transport dry or liquid cargoes (ore, dry dirty cargo, oil or its sub-products).

Chemical carrier.

It is a vessel used for the transport of chemical products.

Coal ship.

Implican naves dedicadas al transporte de carbón a granel.

Ore ship.

Aluden a buques dedicados al transporte de mena (mineral del cual se extrae algún elemento químico) a granel.

Buques de refrigerados.

Como resultaría lógico suponer, este tipo de buques pueden transportar alimentos y mercancías perecederas, las cuales hay que conservar en buen estado durante el viaje. Ante ello, se requiere contar con un tratamiento que controle la temperatura y que ayude a mantener una temperatura muy baja. Un barco de este tipo suele contar con bodegas.

**Buques de ganado.**

Este tipo de buques están diseñados para el traslado de ganado, normalmente transporta animales vivos, en los mismos se incluyen zonas para que los animales se alimenten y en la mayoría de los casos, se está en presencia de buques cerrados.

Buques gaseros.

Normalmente se tratan de transportes diseñados para almacenar gas licuado, pueden trasladar cargas químicas, y en los mismos se disponen de diversos tanques para que no se mezclen las diferentes sustancias que transportan.

Coal ship.

They involve vessels dedicated to the transportation of coal in bulk.

Ore ship.

They refer to vessels used to transport ore (mineral from which a chemical element is extracted) in bulk.

Reefer ships.

As would be logical to assume, this type of vessel can transport food and perishable goods, which must be kept in good condition during the voyage. For this reason, temperature control treatment is required to help maintain a very low temperature. A ship of this type usually has holds.

Livestock ships.

This type of vessel is designed for the transport of livestock, usually carrying live animals, and includes areas for feeding the animals and, in most of the cases, is a closed vessel.

Gas ships.

These transports are normally designed to store liquefied gas, can carry chemical cargoes, and are equipped with various tanks to prevent mixing of the different substances being transported.

Buques portacontenedores.

Se tratan de embarcaciones diseñadas para el transporte de mercancías a través de contenedores. Los buques de este tipo acaparan en general la mayoría del transporte internacional de cargamento seco, lo que significa que más de la mitad del comercio marítimo se lleva a cabo mediante este tipo de buques.

Barco pesquero.

Implican embarcaciones dedicadas a la pesca en el mar, lagos o ríos, existen diversos tipos de buques, como son: a) Factories ships, se tratan de naves dedicadas al procesamiento y congelado de aquellos productos pescados en el mar; b) Tipos de buques de barco pesquero (Fishing vessel), se refieren a embarcaciones dedicadas a la pesca en el mar, lago o ríos; c) Seiners: Embarcaciones dedicadas a la pesca por medio de redes de cerco, d) Trawlers, utilizadas para pesca de arrastre, destinadas a atrapar grandes volúmenes de peces.

Container ships.

These are vessels designed for the transport of goods by container. Vessels of this type generally account for the majority of international dry cargo transport, which means that more than half of maritime trade is carried by this type of ship.

Fishing ship.

They involve vessels dedicated to fishing in the sea, lakes or rivers, there are several types of vessels, such as: a) Factories ships, these are vessels dedicated to the processing and freezing of those products fished at sea; b) Fishing vessel types, they refer to vessels dedicated to fishing in the sea, lake or rivers; c) Seiners: Vessels dedicated to fishing by means of purse seine nets; d) Trawlers, used for trawling, intended to catch large volumes of fish; e) Trawlers, used for trawling, intended to catch large volumes of fish.



Remolcadores.

En general, se trata de un buque empleado para ayudar a la maniobra de otras embarcaciones, principalmente al halar o empujar los barcos.

Embarcaciones industriales.

Se encargan de llevar a cabo labores industriales en el mar, y entre otras actividades, se tienen a saber: a) Cable layers, destinadas al tendido y colocación de cableado bajo el agua empleado para telecomunicaciones o transmisión de energía eléctrica; b) Rompehielos (Ice breakers), se trata de una nave diseñada para moverse y navegar, a través de mareas y ríos cubiertos por el hielo, y c) Floating work platforms, los cuales llevan plataformas empleadas para realizar trabajos a otras embarcaciones en mar abierto.

**Buques de pasajeros.**

Se tratan de embarcaciones destinadas al transporte colectivo de pasajeros y entre las distintas modalidades, se tienen a saber: a) Liner, implican naves dedicadas tanto al transporte de carga, así como al de pasajeros; b) Cruceros (Cruise ship), se está en presencia de embarcaciones que están dirigidas al transporte de pasajeros generalmente con el fin de realizar actividades de turismo; c) Coastal ferries, se está en presencia de transbordadores o ferries dedicados principalmente al transporte de pasajeros y de vehículos entre costas, y d) Harbour ferries, implican transbordadores o ferries dedicados principalmente al transporte de pasajeros y de vehículos entre puertos.

Tugboats.

In general, it is a vessel used to assist in the maneuvering of other vessels, mainly by pulling or pushing ships.

Industrial ships.

They are responsible for carrying out industrial work at sea, and other activities include: a) Cable layers, used for laying and placing underwater cables used for telecommunications or electric power transmission; b) Ice breakers, a vessel designed to move and navigate through tides and rivers covered by ice, and c) Floating work platforms, which carry platforms used to carry out work on other vessels in the open sea.

Passenger ships.

These are vessels intended for the collective transportation of passengers and some of the different modalities include: a) Liner, involving vessels dedicated to the transportation of cargo as well as passengers; b) Cruise ships, involving vessels that are intended for the transportation of passengers generally for the purpose of tourism activities; c) Coastal ferries, involving ferries mainly dedicated to the transportation of passengers and vehicles between coasts, and d) Harbour ferries, involving ferries mainly dedicated to the transportation of passengers and vehicles between ports.

Algunas de las principales rutas marítimas en el mundo

De acuerdo con el Portal Geografía Infinita, en términos generales, se tiene que las rutas marítimas más importantes del mundo son las del Atlántico Norte, las que unen Europa y América del Sur; las que unen Europa y África Occidental con el Índico para llegar hasta China y Japón. También son muy relevantes las rutas transpacíficas que unen Asia y América haciendo uso de la corriente del Kuroshio.³ Entre las principales rutas, se tienen a saber:

- **Canal de la Mancha.** Se trata de la zona de tránsito para las rutas marítimas que se realizan entre el Reino Unido y Europa, y entre el océano Atlántico y el Mar del Norte, y su traslado con más de 500 barcos al día, implica que se trata de la vía marítima más transitada del mundo. La ruta separa a Reino Unido y Francia y conecta el Mar del Norte con el Océano Atlántico.

Some of the main maritime routes in the world

According to the website Geografía Infinita, in general terms, the most important maritime routes in the world are those of the North Atlantic, those linking Europe and South America; those linking Europe and West Africa with the Indian Ocean to reach China and Japan. The transpacific routes linking Asia and America using the Kuroshio³ current are also very important. Some of the main routes are:

- **English Channel.** It is the transit area for maritime routes between the United Kingdom and Europe, and between the Atlantic Ocean and the North Sea, and its movement of more than 500 ships a day means that it is the most travelled waterway in the world. The route separates the United Kingdom and France and connects the North Sea with the Atlantic Ocean.



- **Estrecho de Malaca.** Está localizado entre la costa occidental de la Península Malaya y la Isla Indonesa de Sumatra, el Estrecho de Malaca, se trata de un corredor marítimo que une, al Norte, el Mar de Andamán, Mar marginal del Océano Índico, y al sur el Estrecho de Singapur. Cuenta con aproximadamente 800 km de longitud, con una anchura entre 50 km y 320 km. Tiene solo 2,8 km de ancho en su punto más angosto, el Estrecho de Philips en el Estrecho de Singapur. Ha adquirido un importante papel estratégico, siendo la principal vía de abastecimiento de petróleo de dos de los principales consumidores mundiales, Japón y China. En promedio, 150 barcos pasan a diario a través del estrecho, que se traduce en una ruta de navegación importante, ya que vincula todo el mar de la China Meridional con el Océano Índico y con Europa vía el Canal de Suez.



- **Canal de Panamá,** uno de los cruces marítimos más importantes del mundo, el Canal de Panamá representa casi el 6% del comercio internacional, se calcula que alrededor de 13.000 barcos cruzan esta ruta marítima para trasladar mercancías hasta su destino final. Asimismo, hace parte de más de 144 trayectos con conexiones a más 1.700 puertos internacionales, siendo uno de los pasos marítimos más importantes.
- **Estrecho de Ormuz,** se encuentra ubicado entre el Golfo de Omán y el Golfo Pérsico, el estrecho de referencia es estratégico para el comercio de petróleo en el Medio Oriente, pues por el mismo pasa una quinta parte de las exportaciones mundiales del petróleo, tiene una longitud de 160 kilómetros de largo y cuenta con dos vías marítimas de 3 kilómetros cada una. Sin embargo, tiene la profundidad suficiente para autorizar el paso marítimo de embarcaciones petroleras de gran tamaño. Además, se estima que alrededor de 21 millones de barriles de petróleo circulan por el Estrecho de Ormuz, lo que representa el 21% del consumo mundial de líquidos derivados de esta sustancia.

- **Strait of Malacca.** Located between the western coast of the Malay Peninsula and the Indonesian island of Sumatra, the Strait of Malacca is a maritime corridor linking, to the north, the Andaman Sea, the marginal sea of the Indian Ocean, and to the south the Strait of Singapore. It is approximately 800 km long, with a width between 50 km and 320 km. It is only 2.8 km wide at its narrowest point, the Philips Strait in the Singapore Strait. It has acquired an important strategic role, being the main oil supply route for two of the world's major consumers, Japan and China. On average, 150 ships pass through the strait daily, which translates into a major shipping route, linking the entire South China Sea to the Indian Ocean and to Europe via the Suez Canal.
- **Panama Canal,** one of the most important maritime crossings in the world, the Panama Canal represents almost 6% of international trade, it is estimated that around 13,000 ships cross this maritime route to transport goods to their final destination. It is also part of more than 144 routes with connections to more than 1,700 international ports, being one of the most important maritime crossings in the world.
- **The Strait of Hormuz,** located between the Gulf of Oman and the Persian Gulf, is strategic for the oil trade in the Middle East, since one fifth of the world's oil exports pass through it. It is 160 kilometers long and has two sea lanes of 3 kilometers each. However, it is deep enough to allow the maritime passage of large oil tankers. In addition, it is estimated that around 21 million barrels of oil flow through the Strait of Hormuz, representing 21% of the world's consumption of oil liquids.

- **Canal de Suez**, se ubica en Egipto, conecta el mar de Europa, el mar Árabe y el Océano Índico. Permite agilizar los tiempos de transporte entre el Este y el Oeste para evitar que las embarcaciones se vean obligadas a rodear el continente africano para llegar a su destino. Existe un estimado de que anualmente el Canal de Suez, permite el paso de más de 20.000 barcos de todo tipo, lo que representa un 12% del comercio exterior a nivel internacional.
- **Estrecho de Gibraltar**, por medio de este se logran unir dos continentes, Europa y África, y tiene 60 kilómetros de largo por 14 kilómetros de ancho, entre los puntos continentales más cercanos. Se estima que cada año transitan aproximadamente 100,000 embarcaciones que se traduce en el 10% de todo el tráfico internacional.

- **The Suez Canal**, located in Egypt, connects the European Sea, the Arabian Sea and the Indian Ocean. It expedites transportation times between East and West to prevent ships from having to go around the African continent to reach their destination. It is estimated that annually the Suez Canal allows the passage of more than 20,000 ships of all types, representing 12% of international foreign trade.
- **The Strait of Gibraltar**, through which two continents, Europe and Africa, are joined, is 60 kilometers long and 14 kilometers wide, between the closest continental points. It is estimated that each year approximately 100,000 vessels transit through the Strait of Gibraltar, which translates into 10% of all international traffic.





Conclusión

Como podrá notarse el desarrollo del comercio internacional, en la actualidad, va estrechamente ligado con el transporte marítimo, pues se trata del principal medio de transporte que comercializa mercancías de un lugar a otro. Comprender su desarrollo e importancia es parte vital del mundo comercial en la actualidad.

Fuentes

1. Naciones Unidas. Informe sobre el Transporte Marítimo 2022. Suiza. Ginebra. 2022. Documento consultado el 07 de septiembre de 2023. Ubicado en la página: https://unctad.org/system/files/official-document/rmt2022overview_es.pdf
2. Organización Marítima Internacional. Listado de convenios de la OMI. Portal de la Organización Marítima Internacional. Documento consultado el 12 de septiembre de 2023. Ubicado en: <https://www.imo.org/es/About/Conventions/Paginas/ListOfConventions.aspx>
3. Geografía Infinita. Los puntos estratégicos de las rutas marítimas mundiales. 29 de marzo de 2021. Documento consultado el 12 de septiembre de 2023. Ubicado en: <https://www.geografiainfinita.com/2021/03/las-puntos-estrategicos-de-las-rutas-maritimas-mundiales/>

Conclusion

As can be seen, the development of international trade today is closely linked to maritime transport, since it is the main means of transport that markets goods from one place to another. Understanding its development and importance is an essential part of today's commercial world.

Sources

1. United Nations. Maritime Transport Report 2022. Switzerland. Geneva. 2022. Retrieved on September 07, 2023. Located at: https://unctad.org/system/files/official-document/rmt2022overview_es.pdf
2. International Maritime Organization. List of IMO conventions. International Maritime Organization website. Retrieved on September 12, 2023. Located at: <https://www.imo.org/es/About/Conventions/Paginas/ListOfConventions.aspx>
3. *Geografía Infinita*. The strategic points of the world's maritime routes. March 29, 2021. Retrieved on September 12, 2023. Located at: <https://www.geografiainfinita.com/2021/03/las-puntos-estrategicos-de-las-rutas-maritimas-mundiales/>

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 República 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"

Gestión del Transporte e Intermodalidad

Transportation Management and Intermodality



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.

La globalización existente en el mundo actual ha llevado al desarrollo de tecnología, métodos de trabajo y explotación, técnicas y herramientas. Contemplemos también que no sería posible el intercambio comercial correcto sin la evaluación de la demanda, el mercado contemporáneo, además de la consideración de la adecuación de los medios de transporte y las rutas comerciales para soportar el mismo.

De lo anterior es entendible que sucedan eventos como el acontecido a mediados de este 2023, donde según un artículo de consulta (Segovia, 2023) se estableció un récord de la industria de la aviación, teniendo 22,000 vuelos simultáneos en el mundo, debido a la alta demanda global.

La expansión de los medios de transporte y su mejora no se limitan a la aviación, pues, este impulso se ve representado en carretera, ferrocarril y vía marítima. Así pues, la combinación de los anteriores y el uso de medios como la tubería se suman a esta tendencia.

Globalization in today's world has led to the development of technology, work and exploitation methods, techniques and tools. In addition, the exchange demanded by the contemporary market would not be possible without the adaptation of the transportation and trade routes to support it.

From the above, it is understandable that events such as the one that took place in the middle of 2023, where according to an article (Segovia, 2023) a record was set for the aviation industry, with 22,000 simultaneous flights in the world, due to the high global demand.

The expansion of transportation and its improvement are not limited to aviation, since this impulse is represented by road, rail and sea. Thus, the combination of the above and the use of means such as pipelines add to this trend.



Como parte de este crecimiento, es importante destacar el índice de Percepción Logística, el cual de acuerdo con una publicación (Granillo, 2019) es un indicador internacional que mide el desempeño en términos de logística de cada país.

Partiendo de esta base, la elección del método de transporte para la industria productiva ha llegado a ser un tema difícil; por lo que debe tomarse en cuenta puntos como el tipo de material, tiempos de entrega, costos, distancias, volumen, frecuencia, calidad del servicio, seguridad, control, etc.

Asimismo, como parte de estas ponderaciones debemos considerar situaciones como el uso de un vuelo chárter (donde el vuelo no tiene horarios ni rutas regulares y se ajusta al uso de quien lo contrata), vuelo comercial (donde la ruta y horarios son rígidos al ser de uso general) o un propio (hand carrier, que se da cuando buscando soluciones se necesite expedir y movilizar una unidad directa vs. considerar a una persona que “lleve y entregue” el producto en las manos del destinatario).



Un acercamiento más específico dentro de la economía mexicana muestra cómo es un problema complejo el lidiar con el proceso logístico para las pequeñas y medianas empresas (PyMes) en el país, ya que, según un artículo publicado (Núñez, 2023) el 99.8% de las empresas en México son PyMes y el 67% de ellas enfrentan problemas relacionados con la eficiencia logística.

Esto explica por qué a la vez que los procesos logísticos se han vuelto más costosos y complejos, el surgimiento y auge de empresas del tipo 3pl, 4pl y 5pl se han visto en aumento. Estas tipologías se diferencian por su enfoque, es decir, en las áreas o procesos que son externalizados (que una empresa deriva a otra) y los que se quedan dentro de la administración de una empresa.

As part of this growth, it is important to highlight the Logistics Perception index, which according to a publication (Granillo, 2019) it is an international indicator that measures the performance in terms of logistics of each country.

On this basis, it can be imagined that the choice of the transport method for the production industry has become a difficult issue, so we need to consider points such as type of material, time, costs, distances, volume, frequency, quality of service, safety, control, etc.

In addition, as part of these weightings we must consider situations such as the use of a charter flight (where the flight does not have regular schedules or routes and is adjusted to the use of the person who is hired to deliver material), a commercial flight (where the route and schedules are fixed as it is of general use) or a hand carrier which occurs when searching for solutions it is necessary to expedite and mobilize a direct unit vs. considering a person who “carries and delivers” the product into the hands of the recipient).

A more specific approach within the Mexican economy shows how it is a complex problem to deal with the logistics process for small and medium-sized enterprises (SMEs) in the country, since, according to a published article (Núñez, 2023) 99.8% of the companies in Mexico are SMEs and 67% of them face problems related to logistics efficiency.

This explains why, as logistics processes have become more costly and complex, the emergence and rise of 3PL, 4PL and 5PL companies has been on the rise. These typologies differ in their approach, that is to say, in the areas or processes that are outsourced (outsourced by one company to another) and those that remain within a company's management.

El apoyo con gestores logísticos, partiendo del alcance, puede ir desde un área específica como almacenamiento, o en la cadena de suministro completa. El porcentaje que representa el costo logístico dentro de cada industria generalmente varía entre el 4% y 20%. Este dato, claramente, es distinto por las necesidades de cada compañía e industria.

El buscar de forma activa la mejora de la competitividad en precios y costos, y en los servicios proporcionados, ha llegado a ser el punto de partida de la competencia mundial; lo anterior, sin dejar fuera la integración y muestra al cliente del valor añadido como diferenciador.

El conocer a fondo las características completas del producto de la industria donde se labora es fundamental para la elección del tipo de embalaje y método de transporte.

Aunque ya se han mencionado factores clave involucrados en este proceso, siempre es prudente detenerse y reevaluar las opciones en un mundo tan rápidamente cambian.

Support with logistics managers, based on scope, can range from a specific area such as warehousing to the entire supply chain. The percentage that represents the logistics cost within each industry generally varies between 4% and 20%. This figure, clearly, is different for the needs of each company and industry.

Actively seeking to improve competitiveness in prices and costs, and in the services provided, has become the starting point of global competition; the above, without leaving out the integration and display to the customer of the added value as a differentiator.

A comprehensive knowledge of the complete product characteristics of the industry in which it operates is essential for the choice of the type of packaging and method of transport.

Although key factors involved in this process have already been mentioned, it is always prudent to stop and re-evaluate the options in such a rapidly changing world.



Una de las características antes mencionadas, el volumen a manejar, puede considerarse como la división más conocida para la carga, la cual se conoce como carga completa, consolidada y contenerizada. Asimismo, la categorización del tipo de carga como puede verse en la imagen siguiente:

Figura 1
Tipos de carga



Nota. Adaptado de 4 Tipos de carga que debes conocer y su logística, por Ubícalo, 2023, Ubicalo.com.mx

(<https://www.ubicalo.com.mx/blog/tipos-de-carga-logistica/>)

One of the aforementioned characteristics, the volume to be handled, can be considered as the best known division for cargo, which is known as full, consolidated and containerized cargo. Additionally, the categorization of the type of cargo can be seen in the following picture:

Figure 1
Types of cargo



Note. Adapted from 4 Types of cargo you should know about and their logistics, by Ubícalo, 2023, Ubicalo.com.mx

(<https://www.ubicalo.com.mx/blog/tipos-de-carga-logistica/>)

Asimismo, dependiendo del tipo de carga, entre las unidades de carga más usuales se encuentran:

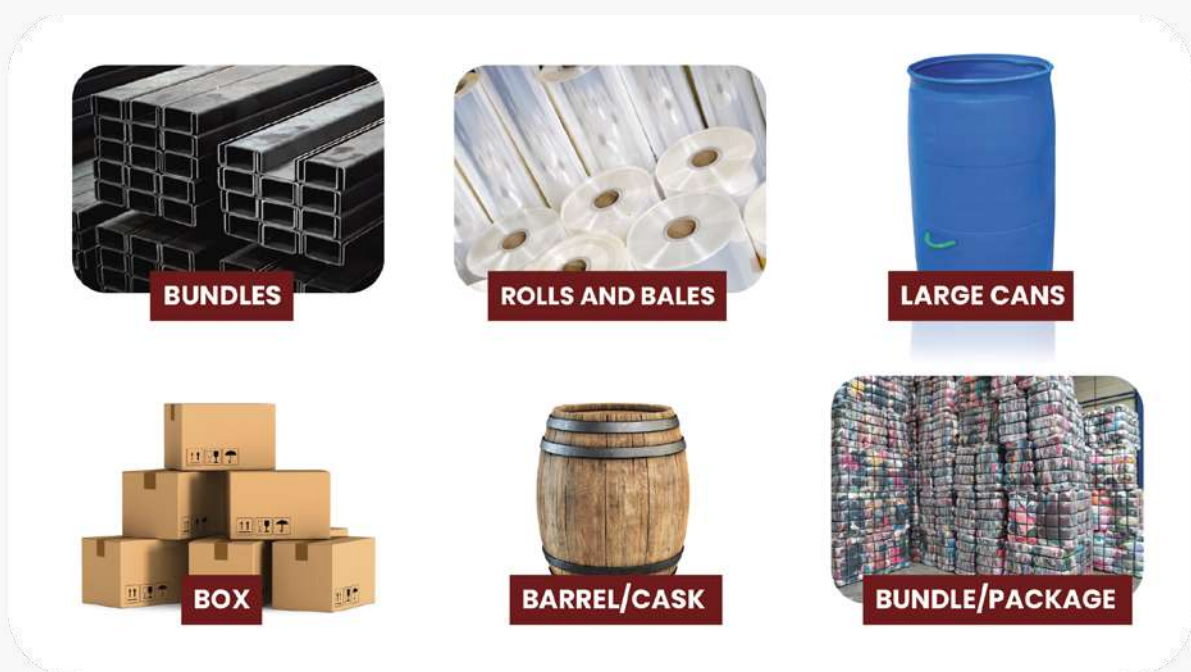
Figura 2
Tipos de unidades de carga más comunes



Nota. Autoría propia

Also, depending on the type of cargo, the most common cargo units include the following:

Figure 2
Most common types of cargo units



Note. Authorship

Parte fundamental para el correcto transporte, en el embalaje y sujeción del producto. Para lo cual los pallets más usados son:

Figura 3
Tipos de pallets



Nota. Nota. Adaptado de Tipos de pallet, por Intertransit,2023, Intertransit.com. (<https://www.intertransit.com/tipos-palet-2/>)

The packaging and securing of the product is a fundamental part of the correct transportation. For which the most used pallets are:

Figure 3
Types of pallets



Note. Adapted from Pallet Types, by Intertransit, 2023, Intertransit.com. (<https://www.intertransit.com/tipos-palet-2/>)

Más allá, cuando la carga pasa a ser transportada, los tipos de contenedores más usados son:

Figura 4
Tipos de contenedores marítimos



Nota. Adaptado de Tipos de contenedores marítimos, por CST Group,2023, CST Grupo.com. (<https://cstgrupo.com/contenedores>)

Furthermore, when the cargo is transported, the most common types of containers used are:

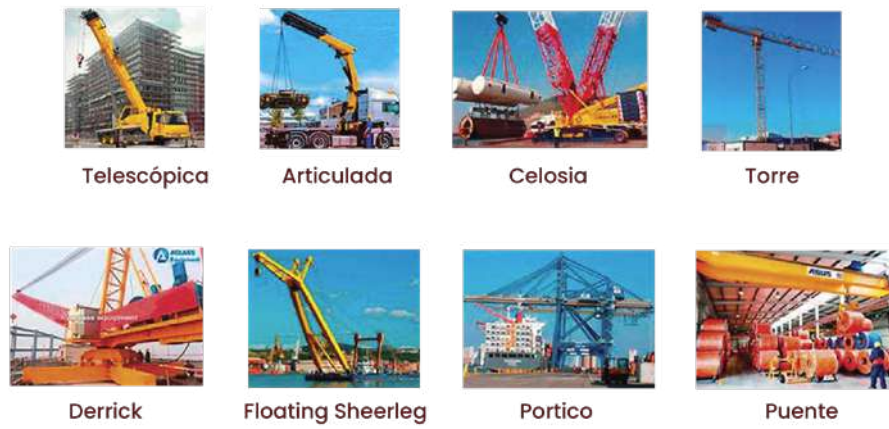
Figure 4
Types of maritime containers



Note. Adapted from Types of sea containers, by CST Group, 2023, CST Grupo.com. (<https://cstgrupo.com/contenedores>)

Principales tipos de grúas utilizadas actualmente:

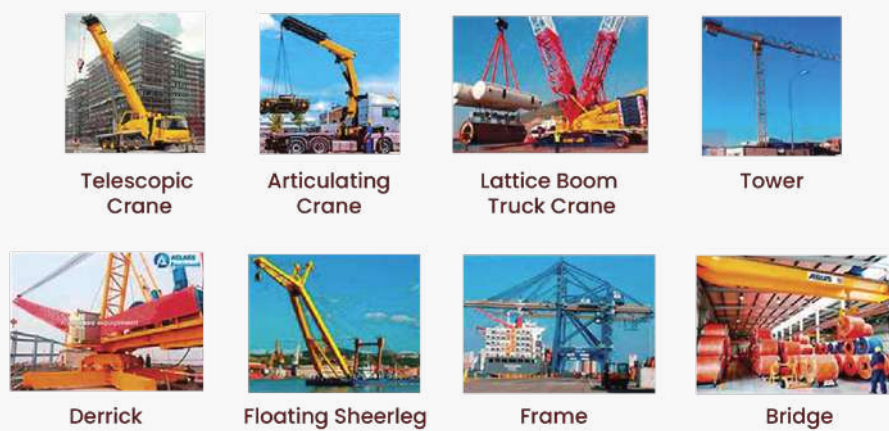
Figura 5
¿Qué es una grúa y tipos de grúas?



Nota. Adaptado de ¿Qué es una grúa y tipos de grúas?, por Grúas America, 2023, Gruasamerica.pe. (<https://gruasamerica.pe/que-es-una-grua-y-tipos-de-gruas/>)

Main types of cranes currently in use:

Figure 5
What is a crane and types of cranes?



Note. Adapted from What is a crane and types of cranes, by Grúas America, 2023, Gruasamerica.pe. (<https://gruasamerica.pe/que-es-una-grua-y-tipos-de-gruas/>)

Ya sea en la intermodalidad, partiendo del transporte marítimo, en la industria ferroviaria se distinguen los siguientes tipos de vagones:

Figura 6
Tipos de vagones



Nota. Adaptado de Tipos de mercancías y vagones, por Timepx, 2023, Timepx.blogspot.com. (<https://timepx.blogspot.com/2018/03/tipo-de-mercancias-y-vagones.html>)

Whether in intermodality, starting from maritime transport, the following types of wagons can be distinguished in the rail industry:

Figure 6
Types of wagons



Note. Adapted from Types of goods and wagons, by Timepx, 2023, Timepx.blogspot.com. (<https://timepx.blogspot.com/2018/03/tipo-de-mercancias-y-vagones.html>)

Asimismo, hablando de tipo terrestre, los tipos de vehículos de carga más comunes son:

Figura 7
Tipos de camiones de carga más comunes



Nota. Autoría propia

Similarly, regarding land vehicles, the most common types of cargo vehicles are:

Figure 7
Most common types of cargo trucks



Note. Authorship

Y en el transporte aéreo, a continuación, los principales tipos de aviones:

Figura 8
Tipos de aeronaves más comunes



Cisterna



Carguero



Combinado

Nota. Autoría propia



And in air transport, the following are the main types of aircrafts:

Figure 8
Most common types of aircrafts



Tanker aircraft



Cargo aircraft



Passenger Aircraft

Note. Authorship



No existe un mejor modelo de transporte, es necesario evaluar las diferentes opciones y elegir de acuerdo con las necesidades de la empresa y las posibilidades económicas.

La opción de la tercerización destaca por la disminución de los precios y la especialización frente a la competencia. Las limitantes de idioma y posicionamiento global se van desvaneciendo a medida que se siguen integrando agentes dentro de la globalización. Es prudente decir que estos cambios seguirán acelerándose.

Actualmente, la búsqueda de mejoras constantes y el avance tecnológico, así como los diferentes movimientos geopolíticos, han derivado en enormes cambios en las transacciones mundiales (desdolarización, sanciones, tasas de cambio), por lo cual, posicionar a la empresa con aliados estratégicos garantizará su buen porvenir.

There is no best transportation model; it is necessary to evaluate the different options and choose according to the company's needs and economic possibilities.

The outsourcing option stands out for its lower prices and specialization compared to the competition. The limitations of language and global positioning are gradually disappearing as agents continue to be integrated into the globalization process. It is reasonable to say that these changes will continue to accelerate.

Currently, the search for constant improvements and technological progress, as well as the different geopolitical movements, have led to enormous changes in world transactions (de-dollarization, sanctions, exchange rates), so positioning the company with strategic allies will guarantee its good future.





Fuentes

1. Granillo, Rafael (2019) Índice de desempeño logístico. Universidad Autónoma del Estado de Hidalgo. https://www.uaeh.edu.mx/docencia/P_Presentaciones/Sahagun/industrial/2019/indice-de-desempeno-logistico.pdf
2. Nuñez, Paola (2023) La importancia de la logística para las PyMEs en México. The Logistic World. <https://thelogisticsworld.com/logistica-y-distribucion/la-importancia-de-la-logistica-para-las-pymes-en-mexico/>
3. Segovia, Fátima (2023, junio 15) Récord de vuelos simultáneos. Meganoticias. <https://www.meganoticias.mx/leon/noticia/record-de-vuelos-simultaneos/433216>

Sources

1. Granillo, Rafael (2019) Logistics performance index. Universidad Autónoma del Estado de Hidalgo. https://www.uaeh.edu.mx/docencia/P_Presentaciones/Sahagun/industrial/2019/indice-de-desempeno-logistico.pdf
2. Nuñez, Paola (2023) The importance of logistics for SMEs in Mexico. The Logistic World. <https://thelogisticsworld.com/logistica-y-distribucion/la-importancia-de-la-logistica-para-las-pymes-en-mexico/>
3. Segovia, Fátima (2023, June 15) Record number of simultaneous flights. Meganoticias. <https://www.meganoticias.mx/leon/noticia/record-de-vuelos-simultaneos/433216>

Importación Temporal y Control del Activo Fijo de Empresas IMMEX

Temporary Importation and Control of Fixed Assets for IMMEX Companies



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.

Las empresas con programa IMMEX autorizado por la Secretaría de Economía (SE) tienen el beneficio de importar temporalmente los insumos o materias primas que serán utilizadas en los procesos productivos para producir los bienes finales o la prestación de servicios, además del activo fijo necesario para efectuar dichas actividades de exportación, incluso el adquirido o que se encuentra en consignación en territorio nacional, sin embargo, es necesario llevar un estricto control de las mercancías para acreditar la legal tenencia, estancia o destino en facultades de comprobación.

Companies with an IMMEX program authorized by the Ministry of Economy have the benefit of temporarily importing inputs or raw materials that will be used in the production processes to produce final goods or provide services, in addition to the fixed assets necessary to carry out such export activities, including those acquired or that are on consignment in national territory, however, it is necessary to keep a strict control of the goods to prove the legal possession, stay or destination in powers of verification.



I. Concepto de Activo Fijo

La normatividad aduanera no define en qué consiste el “Activo fijo”, no obstante, en diversos regímenes aduaneros se regula un catálogo de productos para efectos de que puedan destinarse por un periodo determinado al territorio nacional.

Por otra parte, tomando como referencia la Ley del Impuesto Sobre la Renta, considera para efectos de inversiones que el activo fijo *“es el conjunto de bienes tangibles que utilicen los contribuyentes para la realización de sus actividades y que se demeriten por el uso en el servicio del contribuyente y por el transcurso del tiempo. La adquisición o fabricación de estos bienes tendrá siempre como finalidad la utilización de los mismos para el desarrollo de las actividades del contribuyente, y no la de ser enajenados dentro del curso normal de sus operaciones”*.¹

Cabe destacar que, como parte de las obligaciones y requisitos que deben cumplirse para obtener un programa IMMEX por parte de la Secretaría de Economía, o una autorización del Registro en el Esquema de Certificación de Empresas en la modalidad de IVA e IEPS, los interesados requieren acreditar infraestructura e inversión en territorio nacional para operar los programas en donde se incluyen los bienes inmuebles, la maquinaria y equipo, además de cumplir obligaciones en materia fiscal conforme a las operaciones de maquila o manufactura.



I. Concept of Fixed Assets

Customs regulations do not define what constitutes a “Fixed asset”; however, various customs regimes regulate a catalog of products so that they may be destined for a specific period of time in the national territory.

On the other hand, considering the Income Tax Law as a reference, it considers for investment purposes that fixed assets *“are the set of tangible goods used by taxpayers for the performance of their activities and that are depreciated by the use in the taxpayer's service and by the passage of time. The purpose of the acquisition or manufacture of these goods will always be to use them for the development of the taxpayer's activities, and not to be disposed of in the normal course of its operations”*.¹

It should be noted that, as part of the obligations and requirements that must be met to obtain an IMMEX program from the Ministry of Economy, or an authorization to register in the Business Certification Scheme in the VAT and STPS modality, interested parties must prove infrastructure and investment in national territory to operate the programs, which include real estate, machinery and equipment, in addition to complying with tax obligations in accordance with the maquila or manufacturing operations.

II. Importación Temporal de Activo Fijo

La importación temporal del activo fijo bajo el régimen para elaboración, transformación o reparación en programas de maquila o de exportación, es por tiempo indefinido, sin embargo, su introducción a territorio nacional es durante la vigencia de la autorización del programa IMMEX, y consistirá en las mercancías y los propósitos que se indican a continuación: ²

- a) Maquinaria, equipo, herramientas, instrumentos, moldes y refacciones destinados al proceso productivo.
- b) Equipos y aparatos para el control de la contaminación; para la investigación o capacitación, de seguridad industrial, de telecomunicación y cómputo, de laboratorio, de medición, de prueba de productos y control de calidad; así como aquéllos que intervengan en el manejo de materiales relacionados directamente con los bienes de exportación y otros vinculados con el proceso productivo.
- c) Equipo para el desarrollo administrativo.

Al importarse temporalmente dichas mercancías deben pagar el impuesto general de importación, salvo que gocen de tratamiento arancelario preferencial, los derechos y las cuotas compensatorias, según corresponda. Además, de registrarse en el sistema de control de inventarios y mantenerse actualizado con los datos de identificación individual, así como permanecer en los domicilios registrados en el programa IMMEX, incluso cuando sean transferidas con terceros mediante avisos para prestar un servicio de mantenimiento o reparación. ³



II. Temporary Importation of Fixed Assets

The temporary importation of fixed assets under the regime for manufacturing, transformation or repair in maquila or export programs is for an indefinite period of time; however, their introduction into Mexican territory is during the term of the IMMEX program authorization, and will consist of the goods and purposes indicated as follows: ²

- a) Machinery, equipment, tools, instruments, molds and spare parts for the production process.
- b) Equipment and apparatus for pollution control; for research or training, industrial safety, telecommunication and computing, laboratory, measuring, product testing and quality control; as well as those involved in the handling of materials directly related to export goods and others related to the production process.
- c) Equipment for administrative development.

When temporarily imported, such goods must pay the general import tax, unless they benefit from preferential tariff treatment, duties and countervailing duties, as applicable. In addition, they must be registered in the inventory control system and kept updated with the individual identification data, as well as remain at the addresses registered in the IMMEX program, even when they are transferred to third parties by means of notices to provide maintenance or repair services. ³

III. Datos de Identificación Individual

Los importadores de las mercancías susceptibles de ser identificadas individualmente tienen la obligación de asentar en la documentación aduanera la información relativa a los números de serie, parte, marca, modelo, o bien, las especificaciones técnicas o comerciales necesarias para identificar las mercancías y distinguirlas de otras similares, cuando dichos datos existan.⁴

La normatividad aduanera prevé algunas facilidades operativas que permiten exceptuar el cumplimiento de este requisito, por ejemplo, cuando se trate de insumos importados al amparo de un programa IMMEX, o bien, en las importaciones efectuadas por empresas que cuenten con el registro en la modalidad del operador económico autorizado, siempre que realicen el registro en el sistema de control de inventarios.⁵

Por cuanto a las exportaciones de mercancías que hubieran sido importadas con cuenta aduanera, así como de las mercancías que hubieran sido importadas temporalmente y que retornen en el mismo estado, susceptibles de ser identificadas individualmente, deberá indicarse la información relativa a los números de serie, parte, marca, modelo o, en su defecto, las especificaciones técnicas o comerciales necesarias para identificar las mercancías y distinguirlas de otras similares, cuando dichos datos existan, y dicha información deberá consignarse en la información transmitida electrónicamente relativa al valor comercial.⁶



III. Individual Identification Data

Importers of goods that can be individually identified are required to record in the customs documentation the information related to the serial, part, brand, model numbers, or the technical or commercial specifications necessary to identify the goods and distinguish them from other similar goods, when such information exists.⁴

Customs regulations provide for certain operating facilities that allow for exemptions from this requirement, for example, in the case of inputs imported under an IMMEX program, or in the case of imports made by companies registered as authorized economic operators, provided that they are registered in the inventory control system.⁵

In the case of exports of goods that have been imported under customs account, as well as of goods that have been temporarily imported and that return in the same state, which can be individually identified, the information related to the serial, part, brand, model numbers or, in their absence, the technical or commercial specifications necessary to identify the goods and distinguish them from other similar goods, when such data exists, must be indicated, and such information must be included in the electronically transmitted information related to the commercial value.⁶

IV. Acuse de Valor y Pedimento

La declaración de la información de los datos de identificación individual ha tenido diversos cambios en la Ley Aduanera, por ejemplo, el artículo 36, fracción I de la Ley Aduanera publicada en el DOF el 15 de diciembre de 1995, señalaba la opción de declarar la información en el pedimento, en la factura, en el documento de embarque o en relación anexa que señale el número de pedimento correspondiente, firmada por el importador, agente o apoderado aduanal.

En la actualidad, el artículo 36-A fracción I del citado ordenamiento indica que *“Esta información deberá consignarse en la información transmitida relativa al valor y demás datos de comercialización de las mercancías”*. Adicionalmente, los importadores cuentan con la facilidad de transmitir en documento digital esta información, por lo que es necesario manifestar en el pedimento el acuse que genere el Sistema Electrónico Aduanero. ⁷

IV. Acknowledgement of Value and Order

The declaration of the information of the individual identification data has had several changes in the Customs Law, for example, article 36, section I of the Customs Law published in the Official Gazette of the Federation on December 15, 1995, indicated the option of declaring the information in the customs declaration, in the invoice, in the shipping document or in the attached list that indicates the corresponding customs declaration number, signed by the importer, agent or customs representative.

Currently, article 36-A section I of the aforementioned ordinance states that *“This information must be included in the information transmitted regarding the value and other marketing data of the merchandise”*. Additionally, importers have the facility to transmit this information in a digital document, for which it is necessary to state in the customs declaration the acknowledgement generated by the Electronic Customs System. ⁷



V. Sistemas de Control de Inventarios

Las empresas IMMEX tienen la obligación de llevar un sistema de control de inventarios automatizado cumpliendo con los requisitos mínimos que establece la normatividad aduanera.⁸

De manera particular, el SCI indica la información esencial que debe controlarse del activo fijo (maquinaria y equipo) en las operaciones aduaneras, en donde destacan los datos de descripción de la mercancía, salvo las refacciones, herramientas, instrumentos y moldes, número de pedimento, fecha del pedimento, clave de pedimento.⁹

Por otro lado, quienes tengan instalado un SECIIT, deberán registrar la información del activo fijo con datos similares y otros adicionales, por ejemplo, orden de compra, descripción de la mercancía de la factura y de la TIGIE, marca, modelo o número de serie y fracción arancelaria.¹⁰

VI. Consideraciones Generales

En la práctica aduanera el activo fijo podrá ser importado temporalmente al amparo del programa IMMEX utilizando varios esquemas para su despacho, por ejemplo, un trámite por operación con clave de pedimento “AF” o “V1”, operaciones consolidadas, embarques parciales o partes II, o bien, utilizando el beneficio que permite importar mercancías desmontadas en diversos momentos.¹¹ Además, es factible que posea activo fijo nacional, nacionalizado, arrendado, en comodato, u otra figura jurídica.



V. Inventory Control Systems

IMMEX companies are required to have an automated inventory control system that complies with the minimum requirements established by customs regulations.⁸

In particular, the Inventory Control System indicates the essential information that must be controlled on fixed assets (machinery and equipment) in customs operations, including the description of the merchandise, except for spare parts, tools, instruments and molds, customs declaration number, customs declaration date and customs declaration code.⁹

On the other hand, those who have installed a Electronic System for Inventory Control of Temporary Imports (SECIIT) must register the fixed asset information with similar and additional data, for example, purchase order, description of the goods from the invoice and the Tariff of the General Import and Export Tax Law, brand, model or serial number and tariff item.¹⁰

VI. General Considerations

In customs practice, fixed assets may be temporarily imported under the IMMEX program using various clearance schemes, for example, one procedure per operation with the customs declaration code “AF” or “V1”, consolidated operations, partial shipments or parts II, or using the benefit that allows importing disassembled goods at different times.¹¹ In addition, it is feasible that it owns national, nationalized, leased, on loan, or other legal forms of fixed assets.

Aun cuando la normatividad brinda facilidades a ciertos operadores para no declarar los datos de identificación individual en las importaciones, es una recomendación declarar y verificar la información en la documentación aduanera con la finalidad de estar preparado ante el ejercicio de las facultades de comprobación o cualquier acto de fiscalización de las autoridades aduaneras.

Es importante tomar en cuenta que el activo fijo importado temporalmente, posteriormente deberá brindarse un destino aduanero, es decir, en algún momento será retornado al extranjero, transferido a otra empresa, o bien, cambiarse de régimen para que permanezca en nuestro país, por lo cual, es necesario llevar un adecuado control e identificación de este tipo de mercancías durante su estancia bajo el régimen temporal, por ejemplo, mantener un mapeo de la maquinaria y equipo, llevar un registro adecuado del activo fijo, incluyendo los accesorios, herramientas y refacciones con fotografías, efectuar una revisión física periódica del activo fijo existente y del mantenimiento de los datos de identificación en placas o etiquetas, y conservar un expediente aduanero con los pedimentos de importación temporal y demás documentación relacionada, entre otras medidas.

Asimismo, en el supuesto que se cuente con documentación aduanera de maquinaria y equipo que contenga errores e inconsistencias deberá de corregirse con un pedimento de rectificación, o en su caso, no se tenga documentación alguna deberá realizar la regularización de aquellas que no acrediten la legal estancia o tenencia en territorio nacional.

Even though the regulations allow certain operators to not declare individual identification data on imports, it is recommended to declare and verify the information in the customs documentation in order to be prepared for the exercise of inspection powers or any inspection by the customs authorities.

It is important to take into account that the fixed assets temporarily imported must later be given a customs destination, in other words, at some point they will be returned abroad, transferred to another company, or changed to another regime to remain in our country, therefore, it is necessary to keep an adequate control and identification of this type of goods during their stay under the temporary regime, for example, keep a machinery and equipment mapping, keep an adequate record of the fixed assets, including accessories, tools and spare parts with photographs, carry out a periodic physical review of the existing fixed assets and of the maintenance of the identification data on plates or labels, and keep a customs file with the temporary import customs declarations and other related documentation, among other measures.

In addition, in the event that the customs documentation of machinery and equipment contains errors and inconsistencies, it must be corrected with a rectification customs declaration, or if there is no documentation at all, the regularization of those that do not prove the legal stay or possession in national territory must be carried out.



Los datos de identificación individual (marca, modelo, número de serie y demás información) constituyen un elemento importante en la documentación aduanera para acreditar la legal estancia, tenencia¹² y destino de las mercancías en el despacho aduanero o durante las facultades de comprobación, en consecuencia, no reunir en su totalidad los requisitos, salvo las excepciones que establece la normatividad,¹³ será un motivo para que las autoridades aduaneras desestimen la documentación aduanera y apliquen las infracciones y sanciones previstas en la Ley Aduanera, incluso los delitos y penas establecidas en el Código Fiscal de la Federación, por ejemplo, algunos de los riesgos aduaneros que pueden presentarse son los que se indican:

Tipo	Supuesto	Impacto
Presunción aduanera	<p>Tratándose de mercancías susceptibles de ser identificadas individualmente, no se consigne en el pedimento o en la información transmitida relativa al valor y demás datos de comercialización de las mercancías o, en su caso, valor comercial, los números de serie, parte, marca, modelo o, en su defecto, las especificaciones técnicas o comerciales necesarias para identificar las mercancías y distinguirlas de otras similares, cuando dichos datos existan.</p> <p>**Esta presunción no será aplicable en los casos de exportación, salvo tratándose de mercancías importadas temporalmente que retornen en el mismo estado o que se hubieran importado en los términos del artículo 86 de la Ley Aduanera.</p>	<p>Multa del 130% al 150% de los impuestos omitidos.</p> <p>Exentas Multa del 70% al 100% del valor comercial.</p> <p>177 VIII LA 178 I, III y IX LA</p>

The individual identification data (brand, model, serial number and other information) is an important element in the customs documentation to prove the legal stay, possession¹² and destination of the goods in the customs clearance or during the verification procedures, consequently, not complying with all the requirements, except for the exceptions established in the regulations,¹³ will be a reason for the customs authorities to reject the customs documentation and apply the infractions and penalties established in the Customs Law, including the crimes and penalties established in the Federal Tax Code, for example, some of the customs risks that may occur include the following:

Type	Case	Impact
Customs presumption	<p>In the case of goods that can be individually identified, the information is not included in the customs declaration or in the information transmitted regarding the value and other marketing data of the goods or, as the case may be, the commercial value, the serial, part, brand, model numbers or, in their absence, the technical or commercial specifications necessary to identify the goods and distinguish them from other similar goods, when such data exists.</p> <p>**This presumption shall not apply in cases of exportation, except in the case of temporarily imported goods that are returned in the same state or that have been imported under the terms of Article 86 of the Customs Law.</p>	<p>Penalty from 130% to 150% of the omitted taxes.</p> <p>Exempted. Penalty from 70% to 100% of the commercial value.</p> <p>177 VIII Customs Law 178 I, III and IX Customs Law</p>

Tipo	Supuesto	Impacto
Datos inexactos	Transmitan o presenten los informes o documentos a que se refieren las dos fracciones anteriores, con datos inexactos o falsos u omitiendo algún dato.	Multa de \$2,330.00 a \$3,310.00, por cada documento. 184 III y 185 II LA
Acuse de Valor	Transmitir datos inexactos o falsos, referentes al valor de las mercancías o los demás datos relativos a su comercialización.	Multa de \$26,160.00 a \$43,620.00. 184A I y 184B I LA 1.9.19 RGCE
Infraacción aduanera	<p>Cuando no se acredite con la documentación aduanal correspondiente la legal estancia o tenencia de las mercancías en el país o que se sometieron a los trámites previstos en la Ley Aduanera, para su introducción al territorio nacional o para su salida del mismo.</p> <p>**Se considera que se encuentran dentro de este supuesto, las mercancías que se presenten ante el mecanismo de selección automatizado sin pedimento, cuando éste sea exigible, o con un pedimento que no corresponda.</p>	<p>Multa del 130% al 150% de los impuestos omitidos. 176 X y 178 I LA</p> <p>Multa del 70% al 100% del valor comercial. 178 IV LA</p> <p>Exentas Multa del 70% al 100% del valor comercial. 178 IX LA</p>

Type	Case	Impact
Inaccurate data	In the event that they transmit or submit the reports or documents referred to in the two preceding sections, with inaccurate or false information or omitting any information.	Penalty from \$2,330.00 to \$3,310.00, for each document. 184 III and 185 II Customs Law
Acknowledgement of Value	In the event of transmitting inaccurate or false data concerning the value of the goods or other data relating to their marketing.	Penalty from \$26,160.00 to \$43,620.00. 184A I and 184B I Customs Law 1.9.19 General Foreign Trade Rules
Customs violation	<p>When the corresponding customs documentation does not prove the legal stay or possession of the goods in the country or that they were submitted to the procedures provided for in the Customs Law, for their introduction into or out of the national territory.</p> <p>**Goods that are presented to the automated selection mechanism without a customs declaration, when this is required, or with a customs declaration that does not correspond, are considered to be in this situation.</p>	<p>Penalty from 130% to 150% of omitted taxes. 176 X and 178 I Customs Law</p> <p>Penalty from 70% to 100% of the commercial value. 178 IV Customs Law</p> <p>Exempted Penalty from 70% to 100% of the commercial value. 178 IX Customs Law</p>

Tipo	Supuesto	Impacto
Procedimiento Administrativo en Materia Aduanera	Cuando no se acredite con la documentación aduanera correspondiente, que las mercancías se sometieron a los trámites previstos en la Ley Aduanera para su introducción al territorio nacional o para su internación de la franja o región fronteriza al resto del país y cuando no se acredite su legal estancia o tenencia, o se trate de vehículos conducidos por personas no autorizadas. [...]	Embargo precautorio de mercancías y medios de transporte. 151 II LA
Padrones de importadores y sectoriales	No cuenten con la documentación que ampare las operaciones de comercio exterior, según lo previsto en las disposiciones jurídicas aplicables.	Suspensión del padrón de importadores y padrones sectoriales. 1.3.3 XII RGCE



Type	Case	Impact
Administrative Procedure in Customs Matters	When it is not evidenced with the corresponding customs documentation that the merchandise was submitted to the procedures set forth in the Customs Law for its introduction into the national territory or for its admission from the border strip or region to the rest of the country, and when its legal stay or possession is not evidenced, or in the case of vehicles driven by unauthorized persons. [...]	Seizure of merchandise and means of transportation. 151 II Customs Law
Importers and sectorial registers	In the event that they do not have the documentation supporting the foreign trade operations, as provided for in the applicable legal provisions.	Suspension of the importers' and sectorial registers. 1.3.3 XII General Foreign Trade Rules

Tipo	Supuesto	Impacto
Programa IMMEX	No cuenta con la documentación que ampare sus operaciones de comercio exterior o no acredite la legal estancia o tenencia de las mercancías de procedencia extranjera y el crédito fiscal determinado por el SAT sea mayor a cuatrocientos mil pesos; o el valor de las mercancías por las cuales no se acredite la legal estancia o tenencia, resulte superior al 5% del valor total de las mercancías importadas temporalmente en el semestre anterior. Para aplicar las sanciones correspondientes, se deberá considerar la cantidad que resulte menor de entre el crédito fiscal determinado por el SAT y el valor de las mercancías no acreditadas.	Cancelación del programa IMMEX. 27 II DIMMEX
Certificación de IVA e IEPS	Cuando no se acredite la legal estancia de mercancías de comercio exterior por más de \$100,000.00 y no se cubra el crédito fiscal determinado y notificado por el SAT.	Cancelación de CIVA. 7.2.4, Apartado B, RGCE
Presunción de contrabando	Se descubran mercancías extranjeras sin la documentación aduanera que acredite que las mercancías se sometieron a los trámites previstos en la Ley Aduanera para su introducción al territorio nacional o para su internación de la franja o región fronteriza al resto del país.	3 meses a 9 años de prisión. 103 I y 104 CFF

Type	Case	Impact
IMMEX Program	In the event that the documentation supporting the foreign trade operations is not available or the legal stay or possession of the foreign merchandise is not evidenced and the tax credit determined by the SAT is greater than four hundred thousand pesos; or the value of the merchandise for which the legal stay or possession is not evidenced is greater than 5% of the total value of the merchandise temporarily imported in the previous semester. In order to apply the corresponding penalties, the lesser of the tax credit determined by SAT and the value of the goods not credited shall be considered.	Cancellation of the IMMEX program. 27 II IMMEX Decree
VAT and STPS Certification	When the legal stay of foreign trade merchandise for more than \$100,000.00 is not evidenced and the tax credit determined and notified by the SAT is not covered.	Cancellation of the VAT and STPS Certification. 7.2.4, Section B, General Foreign Trade Rules
Presumption of smuggling	In the event that foreign merchandise is discovered without the customs documentation evidencing that the merchandise was submitted to the procedures set forth in the Customs Law for its introduction into the national territory or for its admission from the border strip or border region to the rest of the country.	3 months to 9 years of imprisonment. 103 I and 104 Federal Tax Code

Fuentes

1. Cfr. Artículo 32, segundo párrafo de la LISR.
2. Cfr. Artículos 108, fracción III de la Ley Aduanera y 4, fracción III del Decreto IMMEX.
3. Cfr. Artículos 59, fracción I, 104 y 110 de la Ley Aduanera y 24, fracción VI del Decreto IMMEX.
4. Cr. Artículo 36-A, fracción I de la Ley Aduanera.
5. Cr. Artículo 36-A, fracción I de la Ley Aduanera y regla 7.3.3, fracciones I y XXVI de las RGCE para 2023.
6. Cfr. Artículo 36-A de la Ley Aduanera.
7. Cfr. Artículo 37 del Reglamento de la Ley Aduanera.
8. Cfr. Artículo 59, fracción I de la Ley Aduanera, 24, fracción IX del Decreto IMMEX, regla 4.3.1 y Anexo 24 de las RGCE para 2023.
9. Cfr. Anexo 24, fracción I de las RGCE para 2023.
10. Cfr. Anexo 24, fracción II de las RGCE para 2023.
11. Cfr. Artículos 36 y 37-A de la Ley Aduanera y reglas 3.1.21 y 3.1.26 de las RGCE para 2023.
12. Cfr. Artículos 146 de la Ley Aduanera y 106 del CFF.
13. Cfr. Anexo 19, numeral 23 de las RGCE para 2023.

Sources

1. Cfr. Article 32, second paragraph of the Income Tax Law.
2. Cfr. Articles 108, section III of the Customs Law and 4, section III of the IMMEX Decree.
3. Cfr. Articles 59, section I, 104 and 110 of the Customs Law and 24, section VI of the IMMEX Decree.
4. Cr. Article 36-A, section I of the Customs Law.
5. Cr. Article 36-A, section I of the Customs Law and Rule 7.3.3, sections I y XXVI of the General Foreign Trade Rules for 2023.
6. Cfr. Article 36-A of the Customs Law.
7. Cfr. Article 37 of the Customs Law Regulations.
8. Cfr. Article 59, section I of the Customs Law, 24, section IX of the IMMEX Decree, Rule 4.3.1 and Annex 24 of the General Foreign Trade Rules for 2023.
9. Cfr. Annex 24, section I of the General Foreign Trade Rules for 2023.
10. Cfr. Annex 24, section II of the General Foreign Trade Rules for 2023.
11. Cfr. Articles 36 and 37-A of the Customs Law and Rules 3.1.21 and 3.1.26 of the General Foreign Trade Rules for 2023.
12. Cfr. Articles 146 of the Customs Law and 106 of the Federal Tax Code.
13. Cfr. Annex 19, item 23 of the General Foreign Trade Rules for 2023.



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



REESTRUCTURAS DE ACTIVO FIJO



Una empresa en cumplimiento debe considerar:

- » Conocer la ubicación de sus activos.
- » Contar con un expediente actualizado que ampare la legal estancia de los activos.
- » Realizar cruces de información documental vs física.
- » Contar con un correcto etiquetado.
- » Uso de software que permita identificar de manera ágil nuestros activos.



Un correcto manejo de los activos fijos contribuye a la reducción de riesgos en multas, embargos y la pérdida de certificaciones.



¡Escanea el QR y contáctanos!

✉ tlc@tlcasociados.com.mx

☎ +52 1 664 409 1298

📱 [f](#) [y](#) [t](#) [in](#) @TLCasociadosSC

www.tlcasociados.com.mx

TLC ASOCIADOS FIRMA ESPECIALIZADA EN DEFENSA FISCAL,
CONSULTORÍA, COMERCIO EXTERIOR Y ADUANAS

El momento de Colombia – Laredo

Now it is time for Colombia - Laredo



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.

Nuevo León lidera al país con su atracción de capital extranjero y la llegada del *nearshoring*, tomando como ventaja su excelente ubicación estratégica, su cercanía con la frontera de Estados Unidos, y los acuerdos y tratados comerciales con los que cuenta el país, principalmente el Tratado entre México, Estados Unidos y Canadá (T-MEC).

Historia

Puente Internacional Colombia Solidaridad debe su nombre en honor de la comunidad mexicana de Colombia, Nuevo León.

En la Frontera Norte del país existen 40 cruces fronterizos, 8 en Baja California con el Estado de California, 7 en Sonora con el Estado de Arizona, 2 en Chihuahua con el Estado de Nuevo México y 6 con el Estado de Texas, 1 en Nuevo León con el Estado de Texas y 13 en Tamaulipas con el Estado de Texas.

El Puente Internacional Colombia-Solidaridad se encuentra ubicado en el municipio Anáhuac, Nuevo León; y operado por la ciudad de Colombia, Nuevo León. Inició operaciones el 31 de julio de 1991. Es uno de los puentes más importantes del país, ya que, por él, actualmente se registran 5,500 cruces por día.



Horarios

Para el cruce de vehículos de pasajeros: Todos los días del año de 8 de la mañana a 12 de la noche.

Para el cruce de vehículos de carga: Lunes a Viernes de 8:00 am a 10:30 pm. Sábados de 8:00 am a 4:00 pm y Domingos de 10 am a 3 pm.

Nuevo Leon leads the country with its attraction of foreign capital and the arrival of nearshoring, taking advantage of its excellent strategic location, its proximity to the U.S. border, and the trade agreements and treaties that the country has, mainly the United States-Mexico-Canada Agreement (USMCA).

History

Colombia Solidaridad International Bridge is named in honor of the Mexican community of Colombia, Nuevo Leon.

There are 40 border crossings on the country's Northern Border, 8 in Baja California with the State of California, 7 in Sonora with the State of Arizona, 2 in Chihuahua with the State of New Mexico and 6 with the State of Texas, 1 in Nuevo Leon with the State of Texas and 13 in Tamaulipas with the State of Texas.

The Colombia-Solidaridad International Bridge is located in the municipality of Anahuac, Nuevo Leon, and is operated by the city of Colombia, Nuevo Leon. It began operations on July 31, 1991. It is one of the most important bridges in the country, since it currently registers 5,500 crossings per day.

Opening hours

For passenger vehicle crossing: Every day of the year from 8:00 a.m. to 12:00 midnight.

For the crossing of cargo vehicles: Monday to Friday from 8:00 am to 10:30 pm. Saturdays from 8:00 am to 4:00 pm and Sundays from 10:00 am to 3:00 pm.



Crecimiento

El crecimiento de este cruce fronterizo ha incrementado muy rápidamente en los últimos años. Al inicio de la administración estatal de Nuevo León, liderada por Samuel García, el Puente Colombia-Laredo registraba un promedio de 3,400 cruces diarios, hoy en día se tiene registro 5,500 cruces al día. Se espera que se duplique el número de cruces diarios por efectos del *nearshoring* en el estado.

El gigante del Norte se prepara para dicho crecimiento y junto con el Estado de Texas han comenzado con el proyecto de expansión del Puente Colombia-Laredo. Se va a expandir de 8 a 16 carriles de cruce para que la infraestructura sea suficiente por la carga comercial que cruzará en los siguientes años.

Esta obra se llevará a cabo tanto del lado mexicano como del lado americano, la cual se estima que implique una inversión de entre 180 y 200 millones de dólares, los cuáles serán cubiertos por los gobiernos de Nuevo León y Laredo por partes iguales.

Expansion

The growth of this border crossing has increased rapidly in recent years. At the beginning of the Nuevo Leon state administration, led by Samuel García, the Colombia-Laredo Bridge registered an average of 3,400 crossings per day; today, there are 5,500 crossings per day. The number of daily crossings is expected to double due to the effects of nearshoring in the state.

The Northern nation is preparing for such growth and together with the State of Texas has begun the Colombia-Laredo Bridge expansion project. It will be expanded from 8 to 16 crossing lanes so that the infrastructure will be sufficient for the commercial cargo that will cross in the following years.

This work will be carried out on both the Mexican and American sides, and is estimated to involve an investment of between 180 and 200 million dollars, which will be covered equally by the governments of Nuevo Len and Laredo.



Si los planes salen como se espera, la construcción comenzará aproximadamente en dos años. Actualmente, este puente ya cuenta con un carril exclusivo para operaciones de Tesla y John Deere, y Navistar puede ser la próxima empresa que cuente con dicho beneficio.

Actualmente la demanda de cruces diarios que cubre Colombia es de 5,500. A finales de marzo 2024 se espera que se logre un aproximado de 8,000 cruces diarios en ambos sentidos y cuando la obra se haya concluido, tendrá un máximo de 12,000 cruces diarios.

Como parte del crecimiento del puerto se debe reconocer la gran labor del secretario de Desarrollo Regional y Agropecuario de Nuevo León, Marco González Valdez; quien ha resaltado su esfuerzo en hacer crecer la economía del estado y del país por medio del Puente Internacional Colombia.

El secretario González participa como representante autorizado por el gobernador Samuel García, para liderar el proyecto de ampliación a 16 carriles, y desde que se le consignó dicha tarea se ha esforzado en dar a conocer todos los detalles y actualizaciones que debemos saber sobre el crecimiento y el proyecto que se espera en el Puente Colombia-Laredo.

En tan solo 1 semana logró concretar la visita de dos grandes empresas al puerto: *Europartners* y *Thor Equities* con la finalidad de convencerlos en invertir en Nuevo León y su frontera demostrando la agilidad que se tiene en tiempos de cruce, lo que los haría ahorrarse costos.



If plans go as expected, construction will begin in approximately two years. Currently, this bridge already has a dedicated lane for Tesla and John Deere operations, and Navistar may be the next company to have that benefit.

Currently, Colombia's daily crossing demand is 5,500. By the end of March 2024, it is expected to reach approximately 8,000 daily crossings in both directions, and when the project is completed, it will have a maximum of 12,000 daily crossings.

As part of the growth of the port, the great work of the Secretary of Regional and Agricultural Development of Nuevo Leon, Marco González Valdez, who has highlighted his efforts to promote the economy of the state and the country through the International Bridge Colombia, must be recognized.

Secretary González participates as the representative authorized by Governor Samuel García to lead the project to expand the bridge to 16 lanes, and since he was given this task, he has made an effort to provide all the details and updates we need to know about the growth and the project expected for the Colombia-Laredo Bridge.

In only 1 week he managed to arrange the visit of two large companies to the port: *Europartners* and *Thor Equities* with the purpose of convincing them to invest in Nuevo Leon and its border, demonstrating the agility in crossing times, which would save them costs.

Recaudación

Del total de dinero recaudado por aduanas en Nuevo León, el 6.5% corresponden al puente Colombia. Durante el primer trimestre de este 2023 en cuestión de recaudación fiscal se ha acumulado un total de \$15,595 millones de pesos, un incremento de 2% respecto al mismo periodo de 2022 que se alcanzaron \$15,354 millones de pesos.

En el mismo periodo, el valor de las operaciones de exportación e importación alcanzó \$609,317 millones de dólares, lo cual representa un incremento en un 6% en comparación con el año anterior.

Los mejores meses durante este primer trimestre en recaudación fiscal fueron los siguientes:

Marzo: \$2,803 millones de pesos

Junio: \$2,705 millones de pesos

Enero: \$2,652 millones de pesos

Estos datos han permitido colocar al Puente Colombia como el segundo lugar en recaudación fiscal.

Del total de recursos recaudados por el estado en aduanas, el 6.5% le corresponden por ingresos del Puente Colombia-Laredo. Las expectativas son que a final de año la recaudación fiscal de los cruces incremente arriba del 10%.



Collection

From the total amount of money collected by customs in Nuevo Leon, 6.5% corresponds to the Colombia Bridge. During the first quarter of this year 2023 in terms of tax collection, a total of \$15,595 million pesos has been accumulated, an increase of 2% with respect to the same period of 2022, which reached \$15,354 million pesos.

In the same period, the value of export and import operations reached \$609,317 million dollars, an increase of 6% compared to the previous year.

The best months during this first quarter in terms of tax collection were the following:

March: \$2,803 million pesos

June: \$2,705 million pesos

January: \$2,652 million pesos

These data have allowed the Colombia Bridge to rank second in terms of tax collection.

From the total resources collected by the state in customs, 6.5% correspond to the Colombia-Laredo Bridge. Expectations are that by the end of the year the tax collection from the crossings will increase by more than 10%.

Seguridad

Así como los gobiernos de Nuevo León y Texas están pensando en cómo responder a la demanda de cruces fronterizos diarios, también han pensado en la seguridad que el país debe implementar para fortalecer su compromiso con las empresas extranjeras que están llegando al país.

La zona del puente internacional se está blindando con la presencia de 350 elementos de Fuerza Civil y 120 de la Guardia Nacional, todo esto con el objetivo de generar mayor confianza en la inversión. A su vez, el Estado de Nuevo León ha reforzado su seguridad estatal.

Samuel García, gobernador del estado de Nuevo León explicó en la rueda de prensa que implementarán un blindaje en la aduana de Colombia. Instalarán cuarteles de la Fuerza Civil y Guardia Nacional al lado de las carreteras que colindan con Tamaulipas y Coahuila, para evitar que pasen los grupos criminales.

Safety

Just as the governments of Nuevo Leon and Texas are thinking about how to respond to the demand for daily border crossings, they have also thought about the security that the country must implement to strengthen its commitment to the foreign companies that are arriving in the country.

The area of the international bridge is being reinforced with the presence of 350 members of Mexican Civil Forces and 120 members of the National Guard, all of this with the objective of generating greater confidence in investment. At the same time, the State of Nuevo Leon has reinforced its state security.

Samuel García, governor of the state of Nuevo Leon explained at the press conference that they will implement a security operation at the Colombian customs office. They will install Civil Force and National Guard stations next to the highways bordering Tamaulipas and Coahuila, to prevent criminal groups from passing through.



Premios y distintivos

El Puente Internacional Colombia es el único en México que cuenta con la certificación ISO 28000, ya que cumple con todos los estándares de la norma en temas de seguridad. La norma ISO 28000 es mundialmente reconocida como la mejor práctica de seguridad en cadena de suministro; otra de sus ventajas es que fortalece la seguridad del cruce fronterizo generando confianza, agilidad y transparencia.

Esta aduana es la única en el mundo que cuenta con la certificación ISO 28000, gracias a sus grandes capacidades logísticas y de infraestructuras, las cuales siguen mejorando con el incremento de la demanda. Tiene el tercer lugar de valor en mercancías declaradas.

En el 2016, este cruce recibió el Premio Nacional de Logística, el cual es la máxima distinción del sector logístico para empresas comerciales y de servicios. Cabe destacar que este premio es la primera vez que es otorgado a una institución gubernamental en el estado.



Infraestructura

La superficie actual del Puente Solidaridad Colombia es de 405 hectáreas aproximadamente, de las cuales, 332 conforman el CEFACIL (Centro de Facilidades para el Comercio Internacional) y las otras 73 hectáreas restantes están reservadas para los proyectos futuros que se vienen en dicho cruce. El terreno cuenta con todos los servicios básicos, como agua, drenaje, electricidad y próximamente gas.

Es importante mencionar que este parque industrial cuenta con la presencia de empresas logísticas, bodegas fiscales e instalaciones y cuartos de refrigeración. Cuenta con disponibilidad de terrenos para operaciones dentro y fuera de recintos.

Awards and distinctions

The Colombia International Bridge is the only one in Mexico that has ISO 28000 certification, as it complies with all the standards of the regulation on security issues. ISO 28000 is recognized worldwide as the best practice in supply chain security; another of its advantages is that it strengthens border crossing security, generating trust, agility and transparency.

This customs office is the only one in the world with ISO 28000 certification, thanks to its great logistical and infrastructure capabilities, which continue to improve with the increase in demand. It has the third highest value of declared goods in the world.

In 2016, this intersection received the National Logistics Award, which is the highest distinction in the logistics sector for commercial and service companies. It is worth noting that this is the first time that this award has been granted to a government institution in the state.

Infrastructure

The current surface area of the Solidaridad Colombia Bridge is approximately 405 hectares, of which 332 hectares make up the CEFACIL (Center for International Trade Facilities) and the remaining 73 hectares are reserved for future projects at the crossing. The land has all the basic services, such as water, drainage, electricity and soon gas.

It is important to mention that this industrial park has the presence of logistics companies, bonded warehouses, and refrigeration facilities and rooms. It has land available for operations inside and outside of the facilities.

Dentro de él, también albergan 4 instituciones gubernamentales de seguridad:

SEDENA: Secretaría de la Defensa Nacional

SEMAR: Secretaría de Marina

Fuerza Civil

Este puente conecta el extremo norte de la carretera estatal 1 de Nuevo León con la carretera 255 del estado de Texas en los 14 kilómetros que tiene de frontera con Laredo, Texas.

Gobernador Abbott y el proyecto de los 8 carriles

Greg Abbott, actual gobernador de Texas, ha formado una alianza con Samuel García, gobernador de Nuevo León para ampliar 8 carriles más el Puente Internacional Colombia-Laredo y así, hacer de la zona, la mejor región de América para hacer negocios.

Es el primer acuerdo o compromiso que Nuevo León tiene con el estado de Texas, en donde no solo proponen ampliar a 8 carriles el puente, sino también el checkpoint, en donde Abbott promete que todos los cruces pasen a Estados Unidos revisados, vigilados, olfateados por caninos, por cámaras, por rayos x. Tanto Samuel Garcia, como Greg Abbott están seguros de que ante el crecimiento de la demanda y la llegada del *nearshoring*, tienen que trabajar juntos como una región.

Within it, there are also 4 government security institutions:

SEDENA: Ministry of National Defense

SEMAR: Secretary of the Navy

Mexican Civil Force

This bridge connects the north end of Nuevo Leon State Highway 1 with Texas State Highway 255 on the 14 kilometer border with Laredo, Texas.

Governor Abbott and the 8-lanes project

Greg Abbott, current governor of Texas, has formed an alliance with Samuel García, governor of Nuevo Leon, to expand the Colombia-Laredo International Bridge by 8 lanes to make the area the best region in America for doing business.

It is the first agreement or commitment that Nuevo Leon has with the state of Texas, where they not only propose to expand the bridge to 8 lanes, but also the checkpoint, where Abbott promises that all crossings into the United States will be checked, monitored, scanned by canines, cameras and x-rays. Both Samuel García and Greg Abbott are sure that with the growth in demand and the arrival of nearshoring, they have to work together as a region.



Mercancías

Entre sus características, destaca el manejo de mercancías, ya que es el principal puerto con especialización en manejo de sustancias peligrosas y manejo de ganado bovino.

Jalisco y Nuevo León quieren seguir en la delantera económica del país como las grandes locomotoras económicas del país, por lo que se han reunido los gobernadores de dicho estado para cerrar un acuerdo de cooperación en donde las empresas de distintos sectores, enfocado más al sector automotriz de Jalisco, pueden cruzar por el Puente Colombia-Laredo con un trato preferencial y tarifas preferenciales, lo cual conlleva una reducción de gasto de diésel, una reducción de tiempos y un descuento en el pago del recinto fiscal.

Samuel García prometió que, al lado del carril de Tesla, dejará un carril exclusivo para Jalisco, para que todas las empresas de Jalisco usen esta certificación donde cruzas en 5 minutos porque en un mismo módulo están: Hacienda, SAT, Aduanas, CBP, (*Customs and Border Protection*), SENASICA y el Departamento de Agricultura de Texas.

Tan solo la empresa Tesla cruza con aproximadamente 300 camiones llenos de piezas al día por esta aduana. Pese a que existe un carril exclusivo para cruces de Tesla, estas son algunas de las empresas que también hacen uso del cruce exclusivo de Tesla:

- **Brembo:** Multinacional italiana que se dedica a fabricar frenos de disco para automóviles y motocicletas.
- **Form:** Un negocio de empaques para el sector automotriz.
- **Yanfeng:** Compañía china de sets de asientos para automóviles que cuenta con una planta en Ciénega de Flores.



Merchandise

One of its main characteristics is the handling of goods, since it is the main port specializing in the handling of hazardous substances and cattle.

Jalisco and Nuevo Leon want to continue heading the country's economy as the great economic locomotives of the country, so the governors of that state have met to close a cooperation agreement where companies from different sectors, focused more on the automotive sector of Jalisco, can cross the Colombia-Laredo Bridge with preferential treatment and preferential rates, which involves a reduction in diesel fuel costs, a reduction of time and a discount in the payment of the tax premises.

Samuel García promised that, next to the Tesla lane, he will leave an exclusive lane for Jalisco, so that all Jalisco companies use this certification where you cross in 5 minutes because in the same module are: Treasury, SAT (Tax Administration Service), Customs, CBP (Customs and Border Protection), SENASICA (National Service of Health, Safety and Agri-Food Quality) and the Texas Department of Agriculture.

Tesla alone crosses approximately 300 truckloads of parts per day through this customs facility. Although there is an exclusive lane for Tesla crossings, these are some of the companies that also make use of the exclusive Tesla crossing:

- **Brembo:** Italian multinational company that manufactures disc brakes for automobiles and motorcycles.
- **Form:** A packaging business for the automotive sector.
- **Yanfeng:** Chinese automotive seating sets company with a plant in Cienega de Flores.

Tiempo de cruce

En cuanto al tiempo de cruce y de despacho, el Puente solidaridad Colombia ha invertido en tecnología e infraestructura para reducir el tiempo de cruce y agilizar el tráfico de la zona. El estado de Nuevo León publica un tiempo de 30 minutos en promedio desde formación en fila de exportación hasta pasar inspección D.O.T.

En comparación con otros cruces fronterizos del país, el Puente Colombia ha reducido sus tiempos de cruce entre un 54% y 109%.

Nowports, una empresa especialista en logística por excelencia trabaja en un proyecto para los cruces del Puente Solidaridad Colombia. Se trata de una plataforma que proporcionará una reducción de errores y de trabajo manual, que llevará a conocer en tiempo real el estatus de cada camión que cruce dicha infraestructura. Con esto buscan que incremente la confianza y la seguridad en el estado y en el cruce.

Además, esta aduana a inicios del 2015 puso en marcha el Programa de Despacho Aduanero Conjunto México, que es un programa en donde autoridades aduaneras de México y Estados Unidos, realizan la revisión conjunta de mercancías en el mismo lugar. Entre sus principales objetivos se encuentra el reducir los tiempos de cruce y descongestionar el tráfico de los cruces fronterizos de carga; sin embargo, esto ha ayudado a que los costos logísticos para las empresas reduzcan en gran medida.



Crossing time

Regarding crossing and clearance times, the Solidaridad Colombia Bridge has invested in technology and infrastructure to reduce crossing times and expedite traffic in the area. The state of Nuevo Leon posts an average time of 30 minutes from export queue formation to passing D.O.T. inspection.

Compared to other border crossings in the country, the Colombia Bridge has reduced crossing times by 54% to 109%.

Nowports, a company specializing in logistics par excellence, is working on a project for the crossings of the Solidaridad Colombia Bridge. It is a platform that will provide a reduction of errors and manual work, which will lead to know in real time the status of each truck that crosses this infrastructure. With this they seek to increase confidence and security in the state and in the crossing.

In addition, at the beginning of 2015, this customs office launched the Mexico Joint Customs Clearance Program, which is a program in which customs authorities from Mexico and the United States carry out a joint review of goods in the same place. One of its main objectives is to reduce crossing times and relieve traffic congestion at cargo border crossings; however, this has helped reduce logistics costs for companies to a great extent.

Empresas que cruzan por Colombia-Laredo

Conoce algunas de las empresas que son consideradas como clientes potenciales por su frecuencia de cruce por el Puente Internacional Colombia:

Lego
Heb
BMW
Tesla
Sam's Club
Walmart
DICEX
UPS
Sigma
John Deere



Como parte de una de las 10 empresas que cruzan por Colombia-Laredo, DICEX tiene más de dos décadas operando con éxito; agregando valor y optimizando costos a cientos de clientes.

Como conclusión, podemos afirmar que además del fuerte crecimiento económico que está teniendo nuestro país gracias a dicha aduana, el Puente Colombia Solidaridad también lo podemos observar como un símbolo de integración económica mundial y cooperación entre distintas naciones, el cual promueve el comercio, la unidad como países buscando el bien común para ambos, y el desarrollo económico en la región.

Los trabajos conjuntos que están realizando los estados de Nuevo León y Texas para el crecimiento del intercambio comercial, son un claro ejemplo para el resto de los países de una colaboración de México y Estados Unidos para una superación de barreras geográficas y políticas en camino hacia un futuro de crecimiento y desarrollo económico y de bienestar.

Companies crossing Colombia-Laredo

Here are some of the companies that are considered potential clients due to their frequency in crossing the Colombia International Bridge:

Lego
Heb
BMW
Tesla
Sam's Club
Walmart
DICEX
UPS
Sigma
John Deere

As part of one of the 10 companies that cross Colombia-Laredo, DICEX has been operating successfully for more than two decades; adding value and optimizing costs to hundreds of clients.

In conclusion, we can affirm that in addition to the strong economic growth that our country is having thanks to this customs, the Colombia Solidaridad Bridge can also be seen as a symbol of global economic integration and cooperation between different nations, which promotes trade, unity as countries seeking a greater good for both, and economic development in the region.

The joint work being carried out by the states of Nuevo Leon and Texas for the growth of commercial exchange is a clear example for the rest of the countries of a collaboration between Mexico and the United States to overcome geographic and political barriers on the path towards a future of growth and economic development and welfare.

¡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

