

3B

2024



TRADE LAW & CUSTOMS magazine®

Análisis de la Ley de Inteligencia Artificial de la Unión Europea

Dr. Hadar Moreno Valdez

Pilares del NEARSHORING, la gran oportunidad del 2024

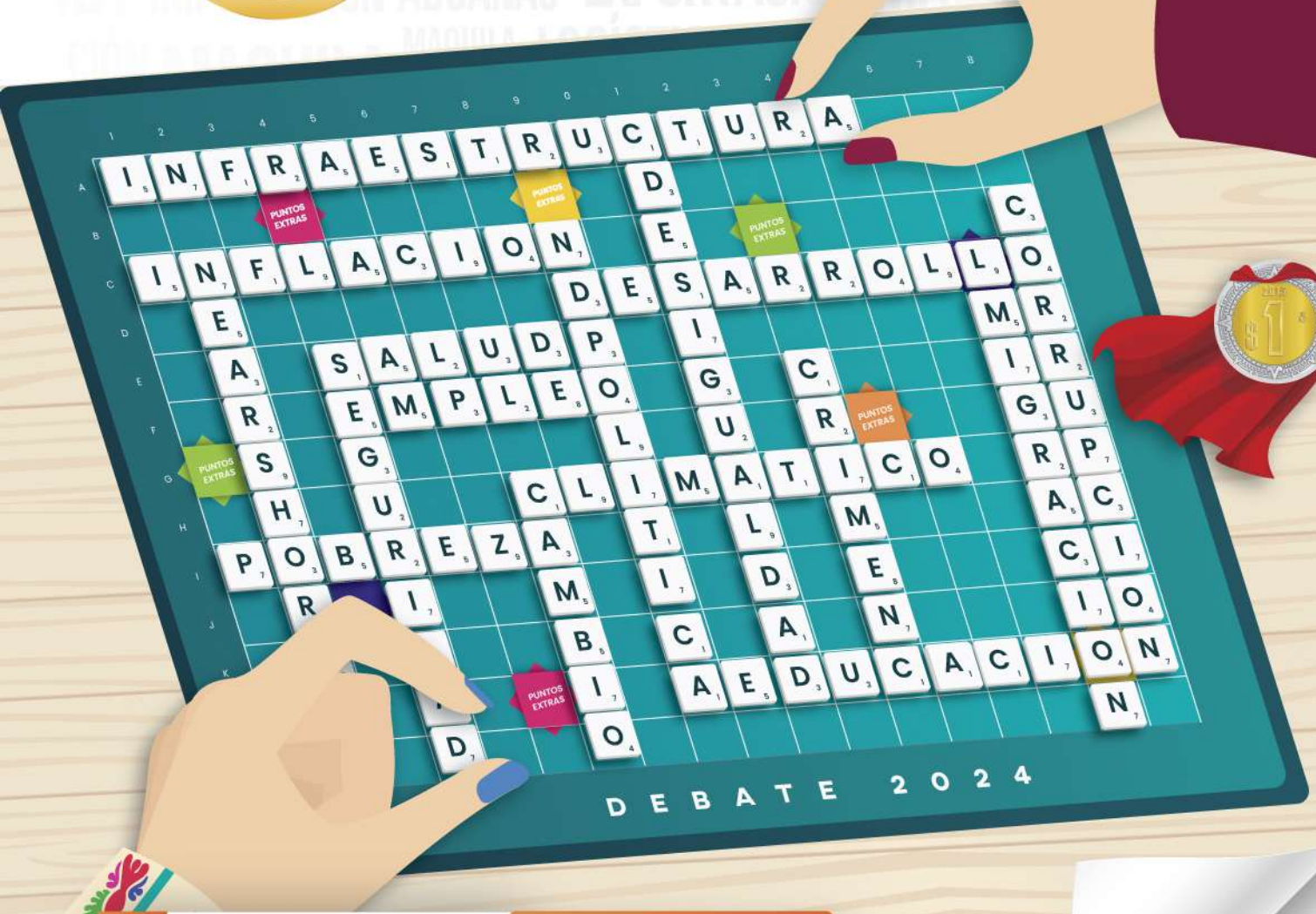
Mtro. Carlos Manuel Pérez Munguía

Transporte y comercio exterior en México

Dr. César Morales Razo



REVISTA Bilingüe



MXN 00.666\$



Descarga la edición digital



C12 | HUB 2024

13 - 15 MAYO

LOGISTICS | MOBILITY

OUR CHAINCE INTO THE FUTURE



LA REUNIÓN ANUAL MÁS IMPORTANTE DE
LOS 500 LÍDERES DE **LOGÍSTICA Y MOVILIDAD**
MÁS RELEVANTES DE MÉXICO



Negocios



Conecta



Aprende



Disfruta



HOTEL
XCARET
ARTE



Síguenos en nuestras redes



Patrocinadores Oficiales





CONGRESO INTER MODAL XXV

CANCÚN
2024

...

PRÓXIMAMENTE

OCTUBRE 16-18



¿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



LLEVAMOS TU CARGA A SU DESTINO

CARGA PROYECTO | FREIGHT FORWARDING
SERVICIO DEDICADO | BULK CHARTER BROKERAGE

CONTÁCTANOS:
chartering@bajaferries.com.mx

CONOCE
NUESTROS
SERVICIOS



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





Si para ti es importante,
nosotros lo aseguramos.



Contactanos,
¡nos encanta atender tus consultas!

+52 55 5351 0915

www.assekuransa.com

Editorial

ESPAÑOL

En un panorama de incertidumbre y desafíos, el comercio exterior se erige como un punto crucial para la estabilidad y el progreso tanto de México como del mundo. En la portada de esta edición, puede ver, estimado lector, que abordamos una serie de acontecimientos que impactan directamente en este ámbito tan vital, desde el escenario político interno hasta las tensiones globales que amenazan con desestabilizar las cadenas de suministro y el intercambio comercial.

En primer lugar, la contienda presidencial mexicana ha tomado el centro del escenario político nacional, con tres candidatos presentando sus propuestas en un contexto donde temas como el empleo, el crecimiento económico, la seguridad, la pobreza y el nearshoring se sitúan en el epicentro del debate. Sin embargo, el primer debate ha dejado más interrogantes que respuestas, generando descontento tanto entre los aspirantes como en la población. Es imperativo que los candidatos ofrezcan soluciones concretas y viables para impulsar el desarrollo económico y social del país, fortaleciendo así su posición en el ámbito internacional.

Por otro lado, la demanda interpuesta por México contra Ecuador por el allanamiento de su Embajada representa un firme acto en defensa de los principios establecidos en la Convención de Viena y el derecho internacional. El respaldo de varios países a esta acción subraya la importancia de salvaguardar la integridad diplomática en un mundo cada vez más interconectado.

Las tensiones comerciales entre Estados Unidos y China continúan escalando, con el ingreso de acero a través de México como un punto álgido en esta disputa. La promesa de triplicar los aranceles al acero chino y trabajar en conjunto con México plantea un desafío adicional en plena campaña presidencial, pero también abre oportunidades para fortalecer la cooperación bilateral y diversificar las relaciones comerciales en la región.

Finalmente, el reciente ataque de Irán a Israel ha avivado las tensiones en Medio Oriente, generando preocupaciones sobre posibles repercusiones a nivel mundial. En un contexto donde la estabilidad política y la seguridad son fundamentales para el comercio global, es crucial mantener un diálogo constructivo y buscar soluciones pacíficas para mitigar los riesgos asociados a estos conflictos.

En conclusión, en medio de un panorama complejo y cambiante, es necesario adoptar una visión estratégica y proactiva en el ámbito del comercio exterior. Dicen que el conocimiento es poder ¿usted qué opina, estimado lector? Nosotros creemos en esto, por este motivo es por lo que en esta y en todas nuestras ediciones buscamos llevar a usted El ADN del Comercio Exterior y Aduanas.

¡Hasta la próxima!

ENGLISH

In a scenario of uncertainty and challenges, foreign trade stands as a crucial point for the stability and progress of both Mexico and the world. On the cover of this issue, you will see, dear reader, that we address a series of events that directly impact this vital area, from the domestic political scene to the global tensions that threaten to destabilize supply chains and trade.

First, the Mexican presidential race has taken center stage, with three candidates presenting their proposals in a context where issues such as employment, economic growth, security, poverty and nearshoring are at the epicenter of the debate. However, the first debate has left more questions than answers, generating discontent among both the candidates and the population. It is imperative that the candidates offer concrete and viable solutions to boost the country's economic and social development, thus strengthening its position in the international field.

On the other hand, the lawsuit filed by Mexico against Ecuador for the raid of its embassy represents a firm act in defense of the principles established in the Vienna Convention and international law. The support of several countries for this action underscores the importance of safeguarding diplomatic integrity in an increasingly interconnected world.

Trade tensions between the United States and China continue to escalate, with the entry of steel through Mexico as a flashpoint in this dispute. The promise to triple tariffs on Chinese steel and work together with Mexico poses an additional challenge in the midst of a presidential campaign, but also opens up opportunities to strengthen bilateral cooperation and diversify trade relations in the region.

Finally, Iran's recent attack on Israel has stoked tensions in the Middle East, raising concerns about possible global repercussions. In a context where political stability and security are fundamental to global trade, it is crucial to maintain a constructive dialogue and seek peaceful solutions to mitigate the risks associated with these conflicts.

In conclusion, in the midst of a complex and changing landscape, it is necessary to adopt a strategic and proactive vision in the area of foreign trade. They say that knowledge is power, what do you think, dear reader? We believe in this, which is why in this and all our editions we seek to bring you The DNA of Foreign Trade and Customs.

See you next time!



Confederación
Latinoamericana de
Agentes Aduanales A.C.®



Hoy en CLAA iniciamos un nuevo proyecto, y como siempre, **juntos haremos que las cosas funcionen.**

¡ Ya estamos en el AIFA !

Visita nuestras oficinas ubicadas en el

Edificio de Servicios Administrativos.

Estamos para brindarte los siguientes servicios:

- Apoyo en **Reconocimiento Aduanero.**
- **Glosa** de pedimentos virtuales F4, F5, A3.
- **Consultas** jurídicas y operativas.
- **Seguimiento** a incidencias.
- **Revisión** de escritos, líneas de captura y seguimiento a trámites.
- **Sala de Juntas** disponible para los asociados.
- **Área de trabajo**, extensión de la oficina de nuestros socios.



Próximamente fotocopiado, escaneo, envío y recepción de correos e impresión y lockers para el resguardo de material de trabajo del personal de nuestros asociados.

Teléfonos de Oficina CLAA - AIFA

- ☎ 591 1008 - 708
- ☎ 591 1008 - 709



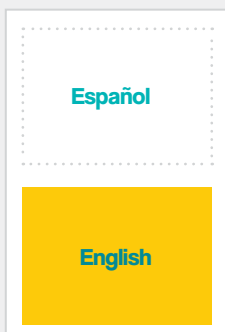
Índice Índice Índice Índice

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

Asuri y Chubb Seguros México estrechan lazos

Asuri and Chubb Seguros Mexico strengthen their relationship

Más programas de inclusión y equidad para mujeres de la comunidad marítima-portuaria

More inclusion and equity programs for women in the maritime-port community

La IA Generativa tendrá un impacto de 7 trillones de dólares en las Economías Globales: Data Warden

Generative AI to have US\$7 trillion impact on Global Economies: Data Warden

Ampliación del Punto de Inspección de Cárnicos Multimodal: Más Espacio, Más Soluciones

Expansion of the Multimodal Meat Inspection Point: More Space, More Solutions

Avances y proyectos ferroviarios en México: En búsqueda de un futuro sostenible en movimiento

Advances and rail projects in Mexico: In search of a sustainable future on the move

Expo Seguridad México presenta oportunidades en el auge del nearshoring

Expo Seguridad Mexico presents opportunities in the nearshoring boom

La AMTI celebra su reunión de socios con el tema: Carta Porte V3.0 ¿En qué vamos?

AMTI holds its partners' meeting with the theme: Waybill V3.0 Where are we now?

BAS Insurance: Tu Socio de Confianza en Seguridad logística y empresarial Global

BAS Insurance: Your Trusted Partner in Global Logistics and Business Security

30

PUBLI ENTREVISTA

BAS Agentes de Seguros y Fianzas:
Un viaje de innovación y éxito

BAS Agentes de Seguros y Fianzas: A Journey of Innovation and Success

32

RESEÑA

AMF presenta avances ferroviarios alcanzados en 2023

AMF presents railroad advances achieved in 2023



34

RESEÑA

AMTI: Celebrando 25 Años de avances en el Transporte Intermodal

AMTI: Celebrating 25 Years of Advances in Intermodal Transportation



36

Información y reflexiones sobre el Nearshoring

Information and thoughts on Nearshoring

Dr. José Manuel **Vargas Menchaca**



58

Análisis de la Ley de Inteligencia Artificial de la Unión Europea

Analysis of the European Union's Artificial Intelligence Act

Dr. Hadar **Moreno Valdez**



74

El transporte y comercio exterior en México

Transportation and Foreign Trade in Mexico

Dr. César **Morales Razo**



82

Pilares del Nearshoring, la gran oportunidad del 2024

Pillars of Nearshoring, the great opportunity of 2024

Mtro. Carlos Manuel **Pérez Munguía**



92

Impacto de los vehículos chinos en América del Norte

Impact of Chinese vehicles in North America

Lic. René **Suástegui Martínez**



104

Importancia del pedimento en las Operaciones de Comercio Exterior

The Importance of the Customs Declaration in Foreign Trade Operations

Dr. Ricardo **Méndez Castro**





Nuestras operaciones de embarque y desembarque representan eficiencia en la logística marítima, con procedimientos de calidad que permiten que los clientes tengan confianza en el manejo de sus unidades durante el proceso Car Carrier.



1 Terminal de usos múltiples de maniobra de carga y descarga de mercancía, operando 365 días las 24 horas, en servicios de carga general, carga proyecto, break bulk y sobredimensionada.

2 Integradora de Servicios, Transporte y Almacenaje.
PVI con 600m² de área de maniobras para previos con 6 puertas, autorizado por SADER - SENASICA
ISO 9001:2015

3 Integración de Servicios Logísticos Portuarios.
8,200m² almacén techado, 4,761m² para el reposo y estiba de carga general a la intemperie, coordinación de transporte local y foráneo.
ISO 9001:2015

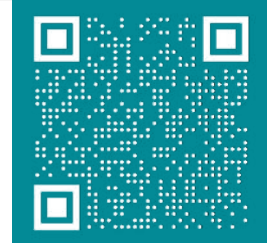


ALTAPORT

☎ 833 2290900

833 2290901

✉ atpcomercial@atpaltamira.com.mx
comercial@altaport.com.mx



EUA intensifica uso del Mecanismo Laboral del T-MEC frente a México



Estados Unidos está intensificando el uso del Mecanismo de Respuesta Rápida (MRR) del T-MEC para abordar disputas laborales con México, según la Representación Comercial de la Casa Blanca (USTR). Durante los años 2021, 2022, 2023 y lo que va de 2024, Estados Unidos ha recurrido al MRR en un total de 22 ocasiones, reflejando un aumento significativo en su aplicación.

La USTR señaló que el MRR ha demostrado ser efectivo para garantizar resultados tangibles para los trabajadores, lo que ha impulsado un incremento en las solicitudes de Estados Unidos. El balance de logros de la USTR, bajo la Dirección de Katherine Tai destaca el uso del MRR como uno de los principales éxitos.

Hasta el 10 de abril de 2024, casi 30,000 trabajadores se han beneficiado directamente del MRR, asegurando más de 5 millones de dólares en pagos retroactivos y beneficios laborales. Además, varios casos han resultado en planes integrales de remediación, reintegros de trabajadores y la formación de sindicatos independientes.

El MRR, promovido por demócratas del Congreso estadounidense, permite solicitar una revisión acelerada de fábricas específicas donde se violan los derechos laborales. Los remedios pueden incluir la suspensión de aranceles o la prohibición de importaciones si las violaciones persisten. Este mecanismo, disponible también para México, busca garantizar la libertad sindical y la negociación colectiva en las instalaciones productivas.

U.S. intensifies use of USMCA Labor Mechanism against Mexico

The United States is stepping up its use of the USMCA's Rapid Response Mechanism (RRM) to address labor disputes with Mexico, according to the White House Trade Representative (USTR). During 2021, 2022, 2023 and so far in 2024, the United States has used the RRM a total of 22 times, reflecting a significant increase in its application.

USTR noted that the MRR has proven effective in securing tangible results for workers, which has driven an increase in U.S. applications. USTR's balance sheet of accomplishments under Director Katherine Tai highlights the use of the MRR as a major success.

As of April 10, 2024, nearly 30,000 workers have directly benefited from the MRR, securing more than \$5 million dollars in back pay and employment benefits. In addition, several cases have resulted in comprehensive remediation plans, worker reinstatements and the formation of independent unions.

The MRR, promoted by Democrats in the U.S. Congress, allows for an expedited review of specific factories where labor rights are being violated. Remedies can include suspension of tariffs or a ban on imports if violations persist. This mechanism, also available to Mexico, seeks to guarantee freedom of association and collective bargaining in production facilities.



YAVOCAPITAL
GRUPO FINANCIERO

¿SABÍAS QUE EN EL PAÍS EXISTE UNA DEMANDA POTENCIAL DE 8.5 MILLONES DE VIVIENDAS?

Es un gran momento para invertir en la construcción de vivienda. Somos la financiera que estás buscando para desarrollar tus proyectos y construir hogares de interés social.

Mediante el esquema del
Crédito Integral Línea III del Infonavit



Te ofrecemos

- Incrementar tu rentabilidad y utilidad en más del 50%.
- 0% de tasa de interés.



Te garantizamos

- 100% de financiamiento.
- Riesgo cero de venta.

Más de 50,000 casas construidas nos respaldan.
Tenemos cobertura en todo el país.

Contáctanos:



55 5193 2984

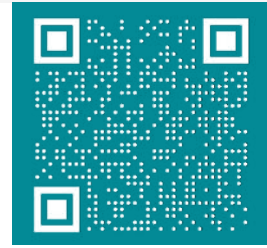


Yavo Capital



@yavocapital

yavocapital.com



México amplía los avisos automáticos de importación para productos siderúrgicos



En un paso significativo hacia la cooperación con Estados Unidos para supervisar las importaciones de acero y aluminio, México ha integrado 72 nuevas fracciones arancelarias al sistema existente de avisos automáticos de importación para productos siderúrgicos. Esta medida abarca todas las mercancías enumeradas en la Sección 232, conforme a los compromisos de colaboración entre ambas naciones.

La Sección 232 otorga al Presidente de Estados Unidos la autoridad para "ajustar las importaciones" de productos siderúrgicos y sus derivados en respuesta a amenazas a la seguridad nacional.

En 2018, el presidente Donald Trump activó la Sección 232 de la Ley de Expansión Comercial de 1962 para imponer aranceles del 25% al acero proveniente de la República Popular China y del 10% al aluminio, debido a preocupaciones por la seguridad nacional relacionadas con los subsidios. La mayoría de estos aranceles continúan en vigencia, y se han aplicado tarifas similares a productos de otras naciones.

La Secretaría de Economía declaró en un acuerdo publicado en el Diario Oficial de la Federación este lunes que: "Para asegurar la consistencia y la armonización en el tratamiento de todas las fracciones arancelarias previstas en la Sección 232, es imperativo incorporar 72 nuevas fracciones arancelarias al esquema existente de avisos automáticos de importación de productos siderúrgicos".

Mexico expands automatic import notifications for iron and steel products

In a significant step toward cooperating with the United States to monitor steel and aluminum imports, Mexico has integrated 72 new tariff items into the existing system of automatic import notices for iron and steel products. This measure covers all goods listed in Section 232, in accordance with the collaboration commitments between both nations.

Section 232 gives the U.S. President the authority to "adjust imports" of iron and steel products and their derivatives in response to national security threats.

In 2018, President Donald Trump activated Section 232 of the Trade Expansion Act of 1962 to impose tariffs of 25% on steel from the People's Republic of China and 10% on aluminum due to national security concerns related to subsidies. Most of these tariffs remain in place, and similar tariffs have been applied to products from other nations.

The Ministry of Economy stated in an agreement published in the Official Gazette of the Federation on Monday that: "In order to ensure consistency and harmonization in the treatment of all tariff items under Section 232, it is imperative to incorporate 72 new tariff items to the existing scheme of automatic import notices for iron and steel products".

Crece 118% el déficit comercial de EUA con México tras conflicto con China

El déficit comercial de Estados Unidos con México experimentó un notable aumento del 118% en el año 2023, consecuencia directa del conflicto comercial sostenido con China. Durante los últimos seis años, se observó un incremento del 234.3% en el déficit con Canadá, ascendiendo a 78,353 millones de dólares negativos, un 170.9% más con Vietnam, alcanzando los 109,129 millones, y un aumento del 117.9% con México, situándose en 156,854 millones.

Por otro lado, el déficit comercial con China registró una disminución del 24.1% durante el mismo período, totalizando 300,230 millones de dólares en 2023, según datos del Departamento de Comercio. Donald Trump fue uno de los principales críticos del déficit comercial de Estados Unidos, expresando preocupación por los acuerdos comerciales como el TLCAN y el T-MEC.

Expertos atribuyen el déficit comercial principalmente a desequilibrios en las políticas macroeconómicas estadounidenses, como la baja tasa de ahorro interno y la dependencia del endeudamiento externo. Aunque el papel del dólar y otros factores también influyen en la persistencia del déficit, los préstamos extranjeros continúan financiando el consumo y la inversión en Estados Unidos, manteniendo así el desequilibrio comercial.

U.S. trade deficit with Mexico grows 118% after conflict with China

The U.S. trade deficit with Mexico experienced a notable 118% increase in 2023, a direct consequence of the sustained trade conflict with China. Over the last six years, there was a 234.3% increase in the deficit with Canada, amounting to negative US\$78.353 billion, a 170.9% increase with Vietnam, reaching US\$109.129 billion, and a 117.9% increase with Mexico, reaching US\$156.854 billion.

On the other hand, the trade deficit with China registered a 24.1% decrease during the same period, totaling 300,230 million dollars in 2023, according to data from the Department of Commerce. Donald Trump was one of the main critics of the U.S. trade deficit, expressing concern about trade agreements such as NAFTA and the USMCA (United States-Mexico-Canada Agreement)

Experts attribute the trade deficit primarily to imbalances in U.S. macroeconomic policies, such as a low domestic savings rate and reliance on foreign borrowing. Although the role of the dollar and other factors also play a role in the persistence of the deficit, foreign borrowing continues to finance U.S. consumption and investment, thus maintaining the trade imbalance.

ULINE
MEXICALI

ULINE
MONTERREY

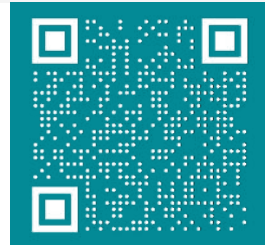
ESPECIALISTAS EN MATERIAL DE EMPAQUE

SIRVIENDO ORGULLOSAMENTE A MÉXICO

- Entrega al Día Siguiente
- Entrega en 2 Días
- Entrega en 3-5 Días
- Oficina de Ventas
- Centro de Distribución

ORDENE ANTES DE LAS 6 PM PARA ENVÍO EL MISMO DÍA

AMPLIO CATÁLOGO 800-295-5510 uline.mx



Biden colabora con México para evitar que China exporte acero a EUA saltándose aranceles



El presidente de Estados Unidos, Joe Biden, anunció que está trabajando con su homólogo mexicano, Andrés Manuel López Obrador, para impedir que China introduzca acero y aluminio en Estados Unidos a través de México, burlando así los aranceles que Washington impone sobre esos materiales.

Biden reveló esa coordinación con México durante un acto de campaña en la sede del sindicato de los trabajadores siderúrgicos en Pittsburgh, conocida como la "ciudad del acero" y ubicada en el estado de Pensilvania, clave de cara a las elecciones de noviembre.

"Sabemos que China todavía está dispuesta a introducir acero y aluminio a través de México para eludir los aranceles", afirmó.

A continuación, explicó que un día antes envió una delegación de altos cargos estadounidenses a reunirse con López Obrador para abordar este asunto y anunció que "México y Estados Unidos van a trabajar juntos para resolverlo".

Biden anunció que triplicará los aranceles que ya pesan sobre el acero y el aluminio procedentes de China, una medida que busca conquistar el voto obrero del estado de Pensilvania, pero que podría enfadar a Pekín.

Biden works with Mexico to prevent China from exporting steel to the U.S. by avoiding tariffs

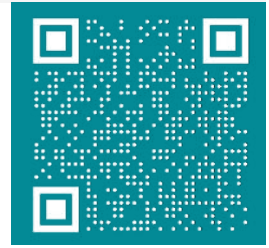
The President of the United States, Joe Biden, announced that he is working with his Mexican counterpart, Andrés Manuel López Obrador, to prevent China from introducing steel and aluminum into the United States through Mexico, thus avoiding the tariffs that Washington imposes on these materials.

Biden revealed this coordination with Mexico during a campaign event at the headquarters of the steelworkers' union in Pittsburgh, known as the "steel city" and located in the state of Pennsylvania, a key state in the run-up to the November elections.

"We know that China is still willing to bring in steel and aluminum through Mexico to get around the tariffs," he said.

He went on to explain that a day earlier he sent a delegation of senior U.S. officials to meet with López Obrador to address this issue and announced that "Mexico and the United States are going to work together to resolve it."

Biden announced that he will triple the tariffs already imposed on steel and aluminum from China, a move that seeks to win over the labor vote in the state of Pennsylvania, but could displease Beijing.



EUA analiza el impacto ambiental para construir otro puente ferroviario entre Texas y México



Las autoridades federales de Estados Unidos comenzaron a estudiar el impacto ambiental de un proyecto de construcción de un tercer puente comercial ferroviario de unos dos kilómetros entre la frontera de Texas (EUA) y Coahuila (México).

En una primera reunión realizada a mediados de abril, la comunidad de Eagle Pass mostró su desacuerdo, especialmente, con la posibilidad de demolición de algunas viviendas donde se tiene proyectada la construcción de esta obra.

Igualmente, el gobierno local puso en duda si los beneficios económicos de una obra privada serán comparables con los que ofrecen los otros dos puentes internacionales, que son públicos.

El proyecto por ahora requiere la autorización de la Junta de Transporte de Superficie (SBT, por sus siglas en inglés) de Estados Unidos, que evaluará los posibles impactos ecológicos, trabajo que podría tardar hasta dos años.

El proceso incluye audiencias públicas, la primera de ellas tuvo lugar en el Centro Internacional de Comercio de Eagle Pass, donde además se presentó el proyecto.

U.S. analyzes environmental impact of building another railroad bridge between Texas and Mexico

U.S. federal authorities began to study the environmental impact of a project to build a third commercial railroad bridge of about two kilometers between the border of Texas (USA) and Coahuila (Mexico).

In a first meeting held in mid-April, the Eagle Pass community expressed its disagreement, especially with the possibility of demolishing some homes where the construction of this project is planned.

The local government also questioned whether the economic benefits of a private project would be comparable to those offered by the other two international bridges, which are public.

The project currently requires authorization from the U.S. Surface Transportation Board (SBT), which will evaluate the possible ecological impacts, a task that could take up to two years.

The process includes public hearings, the first of which took place at the Eagle Pass International Commerce Center, where the project was also presented.

Asuri y Chubb Seguros México estrechan lazos

Asuri, una administradora de riesgos especializada en protección logística en México, se ha asociado con Chubb, la aseguradora más grande del mundo, para ofrecer pólizas de seguro de transporte de carga.

Estas pólizas cubren pérdidas o daños durante el traslado por vía aérea, marítima y terrestre debido a varios riesgos, desde incendios hasta colisiones. En un entorno de creciente inestabilidad climática y geopolítica, estas pólizas ofrecen seguridad ante situaciones imprevistas que podrían acarrear grandes pérdidas financieras.

Chubb Seguros México te ofrece las garantías de una empresa sólida con una excepcional fortaleza financiera, gran capacidad de distribución, experiencia en ingeniería de riesgos, plataformas tecnológicas y alianzas con socios estratégicos.

Chubb opera en 54 países donde ofrece seguros de propiedad comercial, así como seguros personales de accidentes, salud y complementario, reaseguro y seguro de vida.

Asuri, por su parte, te brinda un servicio ágil de emisión de pólizas a través de su cotizador online y asesoría personalizada para que encuentres el producto a la medida de tus necesidades. Además, como ninguna otra empresa del ramo, te ofrece tecnología de rastreo satelital sin costo en cada uno de los embarques asegurados, entre muchos otros beneficios.

Esta alianza proporciona una solución integral para proteger las inversiones y el futuro de los negocios. Para más información, visita asuri.com.mx.



Asuri and Chubb Seguros Mexico strengthen their relationship

Asuri, a risk manager specializing in logistics protection in Mexico, has partnered with Chubb, the world's largest insurer, to offer cargo insurance policies.

These policies cover loss or damage during air, sea and land transportation due to various risks, from fire to collisions. In an environment of increasing climatic and geopolitical instability, these policies offer security against unforeseen situations that could result in large financial losses.

Chubb Seguros Mexico offers you the guarantees of a solid company with exceptional financial strength, great distribution capacity, experience in risk engineering, technological platforms and alliances with strategic partners. Chubb operates in 54 countries where it offers commercial property insurance, as well as personal accident, health and supplemental insurance, reinsurance and life insurance.

Asuri, on the other hand, offers you an agile policy issuance service through its online quotation system and personalized advice so that you can find the product that best suits your needs. In addition, like no other company in the industry, it offers satellite tracking technology at no cost in each of the insured shipments, among many other benefits.

This alliance provides a comprehensive solution to protect your investments and the future of your business. For more information, visit asuri.com.mx.

SOMOS UN DESPACHO DEDICADO A PROTEGER LA CADENA LOGÍSTICA

Protege tus operaciones de comercio internacional con las pólizas de ASURI. Blinda tu mercancía de tránsito contra riesgos derivados de accidentes, averías y actos delictivos de forma ágil y sin contratiempos.



**Terrestre
/Ferroviario**



Marítimo



Aéreo



Multimodal



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

Protege el valor de tu mercancía + fletes, maniobras y otros gastos comprobables.

Contáctanos

viridiana@asuri.com.mx

+52 55 7942 2042

www.asuri.com.mx

Más programas de inclusión y equidad para mujeres de la comunidad marítima-portuaria



APM Terminals México realizó la cuarta edición del foro Red de Mujeres Profesionales en la Industria Marítima, para intercambiar ideas sobre los retos y avances que ha tenido este sector en programas de inclusión y equidad.

Marlíz Bermúdez, Directora de APM Terminals México, reiteró su compromiso personal y al frente de la empresa por continuar impulsando programas y actividades para fortalecer la presencia de mujeres en puestos directivos en una industria en la que tradicionalmente se ha visto a un mayor número de hombres.

“Las mujeres tenemos un papel muy importante en el sector marítimo, pues nuestra actividad en las diferentes áreas, tanto operativas como administrativas rompe las barreras e impulsa el avance en este sector”, afirmó Bermúdez.

Como oradora principal del foro estuvo presente Lisbeth Thomas, Head of People de APM Terminals en Costa Rica, quien refirió la destacada participación de la comunidad femenina en el sector marítimo y portuario en América Latina.

Grupo Maersk y APM Terminals tienen entre sus planes estratégicos impulsar acciones que contribuyan a alcanzar los Objetivos de Desarrollo del Milenio que tienen que ver con equidad de género, señaló Lisbeth Thomas.



More inclusion and equity programs for women in the maritime-port community

APM Terminals Mexico held the fourth edition of the forum Network of Professional Women in the Maritime Industry, to exchange ideas on the challenges and progress that this sector has had in inclusion and equity programs.

Marlíz Bermúdez, Director of APM Terminals Mexico, reiterated her personal commitment and at the head of the company to continue promoting programs and activities to strengthen the presence of women in management positions in an industry that has traditionally seen a greater number of men.

“We women play a very important role in the maritime sector, as our activity in different areas, both operational and administrative, breaks down barriers and drives progress in this sector,” said Bermúdez.

The main speaker at the forum was Lisbeth Thomas, Head of People at APM Terminals in Costa Rica, who referred to the outstanding participation of the female community in the maritime and port sector in Latin America.

The Maersk Group and APM Terminals have among their strategic plans to promote actions that contribute to achieving the Millennium Development Goals that have to do with gender equity, said Lisbeth Thomas.

La IA Generativa tendrá un impacto de 7 trillones de dólares en las Economías Globales: Data Warden

La Inteligencia Artificial Generativa (IAG) proyecta un impacto económico de 7 trillones de dólares, equivalente al 7% de las economías globales, según estudios del Foro Económico Mundial.

Tiber Anglin, de Data Warden, señaló que el 1.5% de la productividad global se beneficiará con estas tecnologías. Destacó que el 46% de las tareas administrativas verán mejoras, y el 35% de las industrias y el 25% de las organizaciones experimentarán impactos positivos.

Enfatizó que la IAG revolucionará procesos operativos y tendrá efectos en la vida cotidiana y científica, incluyendo avances en el manejo de la identidad y en tecnologías de machine learning. Data Warden ofrece soluciones para enfrentar ciberamenazas, como gestión antifraude y detección de comportamientos anómalos.

Tiber Anglin argumentó que la IAG automatizará procesos, mejorando la atención al cliente y eficientando tareas, como la gestión de siniestros.



Generative AI to have US\$7 trillion impact on Global Economies: Data Warden

Generative Artificial Intelligence (GAI) is projected to have an economic impact of \$7 trillion, equivalent to 7% of global economies, according to World Economic Forum studies.

Data Warden's Tiber Anglin noted that 1.5% of global productivity will benefit from these technologies. He noted that 46% of administrative tasks will see improvements, and 35% of industries and 25% of organizations will experience positive impacts.

He emphasized that GAI will revolutionize operational processes and have effects on everyday and scientific life, including advances in identity management and machine learning technologies. Data Warden offers solutions to address cyber threats, such as anti-fraud management and anomalous behavior detection.

Tiber Anglin argued that GAI will automate processes, improving customer service and streamlining tasks such as claims management.

Ampliación del Punto de Inspección de Cárnicos Multimodal: Más Espacio, Más Soluciones

Multimodal Altamira, líder en logística y transporte de carga terrestre, fortalece su posición como referente en el manejo de mercancías de temperatura controlada en sus Almacenes de Refrigeración y Congelación. La empresa se encuentra en plena ampliación de su Punto de Inspección de Cárnicos.

En septiembre de 2024, duplicarán su capacidad, de 6 a 12 puertas, en respuesta a la creciente demanda de clientes y prospectos. Obteniendo con ello: mayor espacio y rapidez en la inspección de estas mercancías; además de contar con el valor agregado de la ubicación estratégica del punto, al exterior recinto fiscal.

La inversión contempla expansión en la capacidad instalada, tecnología de punta, maquinaria de vanguardia y capacitación especializada del personal a cargo.

Esto trae como resultado una nueva experiencia logística en la importación de cárnicos y de otros productos y subproductos refrigerados de origen animal y acuícola para importación y exportación; regulados por SADER SENASICA, a fin de garantizar la inocuidad de estos.

Con una capacidad de almacenamiento a partir de septiembre de 2024 de 33,600 m³, estas instalaciones ofrecen un ambiente controlado que cumple con los más altos estándares de calidad y seguridad.

Este proyecto acentúa el compromiso de Multimodal Altamira con la mejora continua y testifica su crecimiento sostenido; además de significar un paso firme hacia un futuro más sólido en lo relativo al manejo, inspección y transporte de este tipo de cargas.



Expansion of the Multimodal Meat Inspection Point: More Space, More Solutions

Multimodal Altamira, a leader in logistics and ground freight transportation, strengthens its position as a benchmark in the handling of temperature-controlled goods in its refrigerated and frozen warehouses. The company is in the process of expanding its Meat Inspection Point.

In September 2024, they will double its capacity from 6 to 12 doors, in response to the growing demand from customers and prospects. This will provide more space and speed in the inspection of these goods, in addition to the added value of the strategic location of the point, outside the fiscal area.

The investment includes expansion of the installed capacity, state-of-the-art technology, cutting-edge machinery and specialized training of the personnel in charge.

This results in a new logistic experience in the importation of meat and other refrigerated products and by-products of animal and aquaculture origin for import and export, regulated by SADER SENASICA, in order to guarantee the safety of these products.

With a storage capacity of 33,600 m³ as of September 2024, this facility offers a controlled environment that meets the highest standards of quality and safety.

This project underscores Multimodal Altamira's commitment to continuous improvement and testifies to its sustained growth, as well as representing a firm step towards a more solid future in the handling, inspection and transportation of this type of cargo.



MULTIMODAL ALTAMIRA

¡LOGÍSTICA QUE DA CONFIANZA!



+ DE 300 CLIENTES CONFÍAN EN NUESTROS SERVICIOS

CARGA
(833) 260 02 27

TRANSPORTE
(833) 260 01 48

www.altamiramultimodal.com

Reunión mensual AMF

Avances y proyectos ferroviarios en México: En búsqueda de un futuro sostenible en movimiento

La Asociación Mexicana del Ferrocarril (AMF) congregó a sus miembros e invitados en su seminario del mes de abril, marcando otro hito en el impulso de la industria ferroviaria nacional. Presidido por el Lic. Oscar del Cueto, y dirigido por el Lic. Iker De Luisa, el evento destacó importantes desarrollos y planes para el sector.

Uno de los momentos destacados fue la intervención de Bernard Albrand, Bussinnes Development Manager de Alstom, quien resaltó la relevancia de la presencia industrial y tecnológica en la movilidad sostenible, abordando aspectos como señalización, infraestructura, fabricación de trenes, sistemas de propulsión, mantenimiento y movilidad digital.

Por su parte, el Lic. Francisco Fabila, Gerente General de Ferrovalle, anunció una inversión de casi 385 millones de pesos para mejorar la infraestructura, incluyendo la adición de 10 nuevas locomotoras a la flota. Estas mejoras, junto con la innovación tecnológica en proyectos como la revisión del autotransporte y la implementación de la última milla eléctrica, prometen impulsar el crecimiento del sector.

El evento también brindó un espacio para destacar el papel de figuras como la Lic. Linda Hernández, quien impulsa el talento femenino en la industria ferroviaria, y la Mtra. Teresa Márquez, directora del Centro Nacional para la Preservación del Patrimonio Cultural Ferrocarrilero, quien compartió avances en el repositorio digital de la historia ferroviaria de México.



AMF Monthly Meeting

Advances and rail projects in Mexico: In search of a sustainable future on the move

The Mexican Railway Association (Asociación Mexicana del Ferrocarril in Spanish or AMF) brought together its members and guests at its April seminar, marking another milestone in the promotion of the national railway industry. Chaired by Mr. Oscar del Cueto, and directed by Mr. Iker De Luisa, the event highlighted important developments and plans for the sector.

One of the highlights was the intervention of Bernard Albrand, Alstom's Business Development Manager, who highlighted the relevance of industrial and technological presence in sustainable mobility, addressing aspects such as signaling, infrastructure, train manufacturing, propulsion systems, maintenance and digital mobility.

Francisco Fabila, General Manager of Ferrovalle, announced an investment of almost 385 million pesos to improve infrastructure, including the addition of 10 new locomotives to the fleet. These improvements, together with technological innovation in projects such as the review of the autotransport and the implementation of the last electric mile, promise to boost the sector's growth.

The event also provided a space to highlight the role of figures such as Linda Hernández, who promotes female talent in the railroad industry, and Teresa Márquez, director of the National Center for the Preservation of Railroad Cultural Heritage, who shared advances in the digital repository of Mexico's railroad history.

Expo Seguridad México presenta oportunidades en el auge del nearshoring

Expo Seguridad México, el evento insignia de seguridad en Latinoamérica, presentó en su conferencia de prensa una iniciativa para mejorar la seguridad laboral y el transporte de mercancías, en respuesta al creciente fenómeno del nearshoring en México.

Con más de 350 empresas participantes, la vigésima edición del evento destacó la importancia de la unión y preparación de la industria de seguridad ante los desafíos crecientes del nearshoring.



Laura Barrera, Directora de Expo Seguridad México, resaltó la necesidad de presentar tecnologías avanzadas, casos de éxito y capacitación de alto nivel.

Por su parte, expertos como Perla Ortega y Héctor Romero enfatizaron la relevancia de aprovechar el auge del nearshoring mediante la implementación de tecnología, seguridad en el transporte y cumplimiento de normativas internacionales.

La visión de negocios de RX México subrayó el papel crucial de ESM como plataforma para impulsar el avance internacional en seguridad.

En resumen, Expo Seguridad México se consolida como un espacio vital para el intercambio de ideas, la exploración de innovaciones y la colaboración entre los diversos segmentos de la industria de seguridad en América Latina.

Expo Seguridad Mexico presents opportunities in the nearshoring boom

Expo Seguridad México, Latin America's flagship security event, presented at its press conference an initiative to improve labor and freight security in response to the growing phenomenon of nearshoring in Mexico.

With more than 350 companies participating, the 20th edition of the event highlighted the importance of the security industry's unity and preparedness in the face of the growing challenges of nearshoring.

Laura Barrera, Director of Expo Seguridad México, highlighted the need to present advanced technologies, success stories and high-level training.

Experts such as Perla Ortega and Héctor Romero emphasized the importance of taking advantage of the nearshoring boom through the implementation of technology, transportation security and compliance with international regulations.

The business vision of RX Mexico underlined the crucial role of ESM as a platform to drive international progress in security.

La AMTI celebra su reunión de socios con el tema: Carta Porte V3.0 ¿En qué vamos?

La Asociación Mexicana del Transporte Intermodal (AMTI) celebró su encuentro mensual con líderes de la industria ferroviaria, incluyendo a destacados nombres como Antero Cepeda, de Business Sol.Dev-Order to Cash Process para CPKC; Luisa Fernanda Fernández, de la AAR; y Ashanti Mieres de UP México Marketing & Sales.

Los expertos discutieron los cambios que entraron en vigor a partir del 1 de abril, según lo establecido por el Servicio de Administración Tributaria (SAT).

Estos cambios incluyen la implementación de nuevos estándares de documentación que contemplan hasta ocho campos de información, de los cuales solo dos serán requeridos por los clientes, mientras que los demás serán calculados por el embarcador a menos que se soliciten expresamente.

El interés en este tema radica en los beneficios que ofrece esta nueva herramienta digital para mejorar la gestión documental y agilizar los procesos operativos.

Además, la Directora General, Lic. Yolanda Esquivel, anunció las actividades y eventos destacados para este año, entre ellos la Semana del Contenedor 2024, la celebración del 25 aniversario y el Congreso Anual en octubre, bajo el lema "Creando Cultura Intermodal".



AMTI holds its partners' meeting with the theme: Waybill V3.0 Where are we now?

The Mexican Intermodal Transportation Association (AMTI) held its monthly meeting with rail industry leaders, including prominent names such as Antero Cepeda, of Business Sol.Dev-Order to Cash Process for CPKC; Luisa Fernanda Fernández, of the AAR; and Ashanti Mieres of UP Mexico Marketing & Sales.

The experts discussed the changes that went into effect as of April 1, as established by the Tax Administration Service (SAT).

These changes include the implementation of new documentation standards that contemplate up to eight fields of information, of which only two will be required by customers, while the others will be calculated by the shipper unless expressly requested.

The interest in this topic lies in the benefits offered by this new digital tool to improve document management and streamline operational processes.

Yolanda Esquivel, General Director, announced this year's activities and events, including Container Week 2024, the 25th anniversary celebration and the Annual Congress in October, under the theme "Creating Intermodal Culture".



Asociación Mexicana de Agentes de Carga

AMACARGA, siendo reconocida como la principal Asociación de Agentes de Carga de México con más de 400 asociados en el país, es reconocida como el principal portavoz entre las Cámaras, Asociaciones, Autoridades mexicanas y los principales proveedores del Comercio Exterior.

El mundo de la logística es un entorno dinámico y exigente donde la seguridad es fundamental, por lo que AMACARGA en un esfuerzo conjunto con sus Asociados y la IFAEO (Federación Internacional de Operadores Económicos Autorizados), han trabajado durante varios meses creando los estándares para el perfil OEA del Agente Internacional de Carga en México, iniciando en breve con las primeras pruebas piloto, y presentando su Guía “Estrategia Integral de Seguridad para el Agente de Carga”, una herramienta indispensable para todos aquellos profesionales que se encuentran en la primera línea de la logística. AMACARGA sigue comprometida en el trabajo para fortalecer la figura del Agente Internacional de Carga en México.



“ Por una comunidad más integrada, la logística une al mundo ”

Para más **información** contacte con nosotros:

-  www.amacarga.mx
-  informes@amacarga.mx
-  55 4000 9240



BAS Insurance:

Tu Socio de Confianza en Seguridad logística y empresarial Global

En un entorno empresarial globalizado y dinámico, la necesidad de protección y seguridad nunca ha sido tan vital como ahora. En BAS Insurance, nos enorgullecemos de ofrecer servicios de seguros especializados diseñados para satisfacer las demandas únicas de la cadena de suministro y las empresas internacionales.

Nuestra compañía, compuesta por BAS Cargo y BAS Agente de Seguros, se ha consolidado como líder en el campo, ofreciendo una amplia gama de coberturas que van desde el transporte de mercancías hasta la protección de activos empresariales en múltiples ubicaciones globales.

Con un equipo de expertos en seguros altamente capacitados y una sólida experiencia en el mercado, nos comprometemos a brindar a nuestros clientes la tranquilidad y la confianza necesarias para enfrentar los desafíos del mercado internacional con seguridad y éxito.

En BAS Insurance, estamos aquí para proteger y respaldar el crecimiento de tu empresa en el escenario global.



BAS Insurance: Your Trusted Partner in Global Logistics and Business Security

In a globalized and dynamic business environment, the need for protection and security has never been more vital. At BAS Insurance, we pride ourselves on offering specialized insurance services designed to meet the unique demands of supply chain and international businesses.

Our company, composed of BAS Cargo and BAS Insurance Agent, has established itself as a leader in the field, offering a wide range of coverages ranging from freight transportation to business asset protection across multiple global locations.

With a team of highly trained insurance experts and solid market experience, we are committed to providing our clients with the peace of mind and confidence to meet the challenges of the international marketplace safely and successfully.

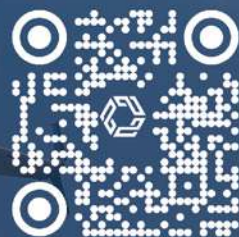
At BAS Insurance, we are here to protect and support your company's growth on the global stage.



Conectamos países y continentes

para asegurar tu carga de
punto a punto

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



bascargoi.com



BAS Agentes de Seguros y Fianzas: Un viaje de innovación y éxito

En el marco de la 17° edición de The Logistics World Summit & Expo, tuvimos el gusto de conversar con el Director General de BAS Agentes de Seguros y Fianzas, Juan Carlos Benavides, sobre el impresionante avance de la empresa a lo largo de sus 15 años de existencia y cómo han innovado en este camino. Este diálogo nos permitió adentrarnos en la evolución de BAS, desde sus inicios hasta convertirse en un referente destacado en el sector.

Según Benavides, BAS se fundó en 2008 con la visión de ofrecer soluciones integrales y especializadas en el transporte de mercancías y seguros empresariales.

"Desde el inicio, vimos esta empresa como una gran oportunidad. Con más de 20 años de experiencia en el sector, detectamos áreas de mejora en el manejo de seguros mientras trabajábamos en una agencia aduanal", afirmó.

Este enfoque proactivo llevó a BAS a convertirse en pionero en la implementación de tecnología en el proceso de emisión de seguros. *"Fuimos el primer despacho mexicano en realizar emisiones en línea, lo que permitió un acceso más rápido y directo para el consumidor final",* declaró Benavides, destacando así la capacidad de la empresa para adaptarse a las demandas del mercado.

La capacidad de adaptación y la atención personalizada a las necesidades de cada cliente son pilares fundamentales en la filosofía de BAS *"nos distinguimos por ofrecer soluciones a medida que satisfacen los requisitos específicos de cada negocio. Nuestro equipo altamente cualificado y nuestra experiencia en el sector nos permiten entender las complejidades de cada empresa y ofrecer asesoramiento experto",* aseguró Benavides.

BAS *Insurance*



Juan Carlos Benavides
Director General de BAS Agentes de Seguros y Fianzas

BAS Agentes de Seguros y Fianzas: A Journey of Innovation and Success

As part of the 17th edition of The Logistics World Summit & Expo, we had the pleasure of talking with the CEO of BAS Agentes de Seguros y Fianzas, Juan Carlos Benavides, about the impressive progress of the company throughout its 15 years of existence and how they have innovated along the way. This dialogue allowed us to learn about the evolution of BAS, from its beginnings to becoming an outstanding reference in the sector.

According to Benavides, BAS was founded in 2008 with the vision of offering comprehensive and specialized solutions in freight transport and business insurance.

"From the beginning, we saw this company as a great opportunity. With more than 20 years of experience in the sector, we detected areas for improvement in insurance management while working in a customs agency," he said.

This proactive approach led BAS to become a pioneer in the implementation of technology in the insurance issuance process. *"We were the first Mexican bureau to issue online, which allowed faster and more direct access for the end consumer,"* Benavides stated, thus highlighting the company's ability to adapt to market demands.

Adaptability and personalized attention to the needs of each client are fundamental pillars in BAS's philosophy. *"We distinguish ourselves by offering customized solutions that meet the specific requirements of each business. Our highly qualified team and our experience in the sector enable us to understand the complexities of each company and offer expert advice,"* said Benavides.



La cobertura integral de BAS abarca todos los aspectos de la cadena de suministro, desde el transporte de mercancías hasta la protección de las operaciones empresariales. Esto incluye la cobertura de riesgos asociados con el transporte marítimo, terrestre y aéreo, así como seguros empresariales que protegen contra pérdidas financieras y responsabilidades legales.

Ante un entorno comercial en constante cambio y desafío, BAS se compromete a ofrecer soluciones eficaces y confiables para sus clientes.

"Utilizamos tecnología de vanguardia, análisis de riesgos y un equipo altamente capacitado para identificar y mitigar los riesgos potenciales", enfatizó.

Mirando hacia el futuro, Juan Carlos Benavides destacó que BAS tiene planes ambiciosos de innovación y expansión con el desarrollo de nuevas tecnologías para mejorar la eficiencia y la experiencia del cliente, así como expandiendo su presencia global para atender a más clientes en México y en todo el mundo.

"Estamos emocionados por las oportunidades que nos esperan. Hoy en día te puedo decir que ya abrimos una nueva oficina que es en Cancún. Estamos trabajando para abrir una próxima y yo espero a finales de este año en Tijuana", concluyó.

En resumen, la historia de BAS Agentes de Seguros y Fianzas es un testimonio inspirador de cómo la innovación, la adaptabilidad y un enfoque centrado en el cliente pueden conducir al éxito en un mercado competitivo y en constante evolución. Con su compromiso continuo con la excelencia y la satisfacción del cliente, BAS está preparada para seguir siendo un líder indiscutible en su sector.



BAS's comprehensive coverage covers all aspects of the supply chain, from the transportation of goods to the protection of business operations. This includes coverage for risks associated with sea, land and air transportation, as well as business insurance that protects against financial loss and legal liabilities.

In the face of an ever-changing and challenging business environment, BAS is committed to providing effective and reliable solutions for its clients.

"We use cutting-edge technology, risk analysis and a highly trained team to identify and mitigate potential risks," he emphasized.

Looking ahead, Juan Carlos Benavides emphasized that BAS has ambitious plans for innovation and expansion with the development of new technologies to improve efficiency and customer experience, as well as expanding its global presence to serve more clients in Mexico and around the world.

"We are excited about the opportunities ahead. Today I can tell you that we have already opened a new office which is in Cancun. We are working to open the next one and I hope later this year in Tijuana," he concluded.

In summary, the story of BAS Agentes de Seguros y Fianzas is an inspiring testimony of how innovation, adaptability and a customer-centric approach can lead to success in a competitive and constantly evolving market. With its ongoing commitment to excellence and customer satisfaction, BAS is poised to remain an undisputed leader in its industry.

AMF presenta avances ferroviarios alcanzados en 2023

Durante el Seminario AMF celebrado en febrero pasado, el Presidente de la Asociación Mexicana de Ferrocarriles (AMF), Oscar del Cueto, compartió importantes avances y datos relevantes del sector. Destacó el crecimiento en el transporte ferroviario durante el año pasado, con un aumento del 3.9% en carros cargados y más del 2.4% en toneladas movidas en comparación con 2022.

Del Cueto también mencionó el incremento del 5.8% en toneladas/kilómetro, señalando que estos datos, publicados por la agencia reguladora, serán compartidos con el Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI) para su análisis estratégico.

El presidente de AMF abordó los cambios en las normativas de comercio exterior, específicamente en relación con la Carta Porte, mencionando los desafíos que enfrentan los ferrocarriles de carga en la frontera debido a nuevas regulaciones.

Además, Del Cueto informó sobre la colaboración de la asociación en la revisión de normas relacionadas con aspectos técnicos y operativos del sector ferroviario, incluyendo temas de seguridad y despacho de pasajeros.

Finalmente, mencionó la propuesta para elevar el servicio de transporte ferroviario de pasajeros a nivel constitucional, presentada por el presidente, y celebró el 91 aniversario del Sindicato de Trabajadores Ferrocarrileros de la República Mexicana.

Del Cueto concluyó con el compromiso de seguir informando sobre los avances y desafíos del sector ferroviario en México.



AMF presents railroad advances achieved in 2023

During the AMF Seminar held last February, the President of the Mexican Association of Railroads (AMF), Oscar del Cueto, shared important advances and relevant data of the sector. He highlighted the growth in rail transportation during the past year, with an increase of 3.9% in loaded cars and more than 2.4% in tons moved compared to 2022.

Del Cueto also mentioned the 5.8% increase in ton-kilometers, noting that this data, published by the regulatory agency, will be shared with the National Institute of Statistics and Geography (INEGI) for strategic analysis.

AMF's president addressed the changes in foreign trade regulations, specifically in relation to the Waybill, mentioning the challenges faced by freight railroads at the border due to new regulations.

In addition, Del Cueto reported on the association's collaboration in the revision of standards related to technical and operational aspects of the rail sector, including safety and passenger handling aspects.

Finally, he mentioned the proposal to elevate the passenger railroad service to constitutional level, presented by the President, and celebrated the 91st anniversary of the Union of Railroad Workers of the Mexican Republic.

Del Cueto concluded with a commitment to continue reporting on the progress and challenges of the railroad sector in Mexico.

CELEBRANDO 25 AÑOS

Líderes que han forjado nuestro camino



**LIC. CARLOS J.
VÉLEZ OCAMPO**
1999-2002



**LIC. RAÚL
RUIZ DE VELASCO
Y VILLAFAÑA**
2003-2005



**LIC. EDUARDO TOMÁS
ASPERO ZANELLA**
2006-2010



**ING. ISAAC
FRANKLIN UNKIND**
2011-2012



**LIC. FERNANDO
RAMOS CASAS**
2013-2016



**ING. ERICH
WETZEL STORSBERG**
2017-2018



**ING. JOSÉ HUMBERTO
VARGAS GARCÍA**
2019-2020



**LIC. DIEGO
ANCHUSTEGUI GIL**
2021-A LA FECHA

AMTI: Celebrando 25 Años de avances en el Transporte Intermodal



En un hito que marca un cuarto de siglo de progreso y compromiso con el transporte intermodal en México, la Asociación Mexicana de Transporte Intermodal (AMTI) celebra su 25 aniversario. Conversamos con Yolanda Esquivel, Directora General de AMTI, quien compartió sus reflexiones sobre esta importante ocasión y el impacto de la asociación en la industria.

"Es un honor formar parte de esta celebración tan significativa como son los 25 años de la AMTI," expresó Esquivel con entusiasmo. "Este hito no solo nos brinda la oportunidad de celebrar nuestros éxitos pasados, sino también de mirar hacia el futuro con entusiasmo y determinación para seguir avanzando y enfrentar los desafíos que nos depara el próximo cuarto de siglo."

Desde su fundación hace 25 años, el transporte intermodal en México ha experimentado una notable evolución, según lo destacado por Esquivel. *"Es un modo de transporte en constante evolución... y de 25 años atrás, si es otro el transporte Intermodal,"* comentó.

"El cambio es notable en tecnología, inversiones, y reflejado en el volumen," agregó.

La contribución de AMTI al desarrollo y promoción del transporte intermodal en México ha sido fundamental. Esquivel resaltó el desarrollo de herramientas como la calculadora de carbono, disponible en la página web de la asociación, que ha sido de gran ayuda para las empresas en la medición de sus emisiones de CO2.



Yolanda Esquivel
Directora General de AMTI

AMTI: Celebrating 25 Years of Advances in Intermodal Transportation

In a milestone that marks a quarter century of progress and commitment to intermodal transportation in Mexico, the Mexican Intermodal Transportation Association (AMTI) celebrates its 25th anniversary. We spoke with Yolanda Esquivel, General Director of AMTI, who shared her thoughts on this important occasion and the association's impact on the industry.

"It is an honor to be part of such a significant celebration as AMTI's 25th anniversary," Esquivel enthusiastically expressed. *"This milestone not only gives us the opportunity to celebrate our past successes, but also to look to the future with enthusiasm and determination to continue to move forward and face the challenges that the next quarter century holds."*

Since its founding 25 years ago, intermodal transportation in Mexico has undergone a remarkable evolution, as highlighted by Esquivel. *"It is a mode of transportation in constant evolution... and from 25 years ago, if it is another Intermodal transportation,"* she commented.

"The change is remarkable in technology, investments, and reflected in volume," she added.

AMTI's contribution to the development and promotion of intermodal transportation in Mexico has been fundamental. Esquivel highlighted the development of tools such as the carbon calculator, available on the association's website, which has been of great help to companies in measuring their CO2 emissions.



Mirando hacia el futuro, Esquivel señaló los desafíos y oportunidades que aguardan al transporte intermodal.

"El transporte intermodal ha tenido muchas novedades en el 2023, dejando paso a nuevos retos para el 2024," declaró.

Para abordar estos desafíos, AMTI se enfoca en fomentar la colaboración entre los diversos sectores involucrados en el transporte eficiente de mercancías.

"En AMTI colaboramos con todos los actores que unen a esta cadena y realizamos a través de nuestros comités de trabajo propuestas y mejoras para la correcta comunicación y desempeño de cada parte," aseguró la Directora de AMTI.

En cuanto a las necesidades de infraestructura, Esquivel destacó la importancia de abordar retos como la escasez de profesionales y la flexibilidad ante aduanas para continuar fortaleciendo el sector intermodal en México.

Al abordar temas como el nearshoring, Esquivel subrayó el potencial de México para ofrecer soluciones en el comercio con Estados Unidos y el mundo, destacando el papel crucial del transporte intermodal en este proceso.

En su 25 aniversario, AMTI no solo celebra sus logros pasados, sino que también mira hacia el futuro con determinación, comprometida a seguir impulsando el progreso y la excelencia en el transporte intermodal en México.



Looking ahead, Esquivel pointed to the challenges and opportunities that await intermodal transport.

"Intermodal transportation has had many new developments in 2023, making way for new challenges in 2024," she stated.

To address these challenges, AMTI is focused on fostering collaboration among the various sectors involved in efficient freight transportation.

"At AMTI we collaborate with all the agents that bring this chain together and we make through our working committees proposals and improvements for the correct communication and performance of each party," assured the AMTI Director.

In terms of infrastructure needs, Esquivel stressed the importance of addressing challenges such as the shortage of professionals and customs flexibility to continue strengthening the intermodal sector in Mexico.

Addressing issues such as nearshoring, Esquivel underscored Mexico's potential to offer solutions in trade with the United States and the world, highlighting the crucial role of intermodal transportation in this process.

On its 25th anniversary, AMTI not only celebrates its past achievements, but also looks to the future with determination, committed to continue driving progress and excellence in intermodal transportation in Mexico.

Información y reflexiones sobre el *Nearshoring*

Information and thoughts on Nearshoring



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.

En los últimos años el gran tema de moda ha sido el *nearshoring*; la cantidad de seminarios, mesas redondas y eventos en general sobre dicho tema vislumbran su permanencia y desarrollo. Lo cual en todos los sentidos es un aliciente para el desarrollo de México y probablemente para el beneficio económico de las empresas y sus trabajadores.

Este artículo tiene como propósito mostrar algunas evidencias para corroborar que el *nearshoring* está sucediendo en México y cómo, a pesar del mismo, las tendencias macroeconómicas no son todo halagüeñas para 2024. Comenzamos con una explicación sobre el *onshoring* y el *nearshoring*, así como las posibles causas de su surgimiento; para después señalar los rubros relevantes para fomentar el segundo; y después concentrarnos en las cifras de la balanza comercial de México y Estados Unidos; en particular, compararla con la balanza de este país con China y con Canadá; referir las cifras de inversión en México; terminar con las expectativas del producto interno bruto (PIB) de México para 2024 y arribar a algunas reflexiones finales.

In recent years, nearshoring has been a big trendy topic; the number of seminars, round tables and events in general on this topic, show its permanence and development. Which in all senses is an incentive for the development of Mexico and probably for the economic benefit of the companies and their workers.

The purpose of this article is to show some evidence to corroborate that nearshoring is happening in Mexico and how, in spite of it, macroeconomic trends are not all promising for 2024. We begin with an explanation of onshoring and nearshoring, as well as the possible causes of their emergence; to then point out the relevant items to promote the latter; and then focus on the figures of the trade balance of Mexico and the United States; in particular, compare it with the balance of this country with China and Canada; refer to the figures of investment in Mexico; end with the expectations of Mexico's gross domestic product (GDP) for 2024 and arrive at some final reflections.



Iniciemos en 2016 cuando se desarrollan de manera importante las candidaturas para la presidencia de Estados Unidos y donde Donald Trump expresa, un mes antes de las elecciones y en relación con el comercio exterior: de llegar a la presidencia, excluirá a su país del TPP (*Trans Pacific Partnership*) y renegociará o dará por terminado el TLCAN (Tratado de Libre Comercio de América del Norte), por ser tratados que no benefician a Estados Unidos.

Para nadie es ajeno, en la primera semana de trabajo como presidente, Trump retiró a Estados Unidos del TPP, por lo cual sus miembros asumieron un nuevo liderazgo y formaron el TIPAT (Tratado Integral y Progresista de la Alianza Transpacífico); y para agosto de 2017 iniciaron las primeras reuniones sobre la renegociación del TLCAN y concluyeron en Washington en septiembre de 2018, con casi todos los capítulos renegociados, con lo cual se inició la revisión legal, firma en Palacio Nacional del T-MEC en diciembre de ese año y la aprobación por parte de las legislaturas de los tres países.

Al nuevo tratado se incorporan una diversidad de capítulos nuevos referentes a materias como: laboral, ambiental, anticorrupción, pymes, etc. Algunos capítulos fueron sustancialmente modificados, tal es el caso de inversión, donde se limitó el espectro de aplicación y se excluyó a Canadá. Básicamente bajo la idea y acción de fomentar el *onshoring*, esto es, provocar la desprotección de las inversiones de las empresas estadounidenses localizadas en otros países, concretamente, en Canadá y México, y con ello obligar a las empresas a reinstalarse en su país.

Una vez aprobado por las legislaturas el texto del T-MEC (USMCA o CUSMA) Tratado México, Estados Unidos y Canadá (sin indicar la materia, objeto del tratado), se creó un marco jurídico de certidumbre para los participantes en el comercio exterior, en el sentido de que el 30 de junio de 2020 se terminó el TLCAN y el 1 de julio de ese año inició la vigencia del T-MEC.



Let's start in 2016 when the candidates for the presidency of the United States are developing in an important way and where Donald Trump expresses, a month before the elections and in relation to foreign trade: if he becomes president, he will exclude his country from the TPP (Trans Pacific Partnership) and will renegotiate or terminate NAFTA (North American Free Trade Agreement), because they are treaties that do not benefit the United States.

For no one is oblivious, in the first week of work as president, Trump withdrew the United States from the TPP, for which its members assumed a new leadership and formed the CPTPP (Comprehensive and Progressive Agreement for the Trans-Pacific Partnership); and by August 2017 the first meetings on the renegotiation of NAFTA began and concluded in Washington in September 2018, with almost all the chapters renegotiated, with which the legal review began, signing in the National Palace of the USMCA (United States-Mexico-Canada Agreement) in December of that year and approval by the legislatures of the three countries.

A number of new chapters were incorporated into the new treaty, including labor, environmental, anti-corruption, SMEs, etc. Some chapters were substantially modified, such is the case of investment, where the scope of application was limited and Canada was excluded. Basically under the idea and action of promoting onshoring, in other words, to cause the unprotection of investments of US companies located in other countries, specifically in Canada and Mexico, and thus force companies to relocate in their country.

Once the legislatures approved the text of the USMCA (or CUSMA) between Mexico, the United States and Canada (without indicating the subject matter of the treaty), a legal framework of certainty was created for participants in foreign trade, in the sense that on June 30, 2020 NAFTA was terminated and on July 1 of that year the USMCA came into effect.

Otras acciones relevantes establecidas por Trump, y con el tiempo fueron denominadas la guerra comercial entre Estados Unidos y China, fueron los incrementos arancelarios a las importaciones estadounidenses de acero y aluminio de diversos orígenes (incluido China), así como de una gran cantidad de mercancías producidas por China. Aranceles que se mantienen todavía en la administración de Joe Biden, es decir, han estado en vigor prácticamente por siete años, con lo cual también se fomenta el *onshoring*, es decir, el regreso de las empresas estadounidenses a su país de origen, en tanto, las importaciones se han visto afectadas con el incremento arancelario, perdiendo o disminuyendo la ventaja comparativa de producir en China.

Incluso con la expedición de la *CHIPS and Science Act* del 9 de agosto de 2022, Estados Unidos fomenta el *onshoring* al incentivar el desarrollo y fabricación de productos relacionados con la inteligencia artificial y electromovilidad, así como, con el propósito de que ese tipo de productos, los cuales también son empleados en la industria de guerra no se produzcan en países distintos a los Estados Unidos, con la finalidad también de brindar seguridad a los estadounidenses.

Other relevant actions established by Trump, and which eventually became known as the trade war between the United States and China, involved the tariff increases on U.S. imports of steel and aluminum from various origins (including China), as well as on a large number of goods produced by China. Tariffs that are still in place during Joe Biden's administration, that is, they have been in force for practically seven years, which also encourages onshoring, that is, the return of U.S. companies to their country of origin, while imports have been affected by the tariff increase, losing or reducing the comparative advantage of producing in China.

Even with the issuance of the *CHIPS and Science Act* of August 9, 2022, the United States promotes onshoring by encouraging the development and manufacture of products related to artificial intelligence and electromobility, as well as, with the purpose that such products, which are also used in the war industry, are not produced in countries other than the United States, also with the purpose of providing security to Americans.



En adición a lo anterior, y como resultado de lo dispuesto en el Capítulo 10 del T-MEC y de las nuevas reglas de origen, hay un seguimiento y control más estricto sobre la importación de mercancías asiáticas (acero, electrónicos -chips-) los cuales se incorporan a productos, como automóviles, que posteriormente son exportados a los Estados Unidos.

Entonces, el nuevo marco jurídico del T-MEC (donde las exportaciones de México hacia Estados Unidos están exentas de aranceles) y los incrementos arancelarios a productos chinos fomentan desde hace cuatro años el *nearshoring*, todo ello en beneficio de México.

Para el desarrollo de la relocalización de empresas se requiere de infraestructura: entre ella, logística (carreteras, ferrocarril, aérea, etc.) inmobiliaria (parques industriales y vivienda para los trabajadores), energética (gas natural y electricidad), telecomunicaciones y servicios como el agua y la seguridad. Además, de contar con un entorno económico que favorezca el desarrollo industrial, así como en los ámbitos social y medioambiental, es decir, contar con el talento e innovación del personal debidamente capacitado.

Según un estudio elaborado por FINSA, en relación con el índice de desarrollo industrial de 2023, no todas las entidades federativas son propicias para el *nearshoring*.¹ La clasificación se orienta en bajo desarrollo, medio bajo, medio alto y alto. Destacan en el nivel superior Nuevo León, con un indicador de 81 puntos, señalado como el número 1 en PIB industrial, en exportación de manufacturas y en atracción de inversión extranjera directa para la industria. Seguido por Chihuahua, Coahuila, Baja California, Estado de México, Jalisco y Guanajuato.

En el otro extremo, con un nivel bajo, se ubican 16 entidades federativas, es decir, menos propicias para recibir inversión extranjera directa vinculada al sector industrial: Hidalgo, Sinaloa, Michoacán, Durango, Morelos, Zacatecas, Campeche, Tabasco, Nayarit, Baja California Sur, Oaxaca, Chiapas, Tlaxcala, Colima, Quintana Roo y Guerrero.



1. ESQUIVEL H. Lyndsay, "Entidades con bajo desarrollo industrial", *Excélsior*, 28 de noviembre de 2023, sección dinero, p. 3.

In addition to the above, and as a result of the provisions of Chapter 10 of the USMCA and the new rules of origin, there is stricter monitoring and control over the import of Asian goods (steel, electronics -chips-) which are incorporated into products, such as automobiles, which are subsequently exported to the United States.

Therefore, the new legal framework of the USMCA (where exports from Mexico to the United States are exempt from tariffs) and the tariff increases on Chinese products have been promoting nearshoring for the past four years, all to Mexico's benefit.

The development of business relocation requires infrastructure, including logistics (roads, railroads, air, etc.), real estate (industrial parks and housing for workers), energy (natural gas and electricity), telecommunications and services such as water and security. In addition, the economic environment must be conducive to industrial development, as well as in the social and environmental spheres, in other words, having the talent and innovation of properly trained personnel.

According to a study prepared by FINSA, in relation to the industrial development index for 2023, not all states are conducive to nearshoring.¹ The classification is oriented in low, medium-low, medium-high and high development. Nuevo León stands out at the highest level, with an indicator of 81 points, ranked number 1 in industrial GDP, in manufacturing exports and in attracting foreign direct investment for industry. Followed by Chihuahua, Coahuila, Baja California, State of Mexico, Jalisco and Guanajuato.

At the other extreme, with a low level, are 16 states, in other words, less favorable to receive foreign direct investment linked to the industrial sector: Hidalgo, Sinaloa, Michoacán, Durango, Morelos, Zacatecas, Campeche, Tabasco, Nayarit, Baja California Sur, Oaxaca, Chiapas, Tlaxcala, Colima, Quintana Roo and Guerrero.

1. ESQUIVEL H. Lyndsay, "Entities with low industrial development", *Excélsior*, November 28, 2023, money section, p. 3.

En un lugar intermedio están: Sonora, Aguascalientes, Ciudad de México y Tamaulipas, con un nivel medio alto; y con un nivel medio bajo se encuentran: Puebla, San Luis Potosí, Veracruz y Yucatán.² Entonces los inversionistas, mexicanos y extranjeros, sin duda alguna, tomarán en consideración una diversidad de elementos para decidir dónde establecer sus empresas.

No obstante, según un estudio de Intercam Banco, hay 363 anuncios de inversión por *nearshoring* para 32 entidades federativas, con una expectativa de inversión de 100 mil millones de dólares; donde destacan países que anteriormente no invertían en México, como son: China, Dinamarca, Australia, Corea y Taiwán.

Nuevo León lidera los anuncios de inversión con 24,400 millones de dólares, seguido por Sonora, con 15 mil, Oaxaca con 10,600 y Tamaulipas con 7,200, Querétaro con 4,156, Chihuahua con 2,914 y Guanajuato con 2,126 millones de dólares.³

In an intermediate position are: Sonora, Aguascalientes, Mexico City and Tamaulipas, with a medium-high level; and with a medium-low level are: Puebla, San Luis Potosí, Veracruz and Yucatán.² Therefore, Mexican and foreign investors will undoubtedly take into consideration a variety of elements when deciding where to establish their companies.

However, according to a study by Intercam Banco, there are 363 nearshoring investment announcements for 32 states, with an expected investment of 100 billion dollars; where countries that previously did not invest in Mexico stand out, such as: China, Denmark, Australia, Korea and Taiwan.

Nuevo León leads the investment announcements with 24.4 billion dollars, followed by Sonora, with 15 thousand, Oaxaca with 10,600 and Tamaulipas with 7,200, Queretaro with 4,156, Chihuahua with 2,914 and Guanajuato with 2,126 million dollars.³

2. Idem.

3. ESQUIVEL H. Lindsay, "En 2023 hubo 363 anuncios de inversión por *nearshoring*", *Excélsior*, 15 de febrero de 2024, sección dinero, p. 4.

2. Idem.

3. ESQUIVEL H. Lindsay, "363 nearshoring investment announcements in 2023", *Excélsior*, February 15, 2024, money section, p. 4.

Para corroborar el liderazgo de Nuevo León en cuanto al *nearshoring*, el Gobernador del Estado, Samuel García, anunció otra mega inversión de aproximadamente 5,000 millones de dólares proveniente de *Lingong Machinery Group (LGMG)* participante en la construcción y fabricante de maquinaria y tarimas. Además, dicha empresa está incursionando ahora en el sector eléctrico, con lo cual generará 7,000 empleos directos.⁴

En el caso de juguetes, la planta de Mattel invirtió en 2023, 588 millones de dólares para consolidar su planta en Nuevo León. Ahora la más grande del mundo. Por su parte Lego invirtió 507 millones de dólares para expandirse y ser la más grande de esa firma (fortaleciendo la permanencia y expansión de sus empresas).

En seguimiento a la clasificación de las entidades federativas para admitir inversión por el *nearshoring*, cabe señalar, a pesar de que Oaxaca se ubica en el nivel bajo y Veracruz en el nivel medio bajo, donde los problemas de pobreza, educación y seguridad son evidentes, el Corredor Interoceánico del Istmo de Tehuantepec (CIIT) es una gran oportunidad para el desarrollo de la parte Sur del país.

El CIIT conecta los puertos de Salina Cruz y Coatzacoalcos, este último también conectará con Palenque, a su vez con el Tren Maya. El CIIT comprende 324 kilómetros de vías férreas, atraviesa 79 municipios: 46 de Oaxaca y 33 de Veracruz, donde una gran cantidad de municipios observan pobreza y pobreza extrema, acompañada de rezagos en educación y servicios públicos, como resultado de la falta de políticas públicas e inversión enfocadas en la región.

El CIIT además de buscar la conexión entre el Océano Pacífico y el Golfo de México (Océano Atlántico), observa competencia directa con el Canal de Panamá. Está enfocado en el desarrollo económico y social de la región, con la reactivación económica, el mercado interno y el empleo. Tiene por objeto establecer 10 parques industriales, como polos de desarrollo, que contarán con 300 hectáreas por cada parque, localizados en: 1. Coatzacoalcos, 2. Acayucan, 3. Minatitlán, 4. Medias Aguas, 5. Matías Romero, 6. Ciudad Ixtepec, 7. Juchitán 8. Tehuantepec, 9. Salina Cruz y 10. Arriaga.



4. GARCÍA, Guillermo, “Abre planta china en Nuevo León”, *Excélsior*, 8 de diciembre de 2023, sección nacional, p. 14.

To corroborate Nuevo Leon's leadership in nearshoring, the Governor of Nuevo León, Samuel García, announced another mega-investment of approximately 5 billion dollars from Lingong Machinery Group (LGMG), a construction, machinery and pallet manufacturer. In addition, this company is now entering the electrical sector, which will generate 7,000 direct jobs.⁴

In the case of toys, the Mattel plant invested 588 million dollars in 2023 to consolidate its plant in Nuevo León. It is now the largest in the world. For its part, Lego invested 507 million dollars to expand and become the largest of that firm (strengthening the permanence and expansion of its companies).

Following up on the classification of the states to admit investment by nearshoring, it should be noted that although Oaxaca is located in the low level and Veracruz in the medium-low level, where the problems of poverty, education and security are evident, the Interoceanic Corridor of the Isthmus of Tehuantepec (CIIT) is a great opportunity for the development of the southern part of the country.

The CIIT connects the ports of Salina Cruz and Coatzacoalcos, the latter will also connect with Palenque, in turn with the Mayan Train. The CIIT comprises 324 kilometers of railroad tracks and crosses 79 municipalities: 46 in Oaxaca and 33 in Veracruz, where a large number of municipalities show poverty and extreme poverty, accompanied by lags in education and public services, as a result of the lack of public policies and investment focused on the region.

The CIIT, in addition to seeking the connection between the Pacific Ocean and the Gulf of Mexico (Atlantic Ocean), observes direct competition with the Panama Canal. It is focused on the economic and social development of the region, with economic reactivation, internal market and employment. It aims to establish 10 industrial parks, as development poles, which will have 300 hectares for each park, located in: 1. Coatzacoalcos, 2. Acayucan, 3. Minatitlán, 4. Medias Aguas, 5. Matías Romero, 6. Ciudad Ixtepec, 7. Juchitán 8. Tehuantepec, 9. Salina Cruz and 10. Arriaga.

4. GARCÍA, Guillermo, “Chinese plant opens in Nuevo León”, *Excélsior*, December 8, 2023, national section, p. 14.

Entre los proyectos está la modernización de la refinería de Salina Cruz y la construcción de una planta coquizadora para procesar combustóleo y convertirlo en gasolina, con una inversión de más de 100 mil millones de pesos.

Una de las responsabilidades fundamentales del Gobierno Federal, a través de la Secretaría de Marina (El CIIT fue sectorizado a dicha Secretaría el 14 de marzo de 2023) y de las entidades federativas, será la seguridad de las personas, las instalaciones de las empresas y las vías férreas, así como mantener la continuidad en el movimiento de mercancías frente a los bloqueos organizados por la sociedad civil. Recordemos las interrupciones de la vía férrea que comunica a Lázaro Cárdenas y Manzanillo a principios del presente sexenio.

Con motivo de las licitaciones realizadas en 2023, una de las empresas beneficiarias es Helax Istmo, empresa danesa, que desarrollará energías renovables en la región a partir de hidrógeno verde, para embarcaciones no contaminantes. En su proyecto invertirá alrededor de 10 mil millones de dólares.⁵

Among the projects is the modernization of the Salina Cruz refinery and the construction of a coker plant to process fuel oil and convert it into gasoline, with an investment of more than 100 billion pesos.

One of the fundamental responsibilities of the Federal Government, through the Ministry of the Navy (the CIIT was sectorized to this Ministry on March 14, 2023) and of the federal entities, will be the security of the people, the facilities of the companies and the railroads, as well as to maintain the continuity in the movement of goods in the face of the blockades organized by the civil society. Let us remember the interruptions of the railroad that connects Lázaro Cárdenas and Manzanillo at the beginning of the current six-year term.

On the occasion of the bids made in 2023, one of the beneficiary companies is: Helax Istmo, a Danish company, which will develop renewable energies in the region from green hydrogen, for non-polluting vessels. It will invest around 10 billion dollars in its project.⁵

5. RODRÍGUEZ SAN MARTÍN, José Arnulfo, "Corredor Interoceánico del Istmo de Tehuantepec. Infraestructura oportuna y atractiva", *Excélsior*, 26 de febrero de 2024, sección dinero, p. 5.



5. RODRÍGUEZ SAN MARTÍN, José Arnulfo, "Interoceanic Corridor of the Isthmus of Tehuantepec. Timely and attractive infrastructure", *Excélsior*, February 26, 2024, money section, p. 5.

En relación con la inversión en México en materia de parques industriales, la Asociación Mexicana de Parques Industriales (AMPIP) afirma: la demanda y ocupación de parques industriales en 2017 fue de 2.1 millones de m2, en 2022 se logró la renta de 3.5 millones de m2, para 2023 se estimó un crecimiento de hasta 30% más y para 2024 la ocupación probablemente será de 4.3 millones de m2. Asimismo, la mencionada asociación señala que se están construyendo 50 nuevos parques industriales, algo inédito, con lo cual México contará con 8 millones de m2 más de instalaciones.⁶

Con respecto a la inversión en infraestructura eléctrica, observamos en Zacatecas, Mitsui & Co. Infrastructure Solutions, la cual puso en operación un parque fotovoltaico denominado Mitre Calera Solar, ubicado a cuatro kilómetros del aeropuerto, ocupa 250 hectáreas, contó con una inversión de 100 millones de dólares. La capacidad instalada de la planta es de 80.3 megawatts, con lo cual genera 234,449 megawatts anuales, el equivalente al suministro de energía de 23 mil hogares. El parque se compone de 304,020 módulos y se conectará a la Subestación Eléctrica Calera Industrial de la CFE para apoyar en la generación de energía en el país.⁷

Según las Asociaciones de Energía, en su XIII Congreso, señalaron que se requiere entre 1,500 a 3,000 millones de dólares para satisfacer la creciente demanda de energía eléctrica. Agregaron que las tarifas de CFE son hasta dos veces más altas en comparación con Estados Unidos. Adicionalmente, señalaron que los esfuerzos deben enfocarse en la generación de energía limpia.⁸

Por su parte, la Comisión Federal de Electricidad (CFE) y la transnacional *Mexico Pacific Limited* celebraron un acuerdo para la construcción de un gasoducto y una planta de licuefacción de gas natural en Puerto Libertad, Sonora, en la cual se invertirán 13 mil millones de dólares, con la posibilidad de crear 13 mil empleos directos y 20 mil indirectos.



6. GONZÁLEZ, Nayeli, “Nearshoring dispara demanda de parques industriales”, *Excélsior*, 21 de octubre de 2023, sección dinero, p. 19.

7. GONZÁLEZ, Nayeli, “Inauguran un parque solar en Zacatecas”, *Excélsior*, 4 de octubre de 2023, sección dinero, p. 2.

8. GONZÁLEZ, Nayeli, “Necesarias inversiones de hasta 3,000 mdd”, *Excélsior*, 19 de octubre de 2023, sección dinero, p. 4.

In relation to investment in Mexico in industrial parks, the Mexican Association of Industrial Parks (AMPIP) states: the demand and occupancy of industrial parks in 2017 was 2.1 million m2, in 2022 the rental of 3.5 million m2 was achieved, for 2023 a growth of up to 30% more was estimated and by 2024 the occupancy will probably be 4.3 million m2. Additionally, the aforementioned association points out that 50 new industrial parks are being built, something unprecedented, with which Mexico will have 8 million m2 more facilities.⁶

With respect to investment in electricity infrastructure, in Zacatecas, Mitsui & Co. Infrastructure Solutions, which put into operation a photovoltaic park called Mitre Calera Solar, located four kilometers from the airport, occupies 250 hectares, with an investment of 100 million dollars. The plant's installed capacity is 80.3 megawatts, which generates 234,449 megawatts per year, equivalent to the energy supply of 23,000 homes. The park consists of 304,020 modules and will be connected to the CFE's Calera Industrial Electric Substation to support the generation of energy in the country.⁷

According to the Energy Associations, in their XIII Congress, they pointed out that between 1,500 to 3,000 million dollars are required to satisfy the growing demand for electric energy. They added that CFE rates are up to twice as high compared to the United States. Additionally, they pointed out that efforts should focus on clean energy generation.⁸

The Federal Electricity Commission (CFE) and the transnational Mexico Pacific Limited signed an agreement for the construction of a gas pipeline and a natural gas liquefaction plant in Puerto Libertad, Sonora, in which 13 billion dollars will be invested, with the possibility of creating 13,000 direct jobs and 20,000 indirect jobs.

6. GONZÁLEZ, Nayeli, “Nearshoring triggers demand for industrial parks”, *Excélsior*, October 21, 2023, money section, p. 19.

7. GONZÁLEZ, Nayeli, “Inauguration of a solar park in Zacatecas”, *Excélsior*, October 4, 2023, money section, p. 2.

8. GONZÁLEZ, Nayeli, “Investments of up to \$3,000 million dollars are needed”, *Excélsior*, October 19, 2023, money section, p. 4.

El gasoducto tendrá una extensión de 250 kilómetros desde Waha, Texas (Cuenca del Pérmico) hasta la frontera con Chihuahua y de ahí, otros 800 kilómetros hacia Puerto Libertad. La construcción del gasoducto comenzó a finales de 2023. La primera fase consiste en tres plantas de licuefacción con capacidad de 15 millones de toneladas métricas anuales.

Entre los objetivos del mencionado proyecto están garantizar ingresos para CFE por 25 mil millones de dólares con la venta de 800 mil millones de unidades térmicas diarias hacia Estados Unidos. El contrato tiene una vigencia de 20 años. Además con el propósito de convertir a México en el 4º productor mundial, después de Qatar, Estados Unidos y Australia.

Según información proporcionada por el representante de la empresa, el proyecto está respaldado por compañías como Exxon y Shell. También existe un acuerdo con Conoco Phillips para la compra de 2.2 millones de toneladas por año de gas natural licuado. Asimismo, ya se está negociando con empresas chinas como *Guangzhou Gas Group* y *Zhejiang Energy*, a quienes se exportará el gas licuado.⁹

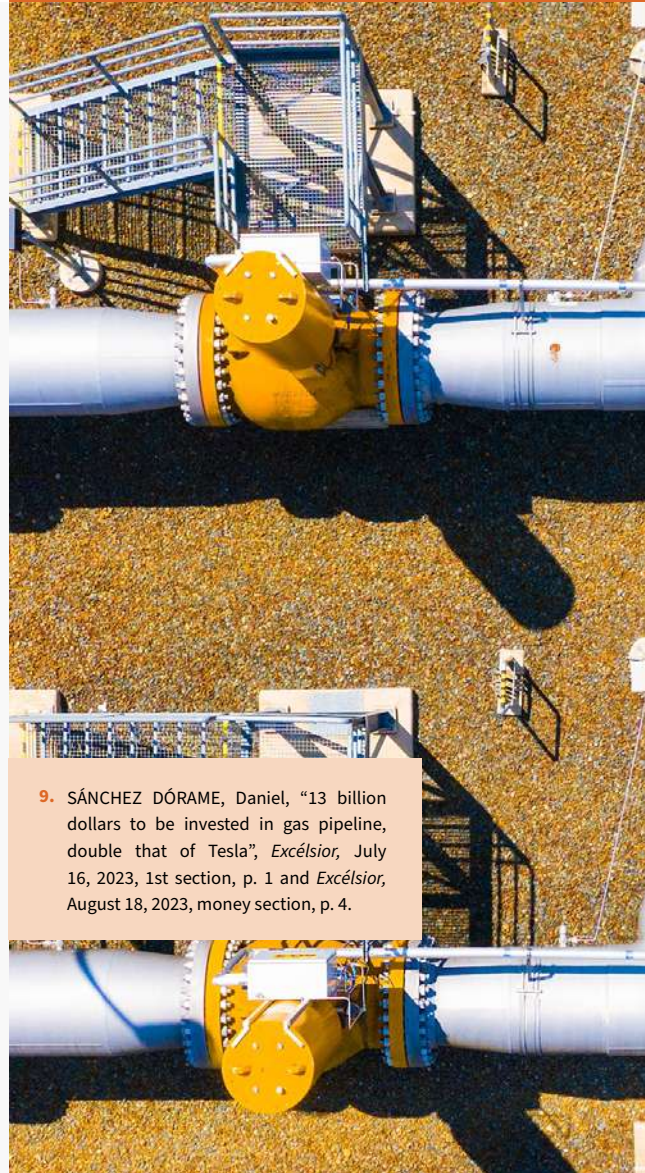
9. SÁNCHEZ DÓRAME, Daniel, “Invertirán en gasoducto 13 mil mdd, lo doble que Tesla”, *Excélsior*, 16 de julio de 2023, 1º sec., p. 1 y *Excélsior*, 18 de agosto de 2023, sección dinero, p. 4.

The gas pipeline will extend 250 kilometers from Waha, Texas (Permian Basin) to the border with Chihuahua and from there, another 800 kilometers to Puerto Libertad. Construction of the pipeline began at the end of 2023. The first phase consists of three liquefaction plants with a capacity of 15 million metric tons per year.

Among the objectives of this project are to guarantee revenues for CFE of 25 billion dollars with the sale of 800 billion thermal units per day to the United States. The contract has a 20-year term. This also aims to make Mexico the fourth largest producer in the world, after Qatar, the United States and Australia.

According to information provided by the company's representative, the project is backed by companies such as Exxon and Shell. There is also an agreement with Conoco Phillips for the purchase of 2.2 million tons per year of liquefied natural gas. Negotiations are already underway with Chinese companies such as *Guangzhou Gas Group* and *Zhejiang Energy*, to whom the liquefied gas will be exported.⁹

9. SÁNCHEZ DÓRAME, Daniel, “13 billion dollars to be invested in gas pipeline, double that of Tesla”, *Excélsior*, July 16, 2023, 1st section, p. 1 and *Excélsior*, August 18, 2023, money section, p. 4.



Por otro lado, en julio de 2023, en el marco de la Cumbre de la Unión Europea (UE) y la Comunidad de Estados Latinoamericanos y Caribeños (CELAC), — la anterior cumbre fue realizada en 2015 —, la UE anunció la inversión de USD 50,560 millones en América Latina, mediante el programa *Global Gateway*, como una reacción a las inversiones realizadas por China en la región. La inversión se llevará a cabo en más de 100 proyectos. Entre los temas que se discutieron en la cumbre se encuentran el cambio climático y la transición energética.

En otro orden de ideas, el acero es uno de los materiales de mayor demanda en cualquier tipo de construcción, con utilización y aplicación en una gran cantidad de sectores productivos. En 2022, según cifras de la Asociación Mundial de Acero, *Worldsteel*, se produjeron en México 18.2 millones de toneladas de acero crudo. Con lo cual México ocupa el lugar 14 de 64 países productores, resalta el hecho de que es el segundo proveedor de material para Estados Unidos con una oferta en 2022 de 301,000 toneladas, 1% más en comparación con 2021, observando una tendencia creciente.¹⁰ Por su parte, durante 2023, la empresa Deacero invirtió mil millones de dólares en Coahuila, para una nueva acería inteligente y automatizada con capacidad de 1.2 millones de toneladas anuales, con lo cual se reconoce la importancia y crecimiento de la mencionada industria.¹¹

En cuanto al sector automotriz, la producción y exportación automotriz mexicana, en comparación con 2022, tuvo un crecimiento de 13.2 y 31.2% de incremento. Lo anterior confirma una recuperación del sector a cifras cercanas a 2019, derivado de una mejora en los niveles de demanda internacional, entre ellos, el correspondiente a Estados Unidos; así como la participación en México de otras productoras y armadoras de origen chino (*MG, JAC, Chirey, BYD, Motornation, GWM y Geely*). En enero de 2024, con 254,367 unidades ya se superaron las cifras de enero de 2019 de 243,652.¹²



10. DE LA REDACCIÓN, “La industria del acero está en auge por el *nearshoring*”, *Excélsior*, 22 de diciembre de 2023, sección dinero, p. 23.

11. s/a, “Top 7”, *Excélsior*, 16 de diciembre de 2023, sección atracción, p. 12.

12. GONZÁLEZ, Nayeli, “Industria automotriz, exportaciones y producción en récords”, *Excélsior*, 8 de febrero de 2024, sección dinero, p. 1.

On the other hand, in July 2023, within the framework of the Summit of the European Union (EU) and the Community of Latin American and Caribbean States (CELAC), —the previous summit was held in 2015—, the EU announced the investment of USD 50.56 billion in Latin America, through the *Global Gateway* program, as a reaction to the investments made by China in the region. The investment will be carried out in more than 100 projects. Among the topics discussed at the summit were climate change and energy transition.

On another note, steel is one of the most demanded materials in any type of construction, with use and application in a large number of productive sectors. In 2022, according to figures from the World Steel Association, *Worldsteel*, 18.2 million tons of crude steel were produced in Mexico. With which Mexico ranks 14th out of 64 producing countries, it is the second largest supplier of material to the United States with a supply in 2022 of 301,000 tons, 1% more than in 2021, observing a growing trend.¹⁰ During 2023, Deacero invested one billion dollars in Coahuila for a new intelligent and automated steel plant with a capacity of 1.2 million tons per year, thus recognizing the importance and growth of this industry.¹¹

As for the automotive sector, Mexican automotive production and exports, compared to 2022, grew by 13.2% and 31.2%, respectively. This confirms a recovery of the sector to figures close to 2019, derived from an improvement in the levels of international demand, among them, that corresponding to the United States; as well as the participation in Mexico of other producers and assemblers of Chinese origin (*MG, JAC, Chirey, BYD, Motornation, GWM and Geely*). In January 2024, with 254,367 units, the January 2019 figures of 243,652 units were already surpassed.¹²

10. FROM THE WORDING, “Steel industry booming due to *nearshoring*”, *Excélsior*, December 22, 2023, money section, p. 23.

11. s/a, “Top 7”, *Excélsior*, December 16, 2023, attraction section, p. 12.

12. GONZÁLEZ, Nayeli, “Automotive industry, exports and production in records”, *Excélsior*, February 8, 2024, money section, p. 1.

Según cifras proporcionadas por el director general de la Industria Nacional de Autopartes (INA), previo a la pandemia, las exportaciones de autopartes en 2019 fueron de 92,228 millones de dólares; en 2020, 78,884; 2021, 96,684; 2022, 107,617; y para 2023, el estimado fue de 115,802 millones de dólares.

Con lo anterior, México se convierte en el principal proveedor de autopartes de Estados Unidos, dejando atrás a Canadá, China, Japón y Alemania. Las entidades federativas (16) que participan en esta proveeduría son:

- A. Zona Norte con el 52%: 1. Baja California, 2. Sonora, 3. Chihuahua, 4. Coahuila, 5. Nuevo León y 6. Tamaulipas;
- B. Zona Bajío 30%: 7. San Luis Potosí, 8. Guanajuato, 9. Aguascalientes, 10. Jalisco y 11. Querétaro; y
- C. Zona Centro 15%: 12. Estado de México, 13. CDMX, 14. Tlaxcala, 15. Puebla y 16. Morelos.¹³

En temas de inversión y *nearshoring*, la empresa surcoreana MR InfraAuto anunció una inversión de más de 30 millones de dólares en Zacatecas para construir una planta de manufactura de sistemas de transmisión, frenos y asientos para Hyundai, en sus líneas Transys, Mseat, Kefico y Mobis. Con la planta en funcionamiento se crearán 400 nuevos empleos.¹⁴ SFK (baleros) inauguró su segunda planta en el municipio de Guadalupe, Nuevo León, la cual contó con una inversión de 70 millones de dólares y genera 1,200 empleos nuevos.¹⁵ BMW Group invirtió 872 millones de dólares en San Luis Potosí, para su nueva línea de montaje de vehículos eléctricos y la fabricación de baterías de alto voltaje.¹⁶ Vimercati Viney, en Apodaca Nuevo León, invirtió 200 millones de dólares, para instalarse y producir switches mecánicos y mecatrónicos para vehículos eléctricos.



- 13. GONZÁLEZ, Nayeli, "Las autopartes mexicanas, en el top a nivel mundial", *Excélsior*, 19 de julio de 2023, sección dinero, pp. 1 y 2.
- 14. s/a, "RXM llegan buenas noticias", *Excélsior*, 2 de septiembre de 2023, sec. atracción, p. 10.
- 15. *Excélsior*, 7 de octubre de 2023, sec. atracción, p. 10.
- 16. s/a, "Top 7", *Excélsior*, 16 de diciembre de 2023, sec. atracción, p. 12.

According to figures provided by the general director of the National Auto Parts Industry (INA), prior to the pandemic, auto parts exports in 2019 were 92,228 million dollars; in 2020, 78,884; 2021, 96,684; 2022, 107,617; and for 2023, the estimate was 115,802 million dollars.

As a result, Mexico has become the main supplier of auto parts to the United States, leaving behind Canada, China, Japan and Germany. The states (16) that participate in this supply chain are:

- A. Northern Zone with 52%: 1. Baja California, 2. Sonora, 3. Chihuahua, 4. Coahuila, 5. Nuevo León and 6. Tamaulipas;
- B. El Bajío Zone 30%: 7. San Luis Potosí, 8. Guanajuato, 9. Aguascalientes, 10. Jalisco and 11. Querétaro; and
- C. Central Zone 15%: 12. Estado de México, 13. Mexico City, 14. Tlaxcala, 15. Puebla and 16. Morelos.¹³

In terms of investment and nearshoring, the South Korean company MR InfraAuto announced an investment of more than US\$30 million in Zacatecas to build a plant to manufacture transmission, brake and seat systems for Hyundai's Transys, Mseat, Kefico and Mobis lines. The plant will create 400 new jobs.¹⁴ SFK (ball bearings) inaugurated its second plant in the municipality of Guadalupe, Nuevo León, which had an investment of 70 million dollars and generates 1,200 new jobs.¹⁵ BMW Group invested US\$872 million in San Luis Potosi for its new electric vehicle assembly line and the manufacture of high-voltage batteries.¹⁶ Vimercati Viney, in Apodaca, Nuevo León, invested 200 million dollars to set up and produce mechanical and mechatronic switches for electric vehicles.

- 13. GONZÁLEZ, Nayeli, "Mexican auto parts, at the top worldwide", *Excélsior*, July 19, 2023, money section, pp. 1 and 2.
- 14. s/a, "RXM arrives with good news", *Excélsior*, September 2, 2023, attraction section, p. 10.
- 15. *Excélsior*, October 7, 2023, attraction section, p. 10.
- 16. s/a, "Top 7", *Excélsior*, December 16, 2023, attraction section, p. 12.

Con las evidencias expuestas, no hay duda, el *nearshoring* va por buen camino y la balanza comercial entre México y Estados Unidos es otra confirmación de lo anterior, al mostrar un saldo favorable para México, en tanto que las exportaciones mexicanas hacia Estados Unidos han sido crecientes en los últimos siete años, como lo muestran las cifras obtenidas del US Census Bureau:

AÑO	EXPORTACIONES	IMPORTACIONES	SALDO
2023	323,227.9	475,606.7	-152,378.8
2022	324,309.5	454,774.7	-130,465.2
2021	277,077.6	382,588.7	-105,511.1
2020	212,512.8	323,476.9	-110,964.1
2019	256,676.5	356,093.6	-99,417.1
2018	265,968.0	343,680.5	-77,712.5
2017	243,609.0	312,666.7	-69,057.8
2016	230,228.8	293,500.6	-63,271.8

Cifras en millones de dólares

Fuente: <https://www.census.gov/foreign-trade/balance/c2010.html>



With the above evidence, there is no doubt that nearshoring is on the right track and the trade balance between Mexico and the United States is another confirmation of this, showing a favorable balance for Mexico, while Mexican exports to the United States have been growing in the last seven years, as shown by the figures obtained from the US Census Bureau:

YEAR	EXPORTS	IMPORTS	BALANCE
2023	323,227.9	475,606.7	-152,378.8
2022	324,309.5	454,774.7	-130,465.2
2021	277,077.6	382,588.7	-105,511.1
2020	212,512.8	323,476.9	-110,964.1
2019	256,676.5	356,093.6	-99,417.1
2018	265,968.0	343,680.5	-77,712.5
2017	243,609.0	312,666.7	-69,057.8
2016	230,228.8	293,500.6	-63,271.8

Figures in millions of dollars

Source: <https://www.census.gov/foreign-trade/balance/c2010.html>

No obstante, estos buenos resultados parece que no han sido suficientes, me explico: por una lado se afirma, los aranceles impuestos a China han motivado el *nearshoring* y, por otro, la proveeduría mexicana sustituye a la proveniente de dicho país. Sin embargo, las cifras del *US Census Bureau* no confirman dicha situación, es decir, en términos sencillos, los millones de dólares que China dejó de exportar en mercancía hacia Estados Unidos, deberían ahora ser sustituidos por mercancías mexicanas, representadas en millones de dólares, pero esto no es así. Sirva para el análisis la tabla siguiente:



Total	Exportaciones	Importaciones	Balanza	Descenso/aumento	Porcentaje
2023	2,019,542.00	3,084,091.50	-1,064,549.60	-112,823.30	-10.09%
2022	2,065,157.00	3,242,529.90	-1,177,372.90		
2021	1,757,821.60	2,828,874.70	-1,071,053.10		
2020	1,429,995.40	2,331,477.20	-901,481.80		
2019	1,645,940.30	2,491,699.60	-845,759.20		

Canadá					
2023	353,234.80	421,096.20	-67,861.40	-12,247.60	-15.28%
2022	356,452.60	436,561.50	-80,109.00		
2021	309,604.00	357,279.50	-47,675.40		
2020	256,212.30	270,025.50	-13,813.30		
2019	292,820.30	318,588.80	-25,768.50		

China					
2023	147,805.60	427,229.20	-279,423.60	-102,871.40	-26.90%
2022	154,012.10	536,307.10	-382,295.00	-32,020.90	
2021	151,431.90	504,286.20	-352,854.30		
2020	124,581.50	432,548.00	-307,966.50		
2019	106,481.20	449,110.70	-342,629.50		

México					
2023	323,227.90	475,606.70	-152,378.80	\$ 21,913.60	16.79%
2022	324,309.50	454,774.70	-130,465.20	\$ 24,954.10	23.65%
2021	277,077.60	382,588.70	-105,511.10		
2020	212,512.80	323,476.90	-110,964.10		
2019	256,676.50	356,093.60	-99,417.10		

Cifras en millones de dólares

Fuente: <https://www.census.gov/foreign-trade/balance/c2010.html>

However, it seems that these good results have not been enough, I will explain: on the one hand, it is said that the tariffs imposed on China have motivated nearshoring and, on the other hand, Mexican suppliers are substituting those coming from that country. However, US Census Bureau figures do not confirm this situation, in other words, in simple terms, the millions of dollars that China stopped exporting in goods to the United States should now be replaced by Mexican goods, represented in millions of dollars, but this is not the case. The following table is useful for the analysis:



Total	Exports	Imports	Balance	Decrease/increase	Percentage
2023	2,019,542.00	3,084,091.50	-1,064,549.60	-112,823.30	-10.09%
2022	2,065,157.00	3,242,529.90	-1,177,372.90		
2021	1,757,821.60	2,828,874.70	-1,071,053.10		
2020	1,429,995.40	2,331,477.20	-901,481.80		
2019	1,645,940.30	2,491,699.60	-845,759.20		

Canada

2023	353,234.80	421,096.20	-67,861.40	-12,247.60	-15.28%
2022	356,452.60	436,561.50	-80,109.00		
2021	309,604.00	357,279.50	-47,675.40		
2020	256,212.30	270,025.50	-13,813.30		
2019	292,820.30	318,588.80	-25,768.50		

China

2023	147,805.60	427,229.20	-279,423.60	-102,871.40	-26.90%
2022	154,012.10	536,307.10	-382,295.00	-32,020.90	
2021	151,431.90	504,286.20	-352,854.30		
2020	124,581.50	432,548.00	-307,966.50		
2019	106,481.20	449,110.70	-342,629.50		

Mexico

2023	323,227.90	475,606.70	-152,378.80	\$ 21,913.60	16.79%
2022	324,309.50	454,774.70	-130,465.20	\$ 24,954.10	23.65%
2021	277,077.60	382,588.70	-105,511.10		
2020	212,512.80	323,476.90	-110,964.10		
2019	256,676.50	356,093.60	-99,417.10		

Figures in millions of dollars

Source: <https://www.census.gov/foreign-trade/balance/c2010.html>

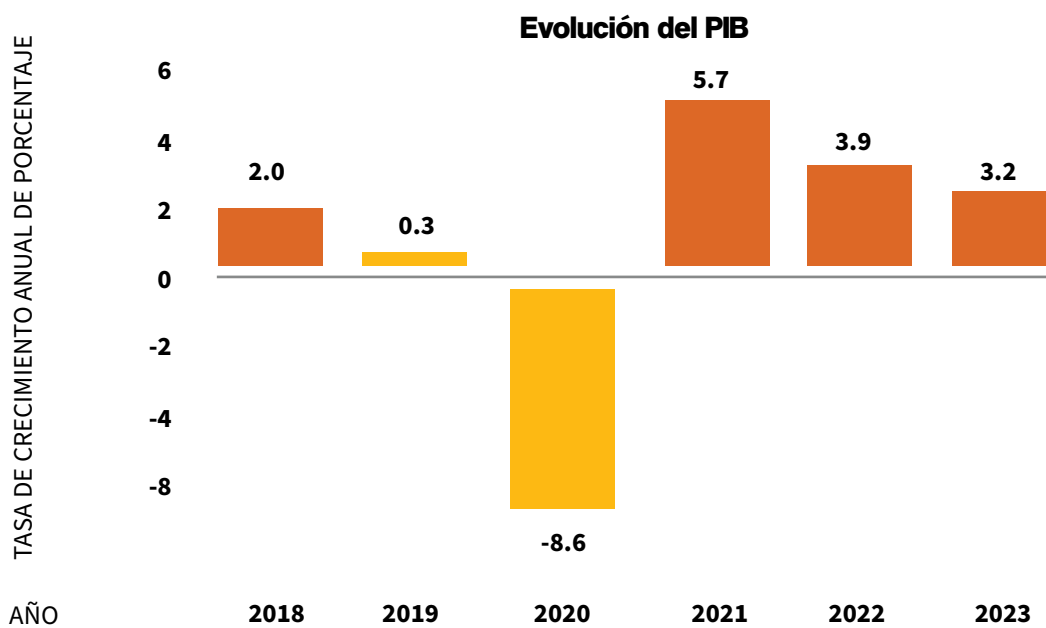
La balanza de Estados Unidos con México en 2022 (-130,465.20 millones de dólares) tuvo un crecimiento de 23.65% con respecto al año anterior (2021=-105,511.10), es decir, creció 24,954.10 millones de dólares. Con una tendencia similar, en 2023 creció un 16.79% con respecto a 2022, al observar 21,913.60 millones de dólares más. No obstante, este escenario favorable para México, estas cantidades no se acercan a las cifras observadas en el descenso en la balanza comercial entre Estados Unidos y China. Particularmente, llama la atención que las importaciones estadounidenses de productos chinos de 2023 (427,229.20) con respecto a 2022 (536,307.10) tuvieron un descenso de alrededor de 90 mil millones de dólares, esto es, si las exportaciones de México a Estados Unidos están sustituyendo a los productos chinos, entonces las exportaciones mexicanas debieron crecer en una cantidad similar, lo cual no ha sucedido. Entonces, las grandes oportunidades para México están en identificar las mercancías en las cuales se ha reducido la proveeduría china y sustituirla en la calidad y volumen necesarios.

The U.S. balance with Mexico in 2022 (-130,465.20 million dollars) had a 23.65% growth with respect to the previous year (2021=-105,511.10), that is, it grew by 24,954.10 million dollars. With a similar trend, in 2023 it grew by 16.79% with respect to 2022, by observing 21,913.60 million dollars more. Notwithstanding this favorable scenario for Mexico, these amounts do not come close to the figures observed in the decline in the trade balance between the United States and China. Particularly, it is striking that U.S. imports of Chinese products in 2023 (427,229.20) with respect to 2022 (536,307.10) had a decrease of around 90 billion dollars, that is, if Mexico's exports to the United States are replacing Chinese products, then Mexican exports should have grown by a similar amount, which has not happened. Therefore, the great opportunities for Mexico lie in identifying the goods in which Chinese supply has been reduced and substituting them with the necessary quality and volume.



Las cifras anteriormente mencionadas suponen: las importaciones estadounidenses de productos chinos están siendo sustituidas por mercancías mexicanas, así como de otros orígenes. En este sentido, pareciera que las oportunidades para el crecimiento de las exportaciones mexicanas es algo natural. En consecuencia, el *nearshoring* debe seguirse fortaleciendo a fin de que las exportaciones mexicanas hacia Estados Unidos crezcan a tal grado, en el cual sustituyan los 90 mil millones de dólares perdidos por China en su participación en el mercado estadounidense.

A pesar de lo dicho, dos temas preocupan, por un lado, las expectativas del crecimiento del PIB mundial, entre ellos, de China, donde se proyecta según la Organización para el Comercio y Desarrollo (OCDE) que para 2024 será inferior al 5% y para el caso de México menor al 3%. Por el otro, los resultados del PIB mexicano, donde en un período post pandémico, en 2021 se observó una tasa de crecimiento del 5.7% y en los años subsiguientes, 2022 y 2023 las tasas de crecimiento fueron menores, del 3.9 y 3.2%, respectivamente, y como lo indicamos para 2024 será inferior al 3%, lo cual, de algún modo, merma las expectativas de crecimiento y desarrollo para México.

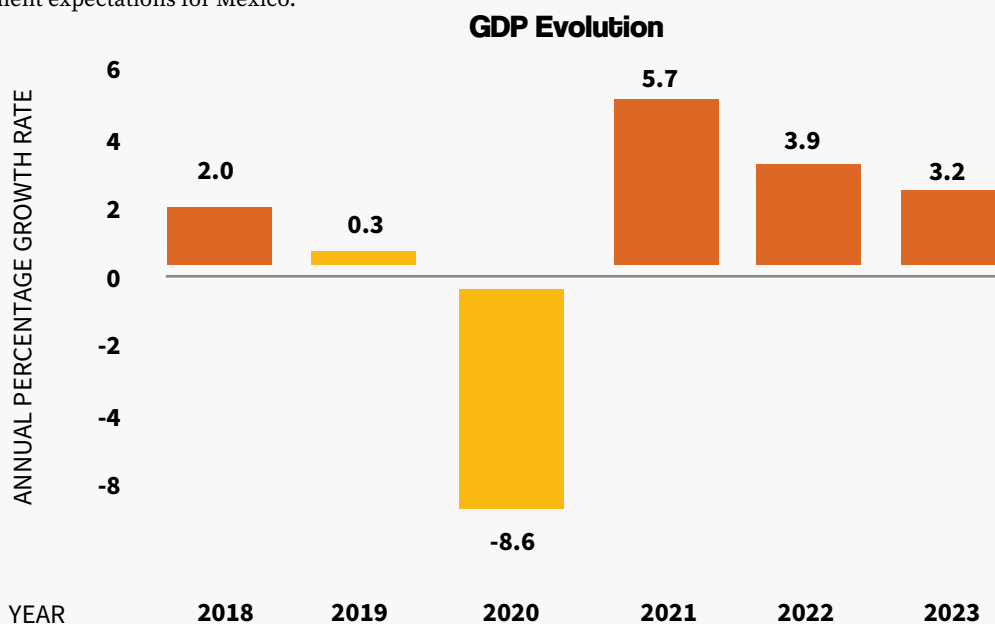


Fuente:

Adaptado de ESQUIVEL, Lindsay H., "Crecimiento de 2023, mejor a lo esperado", *Excélsior*, 24 de febrero de 2024, sec. dinero, p. 2.

The aforementioned figures imply: U.S. imports of Chinese products are being replaced by Mexican goods, as well as goods from other origins. In this sense, it would seem, opportunities for Mexican exports to grow are natural. Consequently, nearshoring must continue to be strengthened in order for Mexican exports to the United States to grow to such a degree that they replace the 90 billion dollars lost by China in its share of the U.S. market.

In spite of what has been said, two issues are of concern, on the one hand, the expectations of world GDP growth, including China's, where it is projected by the Organization for Trade and Development (OECD) that by 2024 it will be less than 5%, and in the case of Mexico, less than 3%. On the other hand, the results of the Mexican GDP, where in a post-pandemic period, in 2021 a growth rate of 5.7% was observed and in the subsequent years, 2022 and 2023 the growth rates were lower, 3.9% and 3.2%, respectively, and as we indicated for 2024 it will be less than 3%, which, in a way, diminishes the growth and development expectations for Mexico.



Source: Retrieved from ESQUIVEL, Lindsay H., "2023 growth better than expected", *Excélsior*, February 24, 2024, money section, p. 2.

Un aliciente frente a este escenario negativo es el hecho de que el Gobierno Federal reconoce la importancia del *nearshoring* y mediante Decreto presidencial, publicado en el Diario Oficial de la Federación del 11 de octubre de 2023, acepta la importancia de las cadenas de suministro, identifica las dificultades enfrentadas en el *offshoring* en los últimos años, provocando interrupciones en su funcionamiento y la pérdida de eficiencia. Por lo cual México se suma al *nearshoring*, relocalización de empresas, y quiere apoyar a los sectores que cuentan con competitividad y en los cuales se ha incrementado la demanda de productos. Sectores con efectos multiplicadores y aquellos en los cuales se ha registrado un incremento en las exportaciones hacia Estados Unidos, como resultado de la baja en el flujo comercial desde otras regiones.

Así, el Decreto identifica como relevantes los sectores: i) (*chips*) semiconductores, ii) automotriz (en especial la electromovilidad), iii) eléctrica, iv) electrónica, v) dispositivos médicos y farmacéuticos, vi) agroindustria, vii) alimentación humana y animal, viii) cinematográfico y audiovisual.

An incentive in the face of this negative scenario is the fact that the Federal Government recognizes the importance of nearshoring and through a Presidential Decree, published in the Official Gazette of the Federation on October 11, 2023, accepts the importance of supply chains, identifies the difficulties faced in offshoring in recent years, causing interruptions in their operation and loss of efficiency. For this reason, Mexico joins nearshoring, relocation of companies, and wants to support sectors that are competitive and in which the demand for products has increased. Sectors with multiplier effects and those in which there has been an increase in exports to the United States, as a result of the decline in trade flows from other regions.

Thus, the Decree identifies as relevant the following sectors: i) semiconductor (*chips*), ii) automotive (especially electromobility), iii) electrical, iv) electronics, v) medical and pharmaceutical devices, vi) agro-industry, vii) human and animal food, viii) film and audiovisual.



El Decreto otorga un estímulo fiscal consistente en la deducción inmediata de la inversión en bienes nuevos de activo fijo utilizados para el desarrollo de las actividades de la empresa, a partir de la entrada en vigor del Decreto y durante el ejercicio fiscal de 2024. La deducción aplica en los pagos provisionales del Impuesto sobre la Renta (ISR) del ejercicio en el cual se realice la inversión. Al respecto, la empresa debe llevar un registro específico de las inversiones por las cuales se aplicó la deducción.

Los beneficiarios son las empresas dedicadas a la producción, elaboración o fabricación industrial de los bienes que correspondan a los sectores antes mencionados; pero no aplica para la adquisición de mobiliario y equipo de oficina, automóviles de combustión interna, blindaje de automóviles, aviones distintos de los dedicados a la fumigación agrícola o cualquier bien de activo fijo no identificable.

Adicionalmente, una deducción del 25% aplicable en materia de capacitación para los ejercicios fiscales de 2023, 2024 y 2025.

La deducción será aplicable siempre y cuando la capacitación que se proporcione consista en conocimientos técnicos o científicos vinculados a la actividad de la empresa y sea impartida a trabajadores en activo registrados ante el Instituto Mexicano del Seguro Social (IMSS).

La deducción fiscal no es acumulable y debe aplicarse en el ejercicio fiscal correspondiente.

Para obtener cualquiera de las deducciones fiscales la empresa debe, entre otros puntos:

- i) Presentar un aviso en el cual manifiesten optar por beneficiarse de los estímulos fiscales;
- ii) Tratarse de una empresa en activo, no en liquidación;
- iii) No tener créditos fiscales firmes o exigibles no garantizados;
- iv) Estar al corriente en el cumplimiento de sus obligaciones fiscales; y
- v) Contar con opinión positiva de dicho cumplimiento.

Sin duda, faltan muchas cosas por escribir acerca del *nearshoring* y las expectativas para México son bastas, confiemos en que los nuevos gobiernos a elegirse a mediados de 2024 tomen conciencia de la importancia de este fenómeno y lo impulsen en la esfera de sus competencias y ámbito geográfico.



The Decree grants a tax incentive consisting in the immediate deduction of the investment in new fixed assets used for the development of the company's activities, as from the entry into force of the Decree and during the fiscal year 2024.

The deduction applies to the provisional income tax (ISR) payments of the year in which the investment is made. In this respect, the company must keep a specific record of the investments for which the deduction was applied.

The beneficiaries are companies engaged in the production, processing or industrial manufacturing of goods corresponding to the aforementioned sectors; but it does not apply to the acquisition of office furniture and equipment, internal combustion automobiles, armored automobiles, airplanes other than those used for agricultural spraying or any unidentifiable fixed assets.

Additionally, a 25% deduction applicable to training for fiscal years 2023, 2024 and 2025.

The deduction will be applicable as long as the training provided consists of technical or scientific knowledge related to the activity of the company and is given to active workers registered with the Mexican Social Security Institute (IMSS).

The tax deduction is not cumulative and must be applied in the corresponding fiscal year.

In order to obtain any of the tax deductions the company must, among other items:

- i) Submit a notice in which they state that they opt to benefit from the tax incentives;
- ii) Be an active company, not in bankruptcy proceedings;
- iii) Not have firm or enforceable unsecured tax debts;
- iv) Be up to date in the fulfillment of their tax obligations; and
- v) Have a positive opinion of such compliance.

Undoubtedly, much remains to be written about nearshoring and the expectations for Mexico are considerable. Let us hope that the new governments to be elected in mid-2024 become aware of the importance of this phenomenon and promote it in the sphere of their competences and geographical scope.



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

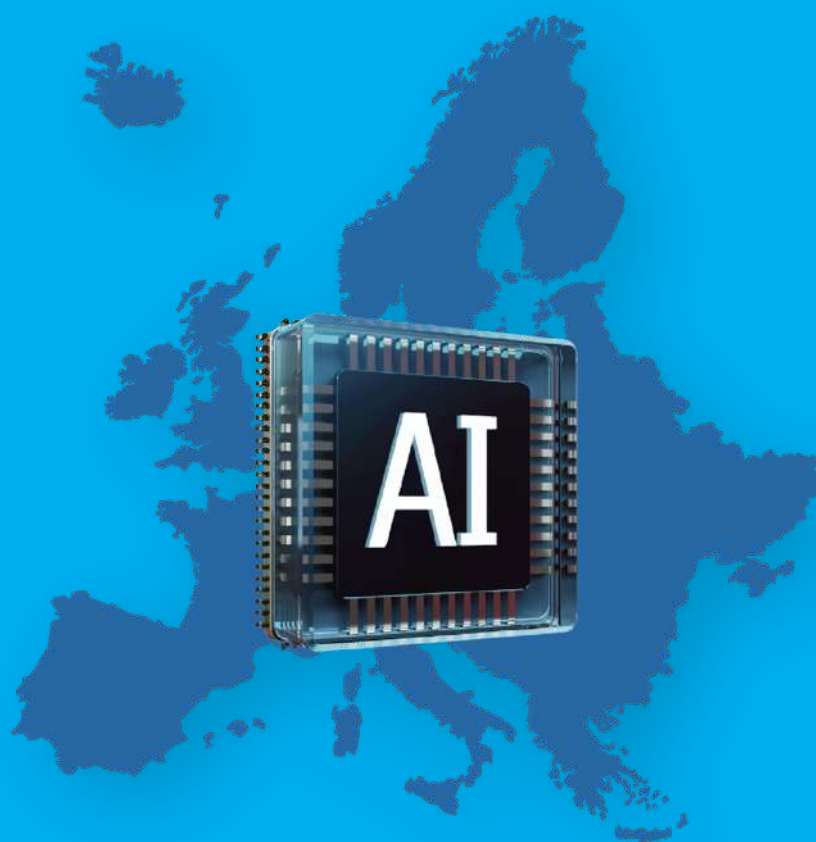


Análisis de la Ley de Inteligencia Artificial de la Unión Europea

Analysis of the European Union's Artificial Intelligence Act



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.

La inteligencia artificial implica una tecnología que irá creciendo paulatinamente con el paso de los años, ya que se trata de una herramienta que empieza a ser empleada en mayor medida por personas físicas, empresas y gobiernos. Atendiendo a lo señalado con antelación, en el presente trabajo se examina el primer ordenamiento jurídico dirigido a regular dicho campo, esto es, la Ley de Inteligencia Artificial, creada en el seno de la Unión Europea, considerada como una ley pionera a nivel internacional, ya que, a través de la misma, se regulan diversos aspectos de la Inteligencia Artificial (IA), y a querer o no, se estima que en el mediano o largo plazos dicha Ley podría llegar a impactar en las legislaciones de otros países, como en el caso de México. Es de destacar que, de acuerdo con el Parlamento Europeo, y como parte de su estrategia digital, la Unión Europea quería regular la inteligencia artificial a fin de garantizar las mejores condiciones de desarrollo y uso de esta tecnología innovadora, incluso se refiere que la Inteligencia Artificial puede aportar muchos beneficios, como lo son: una mejor asistencia sanitaria, un transporte más seguro y limpio, una fabricación más eficiente y una energía más barata y sostenible.¹

Artificial intelligence is a technology that will gradually grow over the years, since it is a tool that is beginning to be used to a greater extent by individuals, companies and governments. In view of the above, this document examines the first legal system aimed at regulating this field, in other words, the Artificial Intelligence Act, created within the European Union, considered a pioneer law at international level, since it regulates various aspects of Artificial Intelligence (AI), and it is estimated that in the medium or long term this law could have an impact on the legislation of other countries, as in the case of Mexico. It is noteworthy that, according to the European Parliament, and as part of its digital strategy, the European Union wanted to regulate artificial intelligence in order to ensure the best conditions for the development and use of this innovative technology, even referring that Artificial Intelligence can bring many benefits, such as: better healthcare, safer and cleaner transportation, more efficient manufacturing and cheaper and more sustainable energy.¹



Aspectos generales de la Ley de Inteligencia Artificial de la Unión Europea

De acuerdo con lo referido por la Comisión Europea, el pasado mes de diciembre de 2023, el Consejo y el Parlamento Europeo alcanzaron un acuerdo provisional sobre el que se instituye el primer Reglamento de Inteligencia Artificial. Esta ley tiene su origen en la propuesta de la Comisión Europea del 2021, lo anterior, a fin de crear el primer marco regulador en la Unión Europea sobre la Inteligencia Artificial.²

A continuación, se examinan algunos aspectos relevantes de la Ley de la Inteligencia Artificial de la Unión Europea,³ en principio se hace notar que el ordenamiento en comento consta de 12 títulos principales, y cada título contiene una serie de artículos que regulan temas en concreto. Los títulos en los que se divide la Ley en estudio son: a) Título I. Disposiciones generales; b) Título II. Prácticas de inteligencia artificial prohibidas; c) Título III. Sistema de Inteligencia Artificial de alto riesgo; d) Título IV. Obligaciones de transparencia de los proveedores e implantadores de determinados sistemas de Inteligencia Artificial y modelos GPAI; e) Título V. Medidas de apoyo a la innovación; f) Título VI. Gobernanza; g) Título VII. Control posterior a la comercialización, intercambio de información, vigilancia del mercado; h) Título VIII. Control posterior a la comercialización, intercambio de información, vigilancia del mercado; i) Título IX. Códigos de Conducta; j) Título X. Confidencialidad y sanciones; k) Título XI. Delegación de poderes y procedimiento de Comité; y l) Título XII. Disposiciones finales.



General aspects of the European Union's Artificial Intelligence Act

According to the European Commission, last December 2023, the Council and the European Parliament reached a provisional agreement on the first Artificial Intelligence Regulation. This law has its origin in the proposal of the European Commission of 2021, in order to create the first regulatory framework in the European Union on Artificial Intelligence.²

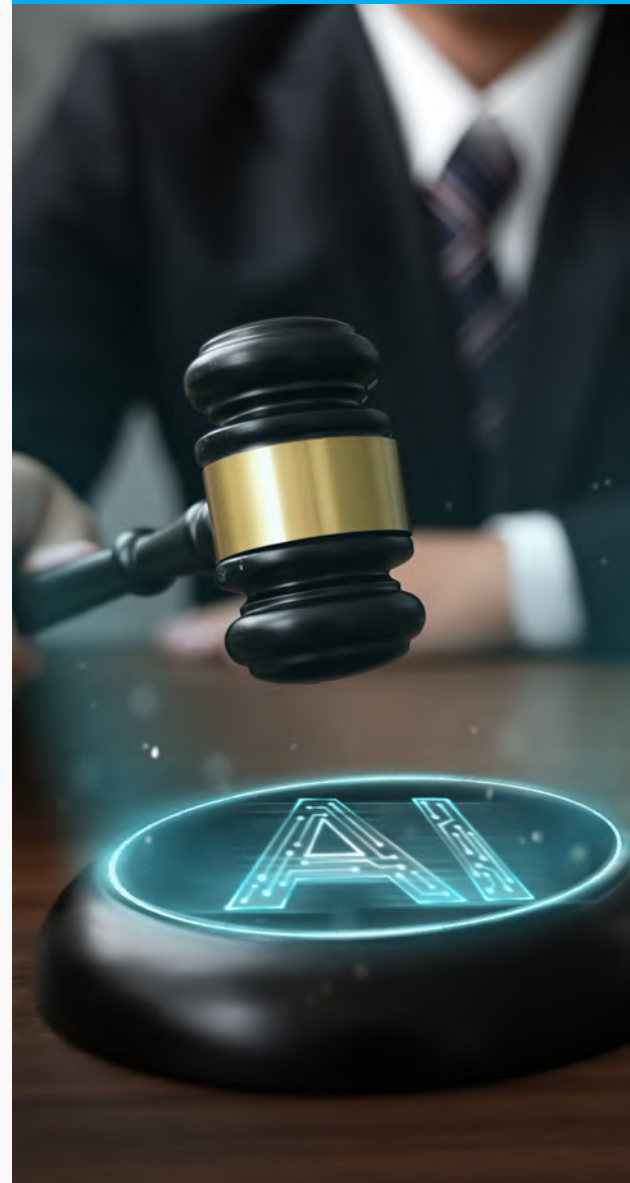
The following is an examination of some relevant aspects of the Law on Artificial Intelligence of the European Union,³ first of all, it should be noted that the law in question consists of 12 main titles, and each title contains a series of articles that regulate specific topics. The titles into which the Law under study is divided are: a) Title I. General Provisions; b) Title II. Prohibited Artificial Intelligence Practices; c) Title III. High Risk Artificial Intelligence System; d) Title IV. Transparency obligations of suppliers and implementers of certain Artificial Intelligence systems and GPAI models; e) Title V. Measures to support innovation; f) Title VI. Governance; g) Title VII. Post-market control, information exchange, market surveillance; h) Title VIII. Post-marketing control, information exchange, market surveillance; i) Title IX. Codes of Conduct; j) Title X. Confidentiality and Sanctions; k) Title IX. Confidentiality and sanctions; k) Title XI. Delegation of powers and Committee procedure; and l) Title XII. Final Provisions.

Disposiciones generales

En la Ley en estudio, se refiere que su objetivo consiste en mejorar el funcionamiento del mercado interior de la Unión Europea y, en su caso, promover la adopción de la inteligencia artificial centrada en el ser humano, misma que deberá ser fiable y garantizar, al mismo tiempo, un alto nivel de protección en temas de salud, seguridad, y derechos fundamentales consagrados en la Unión Europea. La Ley en comento deberá considerar aspectos tales como: la democracia, el Estado de Derecho y la protección del medio ambiente, todo ello, contra los efectos nocivos de diversos sistemas de inteligencia artificial que existan en la Unión y apoyando igualmente la noción de innovación.

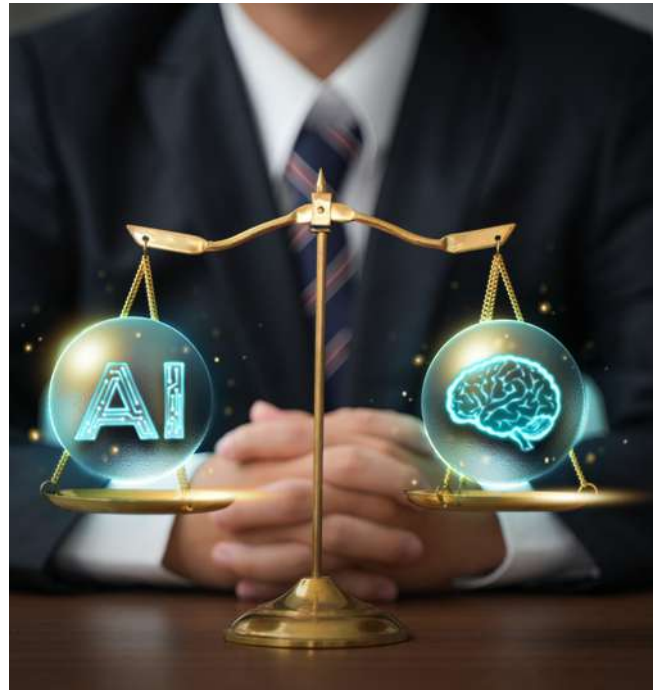
General Provisions

The Law under study refers that its objective is to improve the functioning of the internal market of the European Union and, where appropriate, to promote the adoption of human-centered artificial intelligence, which must be reliable and guarantee, at the same time, a high level of protection in matters of health, safety and fundamental rights established in the European Union. The Law in question should consider aspects such as democracy, the rule of law and the protection of the environment, against the harmful effects of various artificial intelligence systems existing in the Union and also supporting the notion of innovation.



Para lograr lo anterior y como disposiciones generales se establecen: a) Normas armonizadas para la comercialización, la puesta en servicio y uso de sistemas de inteligencia artificial ("sistemas de IA") en la Unión Europea; b) Prohibiciones para determinadas prácticas de inteligencia artificial (IA); c) Requisitos específicos para los sistemas de IA de alto riesgo y obligaciones para los operadores de dichos sistemas; d) Normas de transparencia armonizadas para determinados sistemas de IA; e) Normas armonizadas para la comercialización de modelos de IA de uso general; f) Normas sobre supervisión del mercado, gobernanza de la vigilancia del mercado y aplicación de la legislación; g) Medidas de apoyo a la innovación, con especial atención a las pequeñas y medianas empresas (PYMES), incluidas las de nueva creación. Se dice que la Ley de Inteligencia Artificial aplicará para: proveedores que comercialicen o pongan en servicio sistemas de Inteligencia Artificial, o bien que, comercialicen modelos de IA de uso general en la Unión Europea, con independencia de que estén establecidos o ubicados en la propia Unión o en un tercer país; implantadores de sistemas de IA que tengan su establecimiento o que estén situados en la Unión Europea; proveedores e implantadores de sistemas de IA que tengan su lugar de establecimiento o que estén situados en un tercer país, siempre que el producto generado por el sistema se utilice en la Unión Europea; importadores y distribuidores de sistemas de IA; fabricantes de productos que comercialicen o pongan en servicio un sistema de IA junto con su producto y bajo su propio nombre o marca; representantes autorizados de proveedores no establecidos en la Unión y personas afectadas que se encuentren en la Unión Europea.

El ordenamiento en comento regula que sus disposiciones no se aplicarán para: a) Los sistemas de Inteligencia Artificial que no se comercialicen, o no se pongan en servicio en la Unión Europea; b) Cuando la producción se utilice en la Unión Europea exclusivamente con fines militares, de defensa o de seguridad nacional, independientemente del tipo de entidad de que se trate; c) Respecto de las autoridades públicas de un tercer país, y tratándose de las organizaciones internacionales, y d) No aplicará para modelos de estudio con el único fin de desarrollar investigación científica, entre otros aspectos.



In order to achieve the above and as general provisions, the following are established: (a) Harmonized rules for the marketing, putting into service and use of artificial intelligence systems ("AI systems") in the European Union; (b) Prohibitions for certain artificial intelligence (AI) practices; (c) Specific requirements for high-risk AI systems and obligations for operators of such systems; (d) Harmonized transparency rules for certain AI systems; (e) Harmonized rules for the commercialization of general-purpose AI models; (f) Rules on market oversight, market surveillance governance and enforcement; (g) Measures to support innovation, with a particular focus on small and medium-sized enterprises (SMEs), including start-ups. It is said that the Artificial Intelligence Act will apply to: suppliers that market or put into service Artificial Intelligence systems, or, market AI models for general use in the European Union, regardless of whether they are established or located in the Union itself or in a third country; implementers of AI systems that have their establishment or are located in the European Union; suppliers and implementers of AI systems that have their place of establishment or are located in a third country, provided that the product generated by the system is used in the European Union; importers and distributors of AI systems; manufacturers of products that place on the market or put into service an AI system together with their product and under their own name or trademark; authorized representatives of suppliers not established in the Union and affected persons located in the European Union.

This regulation states that its provisions shall not apply to: a) Artificial Intelligence systems that are not commercialized or put into service in the European Union; b) When the production is used in the European Union exclusively for military, defense or national security purposes, regardless of the type of entity involved; c) With respect to the public authorities of a third country, and in the case of international organizations; and d) It shall not apply to study models for the sole purpose of developing scientific research, among other aspects.

Entre algunas de las definiciones relevantes en el marco de dicha Ley, se tienen a saber: a) Se define a un sistema de Inteligencia Artificial (IA), como un sistema basado en máquinas diseñadas para funcionar con diversos niveles de autonomía, las cuáles pueden mostrar capacidad de adaptación tras su despliegue, así como la consecución de objetivos explícitos o implícitos, también se aluden a funciones tales como: predicciones, contenidos, recomendaciones o decisiones que pueden influir en entornos físicos o virtuales; b) El riesgo, implica la combinación de la probabilidad de que se produzca un daño, inclusive se regula la noción de la gravedad del daño; c) Un proveedor, se trata de una persona física o jurídica, autoridad pública, agencia u otro organismo que desarrolle un sistema de IA o un modelo de IA de propósito general o, que haga desarrollar un sistema de IA o un modelo de IA de propósito general, y los comercialice o ponga en servicio, amparándolos bajo su nombre o marca comercial, al respecto, cabe mencionar, que ello puede efectuarse a título oneroso o gratuito; d) El implantador, se refiere a cualquier persona física o jurídica, autoridad pública, agencia u otro organismo que utilice un sistema de Inteligencia Artificial (IA), bajo su autoridad, excepto cuando dicho sistema se emplee en el curso de una actividad personal no profesional; e) Un importador, implica según la Ley, cualquier persona física o jurídica situada o establecida en la Unión Europea, que comercialice un sistema de IA que lleve el nombre o la marca comercial de una persona física o jurídica, que se encuentre establecida fuera de la Unión Europea; f) El distribuidor, implica a cualquier persona física o jurídica de la cadena de suministro, distinta del proveedor o del importador, que comercializa un sistema de IA en el mercado de la Unión; g) Un operador, alude al proveedor, al fabricante del producto, el implantador, el representante autorizado, importador o distribuidor; h) Uso indebido razonablemente previsible, se refiere al uso de un sistema de Inteligencia Artificial (IA) de un modo no conforme con su finalidad, pero que puede resultar de un comportamiento humano razonablemente previsible o de la interacción con otros sistemas, incluidos otros sistemas de Inteligencia Artificial, entre otras definiciones.

Among some of the relevant definitions in the framework of this Act, we find: a) An Artificial Intelligence (AI) system is defined as a system based on machines designed to operate with various levels of autonomy, which can show adaptive capacity after its deployment, as well as the achievement of explicit or implicit objectives, also alluding to functions such as: predictions, contents, recommendations or decisions that may influence physical or virtual environments; b) Risk, implies the combination of the probability of a damage occurring, including the notion of the seriousness of the damage is regulated; c) A provider is a natural or legal person, public authority, agency or other body that develops an AI system or a general purpose AI model or has an AI system or a general purpose AI model developed, and markets or puts them into service, under its name or trademark, which may be done for a fee or free of charge; d) The implementer refers to a person or legal entity, public authority, agency or other body that develops an AI system or a general purpose AI model, and markets or puts them into service, under its name or trademark, which may be done for a fee or free of charge; d) An implementer refers to any natural or legal person, public authority, agency or other body that uses an Artificial Intelligence (AI) system under its authority, except when such system is used in the course of a non-professional personal activity; e) An importer, implies according to the Law, any natural or legal person located or established in the European Union, who places on the market an AI system bearing the name or trademark of a natural or legal person, which is established outside the European Union; f) Distributor, implies any natural or legal person in the supply chain, other than the supplier or the importer, who places an AI system on the Union market; g) Operator means the supplier, product manufacturer, implementer, authorized representative, importer or distributor; h) Reasonably foreseeable misuse means the use of an Artificial Intelligence (AI) system in a way that is not in accordance with its intended purpose, but which may result from reasonably foreseeable human behavior or interaction with other systems, including, but not limited to, other AI systems.



Prácticas de inteligencia artificial prohibidas

Se dice que existen sistemas de Inteligencia Artificial de riesgo inaceptable, pues con los mismos se amenazan a las personas, y consecuentemente deben prohibirse, y entre tales prácticas se tienen: a la manipulación cognitiva del comportamiento de personas o grupos vulnerables específicos; sistemas de puntuación social en función del comportamiento de los individuos, estatus socioeconómico, características personales, y sistemas de identificación biométrica en tiempo real y a distancia.

Así, en la Ley en estudio se tiene que se prevén una serie de prácticas prohibidas, que son, a saber: a) La comercialización, puesta en servicio o utilización de un sistema de Inteligencia Artificial (IA) que despliegue técnicas subliminales que escapen a la conciencia de una persona o técnicas deliberadamente manipuladoras o engañosas, con el objetivo o el efecto de distorsionar materialmente el comportamiento de una persona o de un grupo de personas; b) La comercialización, puesta en servicio o utilización de un sistema de IA que explote cualquiera de las vulnerabilidades de una persona o de un grupo específico de personas debido a su edad, discapacidad o una situación social o económica específica, con el objetivo o el efecto de distorsionar materialmente el comportamiento de esa persona o personas; c) La comercialización o puesta en servicio de sistemas de categorización biométrica que ordenen individualmente a personas físicas basándose en sus datos biométricos para deducir o inferir su raza, opiniones políticas, afiliación sindical, creencias religiosas o filosóficas, vida sexual u orientación sexual; d) La comercialización, puesta en servicio o utilización de sistemas de IA para la evaluación o clasificación de personas físicas o grupos de ellas durante un determinado período de tiempo en función de su comportamiento social o de sus características personales o de personalidad conocidas, deducidas o previstas; e) El trato perjudicial o desfavorable de determinadas personas físicas o grupos enteros de éstas en contextos sociales que no guardan relación con los contextos en los que se generaron

o recopilaron originalmente los datos; f) El uso de sistemas de identificación biométrica a distancia "en tiempo real" en espacios de acceso público con fines policiales, para uno de los siguientes objetivos: búsqueda específica de víctimas concretas de secuestros, trata de seres humanos y explotación sexual de seres humanos; la prevención de una amenaza específica, sustancial e inminente para la vida o la seguridad física de las personas físicas o una amenaza real y actual o real y previsible de atentado terrorista; la localización o identificación de una persona sospechosa de haber cometido una infracción penal, con el fin de llevar a cabo una investigación penal, el enjuiciamiento o la ejecución de una sanción penal, entre otros aspectos.



Prohibited artificial intelligence practices

It is said that there are Artificial Intelligence systems of unacceptable risk, as they threaten people, and consequently should be prohibited, and among such practices are: cognitive manipulation of the behavior of individuals or specific vulnerable groups; social scoring systems based on the behavior of individuals, socioeconomic status, personal characteristics, and biometric identification systems in real time and remotely.

Thus, the Law under study provides for a series of prohibited practices, which are as follows: a) The commercialization, commissioning or use of an Artificial Intelligence (AI) system that deploys subliminal techniques that escape a person's awareness or deliberately manipulative or deceptive techniques, with the purpose of materially distorting the behavior of a person or a group of persons; b) The marketing, commissioning or use of an AI system that exploits any of the vulnerabilities of a person or a specific group of persons due to their age, disability or a specific social or economic situation, with the purpose of materially distorting the behavior of that person or persons; c) The marketing or commissioning of biometric categorization systems that individually sort natural persons based on their biometric data to deduce or infer their race, political opinions, trade union membership, religious or philosophical beliefs, sex life or sexual orientation; d) The marketing, commissioning or use of AI systems for the evaluation or classification of natural persons or groups of natural persons for a certain period of time on the basis of their social behavior or their personality, inferred or predicted personal or personality characteristics; e) The prejudicial or unfavorable treatment of specific natural persons or entire groups thereof in social contexts unrelated to the contexts in which the data were originally generated or collected; f) The use of "real-time" remote biometric identification systems in publicly accessible spaces for law enforcement purposes, for one of the following purposes: targeted search for specific victims of kidnapping, trafficking in human beings and sexual exploitation of human beings; the prevention of a specific, substantial and imminent threat to the life or physical safety of natural persons or an actual and present or actual and foreseeable threat of terrorist attack; the location or identification of a person suspected of having committed a criminal offense, for the purpose of conducting a criminal investigation, prosecution or enforcement of a criminal sanction, among others.

Sistemas de inteligencia artificial de alto riesgo

De acuerdo con la legislación en estudio, se consideran como sistemas de alto riesgo en la Inteligencia Artificial, cuando se cumplan dos condiciones: a) Que el sistema de Inteligencia Artificial (IA), esté destinado a utilizarse como componente de seguridad de un producto, o bien que el sistema de IA sea el producto y en este tenor se observa que entre los productos contemplados se tienen: la producción de máquinas, seguridad en los juguetes, embarcaciones de recreo y motos acuáticas, ascensores y sus componentes de seguridad, aparatos y sistemas de protección para uso en atmósferas potencialmente explosivas, etc., y b) Que el producto cuyo componente de seguridad aludido en el punto anterior, sea el sistema de Inteligencia Artificial (IA), o que sea el propio sistema de IA como producto, el cual, debe someterse a una evaluación de la conformidad por terceros, con vistas a la comercialización o puesta en servicio de dicho producto.

High-risk artificial intelligence systems

According to the legislation under study, high-risk systems in Artificial Intelligence are considered as such when two conditions are met: a) That the Artificial Intelligence (AI) system is intended to be used as a safety component of a product, or that the AI system is the product, and in this sense it is observed that among the products contemplated are: the production of machines, safety in toys, recreational boats and jet skis, elevators and their safety components, devices and protection systems for use in potentially explosive atmospheres, etc., and b) That the product whose safety component referred to in the previous point is the Artificial Intelligence (AI) system, or that it is the AI system itself as a product, which must undergo a conformity assessment by third parties, with a view to the marketing or putting into service of said product.



Cabe destacar que los sistemas de Inteligencia Artificial pertenecientes a ocho ámbitos, deberán registrarse en una base de datos de la Unión Europea, que son a saber: identificación biométrica y categorización de personas físicas; gestión y explotación de infraestructuras críticas; educación y formación profesional; empleo, gestión de trabajadores y acceso al autoempleo; acceso y disfrute de servicios privados esenciales y servicios y prestaciones públicas; aplicación de la ley; gestión de la migración, asilo y control de fronteras y asistencia en la interpretación jurídica y aplicación de la Ley, cabe destacar asimismo que:

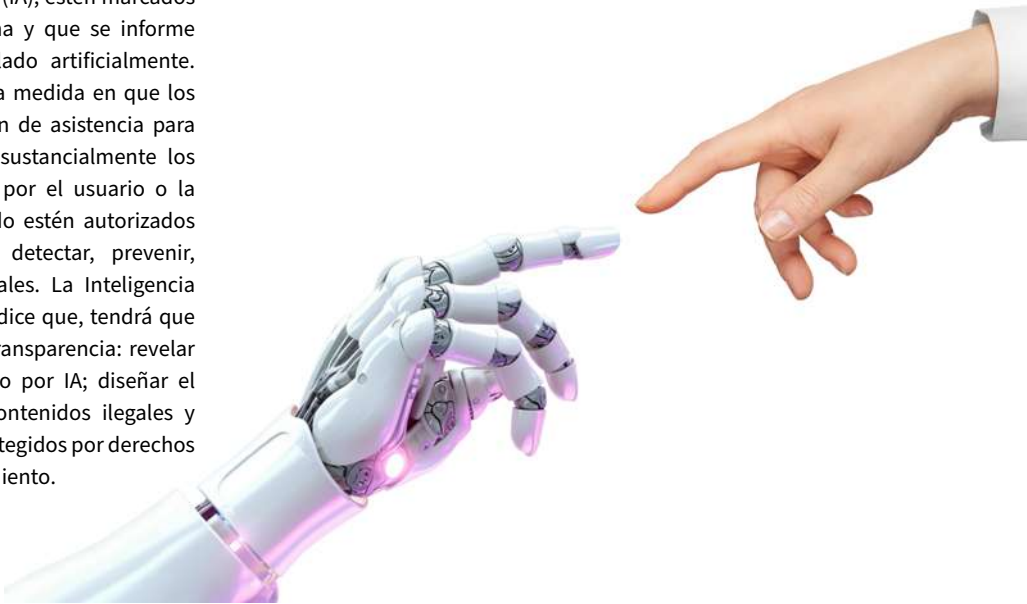
- Además de los sistemas de Inteligencia artificial (IA) de alto riesgo ya aludidos, en el ordenamiento en análisis, también se considerarán de alto riesgo aquellos sistemas regulados en el Anexo III, y que están vinculados con: datos biométricos; infraestructuras críticas; educación y formación profesional, empleo, gestión de trabajadores y acceso al autoempleo, entre otros rubros.
- Se consideran sistemas de alto riesgo, el acceso y disfrute de los servicios privados esenciales y de los servicios y prestaciones públicas esenciales.
- También constituyen sistemas de alto riesgo, el control de las fuerzas y cuerpos de seguridad, en la medida en que su uso esté permitido por la legislación nacional o de la Unión pertinente.
- Son sistemas de alto riesgo, la gestión de la migración, el asilo y el control de fronteras, en la medida en que su uso esté permitido por la legislación nacional o de la Unión pertinente.
- En la Ley en estudio, se prevé que los sistemas de IA no se considerarán de alto riesgo si no suponen un riesgo significativo de daño para la salud, la seguridad o los derechos fundamentales de las personas físicas, incluido el hecho de no influir materialmente en el resultado de la toma de decisiones.
- **Obligaciones de transparencia para los proveedores y usuarios de determinados sistemas de inteligencia artificial y modelos IPGAS.**

It should be noted that Artificial Intelligence systems belonging to eight areas will have to be registered in a European Union database, namely: biometric identification and categorization of natural persons; management and operation of critical infrastructure; education and vocational training; employment, management of workers and access to self-employment; access and enjoyment of essential private services and public services and benefits; law enforcement; migration management, asylum and border control and assistance in legal interpretation and law enforcement, it should also be noted that:

- In addition to the high-risk Artificial Intelligence (AI) systems already mentioned, the regulation under analysis will also consider as high-risk those systems regulated in Annex III, and which are linked to: biometric data; critical infrastructure; education and professional training, employment, management of workers and access to self-employment, among others.
- Access to and use of essential private services and essential public services and benefits are considered high-risk systems.
- The control of law enforcement agencies also constitutes high-risk systems, insofar as their use is permitted by national or relevant Union legislation.
- Migration management, asylum and border control are high-risk systems, insofar as their use is permitted by the relevant national or Union legislation.
- The Act under review provides that AI systems will not be considered high-risk if they do not pose a significant risk of harm to the health, safety or fundamental rights of natural persons, including not materially influencing the outcome of decision making.
- **Transparency obligations for providers and users of certain artificial intelligence systems and IPGAS models.**

En la Ley en estudio, se prevé que entre las obligaciones de transparencia que deben cumplir los proveedores y usuarios en los sistemas de inteligencia artificial, se tienen a saber:

- Los proveedores deberán garantizar que los sistemas de Inteligencia Artificial (IA) destinados a interactuar directamente con personas físicas se diseñen y desarrollen de forma tal, que las personas físicas afectadas estén informadas acerca de que están interactuando con un sistema de Inteligencia Artificial (IA), a menos que ello resulte obvio para una persona física razonablemente bien informada. Esta obligación no se aplicará para los sistemas de Inteligencia Artificial (IA) autorizados por la ley para detectar, prevenir, investigar y enjuiciar delitos, sin perjuicio de las salvaguardias adecuadas de los derechos y libertades de terceros.
- Los proveedores de sistemas de IA, incluidos los sistemas GPAI, que generen contenidos sintéticos de audio, imagen, vídeo o texto, garantizarán que los resultados del sistema de Inteligencia Artificial (IA), estén marcados en un formato legible por máquina y que se informe que ha sido generado o manipulado artificialmente. Esta obligación no se aplicará en la medida en que los sistemas de IA realicen una función de asistencia para la edición estándar o no alteren sustancialmente los datos de entrada proporcionados por el usuario o la semántica de los mismos, o cuando estén autorizados por disposiciones jurídicas para detectar, prevenir, investigar y perseguir delitos penales. La Inteligencia Artificial generativa, en general, se dice que, tendrá que cumplir con ciertos requisitos de transparencia: revelar que el contenido ha sido generado por IA; diseñar el modelo para evitar que genere contenidos ilegales y publicar resúmenes de los datos protegidos por derechos de autor utilizados para el entrenamiento.
- Las personas responsables del despliegue de un sistema de reconocimiento de emociones o de un sistema de categorización biométrica, informarán del funcionamiento del sistema a las personas físicas expuestas al mismo, y tratarán los datos personales de conformidad con las disposiciones previstas y de resguardo contempladas en la normatividad de la Unión Europea. Esta obligación no aplicará a los sistemas de IA utilizados para la categorización biométrica y de reconocimiento de emociones, permitidos por la ley para detectar, prevenir e investigar delitos penales.

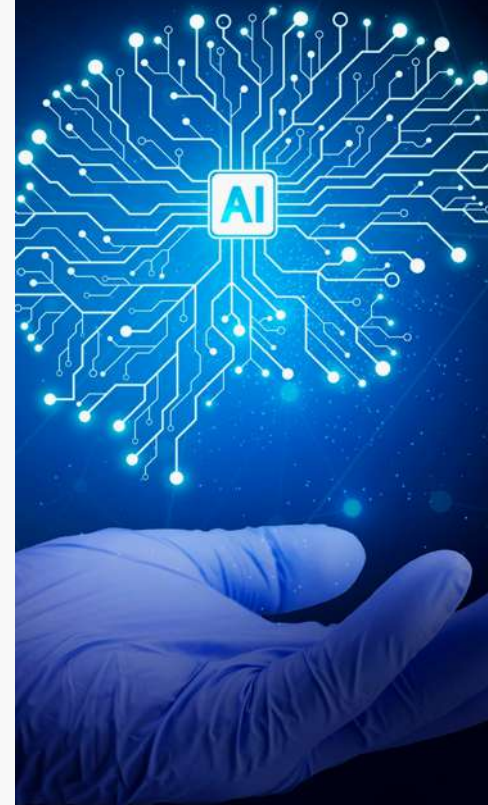


The Law under study provides that among the transparency obligations to be fulfilled by providers and users of artificial intelligence systems are the following:

- Providers shall ensure that Artificial Intelligence (AI) systems intended to interact directly with natural persons are designed and developed in such a way that the natural persons concerned are informed that they are interacting with an Artificial Intelligence (AI) system, unless this would be obvious to a reasonably well-informed natural person. This obligation shall not apply to Artificial Intelligence (AI) systems authorized by law to detect, prevent, investigate and prosecute criminal offenses, without prejudice to appropriate safeguards for the rights and freedoms of third parties.
- Providers of AI systems, including GPAI systems, that generate synthetic audio, image, video or text content shall ensure that the output of the Artificial Intelligence (AI) system is marked up in a machine-readable format and reported as having been artificially generated or manipulated. This obligation shall not apply to the extent that AI systems perform a standard editing assistance function or do not substantially alter the input data provided by the user or the semantics thereof, or when authorized by legal provisions to detect, prevent, investigate and prosecute criminal offenses. Generative AI, in general, it is said, will have to comply with certain transparency requirements: disclose that the content has been generated by AI; design the model to avoid generating illegal content; and publish summaries of the copyrighted data used for training.
- The persons responsible for the deployment of an emotion recognition system or a biometric categorization system shall inform the natural persons exposed to the system of its operation and shall process the personal data in accordance with the provisions and safeguards provided for in European Union regulations. This obligation shall not apply to AI systems used for biometric categorization and emotion recognition, which are permitted by law to detect, prevent and investigate criminal offenses.

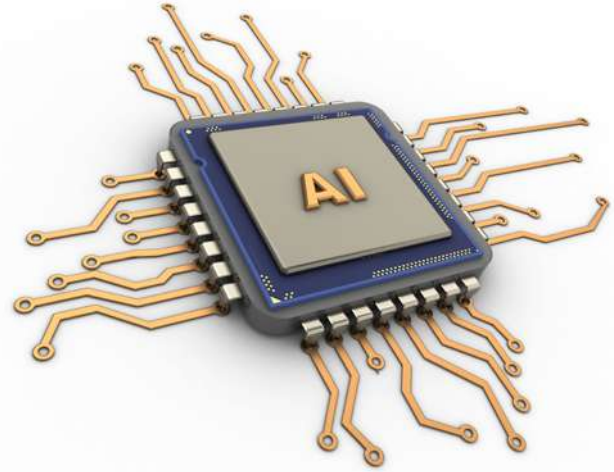
- Los implantadores de un sistema de IA que generen o manipulen contenidos de imagen, audio o vídeo que constituyan una falsificación profunda, deberán revelar que el contenido ha sido generado o manipulado artificialmente. Esta obligación no se aplicará cuando el uso esté autorizado por la ley para detectar, prevenir, investigar y enjuiciar delitos penales. Cuando el contenido forme parte de una obra o programa evidentemente artístico, creativo, satírico o análogo de ficción, las obligaciones de transparencia establecidas en el presente apartado se limitarán a revelar la existencia de dicho contenido generado o manipulado de una manera adecuada que no obstaculice la visualización o el disfrute de la obra.
- Los usuarios de un sistema de Inteligencia Artificial (IA) que generen o manipulen texto que se publique, con el fin de informar al público sobre asuntos de interés público deberán revelar que el texto ha sido generado o manipulado artificialmente. Esta obligación no se aplicará cuando el uso esté autorizado por ley para detectar, prevenir, investigar y perseguir delitos penales, o cuando, el contenido generado por la IA haya sido sometido a un proceso de revisión humana o control editorial y cuando una persona física o jurídica ostente la responsabilidad editorial de la publicación del contenido.
- Se dice que la información que sea manipulada, se facilitará a las personas físicas afectadas de forma clara y distinguible a más tardar en el momento de la primera interacción o exposición con la información manipulada. La información respetará los requisitos de accesibilidad aplicables.
- La Oficina de Inteligencia Artificial (AI) de la Unión Europea, fomentará y facilitará la elaboración de códigos de prácticas a escala dentro de la Unión Europea, a fin de facilitar la aplicación efectiva de las obligaciones relativas a la detección y el etiquetado de contenidos generados o manipulados artificialmente.

- Implanters of an AI system who generate or manipulate image, audio or video content that constitutes deep forgery shall disclose that the content has been artificially generated or manipulated. This obligation shall not apply where the use is authorized by law to detect, prevent, investigate and prosecute criminal offenses. Where the content forms part of an obviously artistic, creative, satirical or analogous work or program of fiction, the transparency obligations set out in this paragraph shall be limited to disclosing the existence of such generated or manipulated content in an appropriate manner that does not hinder the viewing or enjoyment of the work.
- Users of an Artificial Intelligence (AI) system who generate or manipulate text that is published for the purpose of informing the public about matters of public interest shall disclose that the text has been artificially generated or manipulated. This obligation shall not apply when the use is authorized by law to detect, prevent, investigate and prosecute criminal offenses, or when the AI-generated content has been subject to a human review process or editorial control and when a natural or legal person has editorial responsibility for the publication of the content.
- It states that information that is manipulated shall be provided to the natural persons concerned in a clear and distinguishable manner at the latest at the time of the first interaction or exposure to the manipulated information. The information shall respect the applicable accessibility requirements.
- The EU Office for Artificial Intelligence (AI) will encourage and facilitate the development of codes of practice at EU level, in order to facilitate the effective implementation of obligations relating to the detection and labeling of artificially generated or manipulated content.



Clasificación de los modelos de Inteligencia Artificial de propósito general como modelos de IA, con riesgo sistémico

Conforme a la Ley en estudio, se prevé que un modelo de Inteligencia Artificial (IA) de propósito general se clasificará como modelo de IA de propósito general con riesgo sistémico si cumple alguno de los siguientes criterios: a) Si tiene una gran capacidad de impacto sobre la base de herramientas técnicas y metodologías adecuadas, incluidos indicadores y puntos de referencia, b) Basándose en una decisión de la Comisión, de oficio o tras una alerta cualificada de la comisión técnica científica, de que un modelo de Inteligencia Artificial (IA) de propósito general tiene capacidades o repercusiones equivalentes a las aludidas, en el punto anterior.



Códigos de conducta

En el marco de la Ley de Inteligencia Artificial, se regula que la Oficina de la Inteligencia Artificial (IA) y los Estados miembros de la Unión Europea, deberán fomentar y facilitar la elaboración de códigos de conducta, incluidos mecanismos de gobernanza, que:

- Cumplan las directrices éticas europeas para una IA digna de confianza.
- Evalúen y minimicen el impacto de los sistemas de IA en la sostenibilidad medioambiental, incluso en lo que respecta a la programación eficiente desde el punto de vista energético y a las técnicas de diseño, formación y uso eficientes de la IA.
- Promover la alfabetización en materia de IA, en particular de las personas que se ocupan del desarrollo, funcionamiento y uso de la misma.
- Facilitar un diseño inclusivo y diverso de los sistemas de IA, incluso mediante la creación de equipos de desarrollo inclusivos y diversos.

Classification of general purpose Artificial Intelligence models as AI models with systemic risk

Under the Act under review, it is envisaged that a general purpose Artificial Intelligence (AI) model will be classified as a general purpose AI model with systemic risk if it meets any of the following criteria: (a) If it has a high impact capability on the basis of appropriate technical tools and methodologies, including indicators and benchmarks, (b) Based on a decision by the Commission, ex officio or following a qualified alert from the scientific panel, that a general purpose Artificial Intelligence (AI) model has capabilities or impacts equivalent to those alluded to, in the preceding point.

Codes of conduct

Under the AI Act, it is regulated that the Office of Artificial Intelligence (AI) and EU Member States, shall encourage and facilitate the development of codes of conduct, including governance mechanisms, which:

- Comply with European ethical guidelines for trustworthy AI.
- Evaluate and minimize the impact of AI systems on environmental sustainability, including energy-efficient programming and efficient AI design, training and usage techniques.
- Promote AI literacy, particularly for those involved in the development, operation and use of AI.
- Facilitate inclusive and diverse design of AI systems, including through the creation of inclusive and diverse development teams.

Confidencialidad

La Comisión, las autoridades de vigilancia del mercado y los organismos notificados, así como cualquier otra persona física o jurídica que tenga implicaciones en la aplicación de la Ley, deberán respetar la confidencialidad de la información y los datos obtenidos en el desempeño de sus funciones y actividades, de manera que se proteja, en particular: los derechos de propiedad intelectual, la información comercial confidencial, los secretos comerciales de una persona física o jurídica, incluido el código fuente; la aplicación efectiva del ordenamiento en estudio, sobre todo, en cuestiones de inspecciones, investigaciones o auditorías; intereses públicos y de seguridad nacional; integridad de los procedimientos penales o administrativos; integridad de la información clasificada de conformidad con el Derecho de la Unión o nacional, etc.

Sanciones

Se prevé que los Estados deberán establecer un régimen de sanciones y otras medidas coercitivas, que también podrán incluir advertencias y medidas no pecuniarias, aplicables a las infracciones relacionadas con la Ley en estudio. Asimismo, adoptarán todas las medidas necesarias para garantizar su aplicación correcta y eficaz, teniendo en cuenta las directrices publicadas por la Comisión. Las sanciones que se impongan deberán ser efectivas, proporcionales y disuasorias y deberán tener en cuenta los intereses de las pequeñas y medianas empresas, incluidas las nuevas empresas, y su viabilidad económica.

Autoridades

Se hace notar que se creó una Junta Europea de Inteligencia Artificial y un Consejo compuesto por un representante de cada Estado miembro. El Supervisor Europeo de Protección de Datos participará en calidad de observador. La Oficina de Inteligencia Artificial (AI), también asistirá a las reuniones del Consejo sin tomar parte en las votaciones. La Junta podrá invitar a las reuniones, caso por caso, a otras autoridades, organismos o expertos nacionales y de la Unión, cuando las cuestiones debatidas sean pertinentes para ellos.



Confidentiality

The Commission, market surveillance authorities and notified bodies, as well as any other natural or legal person involved in the enforcement of the Law, shall respect the confidentiality of information and data obtained in the performance of their duties and activities, so as to protect, in particular: intellectual property rights, confidential business information, trade secrets of a natural or legal person, including source code; the effective implementation of the law under review, in particular, in matters of inspections, investigations or audits; public interests and national security; integrity of criminal or administrative proceedings; integrity of information classified in accordance with Union or national law, etc.

Sanctions

States are expected to establish a system of penalties and other coercive measures, which may also include warnings and non-pecuniary measures, applicable to infringements related to the Law under study. They will also adopt all necessary measures to ensure their correct and effective application, taking into account the guidelines issued by the Commission. The sanctions to be imposed should be effective, proportionate and dissuasive and should take into account the interests of small and medium-sized enterprises, including start-ups, and their economic viability.

Authorities

It is noted that a European Board on Artificial Intelligence and a Council composed of one representative from each Member State have been established. The European Data Protection Supervisor will participate as an observer. The Office for Artificial Intelligence (AI) will also attend the Board meetings without taking part in the voting. The Board may invite to the meetings, on a case-by-case basis, other national and Union authorities, bodies or experts, when the issues discussed are relevant to them.

Conclusión

El estudio del presente ordenamiento resulta ser básico para conocer las reglas que aplicarán para la regulación de la inteligencia artificial, en el marco de la Ley de la Inteligencia Artificial de la Unión Europea, tema relevante, si se considera que, probablemente, a mediano o largo plazos, cuando nuestro país examine la alternativa de incorporar reglas de esta materia dentro de la legislación nacional, seguramente se tomará como punto de referencia el presente ordenamiento y de ahí, la importancia de conocer el significado y naturaleza de la misma.

Fuentes

1. Parlamento Europeo. Ley de IA de la UE: primera normativa sobre inteligencia artificial. Temas Parlamento Europeo. Documento consultado el 12 de marzo de 2024. Ubicado en la página: <https://www.europarl.europa.eu/topics/es/article/20230601STO93804/ley-de-ia-de-la-ue-primera-normativa-sobre-inteligencia-artificial>
2. Comisión Europea. Las claves de la nueva ley de inteligencia artificial. Comisión Europea, representación en España. Portal oficial de la Comisión Europea. Documento consultado el 12 el marzo de 2024. Ubicado en la página: https://spain.representation.ec.europa.eu/noticias-eventos/noticias-0/las-claves-de-la-nueva-ley-de-inteligencia-artificial-2024-01-25_es
3. Unión Europea. EU Artificial Intelligence Act (Ley de la Inteligencia Artificial de la Unión Europea). Portal de la Unión Europea. Documento consultado el 11 de marzo de 2024. Ubicado en la página: <https://artificialintelligenceact.eu/es/ai-act-explorer/>

The study of this Act is essential to know the rules that will apply to the regulation of artificial intelligence, within the framework of the Artificial Intelligence Act of the European Union, a relevant issue, if it is considered that, probably, in the medium or long term, when our country examines the alternative of incorporating rules on this matter within the national legislation, this law will surely be taken as a point of reference and hence, the importance of knowing the meaning and nature of the same.

Sources

1. European Parliament. EU AI Act: first regulation on artificial intelligence. European Parliament Themes. Document accessed on March 12, 2024. Available at: <https://www.europarl.europa.eu/topics/es/article/20230601STO93804/ley-de-ia-de-la-ue-primera-normativa-sobre-inteligencia-artificial>
2. European Commission. The keys to the new law on artificial intelligence. European Commission, representation in Spain. Official website of the European Commission. Document accessed on March 12, 2024. Available at: https://spain.representation.ec.europa.eu/noticias-eventos/noticias-0/las-claves-de-la-nueva-ley-de-inteligencia-artificial-2024-01-25_es
3. European Union. EU Artificial Intelligence Act. European Union Portal. Document accessed on March 11, 2024. Available at: <https://artificialintelligenceact.eu/es/ai-act-explorer/>

¡Fábrica de Negocio cumple 10 años!

Si eres propietario de una PyMe, asiste SIN COSTO a este evento único.

No pierdas la oportunidad de vender tu producto en las principales cadenas comerciales.

Fábrica de Negocio

Del 24 al 27 de junio de 2024

Foro GS1 México, Naucalpan



Conoce más



FDN

**TU HISTORIA
ES NUESTRA
HISTORIA**

**FÁBRICA
DE
NEGOCIO**

El transporte y comercio exterior en México

Transportation and Foreign Trade in Mexico



Dr. César **Morales Razo**





Dr. César
Morales Razo

SEMBLANZA

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

RESUME

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

Durante más de 28 años México ha experimentado una apertura comercial de gran magnitud. En 1980 el índice de comercio exterior como porcentaje del producto interno bruto (PIB) era apenas superior a 15%. En 2006 rebasó el 50%. El volumen de exportaciones de bienes no petroleros y servicios no factoriales ha crecido a un promedio de 8.8% en los últimos 27 años, mientras que el PIB creció en promedio tan sólo 2.4% en el mismo período. El crecimiento del volumen de importaciones ha sido de alrededor de 5.5%.

Hoy en día, el gobierno mexicano ofrece gran cantidad de programas de ayuda para las empresas que necesitan financiamiento para mantenerse dentro del mercado y tener un flujo mayor de operaciones comerciales, la economía de México depende en gran medida de las importaciones y exportaciones.

La Asociación Mexicana de Empresas de Seguridad Privada e Industria Satelital (AMESIS) menciona que, durante el primer semestre de este año, el robo al autotransporte se incrementó en los estados de Querétaro, Guanajuato y Puebla, el incremento fue de 35% en automotores de carga con equipos de localización satelital y de 22% en vehículos que llevaban custodia durante su tránsito por carreteras federales y locales.

México participa activamente en organismos y foros multilaterales y regionales como la Organización Mundial del Comercio (OMC), el Mecanismo de Cooperación Económica Asia-Pacífico (APEC), la Organización para la Cooperación y Desarrollo Económicos (OCDE) y la ALADI.

Estos son algunos de los tratados o acuerdos comerciales de los cuales ya México forma parte:

- T-MEC – Tratado de libre comercio entre Canadá, Estados Unidos y México
- Tratado de Libre Comercio entre México y la Asociación Europea de Libre Comercio
- Tratado de Libre Comercio con Bolivia, Costa Rica, Chile, Nicaragua, Israel, Guatemala, Honduras, Salvador, Uruguay.



For more than 28 years, Mexico has experienced a trade opening of great magnitude. In 1980, the foreign trade index as a percentage of gross domestic product (GDP) was barely over 15%. In 2006 it exceeded 50%. The volume of exports of non-oil goods and non-factor services has grown at an average of 8.8% in the last 27 years, while GDP grew at an average of only 2.4% in the same period. Import volume growth has been around 5.5%.

Nowadays, the Mexican government offers many programs to help companies that need financing to stay in the market and have a greater flow of commercial operations, Mexico's economy is highly dependent on imports and exports.

The Mexican Association of Private Security Companies and Satellite Industry (AMESIS) mentions that, during the first semester of this year, theft of motor vehicles increased in the states of Queretaro, Guanajuato and Puebla, the increase was 35% in cargo vehicles with satellite tracking equipment and 22% in vehicles in custody during their transit through federal and local highways.

Mexico participates actively in multilateral and regional organizations and forums such as the World Trade Organization (WTO), the Asia-Pacific Economic Cooperation (APEC), the Organization for Economic Cooperation and Development (OECD) and the Latin American Integration Association (ALADI).

These are some of the treaties or trade agreements of which Mexico is already a member:

- USMCA – United States-Mexico-Canada Agreement.
- Free Trade Agreement between Mexico and the European Free Trade Association.
- Free Trade Agreements between Bolivia, Costa Rica, Chile, Nicaragua, Israel, Guatemala, Honduras, Salvador and Uruguay.

Tratados y Acuerdos Interinstitucionales

De conformidad con el artículo 29, fracción VI, del Reglamento Interior de la Secretaría de Economía, publicado en el Diario Oficial de la Federación el 22 de noviembre de 2012, la Dirección General de Consultoría Jurídica de Comercio Internacional de la Subsecretaría de Comercio Exterior, tiene la obligación de llevar el registro de tratados comerciales internacionales y de acuerdos interinstitucionales en los que la Secretaría de Economía haya participado.

A fin de dar cumplimiento con dicha obligación establecida en el Reglamento Interior, se elaboró el Sistema de Información de Tratados Comerciales Internacionales (SICAIT).

Uno de los objetivos de este sistema es el de facilitar y dar a conocer a los funcionarios públicos y a los particulares de una manera ágil, información sobre los instrumentos mencionados en el ámbito comercial internacional. Este sistema de consulta interactiva se encuentra constantemente en revisión y actualización y permite consultar información y documentos de acuerdos y tratados interinstitucionales firmados por México.

Inter-institutional Treaties and Agreements

In accordance with Article 29, section VI, of the Internal Regulations of the Ministry of Economy, published in the Official Gazette of the Federation on November 22, 2012, the General Directorate of Legal Consultancy for International Trade of the Undersecretariat of Foreign Trade is required to keep a record of international trade treaties and inter-institutional agreements in which the Ministry of Economy has participated.

In order to comply with this obligation established in the Internal Regulations, the International Trade Treaties Information System (Sistema de Información de Tratados Comerciales Internacionales in Spanish or SICAIT) was created.

One of the objectives of this system is to facilitate and provide public officials and individuals with information on the aforementioned instruments in the field of international trade in an agile manner. This interactive consultation system is constantly being reviewed and updated and allows to consult information and documents on inter-institutional agreements and treaties signed by Mexico.



¿Qué consideras tú que se está realizando en nuestro país para promover más el comercio internacional mediante programas de fomento?

Sobre mi punto de vista México está buscando el incrementar el comercio de una manera en la que los involucrados obtengan la diversidad de productos y servicios mediante beneficios como lo son las preferencias arancelarias, donde el valor del IVA (Valor Agregado) sea igual a una tasa cero, donde los pagos de los impuestos puedan ser de manera diferida a plazos, para que así sea en beneficio del exportador o importador del bien o del servicio ofrecido, cabiendo mencionar que también busca dar asesoría en base al desarrollo de productos que están por comenzar operaciones fuera del país, y así lograr que tengan éxito.

De esta manera, México también cuenta con el IMPULSO T-MEC, el cual es un programa diseñado por la Secretaría de Economía en colaboración con Bancomext, el cual cuenta con el objetivo de incrementar las capacidades productivas de las empresas ante la entrada en vigor del Acuerdo Comercial de América del Norte (T-MEC).

What do you consider is being done in our country to further promote international trade through development programs?

From my point of view, Mexico is seeking to increase trade in a way in which those involved obtain the diversity of products and services through benefits such as tariff preferences, where the value of VAT (Value Added Tax) is equal to a zero rate, where tax payments can be deferred in installments, so that it is to the benefit of the exporter or importer of the good or service offered, it is worth mentioning that it also seeks to provide advice based on the development of products that are about to start operations outside the country, and thus achieve success.

In this way, Mexico also has IMPULSO T-MEC (USMCA Promotion), a program designed by the Ministry of Economy in collaboration with Bancomext, which aims to increase the productive capacities of companies in view of the entry into force of the North American Trade Agreement (USMCA).



¿Cómo interactúa la gestión del transporte?

En México, como en algunos otros países, el autotransporte es el modo más utilizado para mover mercancías. Su versatilidad logística lo pone en ventaja ante otros. Su adaptación a cualquier tipo de carga, velocidad de respuesta, accesibilidad y penetración, le permite ofrecer servicios “puerta a puerta” utilizando su alto grado de intermodalidad. Por su elevada trazabilidad, puede realizarse un seguimiento pormenorizado de las unidades de transporte y la carga.

La gestión del transporte es el proceso de planificación, coordinación y control sobre todas las actividades relacionadas con el movimiento de las mercancías de un lugar de origen a un lugar destino, como del fabricante al consumidor de manera minorista o mayorista, teniendo como objetivo la minimización de costes, mejora de servicio y eficiencia.

Por ello, existen diferentes factores que influyen en la correcta selección del transporte más adecuado dependiendo de la empresa y/o negocio, como de las prioridades logísticas de la empresa.

- **Tiempo de entrega:**

Es importante comprender que de priorizar este aspecto pueden aumentar factores como el coste, habiendo precios adicionales dependiendo la urgencia o inmediatez con la que se realice la entrega, ya sea por alta demanda, exigencias de clientes o por evitar penalizaciones por retrasos.

- **Características de la mercancía:**

El volumen, tamaño, peso, forma y naturaleza del producto o materiales son los aspectos que posiblemente determinen el tipo de transporte que se necesite. Las variantes pueden ir desde cargas perecederas, frágiles, peligrosos o de alto valor hasta productos que requieren una temperatura o nivel de humedad específica.



How does transportation management interact?

In Mexico, as in some other countries, trucking is the most widely used mode for moving goods. Its logistical versatility puts it at an advantage over others. Its adaptation to any type of cargo, speed of response, accessibility and penetration, allows it to offer “door-to-door” services using its high degree of intermodality. Due to its high traceability, detailed tracking of transport units and cargo can be carried out.

Transportation management is the process of planning, coordination and control over all activities related to the movement of goods from a place of origin to a place of destination, such as from the manufacturer to the consumer in a retail or wholesale manner, aiming at minimizing costs, improving service and efficiency.

Therefore, there are different factors that influence the correct selection of the most appropriate transport depending on the company and/or business, as well as the company's logistic priorities.

- **Delivery time:**

Es importante comprender que de priorizar este aspecto pueden aumentar factores como el coste, habiendo precios adicionales dependiendo la urgencia o inmediatez con la que se realice la entrega, ya sea por alta demanda, exigencias de clientes o por evitar penalizaciones por retrasos.

- **Characteristics of the goods:**

The volume, size, weight, shape and nature of the product or materials are the aspects that are likely to determine the type of transport needed. Variants can range from perishable, fragile, hazardous or high-value cargo to products requiring a specific temperature or humidity level.

- **Cote y/o precio:**

El volumen, tamaño, peso, forma y naturaleza del producto o materiales son los aspectos que posiblemente determinen el tipo de transporte que se necesite. Las variantes pueden ir desde cargas perecederas, frágiles, peligrosos o de alto valor hasta productos que requieren una temperatura o nivel de humedad específica.

- **Capacidad:**

Teniendo en cuenta la capacidad de carga del medio de transporte seleccionado, así como su eficiencia y rapidez. Al administrar el empaque y paletización de la mercancía se puede llegar a lograr una reducción de costes y recursos.

- **Seguridad y Riesgos:**

Seleccionando el medio que cuente con medidas para la protección de la mercancía en caso de accidentes o imprevistos.

- **Ubicación/ Distancia:**

La ubicación de origen y destino de la mercancía no debe pasarse por alto, considerando durante el traslado aspectos temporales o condiciones climáticas que pudieran presentarse como riesgos.

- **Cost and/or price:**

The volume, size, weight, shape and nature of the product or materials are likely to determine the type of transportation required. Variants can range from perishable, fragile, hazardous or high-value cargo to products requiring a specific temperature or humidity level.

- **Capacity:**

Taking into account the load capacity of the selected means of transport, as well as its efficiency and speed. By managing the packaging and palletizing of the goods, a reduction of costs and resources can be achieved.

- **Security and Risks:**

Selecting the means with measures for the protection of the goods in case of accidents or unforeseen events.

- **Location / Distance:**

The location of origin and destination of the goods should not be overlooked, taking into account temporary aspects or climatic conditions that could present risks during the transfer.



Fuentes

https://www.scielo.org.mx/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0185-16672009000300003

<https://www.trafimar.com.mx/blog/como-seleccionar-el-medio-de-transporte-adecuado-para-tu-mercancia>

Referencia personal a base de material e información proporcionada durante mi periodo estudiantil dentro de la Universidad Tecnológica de Durango.



Sources

https://www.scielo.org.mx/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0185-16672009000300003

<https://www.trafimar.com.mx/blog/como-seleccionar-el-medio-de-transporte-adecuado-para-tu-mercancia>

Personal reference based on material and information provided during my student period at Universidad Tecnológica de Durango.

Pilares del *Nearshoring*, la gran oportunidad del 2024

Pillars of Nearshoring, the great opportunity of 2024



Mtro. Carlos Manuel **Pérez Munguía**





Mtro. Carlos Manuel
Pérez Munguía

SEMBLANZA

Licenciado en Ciencias Administrativas y Maestro en Administración, ha consolidado una trayectoria destacada en el ámbito de la normalización y certificación. Con una participación activa en el Programa de Continuidad y Actualización D1 del Instituto Panamericano de Alta Dirección de Empresas (IPADE), ha fortalecido sus habilidades y conocimientos en la gestión empresarial.

Desde el año 2009, ejerce como Director General de Normalización y Certificación en NYCE, entidad reconocida por su labor en la evaluación de la conformidad y estandarización. Además, asume el papel de Presidente del Consejo Mexicano de Normalización y Evaluación de la Conformidad (COMENOR) para el periodo 2024-2026, evidenciando su compromiso con el desarrollo y la calidad en el ámbito empresarial.

Su vasta experiencia profesional abarca más de tres décadas, durante las cuales ha desempeñado roles clave en áreas como administración de operaciones, comercio exterior, logística, planeación estratégica de negocios, regulaciones no arancelarias, barreras técnicas al comercio, así como estandarización y evaluación de la conformidad. En reconocimiento a su excelencia profesional, en 2019 fue distinguido con el título de "Doctor Honoris Causa" por la American International School Law.

SUMMARY

Graduate in Administrative Sciences and Master in Administration, has consolidated an outstanding career in the field of standardization and certification. With an active participation in the Continuity and Updating Program D1 of the Instituto Panamericano de Alta Dirección de Empresas (IPADE), he has strengthened his skills and knowledge in business management.

Since 2009, he has served as General Director of Standardization and Certification at NYCE, an entity recognized for its work in conformity assessment and standardization. In addition, he assumes the role of President of the Mexican Council for Standardization and Conformity Assessment (COMENOR) for the period 2024-2026, demonstrating his commitment to development and quality in the business environment.

His vast professional experience covers more than three decades, during which he has played key roles in areas such as operations management, foreign trade, logistics, strategic business planning, non-tariff regulations, technical barriers to trade, as well as standardization and conformity assessment. In recognition of his professional excellence, in 2019 he was awarded the degree of "Doctor Honoris Causa" by the American International School of Law.

El espectro global de los negocios y el comercio exterior ha sufrido cambios significativos debido a los retos impuestos por la pandemia del COVID-19. Las cadenas de suministro se vieron seriamente afectadas y fue necesario buscar soluciones innovadoras para mantener la economía en marcha.

Una de las estrategias que ha ganado especial relevancia es el *nearshoring*, especialmente en el caso de México dada su proximidad con Estados Unidos, el mayor importador a nivel mundial.

Entender el *nearshoring* implica comprender primero su contraparte: el *offshoring*.¹ Este último término hace alusión a la práctica de empresas al transferir ciertas operaciones, comúnmente la producción, a proveedores en países distantes, predominantemente en Asia, buscando reducir costos.

The global spectrum of business and foreign trade has undergone significant changes due to the challenges imposed by the COVID-19 pandemic. Supply chains were severely affected and innovative solutions had to be sought to keep the economy moving forward.

One of the strategies that has gained special relevance is nearshoring, especially in the case of Mexico given its proximity to the United States, the world's largest importer.

Understanding nearshoring implies first understanding its counterpart: offshoring.¹ The latter term refers to the practice of companies transferring certain operations, commonly production, to suppliers in distant countries, predominantly in Asia, in order to reduce costs.



Sin embargo, la pandemia expuso la fragilidad de esta estrategia por las largas distancias y diferencias horarias que pueden obstaculizar las cadenas de suministro. Es así como el nearshoring surge como una respuesta ágil y eficiente.

En esencia, se trata de trasladar operaciones de una empresa a otra ubicada en un país cercano y con una zona horaria similar, disminuyendo significativamente los problemas logísticos.

De acuerdo con la consultora Thomson Reuters², diversos factores se alinean para convertir a México en un destino atractivo para adoptar el nearshoring:

- Las difíciles relaciones entre China y Estados Unidos
- El T-MEC, que facilita el comercio entre nuestro país, Estados Unidos y Canadá
- La proximidad de las dos naciones
- Los bajos costos laborales de nuestro país
- Las cadenas de suministro rápidas y seguras
- El buen desempeño de la industria nacional, sobre todo en el sector automot



Además, es muy importante señalar que las empresas que ya están instaladas en México se están preparando para convertirse en verdaderos proveedores de alto nivel, que ofrecen soluciones a las empresas que van llegando a nuestro país. Hablamos de servicios como consultoría de desarrollo de negocios, parques industriales, almacenaje de mercancías o consultoría.

However, the pandemic exposed the fragility of this strategy due to the long distances and time differences that can hinder supply chains. This is how nearshoring emerged as an agile and efficient response.

In essence, it involves moving operations from one company to another located in a nearby country with a similar time zone, significantly reducing logistical problems.

According to the consulting firm Thomson Reuters², several factors align to make Mexico an attractive destination for adopting nearshoring:

- Difficult relations between China and the United States
- USMCA, which facilitates trade between Mexico, the United States and Canada
- The proximity of the two nations
- Our country's low labor costs
- Fast and secure supply chains
- The good performance of the domestic industry, particularly in the automotive sector

In addition, it is very important to point out that the companies that are already installed in Mexico are preparing themselves to become true high-level suppliers, offering solutions to the companies that are arriving to our country. We are talking about services such as business development consulting, industrial parks, warehousing of goods or consulting.

Uno de los temas muy cercanos es en los proveedores de prueba de producto que ofrecen los laboratorios industriales que ya tienen una amplia trayectoria en México. Viendo los alcances que el *nearshoring* podría llegar a tener, estas empresas están ampliando sus portafolios de negocio para realizar los ensayos de prueba que requieren los fabricantes que desean ensamblar en México y vender en Estados Unidos y Canadá, como son:

- *U.S. Consumer Product Safety Commission, CPSC (USA)*
- *U.S. Code of Federal Regulations, CFR (USA)*
- *American Association of Textile Chemists and Colorists, AATCC (USA)*
- *National Fire Protection Association, NFPA (USA)*
- *American Society for Testing and Materials, ASTM (USA)*
- *Statutory Orders and Regulations, SOR (Canadá)*

One of the very close topics is the product testing providers that offer industrial laboratories that already have a wide trajectory in Mexico. Seeing the scope that nearshoring could have, these companies are expanding their business portfolios to perform the testing required by manufacturers that wish to assemble in Mexico and sell in the United States and Canada, such as:

- *U.S. Consumer Product Safety Commission, CPSC (USA)*
- *U.S. Code of Federal Regulations, CFR (USA)*
- *American Association of Textile Chemists and Colorists, AATCC (USA)*
- *National Fire Protection Association, NFPA (USA)*
- *American Society for Testing and Materials, ASTM (USA)*
- *Statutory Orders and Regulations, SOR (Canada)*



Se trata de un proceso de adaptación que va cobrando relevancia y que se beneficia de la ubicación geográfica, ya que la proximidad con Estados Unidos asegura una logística de transporte más rápida y eficiente. A esto se suma el Tratado entre México, Estados Unidos y Canadá (T-MEC), que facilita el movimiento de mercancías entre estos países.

Además, los bajos costos laborales y la eficiencia de las cadenas de suministro en México resultan atractivos para las empresas estadounidenses. Y por si fuera poco, la industria nacional ha mostrado un rendimiento sólido y una capacidad creciente, especialmente en el sector automotriz.

Sin embargo, las proyecciones positivas del *nearshoring* no lo eximen de desafíos.

Ante la creciente tensión entre Estados Unidos y China³, la gran pregunta que se plantea hoy en día es si México tiene el potencial para convertirse en el gran proveedor de América del Norte. La respuesta no es simple.

Asimismo, cabe recordar que las empresas no se mudan a países en desarrollo por altruismo, sino en busca de mayores ganancias. No obstante, de acuerdo con el Banco Interamericano de Desarrollo (BID)⁴, el *nearshoring* podría aumentar las exportaciones globales de América Latina y el Caribe en \$78,000 millones de dólares cada año, de los cuales \$35,300 millones corresponderían a México.

En un contexto de incertidumbre global y transformaciones aceleradas, la recuperación económica a través de estrategias como el *nearshoring* es esencial. Esta alternativa puede traer numerosos beneficios a las empresas que la adopten, potenciado su crecimiento y resistencia frente a los retos actuales y futuros.



This is a process of adaptation that is gaining relevance and that benefits from the geographic location, since the proximity to the United States ensures faster and more efficient transportation logistics. In addition, the United States-Mexico-Canada Agreement (USMCA), which facilitates the movement of goods between these countries.

In addition, Mexico's low labor costs and efficient supply chains are attractive to U.S. companies. In addition, Mexico's domestic industry has shown strong performance and growing capacity, especially in the automotive sector.

However, the positive projections for nearshoring do not exempt it from challenges.

In the face of growing tension between the United States and China³, the big question today is whether Mexico has the potential to become a major supplier to North America. The answer is not simple.

It is also worth remembering that companies do not move to developing countries out of altruism, but in search of higher profits. However, according to the Inter-American Development Bank (IDB)⁴, the nearshoring could increase global exports from Latin America and the Caribbean by \$78 billion dollars each year, of which \$35.3 billion dollars would correspond to Mexico.

In a context of global uncertainty and accelerated transformations, economic recovery through strategies such as nearshoring is essential. This alternative can bring numerous benefits to companies that adopt it, boosting their growth and resilience in the face of current and future challenges.

Ya el banco global Barclays⁵ indica que el *nearshoring* comienza a imprimir su huella en México, con una llegada récord de inversión extranjera directa.

En contraste, el papel de China en este escenario no debe ser ignorado. La nación asiática fue el líder indiscutible del *offshoring* y consolidó su posición como la gran fábrica del mundo. Ahora, la nación ha emergido como un generador clave de inversión extranjera y ha empezado su expansión económica global a través de iniciativas como la Ruta de la Seda. De hecho, China figura entre los países que instalan fábricas en México, lo que representa un desafío para la influencia de Estados Unidos.

En la actualidad, nos encontramos en un punto de inflexión. El escenario geopolítico, la presión por la recuperación económica, la adaptabilidad empresarial y la constante evolución de las relaciones internacionales están dando forma a un futuro incierto pero prometedor. En este entorno, el *nearshoring* emerge como una estrategia que, a pesar de sus desafíos, tiene el potencial de cambiar el rumbo de la economía y traer crecimiento y resiliencia en medio de una era de cambios rápidos y rupturas inesperadas.

Como estrategia, el *nearshoring* no solo promete un cambio de rumbo en las economías de los países, sino que también tiene el potencial de redistribuir el tablero de ajedrez de la manufactura y la producción a nivel mundial. Los implicados en este escenario son no solo las empresas y los gobiernos, sino también las familias y los trabajadores, cuyos empleos e ingresos pueden verse impactados de manera significativa por estos cambios.



Already, the global bank Barclays⁵ indicates that nearshoring is beginning to make its mark in Mexico, with a record arrival of foreign direct investment.

In contrast, China's role in this scenario should not be ignored. The Asian nation was the undisputed leader in offshoring and consolidated its position as the world's great factory. Now, the nation has emerged as a key generator of foreign investment and has begun its global economic expansion through initiatives such as the Silk Road. In fact, China is among the countries setting up factories in Mexico, challenging the influence of the United States.

Today, we are at a turning point. The geopolitical scenario, the pressure for economic recovery, business adaptability and the constant evolution of international relations are shaping an uncertain but promising future. In this environment, nearshoring emerges as a strategy that, despite its challenges, has the potential to change the course of the economy and bring growth and resilience amid an era of rapid change and unexpected disruption.

As a strategy, nearshoring not only promises a turnaround in countries' economies, but also has the potential to redistribute the global manufacturing and production chessboard. Those involved in this scenario are not only companies and governments, but also families and workers, whose jobs and incomes can be significantly impacted by these changes.

Beneficios tangibles

De acuerdo con el economista John Soldevilla, director general de Economy, Business & Indicators (ECOBI), existen beneficios muy tangibles para nuestro país.

En una entrevista⁶, Soldevilla establece que los beneficios del *nearshoring* se podrían percibir en un lapso cercano a los siete años, es decir, el tiempo que tardó en hacer efecto el Tratado de Libre Comercio de América del Norte (TLCAN) a mediados de los noventa. Con base en este escenario, de 2023 a 2030, la economía mexicana podría revelar impresionantes resultados si se logra capturar todos los beneficios generados por esta tendencia:

- La economía mexicana podría crecer 3.7% al año, tras solo crecer 2.6% anual en las dos últimas décadas.
- Las manufacturas pesarán 96% de las exportaciones totales.
- La inversión crecería 7.4% al año y equivaldría a 28.6% del PIB, su máximo histórico.
- El gran ganador de este fenómeno sería el sector manufacturero representando 22.4% del PIB en 2030, su máximo histórico.
- Se generarían alrededor de un millón de nuevos empleos formales al año.
- Las exportaciones aumentarían desde 578,000 millones de dólares en 2022 hasta 1.1 billones de dólares en 2030, pasando de 39% hasta 49% del PIB.
- La inversión extranjera pasaría desde 36,000 millones de dólares en 2022 hasta 87,000 mil millones en 2030, pasando de 2.5% a 3.8% del PIB.



Tangible benefits

According to economist John Soldevilla, general manager of Economy, Business & Indicators (ECOBI), there are very tangible benefits for our country.

In an interview⁶, Soldevilla states that the benefits of nearshoring could be perceived in about seven years, that is, the time it took for the North American Free Trade Agreement (NAFTA) to take effect in the mid-1990s. Based on this scenario, from 2023 to 2030, the Mexican economy could show impressive results if it manages to capture all the benefits generated by this trend:

- The Mexican economy could grow 3.7% per year, after only 2.6% annual growth in the last two decades.
- Manufactures would account for 96% of total exports.
- Investment would grow 7.4% per year and would be equivalent to 28.6% of GDP, an all-time high.
- The big winner of this phenomenon would be the manufacturing sector, accounting for 22.4% of GDP in 2030, its historical maximum.
- Approximately one million new formal jobs would be generated per year.
- Exports would increase from US\$578 billion in 2022 to US\$1.1 trillion in 2030, rising from 39% to 49% of GDP.
- Foreign investment would increase from \$36 billion in 2022 to \$87 billion in 2030, rising from 2.5% to 3.8% of GDP.



Con este escenario por delante, el mensaje es muy claro: el nearshoring en México no es solo una tendencia momentánea, sino una oportunidad estratégica que podría dar el impulso que requieren empresarios y consumidores de la región de Norteamérica.

La clave está en desarrollar la plataforma de negocio más adecuada a nuestras condiciones de país, así como a desarrollar los mecanismos necesarios para fortalecer la colaboración entre empresas con una visión a largo plazo.

Fuentes

1. Lázaro, Esmeralda. (08 de noviembre de 2022) ¿Qué es el nearshoring? El Economista. <https://www.eleconomista.com.mx/empresas/Que-es-el-nearshoring-20221108-0093.html>
2. Blog Comercio Exterior Thomson Reuters. (06 de marzo de 2024) Nearshoring: La solución actual para el comercio exterior. Thomson Reuters México <https://www.thomsonreutersmexico.com/es-mx/soluciones-de-comercio-exterior/blog-comercio-exterior/nearshoring-la-solucion-actual-para-el-comercio-exteior>
3. Cerutti, E., Gopinath, G., Mohommad A. (06 de marzo de 2024). Los efectos de las tensiones comerciales entre Estados Unidos y China. IMF Blog. <https://www.imf.org/es/Blogs/Articles/2019/05/23/blog-the-impact-of-us-china-trade-tensions>
4. BID Comunicado de prensa. (07 de junio de 2022) Nearshoring agregaría US\$78.000 millones en exportaciones de América Latina y Caribe. BID. <https://www.iadb.org/es/noticias/nearshoring-agregaria-us78000-millones-en-exportaciones-de-america-latina-y-caribe>
5. Morales, Y. (26 de enero de 2024). Efectos del nearshoring ya se reflejan en el PIB de México: Barclays. El Economista. <https://www.eleconomista.com.mx/economia/Efectos-del-nearshoring-ya-se-reflejan-en-el-PIB-de-Mexico-Barclays-20240126-0079.html>
6. Zamarrón, I. (10 de octubre de 2023) Sin una política industrial, nearshoring agudizará desigualdades en México: experto. Forbes México. <https://www.forbes.com.mx/sin-una-politica-industrial-nearshoring-agudizara-desigualdades-en-mexico-experto/>

With this scenario ahead, the message is very clear: nearshoring in Mexico is not just a momentary trend, but a strategic opportunity that could provide the impetus required by businessmen and consumers in the North American region.

The key is to develop the most appropriate business platform for our country's conditions, as well as to develop the necessary mechanisms to strengthen collaboration between companies with a long-term vision.

Source

Lázaro, Esmeralda. (November 8, 2022) What is nearshoring? El Economista. <https://www.eleconomista.com.mx/empresas/Que-es-el-nearshoring-20221108-0093.html>

Thomson Reuters Foreign Trade Blog (March 6, 2024) Nearshoring: Today's solution for foreign trade. Thomson Reuters Mexico <https://www.thomsonreutersmexico.com/es-mx/soluciones-de-comercio-exterior/blog-comercio-exterior/nearshoring-la-solucion-actual-para-el-comercio-exteior>

Cerutti, E., Gopinath, G., Mohommad A. (March 6, 2024). The effects of trade tensions between the U.S. and China. IMF Blog. <https://www.imf.org/es/Blogs/Articles/2019/05/23/blog-the-impact-of-us-china-trade-tensions>

IDB Press Release (June 7, 2022) Nearshoring would add US\$78 billion to Latin American and Caribbean exports. IDB. <https://www.iadb.org/es/noticias/nearshoring-agregaria-us78000-millones-en-exportaciones-de-america-latina-y-caribe>

Morales, Y. (January 26, 2024). Effects of nearshoring are already reflected in Mexico's GDP: Barclays. El Economista. <https://www.eleconomista.com.mx/economia/Efectos-del-nearshoring-ya-se-reflejan-en-el-PIB-de-Mexico-Barclays-20240126-0079.html>

Zamarrón, I. (October 10, 2023) Without an industrial policy, nearshoring will exacerbate inequalities in Mexico: expert. Forbes México. <https://www.forbes.com.mx/sin-una-politica-industrial-nearshoring-agudizara-desigualdades-en-mexico-experto/>



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"

Impacto de los vehículos chinos en América del Norte

Impact of Chinese vehicles in North America



Lic. René **Suástegui Martínez**





Lic. René
Suástegui Martínez

SEMBLANZA

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

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

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

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

SUMMARY

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

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

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

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

El crecimiento del mercado de vehículos chinos en México ha sido exponencial, nuestro país tuvo una experiencia hace aproximadamente diez años con una marca llamada Faw, que quedó en la anécdota, pues no parecía confiable y los vehículos daban la impresión de ser de una calidad cuestionable, por lo que no logró consolidarse en nuestro mercado y desapareció en muy poco tiempo.

Esa situación ha cambiado radicalmente con lo que vemos en la actualidad, en su mayoría las marcas chinas actuales presentan diseños estilizados, con aditamentos de calidad, en algunos casos con trabajos con niveles de vehículos de alta gama y tecnología de punta, los hay de combustión interna, híbridos, híbridos enchufables y eléctricos y se anuncian con precios accesibles y, por citar un ejemplo, en el mercado de autos eléctricos ha trascendido que Build Your Dreams (BYD) supera en ventas mundiales y producción a Tesla.

The growth of the Chinese vehicle market in Mexico has been exponential, our country had an experience about ten years ago with a brand called Faw, which remained in the anecdote, because it did not seem reliable and the vehicles gave the impression of being of questionable quality, so it failed to consolidate in our market and disappeared in a very short time.

That situation has changed radically with what we see today, most of the current Chinese brands present stylish designs, with quality attachments, in some cases with work with high-end vehicle levels and technology, there are internal combustion, hybrids, plug-in hybrids and electric and are advertised with affordable prices and, to cite an example, in the electric car market has transcended that Build Your Dreams (BYD) exceeds Tesla in global sales and production.



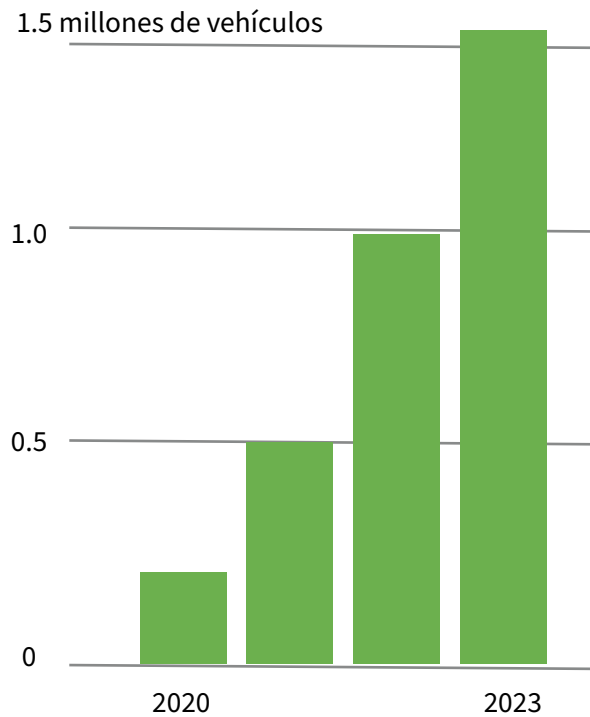
Adicionalmente, de acuerdo con la Revista Motor Pasión México: “Parte de las sorpresas más grandes vienen por parte de BMW, que a México envía su iX3, la versión eléctrica del X3, desde China”; es decir, no solo hablamos de vehículos fabricados por armadoras de aquel país, si no inclusive, de marcas de alta gama que fabrican algunos modelos en China.

En el caso de México podemos atribuir la presencia de estos vehículos de una forma notoria debido a que los vehículos chinos resultan confiables para el consumidor mexicano y su precio es competitivo en comparación con las marcas tradicionales de Estados Unidos de América, Europa, Japón o Corea.

Por otra parte, para los fabricantes chinos, si bien México resulta ser un mercado relativamente pequeño, representa uno de sus mejores clientes en Latinoamérica y, a su vez, es la puerta de acceso al mercado de América del Norte; adicionalmente, de acuerdo a la Asociación de Autos de Pasajeros de China, dicho país reporta un crecimiento en la exportación de vehículos eléctricos durante 2023 y una baja en la venta de autos basados en energías limpias en China, como se muestra en las gráficas siguientes:



Exportaciones Chinas de vehículos eléctricos



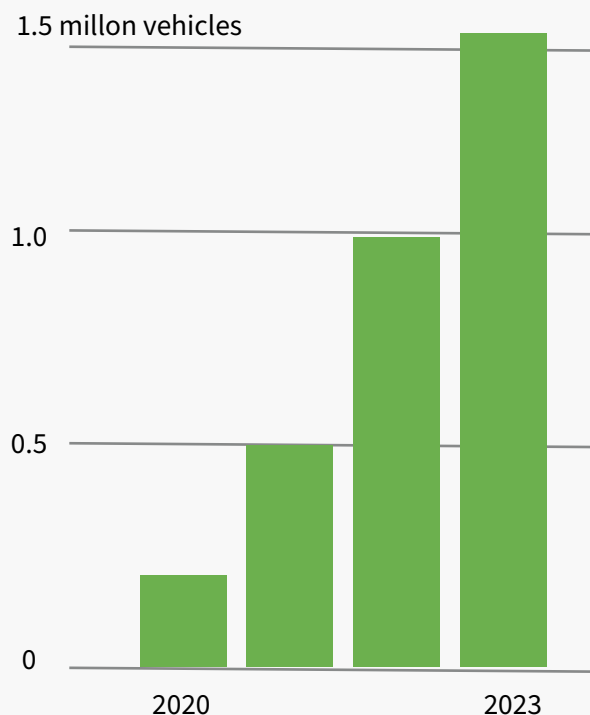
Fuente: asociación china del automóvil

In addition, according to Motor Pasión Mexico magazine: “Some of the biggest surprises come from BMW, which is sending its iX3, the electric version of the X3, to Mexico from China”; that is, we are not only talking about vehicles manufactured by assemblers in that country, but also about high-end brands that manufacture some models in China.

In the case of Mexico we can attribute the presence of these vehicles in a notorious way because Chinese vehicles are reliable for the Mexican consumer and their price is competitive in comparison with traditional brands from the United States of America, Europe, Japan or Korea.

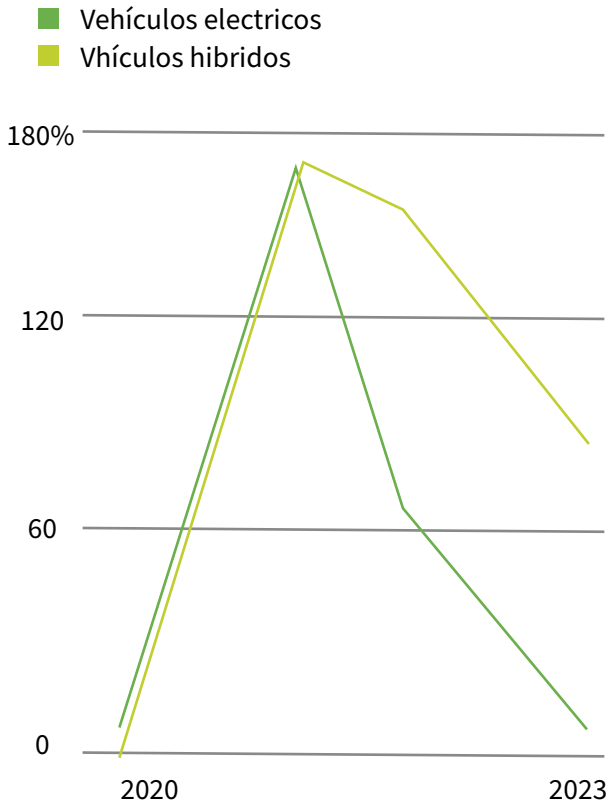
On the other hand, for Chinese manufacturers, although Mexico is a relatively small market, it represents one of their best customers in Latin America and, in turn, is the gateway to the North American market; additionally, according to the China Passenger Car Association, China reports a growth in the export of electric vehicles during 2023 and a decline in the sale of cars based on clean energy in China, as shown in the following graphs:

Electric Vehicle exports from China



Source: China Passenger Car Association

Crecimiento de las ventas de coches ecológicos en china

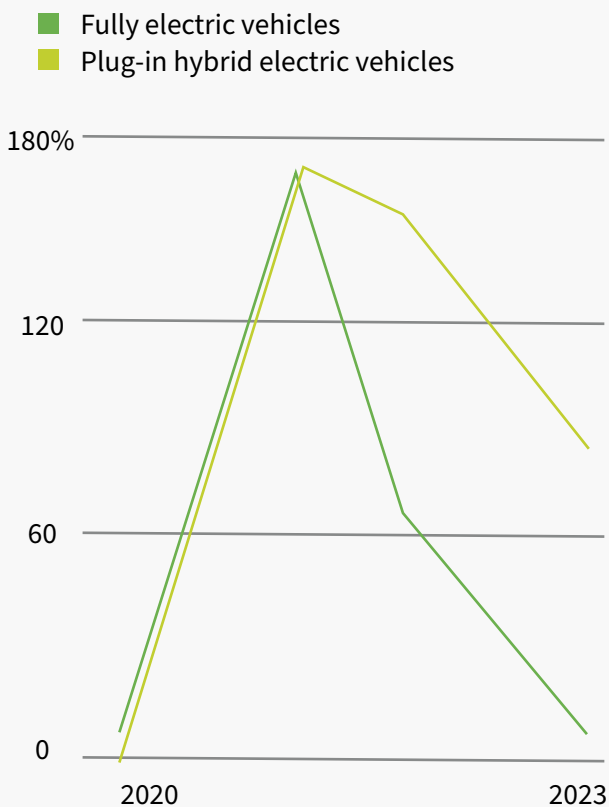


Fuente: Asociación china del automóvil

Lo anterior nos lleva a la reflexión de que existe una alta producción en el país asiático, lo que se traduce en exportaciones a Europa y América de una gran cantidad de vehículos, dado que su calidad y precios resultan muy atractivos para los consumidores.

En Europa, las autoridades comerciales ven con suspicacia los precios de estos vehículos, en particular de los eléctricos, si bien China cuenta con yacimientos importantes de metales necesarios para la fabricación de las baterías para este tipo de autos y cuentan con el desarrollo tecnológico para erigirse como un país de vanguardia en la fabricación de vehículos eléctricos, lo cierto es que en Europa se presume que la fabricación de algunos de estos autos pudiera estar involucrada con prácticas desleales de comercio internacional, subvenciones en particular, lo cual nos pueda hacer pensar que, en el continente europeo luego de un análisis exhaustivo, pudieran implementar medidas para contrarrestar dichas prácticas. No dudamos que en el caso de Estados Unidos de América pronto escuchemos posicionamientos alineados a la postura de las autoridades de la Unión Europea.

Growth of green-energy car sales in China

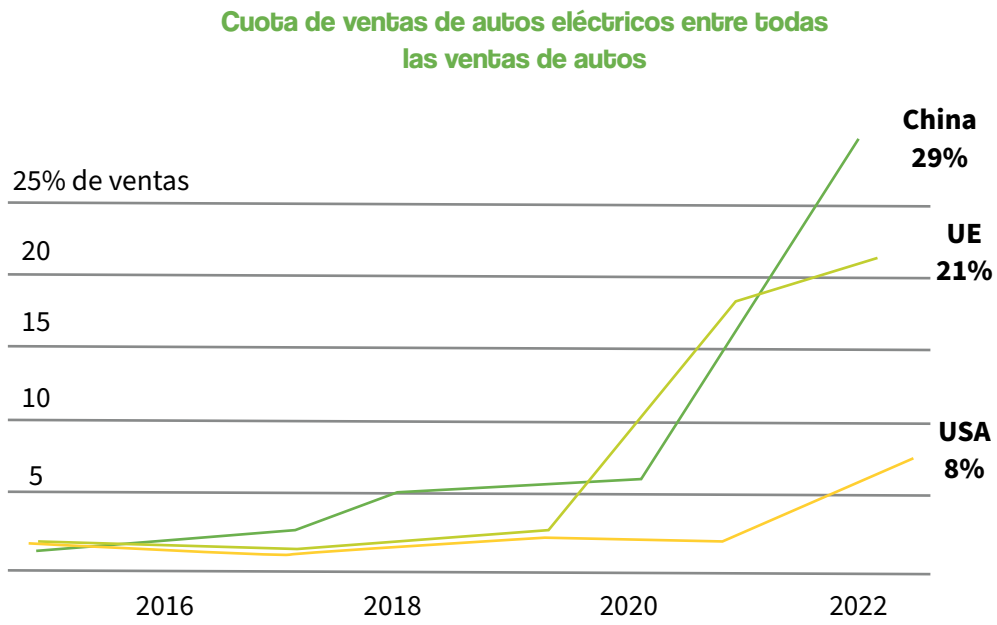


Source: China Passenger Car Association

This leads us to the reflection that there is a high production in the Asian country, which translates into exports to Europe and America of a large number of vehicles, given that their quality and prices are very attractive to consumers.

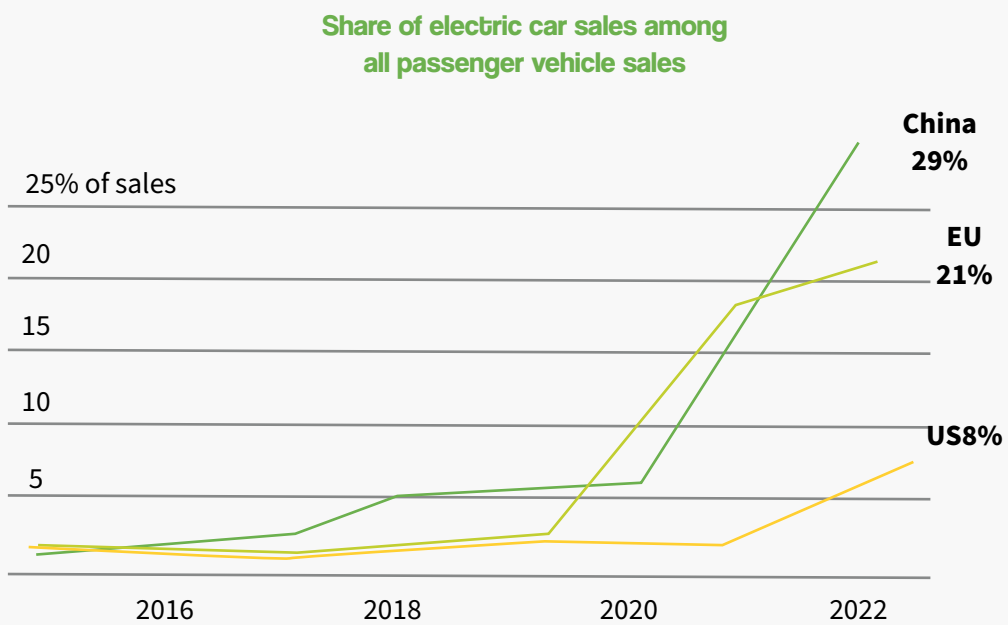
In Europe, trade authorities are suspicious about the prices of these vehicles, particularly electric vehicles, although China has significant deposits of metals necessary for the manufacture of batteries for this type of cars and has the technological development to establish itself as a leading country in the manufacture of electric vehicles, the truth is that in Europe it is presumed that the manufacture of some of these cars could be involved in unfair international trade practices, particularly subsidies, which could lead us to think that, after a thorough analysis, the European continent could implement measures to counteract such practices. We have no doubt that in the case of the United States of America we will soon hear positions aligned with the position of the European Union authorities.

Es un hecho que la venta de vehículos eléctricos ha venido creciendo, siendo el principal beneficiado China, tal como se muestra en la gráfica siguiente:



Fuente: Agencia Internacional de Energia, Los datos excluyen vehículos híbridos enchufables By Nadja Popovich

It is a fact that the sale of electric vehicles has been growing, with China being the main beneficiary, as shown in the following graph:



Source: Interntional Energy Agency, Data excludes plug-in hybrids, Nadja Popovich

Nearshoring y vehículos chinos

Con el *boom* del *nearshoring* en nuestro país, ha trascendido la aparente intención de armadoras chinas no solo de vender los autos en nuestro país, sino también para establecer plantas en México y estar en posibilidades de ingresar al mercado norteamericano aprovechando la localización estratégica de sus plantas de producción, pues de acuerdo al Banco Interamericano de Desarrollo (BID), *la ganancia potencial para América Latina y el Caribe de las oportunidades del nearshoring y friendshoring en el corto y mediano plazos pueden representar un aumento de hasta 78,000 millones de dólares, siendo México uno de los países que se percibe como más beneficiado.*

Sobre este punto vale la pena mencionar que, si bien el *nearshoring* es una gran oportunidad, también es un reto, pues, de no brindar condiciones como normatividad, uso de energías limpias, seguridad para la cadena de suministro, entre otros, esta oportunidad será aprovechada por otras naciones, no perdamos de vista el crecimiento de Vietnam en el continente asiático.

Indudablemente, el potencial de México de trascender del *nearshoring* al *friendshoring* es muy amplio, entendiendo este último concepto como la relocalización de operaciones de empresas que comparten, además de fronteras, una cadena de suministro resiliente y robusta, amparada bajo un Tratado de Libre Comercio, como el T-MEC; al respecto, habrá que esperar los reacomodos políticos tanto en México, como en EUA debido a que ambos países transitarán por un año de comicios presidenciales; si bien, para nuestro país el ambiente empresarial se ve optimista ante los beneficios de la relocalización de operaciones, se percibe una sensación de cautela, pues el escenario político es un factor que determinará decisiones estratégicas muy distintas, dependiendo de las opciones políticas que obtengan la presidencia en ambos países.



Nearshoring and Chinese vehicles

With the *nearshoring* boom in our country, the apparent intention of Chinese assemblers not only to sell cars in our country, but also to establish plants in Mexico and be able to enter the North American market by taking advantage of the strategic location of their production plants, has transcended. According to the Inter-American Development Bank (IDB), the potential gain for Latin America and the Caribbean from *nearshoring* and *friendshoring* opportunities in the short and medium term could represent an increase of up to 78 billion dollars, with Mexico being one of the countries that is perceived as one of the greatest beneficiaries.

On this point it is worth mentioning that, although *nearshoring* is a great opportunity, it is also a challenge, because if we do not provide conditions such as regulations, use of clean energy, supply chain security, among others, this opportunity will be seized by other nations, let us not lose sight of Vietnam's growth on the Asian continent.

Undoubtedly, Mexico's potential to transcend from *nearshoring* to *friendshoring* is very broad, understanding the latter concept as the relocation of operations of companies that share, in addition to borders, a resilient and robust supply chain, protected under a Free Trade Agreement, such as the USMCA (United States-Mexico-Canada Agreement); in this regard, we will have to wait for the political rearrangements in both Mexico and the US, since both countries will be going through a year of presidential elections; Although the business environment in Mexico is optimistic about the benefits of relocating operations, there is a sense of caution, as the political scenario is a factor that will determine very different strategic decisions, depending on the political options that win the presidency in both countries.

Operaciones de comercio exterior y T-MEC

Resulta relevante lo que establece el T-MEC en cuanto a la producción de vehículos, no parece un escenario fácil de transitar para las fábricas chinas, por citar un ejemplo, de acuerdo a voanews.com, que cita como fuente a la Agencia France Presse: *“El fabricante de automóviles alemán Volkswagen dijo el miércoles que a varios de sus modelos se les había negado la entrada a Estados Unidos, después de que se supo que un componente fabricado en China podría haber violado las leyes laborales.”*, esta restricción bien podría replicarse en un escenario en el que las potenciales armadoras chinas se instalen en nuestro país y algunas autopartes provengan de regiones que se encuentren identificadas por el gobierno de EUA que atentan contra leyes laborales o, en general, contra el espíritu del T-MEC.

Adicionalmente, no podemos pasar por alto que las reglas de origen para vehículos fabricados en la región son muy estrictas y que no se vislumbra que las autoridades comerciales norteamericanas permitirán que los autos chinos se fabriquen en la región y aprovechen los beneficios del Tratado de manera ventajosa, nuestro socio comercial tampoco estará abiertos a que esos vehículos se vendan fácilmente en su mercado.

No olvidemos que en los próximos períodos presidenciales tanto en México como EUA se hará una revisión del T-MEC, no dudemos que un tema que se abordará será la fabricación y distribución de autos chinos en la región T-MEC, de este tema aún hay mucha historia por contar.



Foreign Trade Operations and the USMCA

It is relevant what the USMCA established regarding the production of vehicles, it does not seem an easy scenario for Chinese factories, for example, according to voanews.com, which cites Agence France Presse as a source: *“The German automaker Volkswagen said Wednesday that several of their models had been denied entry into the United States, after it was learned that a component manufactured in China may have violated labor laws”*. This restriction could well be replicated in a scenario in which potential Chinese assemblers set up shop in our country and some auto parts come from regions that are identified by the U.S. government as violating labor laws or, in general, the spirit of the USMCA.

Additionally, we cannot overlook the fact that the rules of origin for vehicles manufactured in the region are very strict and that it is not foreseeable that the U.S. trade authorities will allow Chinese cars to be manufactured in the region and take advantage of the benefits of the Agreement, nor will our trading partner be open to these vehicles being easily sold in its market.

Let us not forget that in the next presidential terms, both in Mexico and the U.S. there will be a review of the USMCA, and we have no doubt that one issue that will be addressed will be the manufacture and distribution of Chinese cars in the USMCA region, and there is still a lot of history to be told on this subject.

Guerra Comercial EUA y China y Seguridad

Otro tema relevante lo destaca Global Alliance Solutions LLC, en relación a lo referido por la *Secretaría de Comercio de Estados Unidos, Gina Raimondo, quien advirtió que los vehículos eléctricos fabricados en China representan significativos riesgos para la seguridad nacional, mientras la administración Biden considera imponer tarifas adicionales a los autos de dicho país, así como una medida separada para proteger la información personal de los estadounidenses. Raimondo señaló que los vehículos eléctricos y autónomos recopilan una gran cantidad de información sobre el conductor, la ubicación del vehículo y su entorno, planteando la pregunta de si es conveniente que todos esos datos terminen en Beijing. En un escenario en el que el Partido Republicano se quede con la Presidencia en Estados Unidos, el escenario para los fabricantes chinos pinta aún más restrictivo.*

U.S.-China Trade War and Security

Another relevant issue is highlighted by Global Alliance Solutions LLC, in relation to what was referred to by the U.S. Secretary of Commerce, Gina Raimondo, who warned that electric vehicles manufactured in China pose significant risks to national security, while the Biden administration considers imposing additional tariffs on cars from that country, as well as a separate measure to protect Americans' personal information. Raimondo noted that electric and autonomous vehicles collect a wealth of information about the driver, the vehicle's location and its environment, raising the question of whether it is appropriate for all that data to end up in Beijing. In a scenario in which the Republican Party retains the Presidency in the U.S., the scenario for Chinese manufacturers looks even more restrictive.



Otro aspecto que resulta importante resaltar es lo acontecido a finales del año pasado, donde el Sindicato más relevante en la industria automotriz inició una huelga que afectó por varias semanas a las armadoras tradicionales en Estados Unidos y que ha implicado un golpe a su producción.

Adicionalmente, las referidas armadoras han manejado un perfil muy discreto en cuanto la investigación, desarrollo y venta de vehículos eléctricos, e inclusive han hecho anuncios que refieren una pausa o disminución de acciones para el desarrollo de vehículos eléctricos, situación opuesta lo que hoy en día hacen empresas como BYD ofreciendo una gama cada vez más amplia de productos para el mercado mexicano, lo cual, en principio, suena muy atractivo.

Resulta válido preguntarnos si es que hay una sobre oferta de autos chinos debido a sus volúmenes de producción o bien, podría tratarse de una distorsión artificial del mercado en el continente americano, lo que le daría mucho sentido a la postura cauta por parte de las autoridades comerciales de la Unión Europea, en relación al boom en la venta de vehículos chinos en la Unión Europea.



Another aspect that is important to highlight is what happened at the end of last year, when the most relevant union in the automotive industry started a strike that affected the traditional assemblers in the United States for several weeks, which has meant a blow to their production.

Additionally, the aforementioned automakers have kept a very discreet profile in terms of research, development and sale of electric vehicles, and have even made announcements that refer to a pause or decrease in actions for the development of electric vehicles, which is the opposite of what companies such as BYD are doing today, offering an increasingly wide range of products for the Mexican market, which, in principle, sounds very attractive.

It is worth asking whether there is an oversupply of Chinese cars due to their production volumes or whether it could be an artificial distortion of the market in the Americas, which would make sense of the cautious stance taken by the European Union trade authorities regarding the boom in the sale of Chinese vehicles in the European Union.

Aún hay historia por desarrollarse y acomodarse que se irán dando en el corto y mediano plazo, lo que resulta evidente es que las armadoras chinas están invadiendo el mercado mexicano con una gran variedad de productos que compiten en calidad y precio con las marcas tradicionales y que, en el caso particular de autos eléctricos, los chinos gozan de una gran ventaja al ser los principales extractores de los minerales básicos para la fabricación de baterías para estos autos; en principio parece que China está avanzando vertiginosamente para convertirse en el principal fabricante de autos eléctricos; habrá que ver las acciones que se toman en la región T-MEC, pues hay una gran experiencia y mano de obra calificada en la industria automotriz, lo cual se puede aprovechar para el desarrollo consolidado de la industria de vehículos eléctricos, fortaleciendo a la región T-MEC, generando sinergias, aprovechando las bondades del Tratado y el mercado de nuestra región.

There is still history to be developed and adjustments to be made in the short and medium term, what is evident is that Chinese carmakers are invading the Mexican market with a wide variety of products that compete in quality and price with traditional brands and that, in the particular case of electric cars, the Chinese enjoy a great advantage as they are the main extractors of the basic minerals for the manufacture of batteries for these cars; In principle, it seems that China is advancing vertiginously to become the main manufacturer of electric cars; we will have to see what actions are taken in the USMCA region, since there is a great experience and skilled labor force in the automotive industry, which can be used for the consolidated development of the electric vehicle industry, strengthening the USMCA region, generating synergies, taking advantage of the benefits of the Treaty and the market of our region.



MARCANDO EL PASO EN EL

— COMPROMISO AL CUMPLIMIENTO DEL —

COMERCIO EXTERIOR, FISCAL

Y ADUANAS



**PREGUNTA POR
SUS BENEFICIOS**



Importancia del pedimento en las Operaciones de Comercio Exterior

The Importance of the Customs
Declaration in Foreign Trade Operations



Dr. Ricardo Méndez Castro





Dr. Ricardo
Méndez Castro

SEMBLANZA

Director de Consultoría en TLC Asociados.

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

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

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

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

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

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

SUMMARY

Consulting Director at TLC Asociados.

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

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

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

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

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

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

En el presente conoceremos algunos aspectos relevantes de la utilización del pedimento aduanal y la información contenida para llevar a cabo el despacho aduanero de las mercancías en México.

La declaración aduanera que se emplea principalmente en los trámites de importación y exportación en nuestro país es el **“Pedimento”**.

El Informe Tributario y de Gestión del segundo trimestre de 2024, indica que al cierre de 2023 se tramitaron 8.1 millones de pedimentos de importación y 2.9 millones de pedimentos de exportación.¹

In this document we will learn about some relevant aspects of the use of the customs declaration and the information contained therein to carry out the customs clearance of goods in Mexico.

The customs declaration mainly used for import and export procedures in our country is the **“Pedimento”** (commonly known as Customs Declaration in English).

The Tax and Management Report for the second quarter of 2024 indicates that at the end of 2023, 8.1 million import customs declarations and 2.9 million export customs declarations were processed.¹



El Pedimento se describe como la **“declaración en documento electrónico, generada y transmitida respecto del cumplimiento de los ordenamientos que gravan y regulan la entrada o salida de mercancías del territorio nacional, en la que se contiene la información relativa a las mercancías, el tráfico y régimen aduanero al que se destinan, y los demás datos exigidos para cumplir con las formalidades de su entrada o salida del territorio nacional, así como la exigida conforme a las disposiciones aplicables”**.²

La normatividad aduanera exige la obligación de transmitir electrónicamente los datos declarados por parte de los representantes legales del despacho al Sistema Electrónico Aduanero para su prevalidación, aprobación electrónica y pago o determinación de contribuciones y aprovechamientos causados con motivo de la operación.³

El pedimento aduanal es utilizado para realizar el despacho aduanero y demuestra la legal estancia, tenencia o circulación de las mercancías amparadas en el documento. Adicionalmente, permite acreditar las deducciones autorizadas para efectos del ISR.⁴

La información declarada en el pedimento se encuentra relacionada con otros documentos que son digitalizados como anexos y/o que forman parte del expediente de la operación, tal es el caso de la factura, comprobantes fiscales, lista de empaque, regulaciones y restricciones no arancelarias, documentos de transporte, certificados o certificaciones de origen, dictamen de peso o volumen, documentos con datos de identificación individual, manifestación de valor, hoja de cálculo, declaraciones fiscales, entre otros.⁵

La información contenida en el pedimento aduanal únicamente podrá modificarse mediante un pedimento rectificación conforme a las facilidades previstas en la normatividad, salvo aquella información que se encuentre restringida y requiera una autorización por parte de la autoridad aduanera, o bien, cuando las mercancías se encuentren bajo reconocimiento aduanero o facultades de comprobación.⁶



The Pedimento is described as the **“declaration in electronic document, generated and transmitted with respect to compliance with the ordinances that tax and regulate the entry or exit of goods from the national territory, which contains the information related to the goods, the traffic and customs regime to which they are destined, and the other data required to comply with the formalities of their entry or exit from the national territory, as well as that required in accordance with the applicable provisions”**.²

Customs regulations require the obligation to electronically transmit the data declared by the legal representatives to the Electronic Customs System for its prevalidation, electronic approval and payment or determination of taxes and duties incurred in the operation.³

The customs declaration is used for customs clearance and proves the legal stay, possession or circulation of the goods covered by the document. Additionally, it allows crediting authorized deductions for income tax purposes.⁴

The information declared in the customs declaration is related to other documents that are digitized as attachments and/or are part of the operation file, such as invoices, tax receipts, packing lists, non-tariff regulations and restrictions, transportation documents, certificates or certifications of origin, weight or volume reports, documents with individual identification data, declaration of value, spreadsheets, tax returns, among others.⁵

The information contained in the customs declaration may only be modified by means of a rectification declaration in accordance with the facilities provided for in the regulations, except for information that is restricted and requires authorization by the customs authority, or when the goods are under customs examination or verification procedures.⁶

El diseño del formato del Pedimento contiene una estructura dinámica conformada por bloques y únicamente se imprimen aquellos que contengan los datos declarados. Por ejemplo: ⁷

Estructura del Pedimento	Campos
BLOQUE ÚNICO	
Encabezado principal del pedimento	45
BLOQUES GENERALES	
Encabezado para paginas secundarias del pedimento	5
Pie de página agente aduanal, apoderado aduanal o de almacén	9
BLOQUES ESPECÍFICOS	
Datos del proveedor/comprador	11
Datos del destinatario	3
Datos del transporte y transportista	6
Candados	3
Guías, manifiestos o conocimientos de embarque	2
Contenedores	2
Identificadores (nivel pedimento)	4
Cuentas aduaneras y cuentas aduaneras de garantía (nivel pedimento)	7
Descargos	3
Compensaciones	4
Documentos que amparan las formas de pago: fianza, cargo a partida presupuestal gobierno federal, certificados especiales de tesorería público y privado	7
Observaciones (nivel pedimento)	1
BLOQUE DE PARTIDAS	
Partidas	25
Mercancías	2
Regulaciones y restricciones no arancelarias	5
Identificadores (nivel partida)	4
Cuentas aduaneras de garantía (nivel partida)	8
Determinación y/o pago de contribuciones por aplicación de los artículos 2.5 T-MEC, 14 de la Decisión o 15 del TLCAELC (nivel partida)	2
Observaciones a nivel partida	1
BLOQUES PARA RECTIFICACIONES	
Rectificaciones	4
Diferencias de contribuciones (nivel pedimento)	6
BLOQUES PARA COMPLEMENTARIO	
Prueba suficiente	3
Encabezado para determinación de contribuciones a nivel partida para pedimentos complementarios al amparo del artículo 2.5 del T-MEC	13
Encabezado para determinación de contribuciones a nivel partida para pedimentos complementarios al amparo de los artículos 14 de la Decisión o 15 del TLCAELC	6

The design of the Customs declaration format contains a dynamic structure made up of blocks and only those containing the declared data are printed. For example: ⁷

Structure of the Customs Declaration	Fields
SINGLE BLOCK	
Main heading of the customs declaration	45
GENERAL BLOCKS	
Heading for secondary pages of the customs declaration	5
Footnote for customs broker, customs agent or warehouse agent	9
SPECIFIC BLOCKS	
Supplier/buyer data	11
Recipient's data	3
Transport and carrier data	6
Padlocks	3
Waybills, manifests or bills of lading	2
Containers	2
Identifiers (customs declaration level)	4
Customs accounts and customs guarantee accounts (customs declaration level)	7
Unloadings	3
Compensations	4
Documents covering the forms of payment: bond, charge to federal government budget line, special public and private treasury certificates	7
Observations (customs declaration level)	1
HEADING BLOCK	
Headings	25
Goods	2
Non-tariff Regulations and Restrictions	5
Identifiers (heading level)	4
Customs escrow accounts (heading level)	8
Determination and/or payment of contributions for application of Articles 2.5 USMCA, 14 of the Decision or 15 of the TLCAELC (heading level)	2
Observations at heading level	1
RECTIFICATION BLOCKS	
Rectifications	4
Contribution differences (customs declaration level)	6
COMPLEMENTARY BLOCKS	
Sufficient proof	3
Heading for determination of contributions at heading level for complementary customs declarations under article 2.5 of the USMCA	13
Heading for determination of contributions at item level for complementary customs declarations under Articles 14 of the Decision or 15 of the TLCAELC	6

Debo agregar que, una facilidad otorgada en la gestión de los trámites, salvo la importación de vehículos usados, es la posibilidad de imprimir el documento en un formato simplificado, el cual contiene información mínima y no se generan los bloques de partidas y datos para los pedimentos complementarios.

Actualmente, existen aproximadamente 77 claves de pedimentos⁸ que son vinculadas con los 6 regímenes aduaneros regulados por la Ley Aduanera, como son el régimen de definitivo, temporal, depósito fiscal, tránsito de mercancías, elaboración, transformación y reparación en recinto fiscalizado, y el régimen de recinto fiscalizado estratégico.

Hoy en día, se contemplan 166 claves de los identificadores y sus complementos que son declaradas en el pedimento y son utilizadas por la autoridad aduanera con el objetivo de reconocer o controlar a los contribuyentes, tipos de gravámenes o preferencias arancelarias, las mercancías, las regulaciones o restricciones no arancelarias, o bien, el tipo de trámite aduanal.⁹

Los datos inexactos, falsos u omitidos en el pedimento que podrán ser sancionados son los 29 señalados en el Anexo 19 de las RGCE para 2024, y podrá aplicarse una multa de \$2,330 a \$3,310 pesos.¹⁰

Adicionalmente, es factible que se apliquen otras infracciones y sanciones conforme al incumplimiento detectado durante el despacho, o bien, en facultades de comprobación por las autoridades aduaneras, por ejemplo, la infracción de la omisión total o parcial de los impuestos al comercio exterior con una sanción del 130% al 150% del monto omitido, o el incumplimiento de las regulaciones y restricciones no arancelarias con una sanción del 70% al 100% del valor de las mercancías.¹¹

Por último, la información declarada en el pedimento podrá ser solicitada a la autoridad aduanera para efectos de llevar a cabo un comparativo o compulsas de las operaciones de comercio exterior realizadas con respecto de las que se registran en el sistema electrónico aduanero.¹²



I should add that a facility granted in the management of the procedures, except for the import of used vehicles, is the possibility of printing the document in a simplified format, which contains minimal information and does not generate the blocks of headings and data for the complementary customs declarations.

Currently, there are approximately 77 customs declaration codes⁸ that are linked to the six customs regimes regulated by the Customs Law, such as the definitive, temporary, bonded warehouse, transit of goods, processing, transformation and repair in bonded warehouses, and the strategic bonded warehouse regime.

Today, 166 codes of identifiers and their complements that are declared in the customs declaration and are used by the customs authority to recognize or control taxpayers, types of duties or tariff preferences, goods, non-tariff regulations or restrictions, or the type of customs procedure, are contemplated.⁹

Inaccurate, false or omitted data in the customs declaration that may be sanctioned are the 29 listed in Annex 19 of the General Foreign Trade Rules for 2024, and a fine of \$2,330 to \$3,310 pesos may be applied.¹⁰

In addition, other violations and penalties may be applied in accordance with the non-compliance detected during the clearance process, or during the customs authorities' powers of verification, for example, the violation of the total or partial omission of foreign trade taxes with a penalty of 130% to 150% of the amount omitted, or the non-compliance with non-tariff regulations and restrictions with a penalty of 70% to 100% of the value of the merchandise.¹¹

Finally, the information declared in the customs declaration may be requested to the customs authority for the purpose of carrying out a comparison of the foreign trade operations carried out with respect to those recorded in the electronic customs system.¹²

Fuentes

1. Cfr. Portal SAT: <http://omawww.sat.gob.mx/gobmxtransparencia/Paginas/itg.html>, marzo 2024.
2. Cfr. Artículo 2, fracción XVI de la Ley Aduanera.
3. Cfr. Artículos 6, 16-A, 36, 36-A y 81 de la Ley Aduanera.
4. Cfr. Artículos 35, 43 y 146 de la Ley Aduanera y 27, fracción XIV de la Ley del ISR.
5. Cfr. Artículo 36-A y regla 3.1.31 de las RGCE para 2024.
6. Cfr. Artículo 89 de la Ley Aduanera y la regla 6.1.1 de las RGCE para 2024.
7. Cfr. Anexos 1 y 22 de las RGCE para 2024.
8. Cfr. Apéndice 2 del Anexo 22 de las RGCE para 2024.
9. Cfr. Apéndice 8 del Anexo 22 de las RGCE para 2024.
10. Cfr. Artículos 184, fracción III y 185, fracción II de la Ley Aduanera.
11. Cfr. Artículos 176 y 178 de la Ley Aduanera.
12. Cfr. Regla 1.1.10 de las RGCE para 2024.

Sources

1. Cfr. SAT website: <http://omawww.sat.gob.mx/gobmxtransparencia/Paginas/itg.html>, March 2024.
2. Cfr. Article 2, section XVI of the Customs Law.
3. Cfr. Articles 6, 16-A, 36, 36-A and 81 of the Customs Law.
4. Cfr. Articles 35, 43 and 146 of the Customs Law and 27, section XIV of the Income Tax Law.
5. Cfr. Article 36-A and rule 3.1.31 of the General Foreign Trade Rules for 2024.
6. Cfr. Article 89 of the Customs Law and rule 6.1.1 of the General Foreign Trade Rules for 2024.
7. Cfr. Annex 1 and 22 of the General Foreign Trade Rules for 2024.
8. Cfr. Appendix 2 from Annex 22 of the General Foreign Trade Rules for 2024.
9. Cfr. Appendix 8 from Annex 22 of the General Foreign Trade Rules for 2024.
10. Cfr. Articles 184, section III and 185, section II of the Customs Law.
11. Cfr. Articles 176 and 178 of the Customs Law.
12. Cfr. Rule 1.1.10 of the General Foreign Trade Rules for 2024.

¡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

