

**América del Norte:  
Zona de libre comercio vs. Unión aduanera**

*Dr. José Manuel Vargas Menchaca*

**Análisis de los puertos marítimos en México:  
importancia y relevancia**

*Dr. Hadar Moreno Valdez*



**Procesos de crecimiento en el mundo:  
Un análisis a través del Índice de Desarrollo Humano**

*Dr. César Morales Razo*



REVISTA Bilingüe



MXN 00.666\$



Descarga la edición digital





Nuestro evento tiene un ambiente diseñado para impulsar verdaderas conexiones comerciales entre **DIRECTORES DE CADENA DE SUMINISTRO** y empresas como la tuya.

**MÁS INFORMACIÓN:**





# 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

## By sea, land and air

*Customized logistics - worldwide from a single source*



“Experienced.



Dedicated.



Customized.”

## Leschaco

We offer an integrated product portfolio in the fields of **sea** and **air freight** as well as **tank-container** operation. On this basis we develop **customized concepts** which match the requirements of our customers.

Our specialized teams of the Group create customized **contract logistics solutions** and generate added value by offering **individual logistics services**.

## Our services

- ✓ Sea Freight
- ✓ Air Freight
- ✓ Overland Logistics
- ✓ Tank Container
- ✓ Contract Logistics
- ✓ Customs Clearance

*Forwarding is our passion. Since 1879.*

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





CUALQUIER CARGA,  
CUALQUIER DESTINO,  
**NOSOTROS LO  
HACEMOS POSIBLE**

CARGA PROYECTO | FREIGHT FORWARDING  
SERVICIO DEDICADO | BULK CHARTER BROKERAGE

CONTÁCTANOS:  
**chartering@bajaferries.com.mx**

CONOCE  
NUESTROS  
SERVICIOS



# Editorial



## ESPAÑOL

Nuevamente nos vemos a través de estas líneas, estimado lector, en esta ocasión con la noticia de que México hizo historia el pasado 2 de junio al elegir, por primera vez en 200 años, a la primera mujer como Presidente de México, la Dra. Claudia Sheinbaum Pardo.

Además del hito que significa que una mujer tome las decisiones más importantes del país, México celebró las mayores elecciones más extensas de su historia, desde Presidente, gobernadores en 9 estados, alcaldías, diputaciones locales y federales, así como el Senado, disputándose un total de 20 mil 286 cargos.

En este contexto, los mandatarios de diversos países del mundo felicitaron a la Dra. Sheinbaum por este triunfo y remarcaron su intención de continuar trabajando con México y la nueva Presidenta para fortalecer las relaciones tanto comerciales y diplomáticas.

No obstante, recordemos que este 2024 los sistemas democráticos ya han enfrentado grandes retos al llevarse a cabo procesos electorales en por lo menos 50 países del mundo, lo que traduce en más de 4 mil millones de personas ejerciendo su derecho al voto, dando nuevas formas a las relaciones comerciales internacionales en el futuro.

Sera en noviembre que nuestro principal socio comercial, Estados Unidos, llevará a cabo sus elecciones presidenciales, sin duda un evento que ha generado gran tensión, sobre todo de este lado de la frontera. La posible reelección de Donald Trump, quien aspira a regresar a la Casa Blanca, podría poner en riesgo inversiones clave vinculadas al nearshoring y ralentizar el crecimiento que México proyectaba gracias a este fenómeno.

Yéndonos al ámbito interno de México, el Servicio de Administración Tributaria (SAT) ha revelado posibles prácticas indebidas en el comercio electrónico que buscan evadir el pago de impuestos por importación y consumo. Estas acciones, que incluyen la importación de mercancías como ropa, adornos para el hogar y electrónicos mediante la división de pedidos para eludir aranceles, podrían constituir contrabando y defraudación fiscal.

Ante esto, el SAT modificó las Reglas de Comercio Exterior para 2024 para combatir estas prácticas y ha instado a las empresas a operar dentro de la legalidad. Esta situación también ha sido señalada por la Asociación Nacional de Tiendas de Autoservicio y Departamentales (Antad), que ha advertido sobre el impacto negativo de estas prácticas en la recaudación de impuestos y las ventas de tiendas departamentales en México.

Sin embargo, debemos recalcar que México fue el país que más crecimiento tuvo en el comercio electrónico, pasando de 27 mil millones de dólares en 2022 a 37 mil millones de dólares en 2023, lo que significa un aumento del 24% de acuerdo con el informe publicado por BlackStats, resultado que lo llevó a ascender del décimo al séptimo lugar de los mercados que más aportaron al total de las ventas minoristas globales en e-commerce con un 13,2% de participación.

Estimado lector, ya estamos en la mitad de 2024 y aún nos esperan nuevos desafíos en la segunda mitad del año. En esta edición número 50 de TLC Magazine México, encontrará El ADN del Comercio Exterior y Aduanas a través de artículos, notas y entrevistas relevantes y actualizadas que lo mantendrán informado y preparado para lo que viene. ¡Nos vemos en la próxima edición!

## ENGLISH

Once again we see each other through these lines, dear reader, this time with the news that Mexico made history last June 2 by electing, for the first time in 200 years of history, the first woman as President of Mexico, Dr. Claudia Sheinbaum Pardo.

In addition to the milestone of a woman making the most important decisions in the country, Mexico held the largest and most extensive elections in its history, from President, governors in 9 states, mayors, local and federal deputies, as well as the Senate, with a total of 20,286 positions being contested.

In this context, the leaders of various countries of the world congratulated Dr. Sheinbaum for this victory and remarked their intention to continue working with Mexico and the new President to strengthen both commercial and diplomatic relations.

However, let's remember that this 2024, democratic systems have already faced great challenges as electoral processes will take place in at least 50 countries around the world, which translates into more than 4 billion people exercising their right to vote, giving new forms to international relations in the future.

But it will be in November when our main trading partner, the United States, will hold its presidential elections, an issue that has created great tension on this side of the border due to Donald Trump's intention to reach the White House again, a situation that would put at risk even investments considered as part of the nearshoring and slow down the growth that Mexico estimated thanks to this phenomenon.

Moving to an internal level in Mexico, the Tax Administration Service (SAT) has revealed possible undue practices in e-commerce that seek to evade the payment of import and consumption taxes. These actions, which include the importation of goods such as clothing, home decorations and electronics by splitting orders to avoid duties, could constitute smuggling and tax fraud.

In light of this, the SAT (Tax Administration Service) modified the Foreign Trade Rules for 2024 to combat these practices and has urged companies to operate within the law. This situation has also been pointed out by the Asociación Nacional de Tiendas de Autoservicio y Departamentales (Antad), which has warned about the negative impact of these practices on tax collection and department store sales in Mexico.

However, we must emphasize that Mexico was the country with the highest growth in e-commerce, going from 27 billion dollars in 2022 to 37 billion dollars in 2023, which means an increase of 24% according to the report published by BlackStats, a result that led it to climb from tenth to seventh place among the markets that contributed the most to the total global retail sales in e-commerce with a 13.2% share.

Dear reader, we are already in the middle of 2024 and new challenges still await us in the second half of the year. In this 50th edition of TLC Magazine Mexico, you will find The DNA of Foreign Trade and Customs through relevant and updated articles, notes and interviews that will keep you informed and prepared for what lies ahead. See you in the next edition!





Si para ti es importante,  
**nosotros lo aseguramos.**



Contactanos,  
**¡nos encanta atender tus consultas!**

+52 55 5351 0915

[www.assekuransa.com](http://www.assekuransa.com)



# Índice Índice Índice Índice

Mantente actualizado con cursos,  
artículos, noticias y más.

¡Únete a nuestra comunidad!



UBICA TU  
IDIOMA



Español

English



FIND YOUR  
LANGUAGE

12

Trade & Law News

20

Trade & Law News

PATROCINADORES

**Asuri inicia operaciones en Centroamérica**

*Asuri starts operations in Central America*

**Celebra Altamira Multimodal 25 años de evolución**

*Altamira Multimodal celebrates 25 years of evolution*

**BAS Insurance, cobertura Ininterrumpida de tu seguro en México y Estados Unidos**

*BAS Insurance, uninterrupted insurance coverage in Mexico and the United States*



26

PUBLI ENTREVISTA

**Multimodal Altamira:  
Innovación y personalización  
en servicios logísticos**

*Multimodal Altamira: Innovation and  
customization in logistics services*



28

PUBLI ENTREVISTA

**AMTI arranca su Comité Educativo  
y presenta el Seminario “Creando  
Cultura Intermodal”**

*AMTI launches its Educational Committee and  
presents the Seminar “Creating Intermodal Culture”*



30

RESEÑA

### Realizan Toma de Protesta del Comité Ejecutivo y Consejo Directivo de CONCANACO SERVYTUR para el periodo 2024-2025

CONCANACO SERVYTUR's Executive Committee and Board of Directors are sworn in for the 2024-2025 term



32

RESEÑA

### Semana del contenedor 2024: Logística y transporte

Container Week 2024: Logistic and transportation



34

RESEÑA

### Amacarga presenta decálogo para el mejoramiento de la seguridad operacional en el transporte de mercancías

Amacarga presents decalogue for the improvement of operational safety in freight transport



36

RESEÑA

### CLAA realiza simposio "IAduana 2024: Innovación y Seguridad en Comercio Exterior"

CLAA holds symposium "IAduana 2024: Innovation and Security in Foreign Trade"



38

RESEÑA

### C12 reúne a 500 líderes logísticos de todo el país en el C12 HUB 2024

C12 brings together 500 logistics leaders from across the country at C12 HUB 2024



40

RESEÑA

### AMTI celebra su 25 aniversario destacando ventajas del transporte intermodal

AMTI celebrates its 25th anniversary highlighting advantages of intermodal transport

42

## América del Norte: Zona de Libre Comercio vs. Unión Aduanera

North America: Free Trade Area vs. Customs Union

Dr. José Manuel **Vargas Menchaca**



60

## Análisis de los puertos marítimos en México: importancia y relevancia

Analysis of seaports in Mexico, their importance and relevance.

Dr. Hadar **Moreno Valdez**



80

## Procesos de crecimiento en el Mundo: Un análisis a través del Índice de Desarrollo Humano

Growth Processes in the World:  
An Analysis through the Human Development Index

Dr. César **Morales Razo**



90

## Estrategia empresarial en la función logística

Business strategy in the logistics function

Dr. César **Morales Razo**



100

## El CFDI + CCP para acreditar los gastos de transportación en las importaciones

CFDI + Waybill to credit transportation expenses on imports

Dr. Ricardo **Méndez Castro**





Confederación  
Latinoamericana de  
Agentes Aduanales A.C.®



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

## SERVICIOS QUE INTEGRA EL **PREVALIDADOR CLAA**

### MONITOR DE OPERACIONES

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

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

### SISTEMA DE ALERTA

Basado en el Registro 001 proporcionado por la ANAM

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

### SERVICIOS

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

### GARANTIAS

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

El servicio de prevalidación **NO REQUIERE AFILIACIÓN**

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

### Sistema Integral de Expedientes de Pedimentos **SIEP**



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

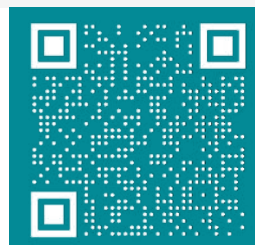
**Sin costo** para los socios de CLAA

#### Contacto

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

[www.claa.mx](http://www.claa.mx)

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



## México, el país con el mayor crecimiento de ventas en línea a escala global de 2023



Las ventas en línea en México a 37.000 millones en 2023, representando un crecimiento del 24%, lo que posiciona al país como el de mayor crecimiento en ventas a nivel mundial, según el informe BlackStats.

México ascendió del décimo al séptimo lugar en los mercados que más contribuyeron a las ventas minoristas globales en comercio electrónico, con una participación del 13,2%. Natalia Peláez Gómez, directora general de BlackSip, señaló que este crecimiento ofrece un entorno favorable para marcas que buscan expandir sus ventas.

En Latinoamérica, las ventas en línea aumentaron un 14,3% en 2023, destacando México, Colombia (12%) y Brasil (0,5%). El estudio pronostica que Latinoamérica y el sur de Asia serán las regiones con mayor crecimiento en ventas digitales en 2024.

El comercio electrónico representó el 19,5% de las ventas globales al por menor en 2023, proyectándose un 20% para 2024. Además, el comercio móvil ha contribuido al 60% del crecimiento del comercio electrónico en la región en los últimos dos años. México, Colombia y Brasil tienen las tasas más altas de 'm-commerce', reflejando una fuerte adopción de compras desde dispositivos móviles. Los hábitos de consumo en México, con un ingreso promedio anual de 593 dólares por usuario.

### Mexico, the country with the highest online sales growth globally in 2023

Online sales in Mexico will reach 37 billion in 2023, representing a growth of 24%, which positions the country as the fastest growing in sales worldwide, according to the BlackStats report.

Mexico rose from tenth to seventh place in the markets that contributed the most to global e-commerce retail sales, with a share of 13.2%. Natalia Peláez Gómez, CEO of BlackSip, noted that this growth provides a favorable environment for brands looking to expand their sales. BlackSip, noted that this growth provides a favorable environment for brands looking to expand their sales.

In Latin America, online sales increased by 14.3% in 2023, with Mexico, Colombia (12%) and Brazil (0.5%) standing out. The study forecasts that Latin America and South Asia will be the fastest growing regions for digital sales in 2024.

E-commerce accounted for 19.5% of global retail sales in 2023, projected at 20% by 2024. In addition, mobile commerce has contributed to 60% of e-commerce growth in the region over the past two years. Mexico, Colombia and Brazil have the highest m-commerce rates, reflecting strong adoption of mobile devices. Consumption habits in Mexico, with an average annual income of US\$593 per user.



**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

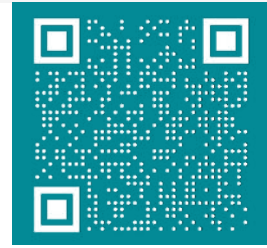


Yavo Capital



@yavocapital

yavocapital.com



## Piden a México aprovechar la guerra comercial entre EEUU y China para impulsar nearshoring



La International Chamber of Commerce México instó al próximo Gobierno de México (2024-2030) a reducir la brecha entre los sectores público y privado para aprovechar la guerra comercial entre Estados Unidos y China, y así atraer mayores inversiones a través del 'nearshoring'. Este fenómeno puede aumentar la inversión extranjera directa (IED) y generar empleos, además de abordar temas como acceso a energía limpia, capacitación laboral, desarrollo de pequeñas y medianas empresas y seguridad jurídica.

Kenneth Smith, vicepresidente del Grupo de Política Económica de la ICC México, destacó que aunque México

recibe 36.000 millones de dólares en IED, la cifra no ha crecido respecto al último sexenio, desaprovechando las ventajas de la relocalización en América del Norte. Además, comparó negativamente con Brasil, que sin tantos tratados recibe 60.000 millones.

Ricardo Ramírez, presidente de la Comisión de Comercio, enfatizó la necesidad de certeza jurídica, fortalecimiento de la relación con EE.UU. bajo el T-MEC, y mejoras en infraestructura. Ambos representantes subrayaron la oportunidad de México como sustituto de China en el comercio con EE.UU.

También se destacó la importancia de modernizar los procedimientos aduaneros, crear un Comité Nacional de Facilitación Comercial y retomar el liderazgo en organizaciones internacionales como la OMC y OCDE.

## Mexico urged to take advantage of US-China trade war to promote nearshoring

The International Chamber of Commerce Mexico urged the next Mexican government (2024-2030) to reduce the gap between the public and private sectors to take advantage of the trade war between the United States and China, and thus attract greater investment through nearshoring. This phenomenon can increase foreign direct investment (FDI) and generate jobs, in addition to addressing issues such as access to clean energy, job training, small and medium-sized enterprise development and legal security.

Kenneth Smith, vice-president of the Economic Policy Group of the ICC Mexico, pointed out that although Mexico receives 36 billion dollars in FDI, the figure has not grown with respect to the last six-year period, missing out on the advantages of relocation to North America. He also compared negatively with Brazil, which receives 60 billion dollars without so many treaties.

Ricardo Ramirez, president of the Trade Commission, emphasized the need for legal certainty, strengthening the relationship with the US under the USMCA (United States-Mexico-Canada Agreement), and infrastructure improvements. Both representatives underscored Mexico's opportunity as a substitute for China in trade with the US.

They also stressed the importance of modernizing customs procedures, creating a National Trade Facilitation Committee and resuming leadership in international organizations such as the WTO and OECD.



3

### El Fisco mexicano reveló que persigue defraudación y contrabando en comercio electrónico

El Servicio de Administración Tributaria (SAT) de México anunció que está investigando prácticas indebidas en el comercio electrónico que buscan evitar el pago de impuestos de importación y al consumo, lo que podría constituir contrabando y defraudación fiscal. El SAT identificó que empresas de paquetería y mensajería, junto con plataformas de comercio electrónico, omiten el pago del impuesto general de importación (IGI) y el impuesto al valor agregado (IVA) mediante la división de pedidos en artículos individuales valorados en menos de 50 dólares, aprovechando exenciones del Tratado México, Estados Unidos y Canadá (T-MEC).

Para contrarrestar estas prácticas, el SAT modificó las Reglas de Comercio Exterior para 2024, catalogando como indebidas las manipulaciones para evadir impuestos y la descripción incorrecta de productos. La autoridad fiscalizadora también está tomando medidas para fortalecer la vigilancia y combatir estas prácticas, exhortando a las empresas a operar legalmente y evitar daños al fisco federal. La Asociación Nacional de Tiendas de Autoservicio y Departamentales (Antad) había advertido anteriormente que plataformas chinas como Alibaba, Shein y Temu afectan las ventas y la recaudación de impuestos en México debido a prácticas desleales.

### Mexican tax authorities revealed that they are pursuing fraud and smuggling in electronic commerce

Mexico's Tax Administration Service (SAT) announced that it is investigating improper practices in e-commerce that seek to avoid the payment of import and excise taxes, which could constitute smuggling and tax fraud. The SAT identified that parcel and courier companies, together with e-commerce platforms, omit the payment of general import tax (IGI) and value added tax (VAT) by splitting orders into individual items valued at less than US\$50, taking advantage of exemptions in the United States-Mexico-Canada Agreement (USMCA).

To counteract these practices, the SAT modified the Foreign Trade Rules for 2024, cataloging as improper the manipulations to evade taxes and the incorrect description of products. The tax authority is also taking measures to strengthen surveillance and combat these practices, urging companies to operate legally and avoid harming the federal treasury. The National Association of Supermarkets and Department Stores (Asociación Nacional de Tiendas de Autoservicio y Departamentales or Antad) had previously warned that Chinese platforms such as Alibaba, Shein and Temu affect sales and tax collection in Mexico due to unfair practices.



# ULINE

ESPECIALISTAS EN MATERIAL DE EMPAQUE

**PONGA SU NEGOCIO EN MARCHA**  
**BANDAS TRANSPORTADORAS, CAJAS Y MÁS**

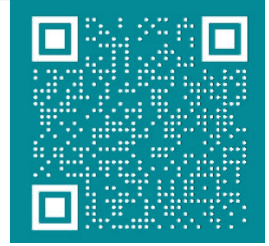
**ULINE**  
 SHIPPING SUPPLY SPECIALISTS

Order by 6 p.m. for same day shipping

• Boxes	• Shipping Supplies	• Material Handling
• Poly bags	• Retail/Store Operations	• Warehouse Equipment
• Facilities Maintenance	• Janitorial Supplies	• Safety Products

1-800-295-5510

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



## El valor de las exportaciones de América Latina vuelve a subir en el primer trimestre de 2024



En el primer trimestre de 2024, las exportaciones de bienes de América Latina crecieron un 1,3% interanual, según el Banco Interamericano de Desarrollo (BID). Este crecimiento se debe principalmente al aumento del 1,9% en los volúmenes exportados por Suramérica. El economista del BID, Paolo Giordano, destacó que las perspectivas comerciales han mejorado, aunque con un crecimiento moderado.

En 2023, las exportaciones de la región cayeron un 1,3%, afectadas por una caída del 4,5% en Suramérica, especialmente en Argentina, que vio una disminución del 24,5%. Sin embargo, en el primer trimestre de 2024, Argentina recuperó sus exportaciones en un 9%. Por otro lado, las exportaciones de México se desaceleraron del 2,6% en 2023 al 1,7% en 2024.

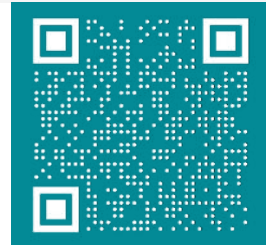
Centroamérica vio una contracción del 7,1% en sus exportaciones. Los precios de productos básicos mostraron volatilidad, con aumentos en café (36,9%), azúcar (8,5%), petróleo (1%), pero caídas en soja (-20,9%) y cobre (-5,3%).

## Latin America's export value rises again in the first quarter of 2024

In the first quarter of 2024, Latin America's goods exports grew by 1.3% year-on-year, according to the Inter-American Development Bank (IDB). This growth is mainly due to the 1.9% increase in volumes exported by South America. IDB economist Paolo Giordano noted that trade prospects have improved, albeit with moderate growth.

In 2023, the region's exports fell by 1.3%, affected by a 4.5% drop in South America, especially in Argentina, which saw a 24.5% decline. However, in the first quarter of 2024, Argentina recovered its exports by 9%. On the other hand, Mexico's exports slowed from 2.6% in 2023 to 1.7% in 2024.

Central America saw a 7.1% contraction in exports. Commodity prices were volatile, with increases in coffee (36.9%), sugar (8.5%) and oil (1%), but declines in soybeans (-20.9%) and copper (-5.3%).



## Hacienda de México promete estabilidad a inversionistas ante nerviosismo por la elección



5

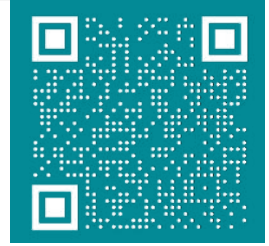
El secretario de Hacienda de México, Rogelio Ramírez de la O, aseguró estabilidad económica tras la caída del peso y la bolsa por las elecciones, en las que Claudia Sheinbaum ganó la presidencia y las mayorías en el Congreso. En una llamada con inversionistas, Ramírez de la O confirmó que Sheinbaum le pidió mantenerse en su cargo para reducir la deuda en 2025 y asegurar la estabilidad. La conversación ocurrió después de un desplome del 6,11% en la Bolsa Mexicana de Valores y una depreciación del 4,36% del peso mexicano.

Analistas no anticiparon que Sheinbaum obtuviera una mayoría calificada en el Congreso, lo que permitiría reformas significativas sin oposición. Ramírez reafirmó el compromiso del Gobierno con la disciplina financiera, la autonomía del Banco de México y la facilitación de la inversión privada. También destacó una colaboración más estrecha con Pemex y pidió a los inversionistas contactar a la Secretaría de Hacienda.

## Mexico's Treasury promises stability to investors as election concerns increase

Mexico's Secretary of Finance, Rogelio Ramírez de la O, assured economic stability after the fall of the peso and the stock market due to the elections, in which Claudia Sheinbaum won the presidency and majorities in Congress. In a call with investors, Ramírez de la O confirmed that Sheinbaum asked him to stay in office to reduce debt in 2025 and ensure stability. The conversation occurred after a 6.11% plunge in the Mexican Stock Exchange and a 4.36% depreciation of the Mexican peso.

Analysts did not anticipate that Sheinbaum would obtain a qualified majority in Congress, which would allow significant reforms without opposition. Ramírez reaffirmed the government's commitment to financial discipline, the autonomy of the Bank of Mexico and the facilitation of private investment. He also emphasized closer collaboration with Pemex and asked investors to contact the Ministry of Finance.



## La inversión fija bruta de México creció un 9,8 % anual en el primer trimestre



En el primer trimestre de 2024, la inversión fija bruta en México creció un 9,8% interanual, impulsada principalmente por el sector de la construcción, informó el (Inegi). La construcción avanzó un 13,6% y la maquinaria y equipo un 5,9%. La inversión privada aumentó un 9,8% y la pública un 9,5%.

En marzo, la inversión subió un 3% interanual, con un crecimiento del 9,4% en la construcción, aunque la maquinaria y equipo se contrajo un 3,4%. La inversión privada creció un 2,3% y la pública un 9,5% en el mismo

mes. Comparado con el mes anterior, la inversión aumentó un 0,8%, con un incremento del 1,3% en la construcción y del 0,5% en la maquinaria y equipo.

En 2023, la inversión fija bruta se disparó un 19,7% debido al fenómeno del 'nearshoring'. En 2022 y 2021, la inversión subió un 6% y un 10%, respectivamente, recuperándose de una caída del 18,2%.

## Mexico's gross fixed investment grew by 9.8% annually in first quarter

In the first quarter of 2024, gross fixed investment in Mexico grew by 9.8% year-over-year, driven mainly by the construction sector, reported (Inegi). Construction advanced by 13.6% and machinery and equipment by 5.9%. Private investment increased by 9.8% and public investment by 9.5%.

In March, investment rose by 3% year-on-year, with a 9.4% growth in construction, although machinery and equipment contracted by 3.4%. Private investment grew by 2.3% and public investment by 9.5% in the same month. Compared to the previous month, investment increased by 0.8%, with an increase of 1.3% in construction and 0.5% in machinery and equipment.

In 2023, gross fixed investment jumped 19.7% due to the 'nearshoring' phenomenon. In 2022 and 2021, investment rose by 6% and 10%, respectively, recovering from a drop of 18.2%.

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



**PREGUNTA POR  
SUS BENEFICIOS**



## Asuri inicia operaciones en Centroamérica

Asuri, líder nacional en seguros y fianzas de carga, ha comenzado a operar en Centroamérica con el respaldo de un bróker de El Salvador. Con esto, Asuri ahora asegurará importaciones y exportaciones desde El Salvador, Nicaragua y Guatemala hacia el resto del mundo.

Esta expansión permite a Asuri ofrecer cobertura para tránsitos de mercancías que no toquen México o cuyo beneficiario preferente sea extranjero. Gracias a este acuerdo, Asuri cubrirá operaciones comerciales entre Centroamérica y cualquier otro país, asegurando los transportes de carga contra riesgos como averías, actos delictivos o accidentes, incluyendo incendios, explosiones y colisiones.



El crecimiento de Asuri responde al interés generado por su modelo de protección profesional y eficiente, que ahora se replicará en El Salvador. La colaboración con un bróker local garantiza el cumplimiento de las normativas tributarias nacionales y ofrece a transportistas, freight forwarders y navieras la mejor intermediación de primas en coberturas, exclusiones y responsabilidades.

La expansión de Asuri se enmarca en el posicionamiento de México como referente en comercio internacional, potenciado por la apertura del Corredor Interoceánico. Este corredor permitirá cruzar mercancías por tierra entre las costas del Pacífico y el Atlántico, sin pasar por Panamá. Centroamérica ve a México como un intermediario clave para el tránsito comercial hacia Estados Unidos, y Asuri se posiciona como el proveedor más confiable de seguros para las industrias de la región.

Con un equipo de expertos en servicios aduanales, logísticos y de transporte, Asuri ofrece apoyo 24/7 y asesoría inmediata en caso de siniestro. Las pólizas pueden solicitarse cualquier día del año y en cualquier horario.

Visita [asuri.com.mx](http://asuri.com.mx) y protege tu inversión y el futuro de tu negocio desde ahora.

## Asuri starts operations in Central America

Asuri, a national leader in cargo insurance and bonds, has begun operating in Central America with the backing of a broker in El Salvador. With this, Asuri will now insure imports and exports from El Salvador, Nicaragua and Guatemala to the rest of the world.

This expansion allows Asuri to offer coverage for transits of goods that do not touch Mexico or whose preferred beneficiary is foreign. Thanks to this agreement, Asuri will cover commercial operations between Central America and any other country, insuring cargo transports against risks such as breakdowns, criminal acts or accidents, including fires, explosions and collisions.

Asuri's growth responds to the interest generated by its professional and efficient protection model, which will now be replicated in El Salvador. The collaboration with a local broker guarantees compliance with national tax regulations and offers carriers, freight forwarders and shipping companies the best intermediation of premiums in coverages, exclusions and liabilities.

Asuri's expansion is part of Mexico's positioning as a reference in international trade, boosted by the opening of the Interoceanic Corridor. This corridor will allow goods to cross overland between the Pacific and Atlantic coasts without passing through Panama. Central America sees Mexico as a key intermediary for commercial transit to the United States, and Asuri is positioned as the most reliable insurance provider for the region's industries.

With a team of experts in customs, logistics and transportation services, Asuri offers 24/7 support and immediate advice in the event of a claim. Policies can be requested any day of the year and at any time.

Visit [asuri.com.mx](http://asuri.com.mx) and protect your investment and the future of your business from now on.

# 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**



**TRANSPORTE  
MARÍTIMO**



**TRANSPORTE  
AÉREO**



**TRANSPORTE  
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

[www.asuri.com.mx](http://www.asuri.com.mx)

+52 55 7942 2042

## Celebra Multimodal Altamira 25 años de evolución

En el marco del 25 aniversario de Multimodal Altamira, el Ing. Enrique De Hita Sánchez, Presidente del Grupo Multimodal Altamira, analiza los retos y éxitos de la empresa en la región noreste de México. La conectividad, la especialización en servicios logísticos y la seguridad se destacan como los principales desafíos que enfrentan en su misión de optimizar el transporte y la competitividad del país.

"La construcción de obras que mejoren la conexión terrestre en México es crucial para la eficiencia y seguridad en el transporte de mercancías", explicó De Hita Sánchez. Además, subrayó la importancia de la automatización y la actualización constante de sistemas y procesos para ofrecer soluciones logísticas innovadoras.

En sus 26 años de operación y de gran evolución, Grupo Multimodal Altamira ha duplicado sus operaciones en los últimos tres años y ha expandido sus terminales en Querétaro y San Luis Potosí.

"En una industria en la que, eficiencia y precisión son cruciales, invertir en implementar y actualizar nuestros sistemas y procesos nos ha permitido optimizar las operaciones y ofrecer soluciones logísticas innovadoras, que cumplan con los más altos estándares de calidad y seguridad; que, además de mejorar tiempos de entrega, reducen costos logísticos", destacó.

Multimodal Altamira atiende a diversas industrias, incluyendo la automotriz, alimentaria, metalúrgica, maderera, minera, tecnológica y electrónica, y mantiene relaciones comerciales con más de 30 países, destacando Estados Unidos, China, Brasil y Alemania.

De cara a 2024, los proyectos estratégicos incluyen la ampliación de instalaciones y el desarrollo del Corredor Intermodal Altamira – Monterrey, con el objetivo de fortalecer la eficiencia logística y reducir costos para sus socios, consolidando así su papel como líder en la industria.



## Multimodal Altamira celebrates 25 years of evolution

As part of Multimodal Altamira's 25th anniversary, Mr. Enrique De Hita Sánchez, President of Grupo Multimodal Altamira, discusses the challenges and successes of the company in the northeast region of Mexico. Connectivity, specialization in logistics services and security stand out as the main challenges they face in their mission to optimize transportation and the country's competitiveness.

"The construction of works that improve land connectivity in Mexico is crucial for efficiency and safety in the transportation of goods," explained De Hita Sánchez. He also stressed the importance of automation and the constant updating of systems and processes to offer innovative logistics solutions.

In its 26 years of operation and great evolution, Grupo Multimodal Altamira has doubled its operations in the last three years and expanded its terminals in Querétaro and San Luis Potosí.

"In an industry in which efficiency and precision are crucial, investing in implementing and updating our systems and processes has allowed us to optimize operations and offer innovative logistics solutions that meet the highest standards of quality and safety, which, in addition to improving delivery times, reduce logistics costs," he said.

Multimodal Altamira serves diverse industries, including automotive, food, metallurgy, wood, mining, technology and electronics, and maintains trade relations with more than 30 countries, including the United States, China, Brazil and Germany.

Looking ahead to 2024, strategic projects include the expansion of facilities and the development of the Altamira-Monterrey Intermodal Corridor, with the goal of strengthening logistics efficiency and reducing costs for its partners, thus consolidating its role as a leader in the industry.





# 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](http://www.altamiramultimodal.com)

## **BAS Insurance, cobertura ininterrumpida de tu seguro en México y Estados Unidos**

BAS Insurance se destaca en el sector asegurador con su cobertura integral de transporte de carga, ofreciendo protección ininterrumpida en México y Estados Unidos. Esta cobertura asegura las mercancías desde el punto de origen hasta su destino final, abarcando riesgos como robos, daños y accidentes.

La iniciativa de BAS Insurance favorece el nearshoring, permitiendo a las empresas trasladar sus operaciones cerca de Estados Unidos con mayor tranquilidad. México, como destino estratégico, se beneficia al atraer más inversiones y producción.

Además, esta cobertura impulsa el crecimiento empresarial en México. Las empresas mexicanas pueden expandirse y explorar nuevos mercados con la confianza de que sus envíos están protegidos, aumentando su competitividad y oportunidades de negocio.

BAS Insurance redefine la protección logística, siendo un aliado clave para el desarrollo económico y empresarial en la región.



## **BAS Insurance, uninterrupted insurance coverage in Mexico and the United States**

BAS Insurance stands out in the insurance sector with its comprehensive cargo transportation coverage, offering uninterrupted protection in Mexico and the United States. This coverage insures goods from the point of origin to their final destination, covering risks such as theft, damage and accidents.

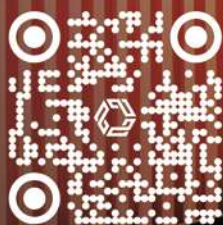
BAS Insurance's initiative favors nearshoring, allowing companies to move their operations closer to the United States with greater peace of mind. Mexico, as a strategic destination, benefits by attracting more investment and production.

In addition, this coverage boosts business growth in Mexico. Mexican companies can expand and explore new markets with the confidence that their shipments are protected, increasing their competitiveness and business opportunities.

BAS Insurance redefines logistics protection, being a key ally for economic and business development in the region.

# LA PROSPERIDAD Y EL ÉXITO DE TU NEGOCIACIÓN

RADICA EN UN BUEN SEGURO. 



[bascargoi.com](https://bascargoi.com)



 **BASCARGO**

## Multimodal Altamira: Innovación y personalización en servicios logísticos

El Grupo Multimodal Altamira, liderado por el Ing. Enrique De Hita Sánchez, se posiciona como un referente en la industria logística gracias a su amplia gama de servicios y enfoque en la personalización y tecnología avanzada, vital para los retos y desafíos que se avecinan este año y posteriores con el tema del *nearshoring*.

Como parte del catálogo de servicios que Multimodal Altamira te ofrece se incluyen Recinto Fiscalizado, Terminal Ferroviaria, Almacenes Nacionales y Centros de Distribución, además de Atención a Líneas Navieras con un *container depot* y Almacenes de Refrigeración y Congelación.

“Contamos con transporte foráneo, local, especializado y dedicado. Todo está operado por personal experto y capacitado; además de maquinaria y equipo especializado; tecnología de vanguardia y altos estándares de calidad y seguridad”, explicó De Hita Sánchez, destacando la presencia de terminales interiores en San Luis Potosí y Querétaro.

Una de las principales ventajas competitivas de Multimodal Altamira es su experiencia y la oferta de servicios logísticos integrales, dado que se pueden encontrar todo tipo de soluciones logísticas en Multimodal”, afirmó De Hita Sánchez, subrayando la capacidad de la empresa para atender diversas necesidades del mercado.



**MULTIMODAL ALTAMIRA**



Ing. Enrique De Hita Sánchez

## Multimodal Altamira: Innovation and customization in logistics services

Multimodal Altamira Group, led by Mr. Enrique De Hita Sanchez, is positioned as a reference in the logistics industry thanks to its wide range of services and focus on customization and advanced technology, vital for the challenges that lie ahead this year and beyond with the *nearshoring* theme.

Multimodal Altamira's portfolio of services includes bonded warehouses, rail terminals, domestic warehouses and distribution centers, as well as a container depot and refrigerated and frozen warehouses for shipping lines.

“We have foreign, local, specialized and dedicated transportation. Everything is operated by expert and trained personnel; in addition to specialized machinery and equipment; state-of-the-art technology and high quality and safety standards,” explained De Hita Sánchez, highlighting the presence of inland terminals in San Luis Potosí and Querétaro.

“One of Multimodal Altamira's main competitive advantages is its experience and comprehensive logistics services, since all types of logistics solutions can be found at Multimodal,” said De Hita Sánchez, underscoring the company's ability to meet diverse market needs.



El *core business* de Multimodal Altamira se enfoca en diseñar soluciones logísticas a medida, mejorando la eficiencia y reduciendo costos para sus clientes en más de 30 países. La empresa destaca por su capacidad para comprender las necesidades específicas de cada cliente y desarrollar servicios personalizados que incluyen la optimización de almacenaje, el diseño de rutas eficientes y la implementación de tecnología avanzada para la trazabilidad de mercancías.

La innovación es un pilar fundamental para Multimodal Altamira, entre sus iniciativas más destacadas se encuentra la implementación de un Centro de Monitoreo de última generación y la adquisición de una moderna flotilla de tractocamiones. Además, la empresa ha anunciado la ampliación del Punto de Inspección de Cárnicos en los Almacenes de Refrigeración y Congelación, duplicando su capacidad de 6 a 12 puertas en respuesta a la creciente demanda de clientes.

La ampliación de esta instalación para 2024 busca fortalecer su posición en el manejo, verificación e inspección de cargas de temperatura controlada, ofreciendo una experiencia logística mejorada para la importación de cárnicos y otros productos refrigerados.

Con un enfoque en la calidad, seguridad y personalización, Multimodal Altamira continúa liderando el mercado logístico, brindando soluciones eficientes y seguras a sus clientes.



Multimodal Altamira's core business focuses on designing customized logistics solutions, improving efficiency and reducing costs for its customers in more than 30 countries. The company stands out for its ability to understand the specific needs of each client and develop customized services that include storage optimization, efficient route design and the implementation of advanced technology for merchandise traceability.

Innovation is a fundamental pillar for Multimodal Altamira; among its most important initiatives is the implementation of a state-of-the-art monitoring center and the acquisition of a modern fleet of tractor-trailers. In addition, the company has announced the expansion of the Meat Inspection Point in the Cold Storage and Freezing Warehouses, doubling its capacity from 6 to 12 doors in response to growing customer demand.

The expansion of this facility by 2024 seeks to strengthen its position in the handling, verification and inspection of temperature-controlled cargo, offering an enhanced logistics experience for the importation of meat and other refrigerated products.

With a focus on quality, safety and customization, Multimodal Altamira continues to lead the logistics market, providing efficient and safe solutions to its customers.

## AMTI arranca su Comité Educativo y presenta el Seminario "Creando Cultura Intermodal"

La Asociación Mexicana de Transporte Intermodal (AMTI) ha dado un paso significativo hacia la profesionalización de la industria intermodal con la creación de su nuevo Comité Educativo. En entrevista con TLC Magazine México, el Lic. Jonatan Zaldívar, Líder de dicho comité, compartió los detalles de esta ambiciosa iniciativa y anunció el lanzamiento de su primer seminario, titulado **"Creando Cultura Intermodal"**.

Zaldívar explicó que el principal objetivo del Comité Educativo de AMTI es consolidar los esfuerzos educativos de la asociación para transmitir la cultura intermodal dentro del sector educativo.

*"Queremos profesionalizar el modelo de nuestra industria mediante el enlace con instituciones de nivel superior, empresas de formación profesional y capacitación, agencias de atracción de talento e instituciones de gobierno. La misión es fomentar la formación y generación de talento dentro de la industria intermodal",* dijo.

Mencionó que el compromiso de la AMTI con la difusión del conocimiento es firme, y que la intención es preparar especialistas que entiendan tanto la parte técnica-operativa como la comercial y de adquisiciones del sector.

*"Debemos enfocar los esfuerzos en crear cultura intermodal. Aprovechar el talento que tenemos en la asociación con gente de tanta experiencia y bagaje en la industria y transmitirlo a las nuevas generaciones. La intención es preparar especialistas que entiendan tanto la parte técnica-operativa como la comercial y de adquisiciones del sector"* agregó.



**Lic. Jonatan Zaldívar**  
Líder del comité educativo

## AMTI launches its Educational Committee and presents the Seminar "Creating Intermodal Culture"

The Mexican Intermodal Transportation Association (AMTI) has taken a significant step towards the professionalization of the intermodal industry with the creation of its new Education Committee. In an interview with TLC Magazine Mexico, Mr. Jonatan Zaldívar, leader of the committee, shared the details of this ambitious initiative and announced the launch of its first seminar, entitled **"Creating Intermodal Culture"**.

Zaldívar explained that the main objective of AMTI's Education Committee is to consolidate the association's educational efforts to transmit intermodal culture within the education sector.

*"We want to professionalize our industry model by liaising with higher level institutions, vocational education and training companies, talent attraction agencies and government institutions. The mission is to foster the training and generation of talent within the intermodal industry,"* he said.

He mentioned that AMTI's commitment to the dissemination of knowledge is firm, and that the intention is to prepare specialists who understand both the technical-operational and the commercial and procurement sides of the sector.

*"We must focus efforts on creating intermodal culture. Take advantage of the talent we have in the association with people with so much experience and background in the industry and transmit it to the new generations. The intention is to prepare specialists who understand both the technical-operational as well as the commercial and procurement side of the sector,"* he added.



Además, aseguró de los temas educativos, el comité busca generar enlaces con bolsas de trabajo, ferias de reclutamiento y crear planes de capacitación personalizados. También ofrecerán acceso a beneficios para educación superior y posgrado, así como charlas y conferencias con expertos del sector intermodal.

El primer programa del Comité es el Seminario "Creando Cultura Intermodal". Este seminario, cuyo nombre fue elegido en sesión con los socios de AMTI, está diseñado para introducir a los participantes en el mundo del transporte intermodal. El plan de estudios está dividido en cuatro módulos que abarcan desde la introducción al contenedor hasta la operación ferroviaria y terrestre.

El seminario está dirigido a ejecutivos y profesionales del sector de logística y cadena de suministro, así como a estudiantes que desean ingresar a la industria.

"Nuestros cursos tendrán reconocimiento por parte de la Secretaría del Trabajo y Previsión Social (STPS) para emitir Constancias de Habilidades y Competencias Laborales (DC-3)", confirmó Zaldívar. Además, están en proceso de obtener certificaciones adicionales para aumentar el reconocimiento de estos programas.

Zaldívar comentó que los cursos estarán abiertos al público en general y tendrán un costo dependiendo del tipo de capacitación, taller, curso o seminario. Dijo que se buscará formar alianzas con otras asociaciones y cámaras para contar con promociones que nos permitan seguir difundiendo el conocimiento intermodal.

El lanzamiento oficial del seminario "Creando Cultura Intermodal" está programado para la segunda mitad del año, entre junio y julio de 2023, durante la Semana del Contenedor.

Esta iniciativa de la AMTI promete fortalecer la industria intermodal en México y preparar a una nueva generación de profesionales altamente capacitados.

**"La industria intermodal representa más allá de eficiencias operativas e impactos ambientales positivos; es la más pura representación de la logística dentro de la cadena de suministro. Con una buena planeación, ejecución y control, podemos explotar más los beneficios del uso del contenedor y, por ende, la educación y formación son básicas. En la AMTI queremos seguir creando cultura intermodal".**

In addition to educational issues, he said, the committee seeks to generate links with job exchanges, recruitment fairs and create customized training plans. They will also offer access to benefits for higher and postgraduate education, as well as talks and conferences with experts in the intermodal sector.

The committee's first program is the "Creating Intermodal Culture" seminar. This seminar, whose name was chosen in session with AMTI partners, is designed to introduce participants to the world of intermodal transportation. The curriculum is divided into four modules ranging from an introduction to containerization to rail and inland operations.

The seminar is aimed at executives and professionals in the logistics and supply chain sector, as well as students who wish to enter the industry.

"Our courses already have the CONOCER certification from the SEP, which endorses the generation of labor competencies," confirmed Zaldívar. In addition, they are in the process of obtaining additional certifications to increase the recognition of these programs.

Zaldívar commented that the courses will be open to the general public and will have a cost depending on the type of training, workshop, course or seminar. He said that we will seek to form alliances with other associations and chambers in order to have promotions that will allow us to continue spreading intermodal knowledge.

The official launch of the "Creating Intermodal Culture" seminar is scheduled for the second half of the year.

**"The intermodal industry represents more than just operational efficiencies and positive environmental impacts; it is the purest representation of logistics within the supply chain. With good planning, execution and control, we can further exploit the benefits of container use and, therefore, education and training are basic. At AMTI we want to continue creating an intermodal culture".**

## Realizan Toma de Protesta del Comité Ejecutivo y Consejo Directivo de CONCANACO SERVYTUR para el periodo 2024-2025

En una ceremonia emblemática, se llevó a cabo la toma de protesta del Comité Ejecutivo, Representaciones y Consejo Directivo Nacional del periodo 108 de la Confederación de Cámaras Nacionales de Comercio, Servicios y Turismo de los Estados Unidos Mexicanos (CONCANACO SERVYTUR). El evento fue encabezado por Octavio de la Torre, nuevo Presidente de la Confederación, y contó con la participación de más de 250 cámaras empresariales de todo el país.

La ceremonia fue presidida por la Secretaria de Gobernación, Luisa María Alcalde Luján, quien destacó la importancia del diálogo abierto y respetuoso entre el gobierno y el sector empresarial para mejorar las condiciones de vida de los mexicanos. En su discurso, enfatizó que la colaboración ha permitido avances significativos en temas como el salario y la subcontratación, promoviendo una estabilidad económica en el país.

Ante una audiencia de más de mil 500 líderes empresariales de las 32 entidades federativas, cinco embajadores, 10 secretarios estatales de turismo y economía, representaciones del IMSS, senadores y diputados federales, se subrayó la relevancia de la CONCANACO SERVYTUR como el organismo más vertebrado del país.

Octavio de la Torre señaló la responsabilidad que tienen como dirigentes de impulsar una economía estable y formal, apoyando especialmente a las micro, pequeñas y medianas empresas (MIPYMES) que representan el 99.8% del total de empresas y generan el 72% del empleo nacional.

*“Representamos una era nueva generacional de empresarios y empresarias innovadoras, creativos con sueños de mejorar el bienestar de millones de familias”, afirmó De la Torre.*



### Octavio de la Torre

Presidente de la Confederación de Cámaras Nacionales de Comercio, Servicios y Turismo de los Estados Unidos Mexicanos (CONCANACO SERVYTUR)

## Realizan Toma de Protesta del Comité Ejecutivo y Consejo Directivo de CONCANACO SERVYTUR para el periodo 2024-2025

In an emblematic ceremony, the Executive Committee, Representations and National Board of Directors of the Confederation of National Chambers of Commerce, Services and Tourism of the United Mexican States (CONCANACO SERVYTUR) were sworn in for the 108th period. The event was headed by Octavio de la Torre, the new President of the Confederation, and was attended by more than 250 business leaders from all over the country.

The solemn ceremony was presided over by the Secretary of the Interior, Luisa María Alcalde Luján, who highlighted the importance of open and respectful dialogue between the government and the business sector to improve the living conditions of Mexicans. In her speech, Ms. Alcalde Luján emphasized that the collaboration has allowed significant advances in issues such as wages and outsourcing, promoting economic stability in the country.

Before an audience of more than 1,500 business leaders, as well as representatives of the 32 states, ambassadors, state secretaries of tourism and economy, and senior officials from various institutions, the relevance of CONCANACO SERVYTUR as the most structured organization in the country was underlined.

Octavio de la Torre, new President of the Confederation, pointed out the responsibility they have as leaders to promote a stable and formal economy, especially supporting micro, small and medium-sized enterprises (MSMEs), which represent 99.8% of the total number of companies and generate 72% of national employment.

*“We represent a new generational era of innovative and creative entrepreneurs with dreams of improving the welfare of millions of families,” said De la Torre.*





*"Es una realidad que para que exista el crecimiento en un país, es vital el empoderamiento económico de las mujeres. Nuestro reto es aumentar el número de mujeres en posiciones de liderazgo y ayudar a las emprendedoras y empresarias a poner en marcha y ampliar sus empresas esto es beneficioso para las sociedades y las economías",* continuó en su discurso.

Resaltó que CONCANACO SERVYTUR es un ejemplo vibrante de cómo la solidaridad y el esfuerzo conjunto pueden crear una red poderosa.

*"Nos enorgullece contar con amigos en cada rincón de nuestro bello país, abarcando los 1,857 municipios de México. Este alcance no solo demuestra nuestra presencia, sino también nuestra fortaleza y nuestra dedicación a cada comunidad que servimos".*

El evento contó con la intervención de Miguel Torruco Marqués, secretario de Turismo, quien reconoció el papel crucial del sector empresarial en el éxito turístico de México. Así como de Carlos Martínez, Director General del Instituto del Fondo Nacional de la Vivienda para los Trabajadores (INFONAVIT), quien destacó el apoyo de la Confederación en la implementación de programas de vivienda, logrando el mayor número de créditos otorgados en la historia del instituto.

En un mensaje en video, Zoé Robledo, Director General del Instituto Mexicano del Seguro Social (IMSS), resaltó los logros alcanzados bajo el nuevo liderazgo de la CONCANACO, incluyendo la creación de siete nuevos hospitales y la reducción de los tiempos de espera en los servicios de salud. Por su parte, Marcos Bucio Mújica, Secretario General del IMSS, subrayó la importancia de la unidad entre la Confederación y el instituto para mejorar gradualmente los servicios de salud.

El presidente saliente, Héctor Tejada, expresó su confianza en el nuevo liderazgo y auguró una gestión comprometida con el desarrollo de los sectores de comercio, servicios y turismo. Por su parte, Juan Enrique Suárez Del Real Tostado, Presidente del Consejo Directivo de la Unión de Secretarios de Turismo de México A.C. (ASETUR), y Francisco Cervantes Díaz, Presidente del Consejo Coordinador Empresarial (CCE), destacaron la fortaleza histórica y la relevancia del organismo en la construcción de mejores prácticas comerciales y turísticas.

Andrea Marván Satiel, Comisionada Presidenta de la Comisión Federal de Competencia Económica (COFECE), mencionó la firma de un convenio con la CONCANACO SERVYTUR para promover la competencia económica justa, creando un comité consultivo para abordar temas de interés mutuo.

Esta toma de protesta marca el inicio de una nueva etapa para la CONCANACO SERVYTUR México, consolidando su papel como un pilar fundamental en el desarrollo económico y social del país, promoviendo el bienestar de las familias mexicanas a través de una economía sólida y bien estructurada.



*"It is a reality that for growth to exist in a country, the economic empowerment of women is vital. Our challenge is to increase the number of women in leadership positions and help women entrepreneurs and businesswomen to start and expand their businesses; this is beneficial for societies and economies,"* she continued in her speech.

She highlighted that CONCANACO SERVYTUR is a vibrant example of how solidarity and joint effort can create a powerful network.

*"We are proud to have friends in every corner of our beautiful country, covering all 1,857 municipalities in Mexico. This reach not only demonstrates our presence, but also our strength and our dedication to each community we serve."*

The event was attended by Miguel Torruco Marqués, Secretary of Tourism, who recognized the crucial role of the business sector in Mexico's tourism success. Carlos Martínez, General Director of the Instituto del Fondo Nacional de la Vivienda para los Trabajadores (INFONAVIT), highlighted the support of the Confederation in the implementation of housing programs, achieving the highest number of loans granted in the history of the institute.

In a video message, Zoé Robledo, Director General of the Mexican Social Security Institute (IMSS), highlighted the achievements made under the new leadership of CONCANACO, including the creation of seven new hospitals and the reduction of waiting times in health services. For his part, Marcos Bucio Mújica, Secretary General of IMSS, underscored the importance of unity between the Confederation and the institute to gradually improve healthcare services.

The outgoing president, Héctor Tejada, expressed his confidence in the new leadership and predicted a management committed to the development of the commerce, services and tourism sectors. Juan Enrique Suárez Del Real Tostado, Chairman of the Board of Directors of the Union of Secretaries of Tourism of Mexico (ASETUR), and Francisco Cervantes Díaz, President of the Business Coordinating Council (CCE), highlighted the historical strength and relevance of the organization in the construction of better commercial and tourism practices.

Andrea Marván Satiel, President Commissioner of the Federal Commission of Economic Competition (COFECE), mentioned the signing of an agreement with CONCANACO SERVYTUR to promote fair economic competition, creating an advisory committee to address issues of mutual interest.

The event was also attended by ambassadors from Pakistan, Indonesia, Morocco and Guatemala, as well as various secretaries of tourism and economy from different states of the country.

This inauguration marks the beginning of a new stage for CONCANACO SERVYTUR Mexico, consolidating its role as a fundamental pillar in the economic and social development of the country, promoting the well-being of Mexican families through a solid and well-structured economy.

## Semana del Contenedor 2024: Logística y Transporte

La Semana del Contenedor 2024, organizada por la Asociación Mexicana del Transporte Intermodal (AMTI), se llevó a cabo en las instalaciones de la Terminal Ferrovalle, reuniendo a expertos, empresas y estudiantes para compartir las últimas tendencias y fortalecer colaboraciones en la industria intermodal. El evento fue inaugurado por Diego Anchustegui, Presidente de AMTI, quien aprovechó para destacar la importancia de este encuentro para el sector.

Por su parte, Yolanda Esquivel, Directora General de la Asociación, agradeció al equipo de Ferrovalle, especialmente a Francisco Fabila, Gerente General de la terminal, por su apoyo en la realización del evento. También extendió su agradecimiento a los patrocinadores GG Trailers, APM Terminals y GMXT, así como a los socios, expositores, asociaciones, medios de comunicación y estudiantes presentes.

El objetivo del evento se centró en dominar las habilidades necesarias para el sector, generar enlaces logísticos y alianzas estratégicas, y explorar tecnologías innovadoras y casos de éxito reales.

Durante el primer día, Hoshi Jurado, Subdirectora Comercial Intermodal de Grupo México, explicó las características del transporte intermodal, abarcando modalidades marítimas, terrestres y cross border. Por su parte, Jorge Hugo Caballero, Gerente de Importación de Hisense, habló de la importancia de tener una relación con todos los eslabones de la cadena, terminales, puertos, navieras, método que ha funcionado para ellos en todas sus importaciones, así como resaltar la eficiencia de los ferrocarriles.



## Container Week 2024: Logistics and Transportation

Container Week 2024, organized by the Mexican Intermodal Transport Association (AMTI), was held at the Ferrovalle Terminal facilities, bringing together experts, companies and students to share the latest trends and strengthen collaborations in the intermodal industry. The event was inaugurated by Diego Anchustegui, President of AMTI, who took the opportunity to highlight the importance of this meeting for the sector.

Yolanda Esquivel, General Director of the Association, thanked the Ferrovalle team, especially Francisco Fabila, General Manager of the terminal, for his support in organizing the event. She also extended her thanks to the sponsors GG Trailers, APM Terminals and GMXT, as well as the partners, exhibitors, associations, media and students present.

The focus of the event was on mastering the skills needed for the sector, generating logistical links and strategic alliances, and exploring innovative technologies and real success stories.

During the first day, Hoshi Jurado, Deputy Intermodal Commercial Director of Grupo Mexico, explained the characteristics of intermodal transportation, covering maritime, land and cross border modalities. For his part, Jorge Hugo Caballero, Import Manager of Hisense, spoke of the importance of having a relationship with all the links in the chain, terminals, ports, shipping companies, a method that has worked for them in all their imports, as well as highlighting the efficiency of the railroads.



Daniela González, Gerente de Operaciones Intermodal de Schneider, destacó los avances del transporte *cross border* en 2023, resaltando su eficiencia, menor costo e impacto ecológico. Jonathan Zaldívar, Intermodal & Logistics senior manager de MSC Mediterranean Shipping Company Mexico S.A. de C.V. habló sobre la adaptabilidad del transporte intermodal para diferentes tipos de mercancías y la tecnología utilizada para mantener la calidad de los productos.

El segundo día incluyó la presentación de Luis Felipe González, Intermodal Manager de Deacero, quien analizó los costos y elementos del precio intermodal, además de ofrecer un resumen de las operaciones intermodales durante 2023. Laura Hernández, de BNSF Railway, destacó el papel de la inteligencia artificial y tecnologías innovadoras en la logística, mientras que Nashielly Escobedo, de la Confederación Latinoamericana de Agentes Aduanales, explicó los procesos de importación y exportación por tren.

En su intervención, Daniel Díaz, Transportation Manager en Colgate-Palmolive, presentó su caso de éxito al usar el transporte intermodal, además comentó que esto le ha permitido tener una logística, ágil y dinámica. En donde el uso de la tecnología ha sido parte importante de la expansión.

En el tercer día de actividades, Francisco Fabila presentó las ventajas de la terminal Ferrovalle, enfatizando su capacidad, infraestructura y tecnología avanzada. Asimismo, Ana Laura Salazar, Gerente de ventas Intermodal para CPKCM y miembro del consejo directivo AMTI, habló de las fortalezas de una red intermodal, entre las que destacan la conectividad, eficiencia y seguridad, infraestructura, balance de equipo, entre muchos otros, sin dejar de lado las ventajas para México con el nearshoring.

Diego Anchustegui cerró el evento subrayando los beneficios del proyecto del corredor transístmico, una estrategia económica para impulsar la conectividad entre el Golfo de México y el Océano Pacífico.

La Semana del Contenedor concluyó con un recorrido por la terminal, donde los asistentes pudieron observar la operación de las grúas en tiempo real. Anchustegui agradeció nuevamente a Ferrovalle y a todos los participantes por su contribución al éxito del evento, que sin duda fortalecerá el desarrollo del transporte intermodal en México.

Daniela González, Schneider's Intermodal Operations Manager, highlighted the advances of cross border transportation in 2023, highlighting its efficiency, lower cost and ecological impact. Jonathan Zaldívar, Intermodal & Logistics senior manager of MSC Mediterranean Shipping Company Mexico S.A. de C.V. , spoke about the adaptability of intermodal transportation for different types of goods and the technology used to maintain product quality.

The second day included a presentation by Luis Felipe González, Intermodal Manager of Deacero, who discussed the costs and elements of intermodal pricing, in addition to providing an overview of intermodal operations during 2023. Laura Hernández, from BNSF Railway, highlighted the role of artificial intelligence and innovative technologies in logistics, while Nashielly Escobedo, from the Latin American Confederation of Customs Brokers, explained the import and export processes by train.

In his speech, Daniel Diaz, Transportation Manager at Colgate-Palmolive, presented his success story of using intermodal transportation, and commented that this has allowed them to have agile and dynamic logistics. In which the use of technology has been an important part of the expansion.

On the third day of activities, Francisco Fabila presented the advantages of the Ferrovalle terminal, emphasizing its capacity, infrastructure and advanced technology. Likewise, Ana Laura Salazar, Intermodal Sales Manager for CPKCM and member of the AMTI board of directors, spoke of the strengths of an intermodal network, including connectivity, efficiency and safety, infrastructure, balance of equipment, among many others, not to mention the advantages for Mexico with nearshoring.

Diego Anchustegui closed the event by highlighting the benefits of the trans-isthmus corridor project, an economic strategy to boost connectivity between the Gulf of Mexico and the Pacific Ocean.

Container Week concluded with a tour of the terminal, where attendees were able to observe the operation of the cranes in real time. Anchustegui again thanked Ferrovalle and all the participants for their contribution to the success of the event, which will undoubtedly strengthen the development of intermodal transportation in Mexico.

## Amacarga presenta decálogo para el mejoramiento de la seguridad operacional en el transporte de mercancías



La Asociación Mexicana de Agentes de Carga (Amacarga) ha lanzado un decálogo con el objetivo de elevar los estándares de seguridad en el movimiento de mercancías y prevenir la contaminación de cargas con sustancias ilícitas. Este esfuerzo forma parte del compromiso de la asociación para fortalecer las cadenas de suministro a través de herramientas de capacitación y profesionalización.

El presidente de Amacarga, Juan Pablo Pacheco Álvarez, destacó que “los primeros cuatro puntos del decálogo se centran en la planeación de la seguridad en la cadena de suministros, la seguridad física, los controles de acceso físico y las relaciones con socios comerciales. Los siguientes cuatro puntos abordan la seguridad en los procesos, vehículos de carga, contenedores y remolques, así como la seguridad del personal y la gestión de información y documentación”.

Finalmente, los dos últimos puntos del decálogo se refieren a la capacitación en seguridad y la concientización, además del manejo e investigación de incidentes. Eva Muñoz, vicepresidenta de Amacarga, detalló que, para asegurar el cumplimiento de estos diez aspectos, se ha diseñado un diplomado al que las empresas podrán inscribirse para evaluar y mejorar sus operaciones de seguridad.



## Amacarga presents decalogue for the improvement of operational safety in freight transport

The Mexican Association of Freight Forwarders (Amacarga) has launched a Decalogue with the aim of raising safety standards in the movement of goods and preventing the contamination of cargo with illicit substances. This effort is part of the association's commitment to strengthen supply chains through training and professionalization tools.

Amacarga's president, Juan Pablo Pacheco Álvarez, noted that “the first four points of the Decalogue focus on supply chain security planning, physical security, physical access controls and relationships with trading partners. The next four points address process security, cargo vehicles, containers and trailers, as well as personnel security and information and documentation management.”

Finally, the last two points of the decalogue refer to security training and awareness, as well as incident management and investigation. Eva Muñoz, vice-president of Amacarga, explained that, to ensure compliance with these ten aspects, a diploma course has been designed for companies to enroll in to evaluate and improve their security operations.



Amarcarga agrupa a 400 empresas que movilizan aproximadamente 2 millones de TEU anuales de mercancías y 200 mil toneladas por vía aérea, lo que representa cerca del 30% de todos los productos que entran y salen de México. Este flujo de mercancías es crucial para la producción y el bienestar social del país.

El objetivo de la asociación es que la mayoría de las empresas asociadas completen el diplomado, obteniendo así un valor agregado en términos de seguridad.



Carlos Eduardo Farfán, vicepresidente para las Américas de la IFAEO, afirmó que las cadenas de suministro globales se encuentran en un estado caótico debido a conflictos bélicos, como los registrados en el Canal de Suez. Ante esta situación, el decálogo de Amarcarga busca unificar los estándares de seguridad y fortalecer la logística empresarial.

Alejandro Arola García, presidente de la IFAEO, agregó desde Shenzhen, China, que el control de seguridad es esencial en la industria, y Amarcarga desempeña un papel crucial en la implementación de parámetros internacionales.

Además, Juan Pablo Pacheco Álvarez anunció que se está trabajando para que los agentes de carga obtengan reconocimiento en la Ley Aduanera, lo cual actualmente carecen de certeza jurídica, siendo regulados solo por normativas administrativas y diversos instrumentos internacionales.

La presentación del decálogo de seguridad de Amarcarga representa un paso significativo hacia la mejora de la seguridad operacional en la industria de carga, brindando a las empresas herramientas para operar bajo estándares internacionales y enfrentar los desafíos globales actuales.

Amarcarga groups 400 companies that move approximately 2 million TEU per year of goods and 200 thousand tons by air, which represents close to 30% of all products entering and leaving Mexico. This flow of goods is crucial for the country's production and social welfare.

The association's objective is that the majority of member companies complete the diploma course, thus obtaining added value in terms of safety.

Carlos Eduardo Farfán, IFAEO's vice-president for the Americas, said that global supply chains are in a chaotic state due to armed conflicts, such as those in the Suez Canal. In view of this situation, the Amarcarga decalogue seeks to unify security standards and strengthen business logistics.

Alejandro Arola García, president of IFAEO, added from Shenzhen, China, that security control is essential in the industry, and Amarcarga plays a crucial role in the implementation of international parameters.

In addition, Juan Pablo Pacheco Álvarez announced that work is being done to ensure that freight forwarders obtain recognition in the Customs Law, which currently lacks legal certainty, being regulated only by administrative regulations and various international instruments.

The presentation of Amarcarga's security decalogue represents a significant step towards improving operational security in the cargo industry, providing companies with the tools to operate under international standards and face today's global challenges.

## CLAA realiza simposio “IAduana 2024: Innovación y Seguridad en Comercio Exterior”



Confederación  
Latinoamericana de  
Agentes Aduanales A.C.®

La Confederación Latinoamericana de Agentes Aduanales (CLAA) realizó la primera edición del IAduana 2024: Innovación y Seguridad en Comercio Exterior en las instalaciones del Instituto Tecnológico de Monterrey (ITESM), un simposio que se centró en la exploración y aplicación de la inteligencia artificial (IA) y la ciberseguridad en las actividades cotidianas de todos los actores del comercio exterior.

El evento tuvo como objetivo crear un espacio de intercambio de ideas y networking, mientras que al mismo tiempo promueve el uso de tecnologías avanzadas en el sector aduanero. La iniciativa busca demostrar el impacto positivo de herramientas como la inteligencia artificial y el blockchain en los procesos aduaneros, destacando su potencial para mejorar la cadena de suministro.

La importancia de IAduana 2024 radica en su capacidad para mostrar cómo las tecnologías emergentes pueden ser implementadas para optimizar los procesos aduaneros. El uso de Inteligencia Artificial y blockchain promete reducir los tiempos en procedimientos operativos y administrativos, haciendo la cadena más eficiente, ágil y segura, al mismo tiempo que sirve como un llamado a todos los eslabones de la cadena de suministro para adoptar estas innovaciones tecnológicas.



## CLAA holds symposium “IAduana 2024: Innovation and Security in Foreign Trade”

The Latin American Confederation of Customs Brokers (CLAA) held the first edition of IAduana 2024: Innovation and Security in Foreign Trade at the facilities of the Monterrey Institute of Technology (ITESM), a symposium that focused on the exploration and application of artificial intelligence (AI) and cybersecurity in the daily activities of all foreign trade actors.

The event aimed to create a space for the exchange of ideas and networking, while at the same time promoting the use of advanced technologies in the customs sector. The initiative seeks to demonstrate the positive impact of tools such as artificial intelligence and blockchain in customs processes, highlighting their potential to improve the supply chain.

The importance of IAduana 2024 lies in its ability to show how emerging technologies can be implemented to optimize customs processes. The use of Artificial Intelligence and blockchain promises to reduce times in operational and administrative procedures, making the chain more efficient, agile and secure, while serving as a call to all links in the supply chain to adopt these technological innovations.



Durante el simposio, se presentaron diversas soluciones tecnológicas que están siendo implementadas a nivel internacional y que también están disponibles en México, aunque aún no se han explotado plenamente

La CLAA, a través de eventos como IAduana 2024, busca dar continuidad e impulso al uso de tecnologías avanzadas en el sector aduanero. La Confederación tiene como objetivo convocar a aquellos interesados en colaborar y contribuir a la transformación digital del comercio exterior. Este esfuerzo conjunto promete un futuro donde la eficiencia y la seguridad sean las principales características de las operaciones aduaneras.

En conclusión, IAduana 2024 ha marcado un importante paso hacia la modernización del comercio exterior, mostrando el camino para una integración más amplia de la tecnología en este sector crucial. La expectativa es que este simposio se convierta en un referente anual para la innovación y la seguridad en el comercio internacional.

Entre las conferencias que se presentaron en el evento fueron "Horizontes de Innovación: Abriendo el telón al Futuro de la IA en los Procesos Aduanales", por John Willy Kolter, Presidente de CLAA. "IA en las Operaciones Aduaneras", por Jorge Moreno, Experto en IA y Ciberseguridad.

El conversatorio: "IA en las Operaciones Aduaneras", con la participación del Ing. Ollincuahtli Méndez Ramírez, Gerente Senior de Desarrollo de Operaciones Dirección de Operaciones ICAVE; Fernando Ponce Ulvert KCSM Moderador: Arturo Hernández

También, dentro de la conferencia "Más Allá de la Automatización: IA en los Procesos Aduanales", se realizó una demostración de herramientas de IA en procesos aduanales a cargo de Luis Cervantes, experto en IA generativa y Marco Gutiérrez de AiDock, por mencionar algunas.



During the symposium, several technological solutions were presented that are being implemented internationally and are also available in Mexico, although they have not yet been fully exploited.

CLAA, through events such as IAduana 2024, seeks to give continuity and impetus to the use of advanced technologies in the customs sector. The Confederation aims to convene those interested in collaborating and contributing to the digital transformation of foreign trade. This joint effort promises a future where efficiency and security are the main features of customs operations.

In conclusion, IAduana 2024 has marked an important step towards the modernization of foreign trade, showing the way for a broader integration of technology in this crucial sector. The expectation is that this symposium will become an annual benchmark for innovation and security in international trade.

Among the lectures presented at the event were "Horizons of Innovation: Opening the Curtain to the Future of AI in Customs Processes", by John Willy Kolter, President of CLAA. "AI in Customs Operations", by Jorge Moreno, AI and Cybersecurity Expert.

Ollincuahtli Méndez Ramírez, Senior Operations Development Manager, ICAVE Operations Directorate; Fernando Ponce Ulvert KCSM Moderator: Arturo Hernández.

Also, within the conference "Beyond Automation: AI in Customs Processes", there was a demonstration of AI tools in customs processes by Luis Cervantes, expert in generative AI and Marco Gutiérrez from AiDock, to mention a few.

## C12 reúne a 500 líderes logísticos de todo el país en el C12 HUB 2024

C12, una plataforma líder en el ámbito logístico marcó nuevamente un hito al reunir a 500 destacados líderes del sector en el esperado C12 HUB 2024. Este evento, reconocido como un epicentro de innovación y colaboración en la industria, se erigió como una oportunidad invaluable para compartir experiencias, establecer contactos comerciales y explorar las últimas tendencias en logística y movilidad.

Desde su concepción, el C12 HUB ha sido mucho más que un simple evento; ha sido una comunidad activa que fomenta el intercambio de ideas y el crecimiento conjunto. Elías Gamboa, CEO de C12, resaltó esta visión al afirmar que “el C12 HUB 2024 está diseñado para conocer a otros colegas, descubrir casos de éxito, aprender unos de otros y convivir”. Esta declaración encapsula la esencia del evento, que va más allá de la mera transacción comercial para nutrir relaciones duraderas y colaborativas.

En la inauguración, Gamboa compartió cómo la comunidad ha crecido de manera orgánica a lo largo del tiempo, gracias al compromiso y la participación activa de los asistentes. Esta evolución refleja el espíritu de colaboración que impulsa a C12, donde cada miembro aporta su experiencia única para enriquecer el conjunto.

Roberto Sosa, Director de C12 Logística, recordó los inicios del proyecto, marcados por la ilusión y el desafío. Ahora, tres años después, el evento ha cobrado vida propia, convirtiéndose en un referente indiscutible en el panorama logístico nacional. Para esta edición, Sosa adelantó la inclusión de temas cruciales como la sostenibilidad y el transporte eficiente, señalando la importancia de abordar estos aspectos para impulsar un desarrollo sostenible en el sector.

**C12 HUB 2024**  
13 - 15 MAYO  
LOGISTICS | MOBILITY



## C12 brings together 500 logistics leaders from across the country at C12 HUB 2024

C12, a leading logistics platform, once again set a milestone by bringing together 500 top industry leaders at the highly anticipated C12 HUB 2024. This event, recognized as an epicenter of innovation and collaboration in the industry, emerged as an invaluable opportunity to share experiences, establish business contacts and explore the latest trends in logistics and mobility.

Since its conception, the C12 HUB has been much more than just an event; it has been an active community that fosters the exchange of ideas and joint growth. Elias Gamboa, CEO of C12, highlighted this vision by stating that “C12 HUB 2024 is designed to meet peers, discover success stories, learn from each other and live together.” This statement encapsulates the essence of the event, which goes beyond the mere commercial transaction to nurture lasting, collaborative relationships.

At the inauguration, Gamboa shared how the community has grown organically over time, thanks to the commitment and active participation of attendees. This evolution reflects the spirit of collaboration that drives C12, where each member brings his or her unique experience to enrich the whole.

Roberto Sosa, Director of C12 Logística, recalled the beginnings of the project, marked by excitement and challenge. Now, three years later, the event has taken on a life of its own, becoming an indisputable reference in the national logistics panorama. For this edition, Sosa anticipated the inclusion of crucial topics such as sustainability and efficient transportation, pointing out the importance of addressing these aspects to promote sustainable development in the sector.





Por su parte, Oscar Rosas, Director de C12 Movilidad, destacó la evolución constante de la logística y la movilidad, especialmente en un contexto donde la tecnología desempeña un papel cada vez más relevante. Rosas enfatizó la importancia de adaptarse a estos cambios y abordar los nuevos desafíos que surgen en el camino.

El evento contó con la participación destacada de empresas líderes en el sector logístico, como Nestlé, representada por Cuauhtémoc Tavera, Director de Customer Supply Chain. Tavera compartió para TLC Magazine México la visión de Nestlé en cuanto a la necesidad de adoptar soluciones digitales para optimizar los procesos y mejorar la atención al cliente.



*“En un entorno donde la volatilidad en los hábitos de consumo presenta un desafío constante, Nestlé busca aprovechar la tecnología para anticipar las necesidades del mercado y ofrecer productos y servicios adaptados a las demandas cambiantes de los consumidores”, declaró Tavera.*

Otra empresa presente en el evento fue Del Bravo, representada por su CEO, Joel Benavides, quien resaltó el papel de Del Bravo como una empresa pionera en soluciones aduaneras y logísticas, con un enfoque centrado en la innovación tecnológica. Desde sus inicios como una agencia aduanal mexicana en 1996, Del Bravo ha evolucionado para ofrecer una gama completa de servicios, desde transporte y almacenaje hasta soluciones de maquila y desarrollo de software especializado en temas logísticos y aduaneros.

Finalmente, Justin Facey, CEO de Kensa Logistics, compartió la historia de crecimiento y éxito de su empresa, destacando su enfoque en la calidad humana y la experiencia del equipo como elementos clave para ofrecer un servicio excepcional a sus clientes. Kensa Logistics, fundada en 2018, ha experimentado un crecimiento significativo gracias a su atención personalizada y su capacidad para adaptarse a las necesidades específicas de cada cliente.

*“Kensa trabaja con un sistema único de operaciones que integra también la parte administrativa y comercial. Todas las necesidades de la compañía se cubren con una sola base de datos y un sistema, lo cual hace más eficiente y permite atender mucho mejor a los clientes gracias a la limpieza de la información”, dijo Facey.*

En resumen, el C12 HUB 2024 fue mucho más que un evento; fue un catalizador de cambio y una plataforma para la colaboración y la innovación en la industria logística. A través de la participación activa de líderes y empresas destacadas, se sentaron las bases para un futuro más prometedor y sostenible en el mundo de la logística y la movilidad.

Oscar Rosas, Director of C12 Mobility, highlighted the constant evolution of logistics and mobility, especially in a context where technology plays an increasingly relevant role. Rosas emphasized the importance of adapting to these changes and addressing the new challenges that arise along the way.

The event had the outstanding participation of leading companies in the logistics sector, such as Nestlé, represented by Cuauhtémoc Tavera, Director of Customer Supply Chain. Tavera shared for TLC Magazine Mexico Nestlé's vision regarding the need to adopt digital solutions to optimize processes and improve customer service.

*“In an environment where volatility in consumer habits presents a constant challenge, Nestlé seeks to leverage technology to anticipate market needs and offer products and services adapted to changing consumer demands,” stated Tavera.*

Another company present at the event was Del Bravo, represented by its CEO, Joel Benavides, who highlighted Del Bravo's role as a pioneer in customs and logistics solutions, with a focus on technological innovation. From its beginnings as a Mexican customs agency in 1996, Del Bravo has evolved to offer a full range of services, from transportation and warehousing to maquila solutions and software development specialized in logistics and customs issues.

Finally, Justin Facey, CEO of Kensa Logistics, shared his company's story of growth and success, highlighting its focus on human quality and team expertise as key elements in delivering exceptional service to its customers. Kensa Logistics, founded in 2018, has experienced significant growth thanks to its personalized attention and ability to adapt to the specific needs of each client.

*“Kensa works with a single operations system that also integrates the administrative and commercial side. All the company's needs are covered with a single database and system, which makes it more efficient and allows us to serve customers much better thanks to the cleanliness of the information,” said Facey.*

In short, C12 HUB 2024 was much more than an event; it was a catalyst for change and a platform for collaboration and innovation in the logistics industry. Through the active participation of outstanding leaders and companies, the foundations were laid for a more promising and sustainable future in the world of logistics and mobility.

## AMTI celebra su 25 aniversario destacando ventajas del transporte intermodal

En el marco de su 25 aniversario, Yolanda Esquivel, Directora General de la Asociación Mexicana del Transporte Intermodal (AMTI), dio apertura a este importante evento dando la bienvenida a los socios, colegas, colaboradores y ex-presidentes: "La evolución del servicio ha sido parte de los retos de esta asociación." expresó. Diego Anchustegui, presidente de AMTI, inició la celebración subrayando estos beneficios: impacto ecológico, menor costo, seguridad y capacidad, así como la importancia de fomentar una cultura intermodal en el país.

"Estamos creando una cultura intermodal, este evento no es de una sola persona, no es mía o de algún expresidente, sino de todos nosotros que estamos apoyando el intermodal, el ferrocarril y estamos ayudándolo a crecer", afirmó Anchustegui ante empresas, clientes, representantes de ferrocarriles e invitados especiales. En el evento, también destacó que a través de la AMTI se han establecido las bases necesarias para superar cualquier reto empresarial y consolidar su éxito.

Durante el evento, cuatro expresidentes de AMTI compartieron sus experiencias y reflexiones sobre el crecimiento del transporte intermodal en México. Eduardo Asperó, quien lideró la asociación entre 2006 y 2010, recordó los desafíos iniciales cuando las empresas ferroviarias no colaboraban entre sí. Su gestión se centró en integrar un esquema intermodal competitivo.



## AMTI celebrates its 25th anniversary highlighting advantages of intermodal transport

On the occasion of its 25th anniversary, Yolanda Esquivel, General Director of the Mexican Association of Intermodal Transportation (AMTI), opened this important event by welcoming members, colleagues, collaborators and former presidents: "The evolution of the service has been part of the challenges of this association." she expressed. Diego Anchustegui, president of AMTI, kicked off the celebration by highlighting these benefits: ecological impact, lower cost, safety and capacity, as well as the importance of fostering an intermodal culture in the country.

"We are creating an intermodal culture, this event does not belong to just one person, it is not mine or any former president, but to all of us who are supporting intermodal, the railroad and we are helping it to grow," Anchustegui stated before companies, clients, railroad representatives and special guests. At the event, he also emphasized that through AMTI the necessary foundations have been established to overcome any business challenge and consolidate its success.

During the event, four former AMTI presidents shared their experiences and reflections on the growth of intermodal transportation in Mexico. Eduardo Asperó, who led the association between 2006 and 2010, recalled the initial challenges when railroad companies did not collaborate with each other. His administration focused on integrating a competitive intermodal scheme.



Isaac Franklin, presidente de AMTI entre 2011 y 2012 y actual director general de Administración y Finanzas de Ferromex, resaltó el crecimiento exponencial del intermodal bajo su liderazgo. Franklin subrayó que Ferromex ha hecho de este modo de transporte una prioridad, invirtiendo constantemente en su desarrollo.



Fernando Ramos, director general de Borderless Consulting Group, recordó su mandato como un tributo a su padre, pionero en traer contenedores de Europa a México en los años 70. Ramos destacó la evolución de terminales como la de Pantaco y el enorme potencial intermodal del país.

Humberto Vargas, vicepresidente de Union Pacific en México y expresidente de AMTI, habló sobre la significativa evolución del transporte intermodal en los últimos 25 años. Vargas destacó cómo este desarrollo ha contribuido a la competitividad del país, facilitando el comercio internacional y mejorando la eficiencia de las cadenas de suministro.



La celebración también incluyó la entrega de reconocimientos a los expresidentes, resaltando sus contribuciones al crecimiento y consolidación del transporte intermodal en México. La AMTI continúa enfrentando desafíos como el nearshoring, buscando soluciones eficientes para mantener la competitividad en el mercado norteamericano y más allá.

Isaac Franklin, president of AMTI between 2011 and 2012 and current general director of Administration and Finance of Ferromex, highlighted the exponential growth of intermodal under his leadership. Franklin stressed that Ferromex has made this mode of transportation a priority, constantly investing in its development.

Fernando Ramos, CEO of Borderless Consulting Group, recalled his tenure as a tribute to his father, a pioneer in bringing containers from Europe to Mexico in the 1970s. Ramos highlighted the evolution of terminals such as Pantaco and the country's enormous intermodal potential.

Humberto Vargas, vice president of Union Pacific in Mexico and former president of AMTI, spoke about the significant evolution of intermodal transportation over the past 25 years. Vargas highlighted how this development has contributed to the country's competitiveness, facilitating international trade and improving the efficiency of supply chains.

The celebration also included the presentation of awards to the former presidents, highlighting their contributions to the growth and consolidation of intermodal transportation in Mexico. AMTI continues to face challenges such as nearshoring, seeking efficient solutions to maintain competitiveness in the North American market and beyond.

# América del Norte: Zona de Libre Comercio vs. Unión Aduanera

North America:  
Free Trade Area vs. Customs Union



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.

Las relaciones comerciales entre los tres países integrantes de América del Norte se han realizado de manera formal o informal a lo largo de las centurias, pero un evento relevante sucedió al inicio de los años 90, cuando México decidió integrarse al Free Trade Agreement (FTA) que tenían Estados Unidos y Canadá, con lo cual, el resultado fue la suscripción y entrada en vigor, el 1 de enero de 1994, del Tratado de Libre Comercio América del Norte (TLCAN).<sup>1</sup>

1. *Decreto de promulgación del Tratado de Libre Comercio de América del Norte*, Diario Oficial de la Federación (DOF) del lunes 20 de diciembre de 1993, segunda sección, pp. 1 y ss. [https://dof.gob.mx/nota\\_to\\_imagen\\_fs.php?codnota=4815052&fecha=20/12/1993&cod\\_diario=207247](https://dof.gob.mx/nota_to_imagen_fs.php?codnota=4815052&fecha=20/12/1993&cod_diario=207247)

Trade relations between the three North American countries have been conducted formally or informally over the centuries, but a relevant event took place in the early 1990s, when Mexico decided to join the Free Trade Agreement (FTA) with the United States and Canada, which resulted in the signing and entry into force of the North American Free Trade Agreement (NAFTA) on January 1, 1994.<sup>1</sup>

1. *Decree promulgating the North American Free Trade Agreement*, Official Gazette of the Federation (DOF) of Monday, December 20, 1993, second section, pp. 1 et seq. [https://dof.gob.mx/nota\\_to\\_imagen\\_fs.php?codnota=4815052&fecha=20/12/1993&cod\\_diario=207247](https://dof.gob.mx/nota_to_imagen_fs.php?codnota=4815052&fecha=20/12/1993&cod_diario=207247)



Dicho acuerdo, en su Preámbulo planteaba:

... crear un mercado más extenso y seguro para los bienes y los servicios producidos en sus territorios; reducir las distorsiones en el comercio; establecer reglas claras y de beneficio mutuo para su intercambio comercial; y asegurar un marco comercial predecible para la planeación de las actividades productivas y de inversión; ...<sup>2</sup>



Los tres países reconocieron que lo anterior podría lograrse con el establecimiento de una zona de libre comercio (ZLC) de conformidad con lo dispuesto en el artículo XXIV del Acuerdo General sobre Aranceles Aduaneros y Comercio de 1994 (AGAAC de 1994), conocido en inglés como *General Agreement on Tariffs and Trade (GATT)*, razón por la cual, en la Primera Parte del TLCAN, denominada Aspectos Generales, titularon el primer artículo 101 como Establecimiento de la ZLC; y entre los objetivos plasmados en el artículo 102 señalaron lo siguiente:

...

- a) eliminar obstáculos al comercio y facilitar la circulación transfronteriza de bienes y de servicios entre los territorios de las Partes;
- b) promover condiciones de competencia leal en la zona de libre comercio;
- c) aumentar sustancialmente las oportunidades de inversión en los territorios de las Partes;

...<sup>3</sup>

2. Íbidem, p. 10.

3. Íbidem, p. 11.

This agreement, in its preamble, stated that:

... create a larger and more secure market for goods and services produced in their territories; reduce trade distortions; establish clear and mutually beneficial rules for their commercial exchange; and ensure a predictable commercial framework for the planning of productive and investment activities; ...<sup>2</sup>

The three countries recognized that this could be achieved through the establishment of a free trade zone (FTA) in accordance with the provisions of Article XXIV of the General Agreement on Tariffs and Trade 1994 (GATT), which is why, in Part One of NAFTA, entitled General Aspects, they titled the first Article 101 as Establishment of the FTA; and among the objectives set forth in Article 102, they indicated the following:

...

- a) eliminating barriers to trade and facilitating the cross-border movement of goods and services between the territories of the Parties;
- b) promoting conditions of fair competition in the free trade zone;
- c) substantially increase investment opportunities in the territories of the Parties;

...<sup>3</sup>

2. Íbidem, p. 10.

3. Íbidem, p. 11.

Antes de avanzar es pertinente conocer la definición proporcionada en el artículo XXIV del GATT en relación con la ZLC, prevista en el numeral 8 literal b:

8. A los efectos de aplicación del presente Acuerdo,

...

b) se entenderá por **zona de libre comercio**, un grupo de **dos o más territorios aduaneros** entre los cuales **se eliminen los derechos de aduana y las demás reglamentaciones comerciales restrictivas** (excepto, en la medida en que sea necesario, las restricciones autorizadas en virtud de los artículos XI, XII, XIII, XIV, XV y XX) **con respecto a** lo esencial de los intercambios comerciales de los **productos originarios** de los territorios constitutivos de dicha zona de libre comercio.<sup>4</sup> (Énfasis añadido)

4. *Acuerdo General sobre Aranceles Aduaneros y Comercio de 1994*, Organización Mundial del Comercio (OMC), [https://www.wto.org/spanish/docs\\_s/legal\\_s/06-gatt\\_s.htm](https://www.wto.org/spanish/docs_s/legal_s/06-gatt_s.htm)

Before proceeding further, it is pertinent to know the definition provided in Article XXIV of the GATT in relation to the FTA, provided in paragraph 8.b:

8. For the purposes of this Agreement,

...

b) **free trade area** means a group of **two or more customs territories** between which **customs duties and other restrictive regulations of commerce** (except, to the extent necessary, restrictions authorized under Articles XI, XII, XIII, XIV, XV and XX) **are eliminated in respect of** substantially all trade in **products originating** in the constituent territories of such free trade area.<sup>4</sup> (Emphasis added)

4. *General Agreement on Tariffs and Trade 1994*, World Trade Organization (WTO), [https://www.wto.org/spanish/docs\\_s/legal\\_s/06-gatt\\_s.htm](https://www.wto.org/spanish/docs_s/legal_s/06-gatt_s.htm)





Así, con base en el TLCAN los tres países establecieron, en términos generales, la desgravación automática para una diversidad de productos, un calendario de desgravación de 10 años para otra gran cantidad de productos <sup>5</sup> y la eliminación de aranceles para diversos productos sensibles en el plazo de 15 años. Eso incluía no incrementar ningún arancel vigente y no adoptar alguno nuevo (artículo 302 TLCAN).

A pesar de la larga trayectoria del TLCAN por más de 25 años y de los beneficios económicos para los tres países, la renegociación del tratado se llevó a cabo durante el gobierno de Donald Trump y condujo a su sustitución, por el denominado T-MEC: Tratado entre México, Estados Unidos y Canadá,<sup>6</sup> y adoptó diversas denominaciones a partir del país suscriptor: USMCA para Estados Unidos y CUSMA para Canadá.

5. Artículo 302. Eliminación arancelaria: 1. ... 2. Salvo que se disponga otra cosa en este Tratado, cada una de las Partes eliminará progresivamente sus aranceles aduaneros sobre bienes originarios, en concordancia con sus listas de desgravación incluidas en el Anexo 302.2. *Decreto de promulgación del Tratado de Libre Comercio de América del Norte, Ob. Cit., p. 15.*

6. *Decreto Promulgatorio del Protocolo por el que se Sustituye el Tratado de Libre Comercio de América del Norte por el Tratado entre los Estados Unidos Mexicanos, los Estados Unidos de América y Canadá, hecho en Buenos Aires, el treinta de noviembre de dos mil dieciocho; del Protocolo Modificador al Tratado entre los Estados Unidos Mexicanos, los Estados Unidos de América y Canadá, hecho en la Ciudad de México el diez de diciembre de dos mil diecinueve; de seis acuerdos paralelos entre el Gobierno de los Estados Unidos Mexicanos y el Gobierno de los Estados Unidos de América, celebrados por intercambio de cartas fechadas en Buenos Aires, el treinta de noviembre de dos mil dieciocho, y de dos acuerdos paralelos entre el Gobierno de los Estados Unidos Mexicanos y el Gobierno de los Estados Unidos de América, celebrados en la Ciudad de México, el diez de diciembre de dos mil diecinueve, DOF del lunes 29 de junio de 2020, segunda sección, pp. 1 y ss., [https://dof.gob.mx/nota\\_to\\_ima\\_gen\\_fs.php?codnota=5595761&fecha=29/06/2020&cod\\_diario=287341](https://dof.gob.mx/nota_to_ima_gen_fs.php?codnota=5595761&fecha=29/06/2020&cod_diario=287341)*



Thus, based on NAFTA, the three countries established, in general terms, automatic tariff reduction for a variety of products, a 10-year tariff reduction schedule for a large number of other products<sup>5</sup> and the elimination of tariffs on various sensitive products within 15 years. This included not increasing any existing tariffs and not adopting any new ones (NAFTA Article 302).

Despite the long history of NAFTA for more than 25 years and the economic benefits for the three countries, the renegotiation of the treaty took place during the administration of Donald Trump and led to its replacement by the so-called USMCA: United States, Mexico and Canada Agreement <sup>6</sup>, and adopted different names depending on the subscribing country: USMCA for the United States and CUSMA for Canada.

5. Article 302. Tariff elimination: 1. ... 2. Except as otherwise provided in this Agreement, each Party shall progressively eliminate its customs duties on originating goods, in accordance with its Schedule to Annex 302.2. *Decree enacting the North American Free Trade Agreement, Ob. Cit., p. 15.*

6. *Decree Promulgating the Protocol whereby the North American Free Trade Agreement is replaced by the Agreement between the United Mexican States, the United States of America and Canada, done at Buenos Aires, on November thirtieth, two thousand eighteen; the Amending Protocol to the Agreement between the United Mexican States, the United States of America and Canada, done at Mexico City on December tenth, two thousand nineteen; of six parallel agreements between the Government of the United Mexican States and the Government of the United States of America, executed by exchange of letters dated in Buenos Aires, on November thirtieth, two thousand eighteen, and of two parallel agreements between the Government of the United Mexican States and the Government of the United States of America, executed in Mexico City, on December tenth, two thousand nineteen, Official Gazette of the Federation of Monday, June 29, 2020, second section, pp. 1 et seq., [https://dof.gob.mx/nota\\_to\\_ima\\_gen\\_fs.php?codnota=5595761&fecha=29/06/2020&cod\\_diario=287341](https://dof.gob.mx/nota_to_ima_gen_fs.php?codnota=5595761&fecha=29/06/2020&cod_diario=287341)*

Este enero de 2024 se cumplieron 30 años de la larga e intensa trayectoria comercial entre los tres países y, con pesar se observa cómo no se ha logrado avanzar en la siguiente etapa: la constitución de una Unión Aduanera (UA), la cual, a diferencia de la ZLC, establece la adopción de un arancel común frente a las importaciones provenientes de terceros países, independientemente del país por donde ingresen las mercancías, con lo cual se entiende que los tres países se convierten en un solo territorio. Figura comercial y de integración contemplada en el artículo XXIV del GATT, numeral 8, el cual la define del modo siguiente:

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

i) que **los derechos de aduana y las demás reglamentaciones comerciales restrictivas** (excepto, en la medida en que sea necesario, las restricciones autorizadas en virtud de los artículos XI, XII, XIII, XIV, XV y XX) **sean eliminados** con respecto a lo esencial de los intercambios comerciales entre los **territorios** constitutivos de la unión o, al menos, **en lo que concierne a** lo esencial de los intercambios comerciales de **los productos originarios** de dichos territorios; y ...<sup>7</sup> (Énfasis añadido)

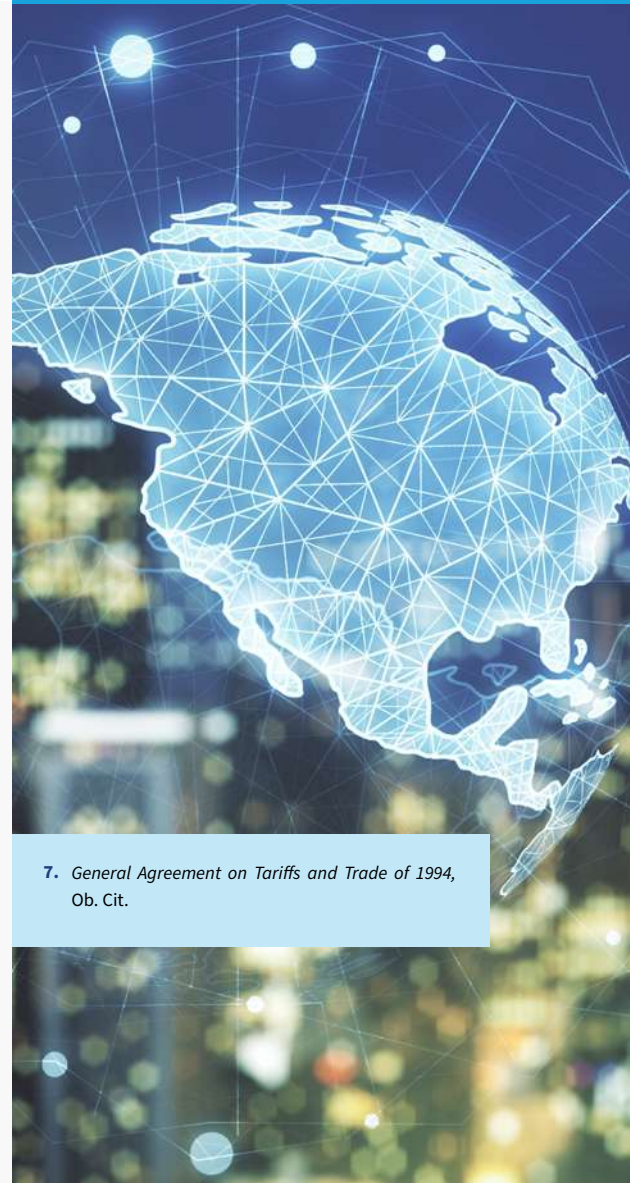
7. Acuerdo General sobre Aranceles Aduaneros y Comercio de 1994, Ob. Cit.

This January 2024 marked the 30th anniversary of the long and intense commercial trajectory between the three countries, and it is with regret that we can see how no progress has been made in the next stage: the creation of a Customs Union (CU), which, unlike the FTA, establishes the adoption of a common tariff for imports from third countries, regardless of the country through which the goods enter, which means that the three countries become a single territory. This is a trade and integration figure contemplated in GATT Article XXIV, paragraph 8, which defines it as follows:

a) **customs union** shall mean the substitution of two or more customs territories for a single customs territory, in such a way that the following are considered to be the same:

i) that **customs duties and other restrictive regulations of commerce** (except, to the extent necessary, restrictions authorized under Articles XI, XII, XIII, XIV, XV and XX) **shall be eliminated** in respect of substantially all the trade between the constituent **territories** of the union or at least **in respect of** substantially all the trade in **products originating** in those territories; and ...<sup>7</sup> (Emphasis added)

7. General Agreement on Tariffs and Trade of 1994, Ob. Cit.



Pareciera entonces, que durante tres décadas los tres países han enfrentado cada uno por su parte las importaciones con aranceles diferenciados, lo cual ha permitido a los exportadores asiáticos, revisar las estructuras aduaneras y de operación de cada país, para identificar las mejores oportunidades de negocio. Incluso la falta de políticas y legislación uniforme en materia de prácticas desleales de comercio internacional, incluidas las acciones de cada gobierno en esta materia, han facilitado la penetración de las mercancías asiáticas al territorio de la mencionada ZLC. Lo anterior en detrimento de los productores nacionales de los tres países.

Sin duda industrias sensibles, como el acero,<sup>8</sup> automotriz y autopartes, calzado, hilados, textiles y prendas de vestir, por mencionar algunas, han realizado esfuerzos para enfrentar la invasión de productos chinos; no obstante, se observa como insuficiente de cara a las políticas agresivas que en materia de subvenciones y paridad cambiaria ha mantenido a lo largo de los años el gobierno chino. Además de la abundante, y en ocasiones excesiva, producción de mercancías por la gran cantidad de población y recursos con los cuales cuenta dicho país.



8. La preocupación de la internación de productos asiáticos se ha mantenido por largo tiempo y se confirma con el control observado en la importación de productos siderúrgicos y la modificación de las Reglas y Criterios de Carácter General en materia de Comercio Exterior emitidos por la Secretaría de Economía, donde para el otorgamiento del Aviso automático de importación se requiere, entre otras cosas, el certificado de molino, identificación del fabricante, certificado de calidad y descripción de las dimensiones, especificaciones técnicas, físicas, químicas y metalúrgicas del acero importado. *Acuerdo por el que se modifica el diverso por el que la Secretaría de Economía emite Reglas y Criterios de Carácter General en Materia de Comercio Exterior*, DOF del lunes 15 de abril de 2024, pp. 65 y ss., [https://dof.gob.mx/nota\\_to\\_imagen\\_fs.php?codnota=5723261&fecha=15/04/2024&cod\\_diario=312761](https://dof.gob.mx/nota_to_imagen_fs.php?codnota=5723261&fecha=15/04/2024&cod_diario=312761)

It would seem, then, that for three decades the three countries have each faced imports with differentiated tariffs, which has allowed Asian exporters to review the customs and operational structures of each country in order to identify the best business opportunities. Even the lack of uniform policies and legislation on unfair international trade practices, including the actions of each government in this matter, have facilitated the penetration of Asian goods into the territory of the aforementioned Free Trade Zone. This has been to the detriment of domestic producers in the three countries.

No doubt sensitive industries, such as steel<sup>8</sup>, automotive and auto parts, footwear, yarn, textiles and clothing, to mention a few, have made efforts to face the invasion of Chinese products; however, it is seen as insufficient in the face of the aggressive policies that the Chinese government has maintained over the years in terms of subsidies and exchange rate parity. In addition to the abundant, and sometimes excessive, production of goods due to the large population and resources available to the country, the Chinese government has also made a number of efforts to reduce its production capacity.

8. The concern about the importation of Asian products has been maintained for a long time and is confirmed by the control observed in the importation of steel products and the modification of the General Rules and Criteria for Foreign Trade issued by the Ministry of Economy, where the automatic import notice requires, among other things, the mill certificate, identification of the manufacturer, quality certificate and description of the dimensions, technical, physical, chemical and metallurgical specifications of the imported steel. *Agreement modifying the one whereby the Ministry of Economy issues General Rules and Criteria on Foreign Trade Matters*, Official Gazette of the Federation of Monday, April 15, 2024, pp. 65 et seq., [https://dof.gob.mx/nota\\_to\\_imagen\\_fs.php?codnota=5723261&fecha=15/04/2024&cod\\_diario=312761](https://dof.gob.mx/nota_to_imagen_fs.php?codnota=5723261&fecha=15/04/2024&cod_diario=312761)

Si bien China es miembro de la Organización Mundial del Comercio (OMC) desde 2001, con lo cual está obligada a respetar y cumplir los compromisos establecidos en su Protocolo de Adhesión, así como los previstos en el Acuerdo de Marrakech y sus Anexos,<sup>9</sup> identificados como los Acuerdos de la OMC, se percibe que las políticas, estrategias y acciones del gobierno chino han eludido el cumplimiento de los mencionados acuerdos. Los países afectados han tomado acciones diversas para enfrentar la avalancha de importaciones chinas.

9. Decreto de promulgación del Acta Final de la Ronda Uruguay de Negociaciones Comerciales Multilaterales y, por lo tanto, el Acuerdo por el que se establece la Organización Mundial del Comercio, DOF del viernes 30 de diciembre de 1994, pp. 2 y ss. [https://dof.gob.mx/nota\\_to\\_imagen\\_fs.php?cod\\_diario=205912&pagina=2&seccion=2](https://dof.gob.mx/nota_to_imagen_fs.php?cod_diario=205912&pagina=2&seccion=2)

Although China has been a member of the World Trade Organization (WTO) since 2001, and is therefore obliged to respect and comply with the commitments established in its Protocol of Accession, as well as those set forth in the Marrakesh Agreement and its Annexes<sup>9</sup>, identified as the WTO Agreements, it is perceived that the policies, strategies and actions of the Chinese government have evaded compliance with the aforementioned agreements. The affected countries have taken various actions to deal with the avalanche of Chinese imports.

9. Decree promulgating the Final Act of the Uruguay Round of Multilateral Trade Negotiations and, consequently, the Agreement Establishing the World Trade Organization, Official Gazette of the Federation of Friday, December 30, 1994, pp. 2 et seq. [https://dof.gob.mx/nota\\_to\\_imagen\\_fs.php?cod\\_diario=205912&pagina=2&seccion=2](https://dof.gob.mx/nota_to_imagen_fs.php?cod_diario=205912&pagina=2&seccion=2)



En el pasado reciente, tal vez por la presión estadounidense y en aras de proteger a la industria nacional, mediante publicación en el Diario Oficial de la Federación (DOF) del 15 de agosto de 2023, México impuso aranceles a mercancías producidas por países con los cuales no se tiene pactado un tratado comercial preferente (bilateral, plurilateral o regional), que ingresan a través de aproximadamente 392 fracciones arancelarias.

En el Decreto de modificación a la Tarifa de la Ley General de los Impuestos Generales de Importación y de Exportación,<sup>10</sup> se dispuso que los incrementos arancelarios en un rango de 5 a 25% estarían vigentes hasta el 31 de julio de 2025, es decir, extendiendo su vigencia más allá del presente sexenio presidencial.

Ahora, tal vez por una combinación de factores, entre ellos, por ser año electoral en México y en Estados Unidos; generar adeptos entre la industria nacional para favorecer la continuación del partido político en el poder; porque las presiones estadounidenses no han terminado. Lo cierto es que el 22 de abril pasado se publicó en el DOF un nuevo Decreto, el cual tiene como propósito ampliar el espectro de fracciones arancelarias, así como el porcentaje de incremento del impuesto general de importación.<sup>11</sup>



10. Decreto por el que se modifica la Tarifa de la Ley General de los Impuestos Generales de Importación y de Exportación, DOF del martes 15 de agosto de 2023, edición vespertina, pp. 307 y ss., [https://dof.gob.mx/nota\\_to\\_imagen\\_fs.php?codnota=5698661&fecha=15/08/2023&cod\\_diario=307601](https://dof.gob.mx/nota_to_imagen_fs.php?codnota=5698661&fecha=15/08/2023&cod_diario=307601)

11. Decreto por el que se modifica la Tarifa de la Ley General de los Impuestos Generales de Importación y de Exportación, DOF del lunes 22 de abril de 2024, edición vespertina, pp. 7 y ss., [https://dof.gob.mx/nota\\_to\\_imagen\\_fs.php?codnota=5724207&fecha=22/04/2024&cod\\_diario=312921](https://dof.gob.mx/nota_to_imagen_fs.php?codnota=5724207&fecha=22/04/2024&cod_diario=312921)

In the recent past, perhaps due to U.S. pressure and in order to protect the domestic industry, Mexico imposed tariffs on goods produced by countries with which it does not have a preferential trade agreement (bilateral, plurilateral or regional) on August 15, 2023, through publication in the Official Gazette of the Federation (DOF), which enter through approximately 392 tariff items.

In the Decree amending the Tariff of the General Import and Export Tax Law,<sup>10</sup> it was provided that tariff increases in the range of 5 to 25% would be in effect until July 31, 2025, i.e., extending its validity beyond the current presidential term.

Now, perhaps due to a combination of factors, among them, because it is an election year in Mexico and in the United States; to generate followers among the national industry in order to favor the continuation of the political party in power; because the U.S. pressures have not ended. What is certain is that on April 22 a new Decree was published in the Official Gazette of the Federation, the purpose of which is to broaden the spectrum of tariff fractions, as well as the percentage increase of the general import tax.<sup>11</sup>

10. Decree amending the Tariff of the General Import and Export General Taxes Law, Official Gazette of the Federation of Tuesday, August 15, 2023, evening edition, pp. 307 et seq., [https://dof.gob.mx/nota\\_to\\_imagen\\_fs.php?codnota=5698661&fecha=15/08/2023&cod\\_diario=307601](https://dof.gob.mx/nota_to_imagen_fs.php?codnota=5698661&fecha=15/08/2023&cod_diario=307601)

11. Decree amending the Tariff of the General Import and Export General Taxes Law, Official Gazette of the Federation of Monday, April 22, 2024, evening edition, pp. 7 et seq., [https://dof.gob.mx/nota\\_to\\_imagen\\_fs.php?codnota=5724207&fecha=22/04/2024&cod\\_diario=312921](https://dof.gob.mx/nota_to_imagen_fs.php?codnota=5724207&fecha=22/04/2024&cod_diario=312921)

El mencionado Decreto abroga el anterior,<sup>12</sup> publicado el 15 de agosto de 2023; le otorga al nuevo decreto una vigencia de dos años contados a partir de su entrada en vigor,<sup>13</sup> esto es, se extiende el período de dos años que originalmente había previsto el Decreto de agosto, entonces, concluye su vigencia el 22 de abril de 2026, año en el cual se hará la revisión del T-MEC (artículo 34.7.2 del tratado). El nuevo Decreto comprende aproximadamente 544 fracciones arancelarias, con lo cual amplía la diversidad de productos afectados e incrementa los aranceles en un rango del 5 al 50%.

12. “Transitorios ... Segundo. Se abroga el Decreto por el que se modifica la Tarifa de la Ley de los Impuestos Generales de Importación y de Exportación” publicado en el DOF el 15 de agosto de 2023”. Ibidem, p. 28.

13. “Transitorios Primero. El presente decreto entra en vigor al día siguiente de su publicación en el Diario Oficial de la Federación. Su vigencia es de dos años contados a partir de su entrada en vigor”. Ídem.

The aforementioned Decree abrogates the previous one,<sup>12</sup> published on August 15, 2023; it grants the new decree a two-year term as of its entry into force,<sup>13</sup> i.e., it extends the two-year period originally foreseen in the August Decree, thus concluding its term on April 22, 2026, the year in which the USMCA will be reviewed (article 34.7.2 of the treaty). The new Decree includes approximately 544 tariff items, which broadens the diversity of products affected and increases tariffs in a range of 5 to 50%.

12. “Transitory provisions ... Second. The Decree that modifies the Tariff of the Law of General Import and Export Taxes” published in the Official Gazette of the Federation on August 15, 2023 is hereby repealed”. Ibidem, p. 28.

13. “First transitory provision. This decree enters into force the day after its publication in the Official Gazette of the Federation. It shall remain in force for two years from the date of its entry into force”. Idem.



Lo anterior, bajo el argumento de que el arancel consolidado para México, permitido en el marco de la OMC, es del 35%. Así, en el Decreto en comento se dispone lo siguiente:

1. Las fracciones 7213.91.03 y 7213.99.99 fijan un arancel del 50%.
2. Aproximadamente 344 fracciones establecen un arancel del 35%, es decir, para la mayoría de los productos.
3. 16 fracciones con el 30% de arancel: 4802.55.99, 4802.56.99, 4804.39.99, 4823.90.11, 7013.28.99, 7317.00.01 (clavos para herrar), 7326.20.06 (manufacturas de alambre de hierro o acero), 7604.10.02 (perfiles). 7606.12.99, 7608.20.99, 7610.10.01 (puertas y ventanas, y sus marcos, contramarcos y umbrales), 7610.90.99, 8309.90.07 (tapas de acero o aluminio para envases destinados a bebidas o alimentos), 8311.10.04, 8311.30.99 y 8311.90.99.
4. Aproximadamente 171 fracciones consignan un arancel del 25%.
5. Cuatro fracciones erigen un arancel del 20%: 4805.24.02, 4810.39.99, 7220.20.03 (simplemente laminados en frío) y 7601.20.02 (aleaciones de aluminio).
6. Dos fracciones instauran un arancel del 15%: 4801.00.01 (papel prensa para bobinas) y 4802.69.99.
7. Únicamente las fracciones 8708.10.99 y 8708.22.01 (parabrisas, lunetas y demás ventanillas) señalan un arancel del 10%.
8. Tres fracciones: 8404.20.01 (condensadores para máquinas de vapor), 8502.31.01 (aerogeneradores) y 8503.90.99 disponen un arancel del 5%.



The above, under the argument that the bound tariff for Mexico, allowed under the WTO, is 35%. Thus, the Decree provides as follows:

1. Sections 7213.91.03 and 7213.99.99 are subject to a tariff of 50%.
2. Approximately 344 fractions establish a tariff of 35%, i.e., for most products.
3. 16 items with 30% tariff: 4802.55.99, 4802.56.99, 4804.39.99, 4823.90.11, 7013.28.99, 7317.00.01 (nails for horseshoeing), 7326.20.06 (articles of iron or steel wire), 7604.10.02 (profiles), 7604.10.02 (profiles). 7606.12.99, 7608.20.99, 7610.10.01 (doors and windows and their frames and thresholds), 7610.90.99, 8309.90.07 (lids of steel or aluminum for beverage or food containers), 8311.10.04, 8311.30.99 and 8311.90.99.
4. Approximately 171 items are subject to a tariff of 25%.
5. Four items attract a 20% tariff: 4805.24.02, 4810.39.99, 7220.20.03 (not further worked than cold-rolled) and 7601.20.02 (aluminum alloys).
6. Two items are subject to a 15% tariff: 4801.00.01 (newsprint for rolls) and 4802.69.99.
7. Only sections 8708.10.99 and 8708.22.01 (windshields, windows and other windows) are subject to a 10% tariff.
8. Three items: 8404.20.01 (condensers for steam engines), 8502.31.01 (wind turbines) and 8503.90.99 have a tariff of 5%.

Los productos clasificados en las fracciones arancelarias en comento comprenden mercancías de los sectores: eléctrico, electrónico, automotriz, autopartes, acero, calzado, químicos, madera, plásticos, papel, cartón, vidrio, instrumentos musicales, muebles, textiles y prendas de vestir, entre otros.

Las consecuencias de los incrementos arancelarios derivan en un incremento en los costos de importación de las mercancías clasificadas en las 544 fracciones arancelarias, las cuales necesariamente impactarán en el precio final del producto comercializado en México. Otra consecuencia es la eventual disuasión de los importadores (productores o comercializadores) en realizar la importación de productos asiáticos, provenientes de países con los cuales México no tiene suscrito un tratado bilateral o plurilateral, por ejemplo, China, India y Corea del Sur. Lo cual puede derivar en el consumo de productos fabricados en México, de lo cual depende la existencia de estos en volumen y en la calidad requerida; o bien, la importación de dichas mercancías originarias de países con los cuales sí se tenga celebrado un tratado comercial, por ejemplo, T-MEC y TIPAT (Australia, Brunei, Canadá, Chile, Japón, Malasia, Nueva Zelanda, Perú, Vietnam y Singapur).

The products classified in these tariff items include goods of the following sectors: electrical, electronic, automotive, auto parts, steel, footwear, chemicals, wood, plastics, paper, cardboard, glass, musical instruments, furniture, textiles and clothing, among others.

The consequences of the tariff increases derive in an increase in the import costs of goods classified in the 544 tariff items, which will necessarily impact the final price of the product marketed in Mexico. Another consequence is the eventual dissuasion of importers (producers or traders) to import Asian products from countries with which Mexico has not signed a bilateral or plurilateral treaty, for example, China, India and South Korea. This may result in the consumption of products manufactured in Mexico, which depends on the existence of these products in volume and quality required; or the importation of such goods from countries with which Mexico has a trade agreement, for example, USMCA and CPTPP (Australia, Brunei, Canada, Chile, Japan, Malaysia, New Zealand, Peru, Vietnam and Singapore).





Los argumentos entre los cuales se apoya el gobierno federal para la emisión del Decreto en comento incluyen: evitar la afectación a las cadenas productivas con motivo de la creciente tasa de importaciones en condiciones desleales de comercio, y a las industrias beneficiadas de los programas de promoción sectorial, así como a la:

... obligación de implementar los mecanismos necesarios que generen estabilidad en los sectores de la industria nacional y que permitan eliminar las distorsiones en el comercio, para salvaguardar el equilibrio del mercado global en concordancia con el derecho internacional y los compromisos internacionales adquiridos por nuestro país; ... <sup>14</sup>

El Decreto también busca ampliar los beneficios de los programas sectoriales destinados a las industrias eléctrica, electrónica, automotriz y de autopartes, posiblemente para atender los nuevos esquemas de producción en materia de electromovilidad, al incluir en el artículo tercero transitorio lo siguiente:

... a partir de la entrada en vigor del presente ordenamiento y hasta el término de su vigencia, los programas a que se refieren las fracciones I, II y XIX del artículo 5 de dicho decreto quedan incluidas las siguientes fracciones arancelarias:

I. En el programa de la industria eléctrica, las fracciones arancelarias 7208.39.01, 7208.51.04 y 7211.29.99;

II. En el programa de la industria electrónica, la fracción arancelaria 7225.19.99, únicamente para los efectos de la fracción II, inciso b), del artículo 5 del decreto a que se refiere este transitorio, y

III. En los programas de las industrias automotriz y de autopartes, las fracciones arancelarias 7208.26.01, 7208.27.01, 7209.16.01, 7209.17.01, 7211.29.99, 7225.30.91 y 7225.40.91. <sup>15</sup>



14. Íbidem, p. 8.

15. Íbidem, p. 28.

The arguments on which the federal government based its decision to issue the Decree in question include: to avoid affecting production chains due to the growing rate of imports under unfair trade conditions, and the industries benefiting from sectoral promotion programs, as well as the:

... obligation to implement the necessary mechanisms to generate stability in the sectors of the national industry and to eliminate trade distortions in order to safeguard the balance of the global market in accordance with international law and the international commitments acquired by our country; ... <sup>14</sup>

The Decree also seeks to extend the benefits of the sectorial programs for the electric, electronics, automotive and auto parts industries, possibly to address the new production schemes for electromobility, by including the following in the third transitory article:

... as from the entry into force of this decree and until the end of its term, the programs referred to in Sections I, II and XIX of Article 5 of said decree shall include the following tariff items:

I. In the electrical industry program, tariff items 7208.39.01, 7208.51.04 and 7211.29.99;

II. In the electronic industry program, tariff item 7225.19.99, only for the purposes of section II, subsection b) of article 5 of the decree referred to in this transitory provision, and

III. In the automotive and auto parts industry programs, tariff items 7208.26.01, 7208.27.01, 7209.16.01, 7209.17.01, 7211.29.99, 7225.30.91 and 7225.40.91. <sup>15</sup>

14. Ibidem, p. 8.

15. Ibidem, p. 28.

En un análisis realizado por la casa de bolsa Intercam, los países a los cuales está dirigido el Decreto en comento son China, Corea del Sur, India y Taiwán. El análisis destaca: China tiene mayor peso que Estados Unidos en las importaciones de productos textiles con 28.3% de las importaciones totales mexicanas, con 44.7% en calzado y con 28.3% en material eléctrico. El análisis agrega: los incrementos arancelarios afectarán las exportaciones chinas a México en aproximadamente un 85%, las de Corea del Sur en 87%, las de India en 86% y las de Taiwán en 92%,<sup>16</sup> razón por la cual debemos estar atentos a la evolución que tenga el nuevo incremento de aranceles, donde queda claro, la afectación a las importaciones comenzó en agosto de 2023 y ahora se amplió el espectro y se incrementó aún más el arancel.

16. CORTÉS, Maricarmen, "Aranceles de hasta 50% a importaciones asiáticas", *Excélsior*, miércoles 24 de abril de 2024, sección dinero, p. 4.

In an analysis conducted by the brokerage firm Intercam, the countries targeted by the Decree in question are China, South Korea, India and Taiwan. The analysis highlights: China has a greater weight than the United States in textile imports with 28.3% of total Mexican imports, with 44.7% in footwear and 28.3% in electrical material. The analysis adds: the tariff increases will affect Chinese exports to Mexico by approximately 85%, South Korea's by 87%, India's by 86% and Taiwan's by 92%,<sup>16</sup> which is why we must be attentive to the evolution of the new tariff increase, where it is clear that the impact on imports began in August 2023 and now the spectrum has been broadened and the tariff has been increased even more.

16. CORTÉS, Maricarmen, "Tariffs of up to 50% for Asian imports", *Excélsior*, Wednesday, April 24, 2024, money section, p. 4.



La Confederación de Cámaras Industriales (Concamin) expresó:

... esta medida busca brindar certidumbre y condiciones de mercado justas a los sectores de la industria nacional que enfrentan situaciones de vulnerabilidad, especialmente ante el déficit comercial no petrolero con China que en 2023 alcanzó los 104 mil millones de dólares.<sup>17</sup>

La protección a la industria mexicana debe comprender no sólo la participación en el mercado nacional mexicano, sino también de la industria mexicana en el mercado de la región de América del Norte, por lo cual, la revisión del T-MEC por venir, es una gran oportunidad para que el Gobierno de México plantee la necesidad de avanzar en el proceso de integración económica, con el establecimiento de una Unión Aduanera, como una consecuencia lógica de la preocupación surgida con motivo de la invasión de productos asiáticos en la región.

De conformidad con lo previsto en el artículo 34.7 del T-MEC intitulado Revisión y Extensión de la Vigencia, el numeral 2 dispone que la revisión del tratado se llevará a cabo en el sexto aniversario de manera conjunta por los tres países y abre la posibilidad de adoptar cualquier recomendación presentada por alguna de las Partes, del modo siguiente:

2. En el sexto aniversario de la entrada en vigor de este Tratado, la Comisión se reunirá para realizar una "revisión conjunta" del funcionamiento de este Tratado, revisar cualquier recomendación de tomar medidas presentadas por una Parte y decidir sobre cualquier medida apropiada. Cada Parte puede proporcionar recomendaciones para que la Comisión tome medidas, al menos un mes antes de que tenga lugar la reunión de revisión conjunta de la Comisión.<sup>18</sup>



17. ESQUIVEL, Lyndsay H., "Afectarán importaciones de Corea, Taiwán y China", *Excélsior*, jueves 25 de abril de 2024, sección dinero, p. 3.

18. *Decreto Promulgatorio del Protocolo por el que se Sustituye el Tratado de Libre Comercio de América del Norte por el Tratado entre los Estados Unidos Mexicanos, los Estados Unidos de América y Canadá*, Ob. Cit., p. 563.

The Confederation of Industrial Chambers of Commerce (Concamin) said:

... this measure seeks to provide certainty and fair market conditions to the sectors of the national industry that face situations of vulnerability, especially in view of the non-oil trade deficit with China, which in 2023 reached 104 billion dollars.<sup>17</sup>

The protection of the Mexican industry must include not only the participation in the Mexican domestic market, but also of the Mexican industry in the North American market. Therefore, the upcoming review of the USMCA is a great opportunity for the Mexican Government to raise the need to advance in the process of economic integration, with the establishment of a Customs Union, as a logical consequence of the concern that arose due to the invasion of Asian products in the region.

Pursuant to the provisions of Article 34.7 of the USMCA entitled Review and Extension of Validity, paragraph 2 provides that the review of the treaty shall be carried out on the sixth anniversary jointly by the three countries and opens the possibility of adopting any recommendation submitted by any of the Parties, as follows:

2. On the sixth anniversary of the entry into force of this Agreement, the Commission shall meet to conduct a "joint review" of the operation of this Agreement, review any recommendations for action submitted by a Party and decide on any appropriate action. Each Party may provide recommendations for action by the Commission at least one month before the joint review meeting of the Commission takes place.<sup>18</sup>

17. ESQUIVEL, Lyndsay H., "Imports from Korea, Taiwan and China will be affected", *Excélsior*, Thursday, April 25, 2024, money section, p. 3.

18. *Decree Promulgating the Protocol Substituting the North American Free Trade Agreement for the United States-Mexico-Canada Agreement*, Ob. Cit., p. 563.

Sin duda, el proceso de integración requiere de grandes esfuerzos de las tres naciones en diferentes temas y frentes, por ejemplo, la homologación de la legislación comercial, entre ella, la referente a remedios comerciales y normalización (NOMs y estándares), así como la unificación de políticas, estrategias y acciones que adoptadas en conjunto fortalezcan la posición de la industria nacional de los tres países en el mercado de América del Norte.

Undoubtedly, the integration process requires great efforts from the three nations on different issues and fronts, for example, the homologation of trade legislation, including trade remedies and standardization (NOMs and standards), as well as the unification of policies, strategies and actions adopted jointly to strengthen the position of the domestic industry of the three countries in the North American market.



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"

# Análisis de los puertos marítimos en México: importancia y relevancia

Analysis of seaports in Mexico, their importance and relevance.



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.

Por medio del presente artículo se tendrá la oportunidad de examinar cuáles son los principales puertos marítimos en México, es decir, los más relevantes en cuanto al tráfico comercial, tema que no resulta ser menor, debido a que se tratan de aquellos lugares por donde pasa la mayor parte del comercio exterior de nuestro país y, por ende, se tratan de áreas que reciben y exportan muchas de las materias primas y manufacturas que constituyen el sustento del desarrollo industrial y comercial de nuestra nación.

Through this article we will have the opportunity to examine which are the main seaports in Mexico, that is, the most relevant in terms of commercial traffic, an issue that is not insignificant, since these are the places through which most of the foreign trade of our country passes and, therefore, these are areas that receive and export many of the raw materials and manufactured goods that are the basis of the industrial and commercial development of our nation.





## Características de los puertos marítimos

De acuerdo con The Logistics World, los puertos son aquellos lugares en los que los barcos pueden cargar y descargar mercancías, así como realizar diversas operaciones relacionadas con el transporte marítimo. Igualmente son cruciales para el comercio internacional, ya que permiten que los productos lleguen a diferentes partes del mundo. Los puertos marítimos no solo se encargan de la carga y descarga de mercancías, ya que también son responsables de la seguridad, la protección de los barcos y de la tripulación. Además, proporcionan servicios de almacenamiento y mantenimiento para los barcos que están en tránsito.<sup>1</sup>

Entre las principales funciones que realizan los puertos marítimos se tienen a saber:

- a) Permitir la operación y facilitación del comercio internacional.
- b) Se instituyen como las puertas de entrada y de salida de la mayoría de las mercancías que se trasladan en el contexto comercial internacional.
- c) Implican centros de conexión e interconexión comercial entre los diferentes países y continentes con los cuales tiene vínculos nuestro país.
- d) Se erigen como puntos de sustento y base para el desarrollo e impulso de los mercados comerciales.
- e) Permiten una circulación fluida y eficaz de las mercancías.
- f) Al final se instituyen como centros de resguardo, almacenamiento y administración de los bienes que ahí llegan.



## Characteristics of seaports

According to The Logistics World, ports are those places where ships can load and unload goods, as well as perform various operations related to maritime transport. They are also essential for international trade, as they allow products to reach different parts of the world. Seaports are not only responsible for the loading and unloading of goods, as they are also responsible for the security, safety of ships and crew. They also provide storage and maintenance services for ships in transit.<sup>1</sup>

Some of the main functions performed by seaports are the following:

- a) Enabling the operation and facilitation of international trade.
- b) They are instituted as the entry and exit gates for most of the goods moved in the international trade context.
- c) They are centers of connection and commercial interconnection between the different countries and continents with which our country has links.
- d) They serve as a support and base for the development and promotion of commercial markets.
- e) Allow for smooth and efficient movement of goods.
- f) In the end, they are set up as centers for the safekeeping, storage and administration of the goods that arrive there.

Atendiendo a lo señalado en la Ley de Puertos de México,<sup>2</sup> en la misma se precisa que un puerto será el lugar de la costa o ribera habilitado como tal por el Ejecutivo Federal para la recepción, abrigo y atención de embarcaciones, compuesto por el recinto portuario y, en su caso, por la zona de desarrollo, así como por accesos y áreas de uso común para la navegación interna y afectas a su funcionamiento; con servicios, terminales e instalaciones, públicos y particulares, para la transferencia de bienes y transbordo de personas entre los modos de transporte que enlaza. Conforme a lo dispuesto en la Ley, corresponde al Ejecutivo Federal habilitar toda clase de puertos, así como tratándose de terminales de uso público fuera de los mismos, para ello, se podrá hacer uso de la figura del Decreto, ello para instituir la denominación del puerto que corresponda, se determinará la localización geográfica y su clasificación por navegación. Se dice que los puertos y terminales de uso público cuyas obras se construyan en virtud de una concesión serán habilitados una vez cumplidos los requisitos establecidos en los títulos correspondientes. La Secretaría de Marina se encuentra facultada para autorizar la navegación de altura hacia las terminales de uso particular y a las marinas que no formen parte de algún puerto, siempre y cuando cuenten con las instalaciones necesarias.

In accordance with the provisions of the Mexican Ports Law,<sup>2</sup> it is specified that a port is the place on the coast or shore authorized as a port by the Federal Executive for the reception, protection and care of vessels, consisting of the port area and, if applicable, the development zone, as well as accesses and areas of common use for internal navigation and affected to its operation; with services, terminals and facilities, public and private, for the transfer of goods and transshipment of people between the means of transportation that it links. According to the provisions of the Law, the Federal Executive is responsible for authorizing all kinds of ports, as well as in the case of terminals for public use outside the same, for such purpose, the Decree may be used to establish the name of the corresponding port, the geographic location and its classification for navigation will be determined. It is stated that the ports and terminals of public use whose works are built by virtue of a concession will be enabled once the requirements established in the corresponding titles are fulfilled. The Secretary of the Navy is empowered to authorize deep-sea navigation to terminals for private use and terminals that are not part of a port, as long as they have the necessary facilities.



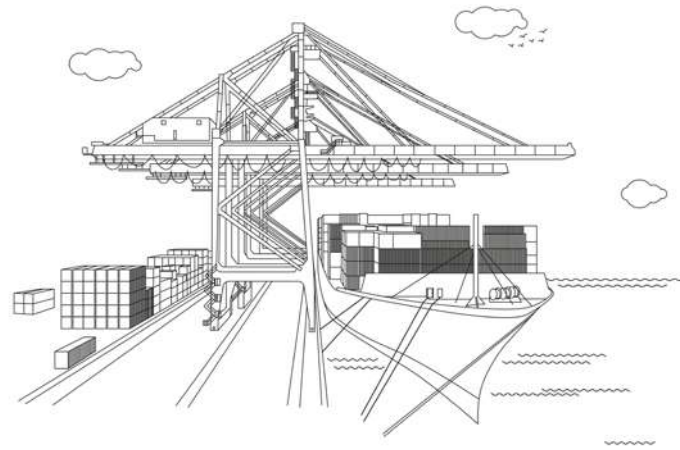
Conforme a lo previsto en la legislación mexicana, los puertos y terminales podrán clasificarse en:

**1. Por su navegación:**

- a) Puertos de altura, y ello aplica, cuando se atiendan embarcaciones, personas y bienes en navegación entre puertos o puntos nacionales e internacionales.
- b) Puertos de cabotaje, se refieren a aquéllos que solamente atienden embarcaciones, personas y bienes en navegación entre puertos o puntos nacionales.

**2. Teniendo en cuenta sus instalaciones y servicios, enunciativamente, se clasifican en:**

- a) Comerciales, se destinan preponderantemente, al manejo de mercancías o de pasajeros en tráfico marítimo.
- b) Industriales, cuando se enfocan esencialmente en el manejo de bienes relacionados con industrias establecidas en la zona del puerto o terminal.
- c) Pesqueros, cuando se dedican fundamentalmente al manejo de embarcaciones y productos específicos de la captura, así como al proceso de la industria pesquera.
- d) Turísticos, cuando se enmarcan principalmente en la actividad de cruceros turísticos y de marinas.



In accordance with Mexican legislation, ports and terminals may be classified as follows:

**1. By their navigation:**

- a) Deep-sea ports, and this applies, when vessels, persons and goods are addressed in navigation between ports or national and international points.
- b) Cabotage ports refer to those that only serve vessels, persons and goods in navigation between ports or national points.

**2. Taking into account their facilities and services, by way of example, they are classified as follows:**

- a) Commercial, they are mainly used to handle goods or passengers in maritime traffic.
- b) Industrial, when they are essentially focused on the handling of goods related to industries established in the port or terminal area.
- c) Fishing, when they are mainly engaged in the handling of vessels and specific products of the harvest, as well as in the processing of the fishing industry.
- d) Tourists, when they are primarily involved in the activity of tourist cruises and ports.

Cabe hacer mención que las terminales, las marinas e instalaciones portuarias se clasifican teniendo en cuenta su uso, y se dividen en: a) Públicas, cuando se traten de terminales de contenedores y carga general o cuando exista la obligación de ponerlas a disposición de cualquier solicitante, y b) Particulares, implican que el titular las destine para sus propios fines, y a los de terceros mediante la celebración de los contratos correspondientes, siempre y cuando, los servicios y la carga de que se trate sean de naturaleza similar a los autorizados originalmente para la terminal. Se dice que, para la explotación, uso y aprovechamiento de bienes del dominio público en los puertos, terminales y marinas, así como para la construcción de obras y para la prestación de servicios portuarios, sólo se requerirá de concesión, permiso o autorización que, en su caso, deberá otorgar la Secretaría de Marina, ello conforme a lo siguiente:

- Tratándose de concesiones para la administración portuaria integral fuera de las áreas concesionadas a una administración portuaria integral.
- Respecto de concesiones sobre bienes de dominio público que, además, incluirán la construcción, operación y explotación de terminales, marinas e instalaciones portuarias, así como para usar permisos en la prestación de servicios portuarios.
- Autorizaciones para obras marítimas o dragado. Se indica que, para construir y usar embarcaderos, atracaderos, botaderos y demás similares en las vías generales de comunicación por agua, fuera de puertos, terminales y marinas, se requerirá de un permiso de la Secretaría de Marina, sin perjuicio de que los interesados obtengan una concesión de la zona federal marítimo terrestre que otorgue la Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales. Los interesados en ocupar áreas, construir y operar terminales, marinas e instalaciones portuarias o prestar servicios portuarios, dentro de las áreas concesionadas a una administración portuaria integral, celebrarán contratos de cesión parcial de derechos o de prestación de servicios, según sea el caso.
- Los concesionarios o cesionarios de terminales de cruceros y marinas podrán a su vez celebrar con terceros, previa autorización de la Secretaría de Marina, contratos de uso, respecto de locales o espacios destinados a actividades relacionadas con el objeto de la concesión o contrato.



It is worth mentioning that terminals, marinas and port facilities are classified taking into account their use, and are divided into: a) Public, when they are container and general cargo terminals or when there is an obligation to make them available to any applicant, and b) Private, implying that the owner uses them for its own purposes, and for those of third parties through the execution of the corresponding contracts, provided that the services and cargo in question are of a similar nature to those originally authorized for the terminal. It is stated that for the exploitation, use and development of public property in ports, terminals and marinas, as well as for the construction of works and for the rendering of port services, only a concession, permit or authorization will be required, which, if applicable, must be granted by the Ministry of the Navy, in accordance with the following:

- In the case of concessions for integral port administration outside the areas concessionated to an integral port administration.
- Regarding concessions on public property, which will also include the construction, operation and exploitation of terminals, marinas and port facilities, as well as the use of permits for the provision of port services.
- Authorizations for maritime works or dredging. It is indicated that in order to build and use wharves, docks and other similar facilities on the general waterways, outside ports, terminals and marinas, a permit from the Ministry of the Navy will be required, without prejudice to the interested parties obtaining a concession of the federal maritime-terrestrial zone granted by the Ministry of the Environment and Natural Resources. Those interested in occupying areas, building and operating terminals, marinas and port facilities or providing port services, within the areas concessionated to an integral port administration, will enter into contracts for the partial assignment of rights or the provision of services, as the case may be.
- Concessionaires or assignees of cruise terminals and marinas may in turn enter into contracts with third parties, with prior authorization from the Ministry of the Navy, for the use of premises or spaces for activities related to the purpose of the concession or contract.

## Los principales puertos marítimos de México.

En términos generales, se advierte que en México existen 24 puertos, los cuales se localizan en distintas partes de los litorales del país, es de destacar que se ha buscado establecer un puerto, teniendo en cuenta que se localice en una ubicación estratégica que, desde luego, permita el desarrollo del comercio nacional e internacional, por lo que, en este sentido, se tiene que los puertos de México son:

- |                  |                       |
|------------------|-----------------------|
| Altamira.        | Tampico.              |
| Coatzacoalcos.   | Topolobampo.          |
| Dos Bocas.       | Tuxpan.               |
| Ensenada.        | Veracruz              |
| Guaymas.         | Baja California Sur.  |
| Lázaro Cárdenas. | Campeche.             |
| Manzanillo.      | Quintana Roo.         |
| Mazatlán.        | Puerto de Tabasco.    |
| Puerto Progreso. | Puerto de Tamaulipas. |
| Puerto Madero.   | Cabo San Lucas.       |
| Puerto Vallarta. | Huatulco.             |
| Salina Cruz.     | Acapulco              |

## Mexico's main seaports.

In general terms, there are 24 ports in Mexico, which are located in different parts of the country's coastline, it is worth noting that a port has been sought, taking into account that it is located in a strategic location that, of course, allows the development of national and international trade, so, in this sense, the ports of Mexico are the following:

- |                  |                      |
|------------------|----------------------|
| Altamira.        | Tampico.             |
| Coatzacoalcos.   | Topolobampo.         |
| Dos Bocas.       | Tuxpan.              |
| Ensenada.        | Veracruz             |
| Guaymas.         | Baja California Sur. |
| Lázaro Cárdenas. | Campeche.            |
| Manzanillo.      | Quintana Roo.        |
| Mazatlán.        | Port of Tabasco.     |
| Puerto Progreso. | Port of Tamaulipas.  |
| Puerto Madero.   | Cabo San Lucas.      |
| Puerto Vallarta. | Huatulco.            |
| Salina Cruz.     | Acapulco             |



Algunos datos estadísticos relevantes de los puertos en México<sup>3</sup> son, a saber:

## Rendimientos por tipo de carga Contenedores. Acumulado Enero-Diciembre 2022

TIPO DE CARGA	PUERTO	RENDIMIENTOS			
		CHBP	CHBM	CHBO	CHG
Contenedores en terminal especializada	Ensenada, B.C.	44.0	49.00	65.0	27.0
	Lazaro Cardenas, Mich. (1)	43.1	53.6	96.0	29.2
	Manzanillo, Col.	50.8	57.5	72.2	21.2
	Progreso, Yuc.	12.7	15.9	30.3	21.1
	Salina Cruz, Oax.	4.0	7.0	20.0	20.0
	Tuxpan, Ver.	24.0	30.0	41.0	41.0
	Veracruz, Ver.	38.2	58.6	83.8	22.8
Contenedores en terminal semiespecializada	Altamira, Tamps (2)	30.1	46.9	57.9	28.5
	Mazatlan, Sin.	16.4	21.7	31.8	18.3
	Progreso, Yuc.	6.0	7.8	34.7	26.1
	Puerto Chiapas, Chis.	30.0	34.0	35.0	12.0
	Tampico, Tamps. (3)	34.0	35.0	39.0	12.0
	Veracruz, Ver.	14.3	22.1	28.1	13.4
Contenedores maniobra convencional	Guaymas, Son.	7.0	8.0	13.0	7.0
	Dos Bocas, Tab.	0.26	0.27	5.08	N/A

**CHBP.** Cajas hora buque en puerto

**CHBM.** Cajas hora buque en muelle

**CHBO.** Cajas hora buque en operación.

**CHG.** Cajas hora gancho.

**CONTENEDORES EN TERMINAL SEMIESPECIALIZADA.** Se realiza con equipo de tierra.

**CONTENEDORES EN MANIOBRA CONVENCIONAL.** Se realiza con equipo del buque.

(1) Terminal 1 APM

(2) Combinando grúas de pórtico de muelle y otras grúas de tierra.

(3) Grúa giratoria de muelle apoyada en algunas ocasiones por las grúas del buque.

**N.D.** No disponible.

Some relevant statistical data on ports in Mexico<sup>3</sup> include the following:

### Yields by type of load Containers. Accumulated January-December 2022

TYPE OF LOAD	PORT	PERFORMANCE			
		CHBP	CHBM	CHBO	CHG
Containers in specialized specialized terminal	Ensenada, B.C.	44.0	49.00	65.0	27.0
	Lazaro Cardenas, Mich. (1)	43.1	53.6	96.0	29.2
	Manzanillo, Col.	50.8	57.5	72.2	21.2
	Progreso, Yuc.	12.7	15.9	30.3	21.1
	Salina Cruz, Oax.	4.0	7.0	20.0	20.0
	Tuxpan, Ver.	24.0	30.0	41.0	41.0
	Veracruz, Ver.	38.2	58.6	83.8	22.8
Containers in semi-specialized terminal	Altamira, Tamps (2)	30.1	46.9	57.9	28.5
	Mazatlan, Sin.	16.4	21.7	31.8	18.3
	Progreso, Yuc.	6.0	7.8	34.7	26.1
	Puerto Chiapas, Chis.	30.0	34.0	35.0	12.0
	Tampico, Tamps. (3)	34.0	35.0	39.0	12.0
	Veracruz, Ver.	14.3	22.1	28.1	13.4
Conventional handling containers	Guaymas, Son.	7.0	8.0	13.0	7.0
	Dos Bocas, Tab.	0.26	0.27	5.08	N/A

**CHBP.** Boxes per hour ship in port

**CHBM.** Boxes per vessel hour at dock

**CHBO.** Boxes per hour vessel in operation.

**CHG.** Boxes per hour hook.

**CONTAINERS IN SEMI-SPECIALIZED TERMINAL.** It is carried out with ground equipment.

**CONTAINERS IN CONVENTIONAL MANEUVERING.** It is done with ship's equipment.

(1) Terminal 1 APM

(2) Combining quay gantry cranes and other shore cranes

(3) Quay slewing crane sometimes supported by ship's cranes

(4) Quay slewing crane sometimes supported by ship's cranes.

**N.D.** Not available.

## Rendimientos por tipo de carga

### Carga general. Acumulado Enero-Diciembre 2022

TIPO DE CARGA	PUERTO	RENDIMIENTOS			
		THBP	THBM	THBO	THG
<b>General Fraccionada</b>	Altamira, Tamps.	7.4	13.5	31.5	46.1
	Coatzacoalcos, Ver.	18.0	20.0	50.0	50.0
	Dos Bocas, Tab.	14.4	15.3	73.3	N.D.
	Guaymas, Son.	16.2	16.7	57.6	38.0
	Lazaro Cardenas, Mich.	280.0	292.1	443.2	282.4
	Manzanillo, Col.	54.7	64.0	108.0	84.5
	Progreso, Yuc.	13.2	15.9	32.9	33.5
	Tampico, Tamps.	534.0	567.0	652.0	217.0
	Topolobanpo, Sin.	432.7	648.8	1,336.1	1,336.1
	Tuxpan, Ver.	64.0	70.0	151.0	154.0
<b>General Utilizada</b>	Altamira, Tamps.	167.6	289.2	345.4	171.9
	Ensenada, BC.	134.0	152.2	182.4	92.7
	Guaymas, Son.	89.4	101.2	178.5	88.3
	Lazaro Cardenas, Mich.	214.4	276.0	386.1	163.5
	Manzanillo, Col.	133.1	183.8	216.5	117.9
	Mazatlán, Sin.	283.7	367.1	490.2	283.5
	Progreso, Yuc.	62.4	97.2	133.1	86.3
	Puerto Chiapas, Chis.	15.0	16.0	18.0	5.0
	Salina Cruz, Oax.	39.0	44.0	87.0	41.0
	Tampico, Tamps.	244.0	259.0	298.0	99.0
	Topolobanpo, Sin.	82.0	93.4	181.0	90.5
	Veracruz, Ver.	71.0	150.2	170.7	121.1
	<b>Perecederos</b>	Ensenada, B.C.	0.4	0.6	4.3

**THBP.** Toneladas hora buque en puerto.

**THBM.** Toneladas hora buque en muelle.

**THBO.** Toneladas buque en operación.

**THG.** Toneladas hora gancho.

(1) Rendimiento alcanzado en terminal polivalente con grúas de tierra.

**N. D.** No disponible.



## Yields by type of load General cargo. Accumulated January-December 2022

TYPE OF LOAD	PORT	PERFORMANCE			
		THBP	THBM	THBO	THG
<b>General Fractional</b>	Altamira, Tamps.	7.4	13.5	31.5	46.1
	Coatzacoalcos, Ver.	18.0	20.0	50.0	50.0
	Dos Bocas, Tab.	14.4	15.3	73.3	N.D.
	Guaymas, Son.	16.2	16.7	57.6	38.0
	Lazaro Cardenas, Mich.	280.0	292.1	443.2	282.4
	Manzanillo, Col.	54.7	64.0	108.0	84.5
	Progreso, Yuc.	13.2	15.9	32.9	33.5
	Tampico, Tamps.	534.0	567.0	652.0	217.0
	Topolobanpo, Sin.	432.7	648.8	1,336.1	1,336.1
	Tuxpan, Ver.	64.0	70.0	151.0	154.0
<b>General Utilized</b>	Altamira, Tamps.	167.6	289.2	345.4	171.9
	Ensenada, BC.	134.0	152.2	182.4	92.7
	Guaymas, Son.	89.4	101.2	178.5	88.3
	Lazaro Cardenas, Mich.	214.4	276.0	386.1	163.5
	Manzanillo, Col.	133.1	183.8	216.5	117.9
	Mazatlán, Sin.	283.7	367.1	490.2	283.5
	Progreso, Yuc.	62.4	97.2	133.1	86.3
	Puerto Chiapas, Chis.	15.0	16.0	18.0	5.0
	Salina Cruz, Oax.	39.0	44.0	87.0	41.0
	Tampico, Tamps.	244.0	259.0	298.0	99.0
	Topolobanpo, Sin.	82.0	93.4	181.0	90.5
	Veracruz, Ver.	71.0	150.2	170.7	121.1
	<b>Perishables</b>	Ensenada, B.C.	0.4	0.6	4.3

**THBP.** Tons per hour vessel in port.

**THBM.** Tons per hour vessel in dock.

**THBO.** Tons ship in operation.

**THG.** Tons per hook hour.

**(1) Throughput achieved at multipurpose terminal with shore cranes.**

**N. D.** Not available.

## Rendimiento por tipo de carga ROLL-ON ROLL-OFF Acumulado Enero-Diciembre 2022

TIPO DE CARGA	PUERTO	RENDIMIENTOS			
		UHBP	UHBM	UHBO	UHR
Vehículos	Altamira, Tamps.	29.06	60.44	71.99	85.37
	Lazaro Cardenas, Mich.	37.5	70.7	96.9	96.9
	Manzanillo, Col.	10.7	22.5	38.3	38.3
	Mazatlán, Sin.	53.0	75.3	88.1	88.1
	Veracruz, Ver.	34.1	60.9	92.5	92.5
Ferrobuses	Coatzacoalcos, Ver.	6.0	6.0	30.0	30.0

**UHBP.** Unidades hora en buque en puerto.

**UHBM.** Unidades hora buque en muelle.

**UHBO.** Unidades hora buque en operación.

**UHR.** Unidades hora rampa.

## Rendimientos por tipo de carga Granel Agrícola. Acumulado Enero-Diciembre 2022

TIPO DE CARGA	PUERTO	RENDIMIENTOS			
		THBP	THBM	THBO	THG
Granel agrícola mecanizado	Altamira, Tamps.	146.2	302.7	363.6	177.0
	Guaymas, Son.	169.0	434.6	676.5	393.5
	Lazaro Cardenas, Mich.	221.0	222.1	285.0	285.0
	Manzanillo, Col.	157.6	286.2	323.7	344.5
	Topolobampo, Sin.	382.2	606.0	635.7	317.8
	Veracruz, Ver. (1)	216.1	395.4	578.7	538.7
Granel agrícola semimecanizado	Coatzacoalcos, Ver.	156.0	169.0	317.0	106.0
	Dos Bocas, Tab.	83.9	84.4	170.4	59.9
	Guaymas, Son.	121.2	167.1	272.7	212.0
	Manzanillo, Col.	332.1	415.2	478.6	129.1
	Progreso, Yuc.	254.2	432.5	475.2	217.2
	Puerto Chiapas, Chis.	280.0	290.0	300.0	90.0
	Salina Cruz, Oax.	112.0	122.0	314.0	135.0
	Tampico, Tamps.	352.0	360.0	400.0	133.0
	Tuxpan, Ver.	166.0	182.0	305.0	101.0
	Veracruz, Ver.	100.8	160.3	170.0	78.2

**THBP.** Toneladas hora buque en puerto.

**THBM.** Toneladas hora buque en muelle.

**THBO.** Toneladas buque en operación.

**THG.** Toneladas hora gancho.

(1) Corresponde a instalación de petra en el muelle 17-bahía norte.

## Performance by load type ROLL-ON ROLL-OFF Cumulated January-December 2022

TYPE OF LOAD	PORT	PERFORMANCE			
		UHBP	UHBM	UHBO	UHR
<b>Vehicles</b>	Altamira, Tamps.	29.06	60.44	71.99	85.37
	Lazaro Cardenas, Mich.	37.5	70.7	96.9	96.9
	Manzanillo, Col.	10.7	22.5	38.3	38.3
	Mazatlán, Sin.	53.0	75.3	88.1	88.1
	Veracruz, Ver.	34.1	60.9	92.5	92.5
<b>Ferrovessels</b>	Coatzacoalcos, Ver.	6.0	6.0	30.0	30.0

**UHBP.** Units per hour on vessel in port.

**UHBM.** Vessel hour units in dock.

**UHBO.** Vessel hour units in operation.

**UHR.** Units hour ramp.

## Yields by type of cargo Agricultural Bulk. Cumulative January-December 2022

TYPE OF LOAD	PORT	PERFORMANCE			
		THBP	THBM	THBO	THG
<b>Mechanized agricultural bulk</b>	Altamira, Tamps.	146.2	302.7	363.6	177.0
	Guaymas, Son.	169.0	434.6	676.5	393.5
	Lazaro Cardenas, Mich.	221.0	222.1	285.0	285.0
	Manzanillo, Col.	157.6	286.2	323.7	344.5
	Topolobampo, Sin.	382.2	606.0	635.7	317.8
	Veracruz, Ver. (1)	216.1	395.4	578.7	538.7
<b>Semi-mechanized agricultural bulk</b>	Coatzacoalcos, Ver.	156.0	169.0	317.0	106.0
	Dos Bocas, Tab.	83.9	84.4	170.4	59.9
	Guaymas, Son.	121.2	167.1	272.7	212.0
	Manzanillo, Col.	332.1	415.2	478.6	129.1
	Progreso, Yuc.	254.2	432.5	475.2	217.2
	Puerto Chiapas, Chis.	280.0	290.0	300.0	90.0
	Salina Cruz, Oax.	112.0	122.0	314.0	135.0
	Tampico, Tamps.	352.0	360.0	400.0	133.0
	Tuxpan, Ver.	166.0	182.0	305.0	101.0
	Veracruz, Ver.	100.8	160.3	170.0	78.2

**THBP.** Tons per hour vessel in port.

**THBM.** Tons per hour vessel in dock.

**THBO.** Tons vessel in operation.

**THG.** Tons per hook hour.

(1) Corresponds to petra installation at pier 17-North Bay.

Cabe hacer mención que, los principales puertos de México de acuerdo con el Portal Mundi<sup>4</sup>, son:

**1. Puerto de Altamira.**

Forma parte de los puertos marítimos en México con mayor crecimiento debido a su reserva territorial y ubicación geográfica en el sur de Estado de Tamaulipas. Se conecta con 125 puertos alrededor del mundo y presta servicios regulares para realizar la llamada carga contenerizada, así como la carga suelta. Entre las principales áreas productivas de la zona industrial, dónde se ubica, se encuentran el sector de la petroquímica, producción de energía eléctrica, metalmecánica y textil. Se dice que en el año de 2021 el puerto de Altamira había operado 14.8 millones de toneladas, registrando un 26% de crecimiento en comparación con el año de 2020. Es de destacar que en dicho puerto se han atendido 1,610 buques con un incremento del 15% en sus operaciones.

**2. Puerto de Coatzacoalcos.**

Se ubica entre los puertos más importantes de México, al colocarse en el tercer lugar nacional de carga total del país, en este lugar, se movilizan 28.7 millones de toneladas. Entre los productos principales que se trasladan se tienen: petróleo, mineral a granel, fluidos y carga en general. Se encuentra localizado en el Istmo de Tehuantepec. En su parque se observa que se cuenta con un zoológico, un museo sobre la navegación y un mirador. Entre sus características se encuentran la realización de una ruta semanal directa al Puerto de Manatee, Florida, la cual, goza de un tiempo de tránsito de 2 días y medio para distribuir carga a la Costa del Golfo de México y al Este de los Estados Unidos de América.

Singapur. En cuanto al intercambio con la Unión Europea, los países principales son España, Rusia, Alemania; además, Oceanía, Australia, Nueva Zelanda y Sudáfrica.



It is worth mentioning that, according to the Portal Mundi<sup>4</sup>, the main ports in Mexico are:

**1. Port of Altamira.**

It is one of the fastest growing maritime ports in Mexico due to its territorial reserve and geographic location in the south of the State of Tamaulipas. It is connected with 125 ports around the world and provides regular services for the so-called containerized cargo, as well as loose cargo. Some of the main productive areas of the industrial zone, where it is located, include the petrochemical sector, electric energy production, metal mechanics and textiles. It is said that in the year 2021 the port of Altamira had operated 14.8 million tons, registering a 26% growth compared to the year 2020. It is worth mentioning that 1,610 vessels have been served in this port, with an increase of 15% in its operations.

**2. Port of Coatzacoalcos.**

It is one of the most important ports in Mexico, ranking third in the country in terms of total cargo, handling 28.7 million tons. Some of the main products moved are: petroleum, bulk minerals, fluids and general cargo. It is located in the Isthmus of Tehuantepec. In its park there is a zoo, a navigation museum and a lookout point. Among its characteristics we find a weekly direct route to the Port of Manatee, Florida, which has a transit time of 2 days and a half to distribute cargo to the Gulf Coast of Mexico and the East of the United States of America.

### 3. Puerto de Veracruz.

Se encuentra situado en una posición estratégica, ya que cuenta con grandes conexiones ferroviarias y carreteras que lo enlazan con los centros logísticos más importantes del país. Para el año de 2020 se posicionó como el único en el que operaron directamente las principales líneas ferroviarias Kansas City Southern y Ferrosur-Ferromex. Se está desarrollando una nueva terminal de fluidos que cuenta con una capacidad de almacenaje de 900 mil barriles distribuidos en seis tanques. El objetivo final es alcanzar un almacenaje de 1 millón 700 mil barriles en 12 tanques.

### 4. Puerto de Tampico.

Uno de los principales puertos de México en la Costa Este. Se traduce en un puerto que sirve para la entrada y salida de productos mineros, petroquímicos, acero, madera y otros productos industriales. Realiza uno de los mayores números de actividades y cuenta con dos terminales públicas, seis privadas y diez patios destinados a la construcción de plataformas marinas de perforación. Ofrece alrededor de 20 servicios regulares de líneas navieras y está enlazado con 100 países en todo el mundo, incluyendo a Estados como: Canadá, Estados Unidos, Cuba, República Dominicana, Brasil, Venezuela, Europa, Australia y Singapur.

### 3. Port of Veracruz.

It is located in a strategic position, since it has great rail and road connections that link it with the most important logistics centers in the country. By 2020 it was positioned as the only one in which the main railroad lines Kansas City Southern and Ferrosur-Ferromex operated directly. A new fluids terminal is being developed with a storage capacity of 900 thousand barrels distributed in six tanks. The final objective is to reach a storage capacity of 1,700,000 barrels in 12 tanks.

### 4. Port of Tampico.

One of Mexico's main ports on the East Coast. It is a port for the entry and exit of mining products, petrochemicals, steel, wood and other industrial products. It carries out one of the largest number of activities and has two public terminals, six private terminals and ten yards for the construction of offshore drilling platforms. It offers around 20 regular shipping line services and is linked to 100 countries around the world, including Canada, the United States, Cuba, the Dominican Republic, Brazil, Venezuela, Europe, Australia and Singapore.



### 5. Puerto de Manzanillo.

Uno de los principales puertos de México, ubicado en el Estado de Colima en la Costa del Océano Pacífico. Se ha posicionado como la principal entrada para el manejo de mercancías en el comercio internacional y representa el 67% del PIB de México. Representa para el país la principal entrada de contenedores con una participación del 68% en el pacífico mexicano. Su zona de influencia está orientada hacia la Costa Oeste del Continente Americano y la Cuenca del Pacífico y en su comercio se destacan países como: los Estados Unidos de América, Canadá, Guatemala, Colombia, Ecuador, Japón, China, Taiwán, Indonesia, Malasia y Singapur. En cuanto al intercambio con la Unión Europea, los países principales son España, Rusia, Alemania; además, Oceanía, Australia, Nueva Zelanda y Sudáfrica.

### 6. Puerto de Mazatlán.

Se dice que es un puerto importante para el comercio exterior en el Noroeste del país. Cuenta con el intercambio de carga general y contenerizada, y es el que tiene mayor operación portuaria de vehículos. Mantiene rutas regulares de cabotaje, y se destaca por la recepción de petrolíferos para el abastecimiento local. Entre sus principales mercancías se encuentran los vehículos de importación provenientes de Asia, exportación de acero con destino a Centroamérica y Sudamérica, así como el comercio de rollos y bobinas de lámina.



### 5. Port of Manzanillo.

One of Mexico's main ports, located in the State of Colima on the Pacific Ocean Coast. It has positioned itself as the main entrance for the handling of goods in international trade and represents 67% of Mexico's GDP. It represents for the country the main entrance of containers with a 68% participation in the Mexican Pacific. Its zone of influence is oriented towards the West Coast of the American Continent and the Pacific Basin and its trade includes countries such as the United States of America, Canada, Guatemala, Colombia, Ecuador, Japan, China, Taiwan, Indonesia, Malaysia and Singapore. In terms of trade with the European Union, the main countries are Spain, Russia, Germany; in addition, Oceania, Australia, New Zealand and South Africa.

### 6. Port of Mazatlán.

It is said to be an important port for foreign trade in the northwest of the country. It has the exchange of general and containerized cargo, and is the one with the largest vehicle port operation. It maintains regular cabotage routes, and stands out for the reception of petroleum products for local supply. Among its main goods we find imported vehicles from Asia, steel exports to Central and South America, as well as the trade of coils and coils of sheet metal.

## Conclusión

Se considera que los puertos nacionales son puntos estratégicos para el comercio exterior de nuestro país; los puertos marítimos de México constituyen piezas importantes para fomentar y acrecentar el comercio, inclusive para dinamizar y aumentar las operaciones comerciales a nivel nacional. En este tenor, resulta necesario examinar y ver alternativas para mejorar y fomentar su desarrollo, atendiendo a la importancia estratégica que los mismos representan.

## Fuentes

1. The Logistics World. Puertos marítimos: Definición, funciones y su relevancia en el comercio internacional. Portal de internet. Documento consultado el 08 de noviembre de 2023. Ubicado en la página: <https://thelogisticsworld.com/logistica-y-distribucion/puertos-maritimos-definicion-funciones-y-su-relevancia-en-el-comercio-internacional/>
2. Ley de Puertos. Legislación Federal. Cámara de Diputados. Documento consultado el 08 de noviembre de 2023. Ubicado en la página: [https://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/pdf/65\\_071220.pdf](https://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/pdf/65_071220.pdf)
3. Fuente: Secretaría de Marina. Datos obtenidos del Gobierno de México. Informe estadístico de los puertos de México. Rendimientos por Tipo de Carga. Enero-Diciembre 2022. Documento consultado el 09 de noviembre de 2023. Ubicado en la página: [https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/806171/4T\\_2022.pdf](https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/806171/4T_2022.pdf)
4. Mundi. Conoce los principales puertos de México y su importancia para la exportación marítima. Portal Mundi. 30 de diciembre de 2022. Documento consultado el 08 de noviembre de 2023. Ubicado en la página: <https://mundi.io/exportacion/principales-puertos-de-mexico/>

It is considered that national ports are strategic points for our country's foreign trade; Mexico's maritime ports are important pieces to promote and increase trade, even to boost and increase commercial operations at a national level. In this sense, it is necessary to examine and consider alternatives to improve and promote their development, taking into account the strategic importance they represent.

## Sources

1. The Logistics World. Seaports: Definition, functions and their relevance in international trade. Internet portal. Retrieved November 08, 2023. Located at: <https://thelogisticsworld.com/logistica-y-distribucion/puertos-maritimos-definicion-funciones-y-su-relevancia-en-el-comercio-internacional/>
2. Port Law. Federal Legislation. Chamber of Deputies. Retrieved November 08, 2023. Located at: [https://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/pdf/65\\_071220.pdf](https://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/pdf/65_071220.pdf)
3. Source: Ministry of the Navy. Data obtained from the Government of Mexico. Statistical Report on Mexican Ports. Yields by Type of Cargo. January-December 2022. Retrieved November 09, 2023. Located at: [https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/806171/4T\\_2022.pdf](https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/806171/4T_2022.pdf)
4. Mundi. Learn about Mexico's main ports and their importance for maritime exports. Mundi Portal. December 30, 2022. Retrieved November 08, 2023. Located at: <https://mundi.io/exportacion/principales-puertos-de-mexico/>

# ESQUEMAS DE CUMPLIMIENTO INTEGRAL PARA EMPRESAS CERTIFICADAS C-TPAT / OEA

**“NUESTRO COMPROMISO CON LA SEGURIDAD EN LA CADENA DE SUMINISTRO ESTÁ BASADO EN CAMBIAR A UNA CULTURA DE PREVENCIÓN Y CUMPLIMIENTO”**

- » Renovación anual de su esquema de certificación.
- » Auditoría física de las instalaciones.
- » Auditoría de procesos de seguridad.
- » Actualización de los perfiles de seguridad de la empresa.
- » Capacitaciones especializadas en seguridad.
- » Asesoría continua en seguridad en cadena de suministros.
- » Acompañamiento en caso de visita por parte de la autoridad.
- » Plataforma control y cumplimiento de socios comerciales.



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





# 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

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

Cursos  
especializados

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

Contáctanos: [comunidadtlc@tlcasociados.com.mx](mailto:comunidadtlc@tlcasociados.com.mx)

[www.comunidadtlc.com.mx](http://www.comunidadtlc.com.mx)



# Procesos de Crecimiento en el Mundo: Un Análisis a través del Índice de Desarrollo Humano

Growth Processes in the World:  
An Analysis through the Human Development Index



Dr. César **Morales Razo**





Dr. César  
Morales Razo

## SEMBLANZA

Profesional con 24 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, 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 24 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, 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.

El Índice de Desarrollo Humano (IDH) se ha convertido en una herramienta crucial para evaluar el progreso de las naciones en términos de bienestar humano, éste índice va más allá de las medidas económicas tradicionales, incorporando aspectos sociales y de salud en su evaluación. En éste ensayo, exploraremos los procesos de crecimiento en el mundo a través de la medida del IDH, analizando las tendencias, los desafíos y las oportunidades que surgen en este contexto.

### 1. Tendencias Globales del IDH:

El análisis de las tendencias globales del IDH revela un crecimiento generalizado en las últimas décadas. Sin embargo, es esencial examinar las disparidades entre regiones y países para obtener una visión más completa. Mientras algunas naciones han experimentado un ascenso constante, otras luchan por avanzar, señalando la existencia de brechas significativas en el desarrollo humano.

The Human Development Index (HDI) has become a crucial tool for assessing the progress of nations in terms of human well-being, this index goes beyond traditional economic measures, incorporating social and health aspects in its evaluation. In this essay, we will explore the growth processes in the world through the HDI measure, analyzing the trends, challenges and opportunities that arise in this context.

### 1. Global HDI Trends:

The analysis of global HDI trends reveals widespread growth in recent decades. However, it is essential to examine disparities between regions and countries to get a more complete picture. While some nations have experienced a steady rise, others struggle to advance, pointing to the existence of significant gaps in human development.



## 2. Factores Determinantes del IDH:

El IDH se compone de tres dimensiones fundamentales: salud, educación e ingresos. Explorar cómo éstos factores interactúan y proporciona perspectivas valiosas sobre los procesos de crecimiento. Las inversiones en sistemas de salud y educación, así como la distribución equitativa de ingresos, emergen como elementos clave para mejorar el IDH.

## 3. Desafíos Persistentes:

A pesar de los avances, persisten desafíos que obstaculizan el crecimiento equitativo. La desigualdad, tanto dentro de las naciones como entre ellas, representa una amenaza para el desarrollo sostenible. Además, las disparidades de género y el acceso desigual a oportunidades económicas y educativas plantean obstáculos significativos.

## 4. Impacto de Crisis Globales:

Crisis como la pandemia de COVID-19 han puesto a prueba la resiliencia de los sistemas de salud y la capacidad de los gobiernos para mantener y mejorar el bienestar humano. El análisis de cómo diferentes países han enfrentado estas crisis proporciona lecciones valiosas sobre la capacidad de adaptación y respuesta a situaciones inesperadas.

## 5. Oportunidades para la Innovación:

El desarrollo humano no es estático; evoluciona con el tiempo. Las oportunidades para la innovación, ya sea a través de avances tecnológicos, estrategias de desarrollo sostenible o políticas inclusivas, son fundamentales para estimular el crecimiento. La capacidad de adaptarse a un mundo en constante cambio se convierte en un factor crítico.

## 6. Los indicadores de desempeño humano en empresas logísticas:

Estos definen el camino hacia la eficiencia y el éxito operativo al tener que coordinar el flujo de bienes y servicios, comprenden la importancia vital de medir y mejorar el rendimiento de su valioso recurso humano.



## 2. HDI Determinants:

The HDI is composed of three fundamental dimensions: health, education and income. Exploring how these factors interact and provide valuable insights into growth processes. Investments in health and education systems, as well as equitable income distribution, emerge as key elements for improving the HDI.

## 3. Persistent Challenges:

Despite progress, challenges that hinder equitable growth persist. Inequality, both within and between nations, poses a threat to sustainable development. In addition, gender disparities and unequal access to economic and educational opportunities pose significant obstacles to sustainable development.

## 4. Impact of Global Crises:

Crises such as the COVID-19 pandemic have tested the resilience of health systems and the capacity of governments to maintain and improve human well-being. Analysis of how different countries have dealt with these crises provides valuable lessons on the ability to adapt and respond to unexpected situations.

## 5. Opportunities for Innovation:

Human development is not static; it evolves over time. Opportunities for innovation, whether through technological advances, sustainable development strategies or inclusive policies, are key to stimulating growth. The ability to adapt to an ever-changing world becomes a critical factor.

## 6. Human performance indicators in logistics companies:

They define the path to efficiency and operational success by having to coordinate the flow of goods and services. They understand the vital importance of measuring and improving the performance of their valuable human resources.

El sector logístico en México ha venido creciendo en los últimos años. De manera principal, es resultado del crecimiento en el movimiento internacional de personas y productos.

Fenómenos como el *nearshoring* (la reubicación de operaciones de fabricación o manufactura) han detonado este crecimiento.

En este dinámico entorno de las empresas logísticas, la medición efectiva del desempeño humano es esencial para garantizar operaciones fluidas y eficientes. Los indicadores que consideramos clave en este contexto son los siguientes: Eficiencia en la gestión del tiempo, precisión en la preparación de pedidos, reducción de errores, capacidad de adaptación, productividad individual y en equipo, seguridad laboral, cumplimiento normativo.

The logistics sector in Mexico has been growing in recent years. This is mainly the result of the growth in the international movement of people and products.

Phenomena such as *nearshoring* (the relocation of manufacturing operations) have triggered this growth.

In this dynamic environment for logistics companies, effective measurement of human performance is essential to ensure smooth and efficient operations. The indicators that we consider key in this context are the following: Time management efficiency, order picking accuracy, error reduction, adaptability, individual and team productivity, occupational safety and regulatory compliance.



Lograr la meta de mejorar los resultados del trabajo en equipo, no se consigue solo llevando la medición de los indicadores. Se debe trabajar y tomar las acciones siguientes.

**Capacitación continua:**

Introducir sistemas y herramientas tecnológicas que simplifiquen procesos, reduciendo los errores y las tareas repetitivas, se harán en menor tiempo.

**Comunicación efectiva:**

Es decir, abierta y transparente.

**Optimización de procesos:**

La mejora continua en los flujos de trabajo, eliminar cuellos de botella y simplificar procesos para ahorrar tiempo.

**Flexibilidad laboral:**

Proporcionar opciones flexibles de horarios, solo las empresas flexibles alcanzan a tener empleados más satisfechos capaces de enfrentar cambios operativos.

**Ambiente laboral saludable:**

Garantizar condiciones de trabajo seguras. Con ello se ganan empleados más saludables y comprometidos.



Estas claves no solo promueven un ambiente de trabajo productivo en el sector logístico, sino que también contribuyen al bienestar general de los empleados. Así, se puede crear una base sólida para el éxito a largo plazo.

Achieving the goal of improving the results of teamwork is not only achieved by measuring the indicators. The following actions must be worked on and taken.

**Continuous training:**

Introducing technological systems and tools that simplify processes, reducing errors and repetitive tasks, will be done in less time.

**Effective communication:**

That is, open and transparent.

**Process optimization:**

Continuous improvement in workflows, eliminating bottlenecks and streamlining processes to save time.

**Labor flexibility:**

Provide flexible scheduling options, only flexible companies achieve more satisfied employees able to cope with operational changes.

**Healthy work environment:**

Ensuring safe working conditions. This results in healthier and more committed employees.

These keys not only promote a productive work environment in the logistics sector, but also contribute to the overall well-being of employees. In this way, a solid foundation for long-term success can be created.

En el mundo complejo y dinámico de hoy el análisis de los procesos de crecimiento a través del Índice de Desarrollo Humano proporciona una visión integral. Las tendencias globales, los factores determinantes, los desafíos persistentes y las oportunidades para la innovación delinean un panorama en constante evolución. Fenómenos como el *nearshoring* han detonado el crecimiento de la logística internacional.

Identificar y poner en práctica los indicadores de desempeño humano en empresas logísticas son el camino hacia la eficiencia y el éxito operativo.

La medición efectiva del desempeño humano es esencial para garantizar operaciones fluidas y eficientes.

En última instancia el Índice de Desarrollo Humano no sólo es un indicador, sino una herramienta poderosa para guiar las acciones hacia el sector logístico y el bienestar general de los empleados y de la empresa misma.

In today's complex and dynamic world, the analysis of growth processes through the Human Development Index provides a holistic view. Global trends, drivers, persistent challenges and opportunities for innovation paint a constantly evolving picture. Phenomena such as nearshoring have triggered the growth of international logistics.

Identifying and implementing human performance indicators in logistics companies is the path to efficiency and operational success.

Effective measurement of human performance is essential to ensure smooth and efficient operations.

Ultimately the Human Development Index is not only an indicator, but a powerful tool to guide actions towards the logistics sector and the overall well-being of employees and the company itself.





## Fuentes

<https://wdr2021.worldbank.org/es/>  
 - Banco Mundial. (2021). Informe sobre Desarrollo Mundial 2021: Datos para un Mundo Mejor. Washington, DC: Banco Mundial.

<https://www.redalyc.org/pdf/118/11820094012.pdf#:~:text=Amartya%20Sen%2C%20Development%20as%20Freedom%2C%20Estados%20Unidos%2C%20Alfred,con%20una%20descripci%C3%B3n%20gene-%20ral%20de%20nuestro%20tiempo.>  
 - Sen, A. (1999). Desarrollo y libertad. Alfred A. Knopf.

<https://unsdg.un.org/es/un-entities/unrisd>  
 - Instituto de Investigación Económica y Social de las Naciones Unidas para el Desarrollo Social (UNRISD).

<https://report.hdr.undp.org/es/>  
 - ONU. (2022). Informe Mundial sobre Desarrollo Humano 2022: Desarrollo Humano y el Futuro de la Resiliencia Global.

## Sources

<https://wdr2021.worldbank.org/es/>  
 - World Bank (2021). World Development Report 2021: Data for a Better World. Washington, DC: World Bank.

<https://www.redalyc.org/pdf/118/11820094012.pdf#:~:text=Amartya%20Sen%2C%20Development%20as%20Freedom%2C%20Estados%20Unidos%2C%20Alfred,con%20una%20descripci%C3%B3n%20gene-%20ral%20de%20nuestro%20tiempo.>  
 - Sen, A. (1999). Development and freedom. Alfred A. Knopf.

<https://unsdg.un.org/es/un-entities/unrisd>  
 - United Nations Economic and Social Research Institute for Social Development (UNRISD).

<https://report.hdr.undp.org/es/>  
 - UN. (2022). World Human Development Report 2022: Human Development and the Future of Global Resilience.

# SOLUCIONES LEGALES

## EN MATERIA FISCAL Y ADUANERA



### ACOMPañAMIENTO EN EL EJERCICIO DE FACULTADES DE COMPROBACIÓN:

Visitas domiciliarias y revisiones de gabinete



### DEFENSA LEGAL

Recurso de Revocación, Juicios ante TFJA,  
Juicios de amparo, Medios alternativos de  
solución de controversias



### ATENCIÓN A REQUERIMIENTOS POR AUTORIDADES FISCALES Y ADUANERAS

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

# TRÁMITES Y GESTIONES EN COMERCIO EXTERIOR Y ADUANAS



- » Obtención de Programa IMMEX
- » Esquema de Certificación en IVA e IEPS
- » Padrones Sectoriales
- » Revisión en Origen
- » Ampliación de Sensibles
- » Registro de empresa submanufacturera
- » PROSEC
- » Regla Octava

# Estrategia empresarial en la función logística

Business strategy in the logistics function



Dr. César **Morales Razo**





Dr. César  
Morales Razo

## SEMBLANZA

Profesional con 24 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, 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 24 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, 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.

En las empresas, el seguimiento de la administración de un plan de compras, atado a una trascendencia logística efectiva, promueve la productividad misma vinculada en la idoneidad de sus bienes, así como en la rentabilidad clave que permita la comercialización de estos enlazando las necesidades de clientes, proveedores y terceros a través de la cadena logística.

Con los grandes cambios que han surgido incrementando la interacción electrónica, así como el continuo seguimiento del producto, el operador logístico se obliga a mantener todo tipo de comunicación con los diferentes integrantes de la cadena; de tal forma que se ha identificado la correcta salida del producto adquirido, su desplazamiento entre transportistas, centros de verificación, aduanas, almacenes y personal que realiza las maniobras para al final, entregar el producto al cliente final (con la respectiva participación de papelería como contratos, pedidos, facturas, listas de empaque, certificados de origen, documentos de maniobras en tránsito, entre otros).

La efectividad que tienen las compañías para conseguir el surtimiento de materias primas no solo a nivel local, sino inclusive, en circunstancias regionales, nacionales, internacionales y globales ha sido la pauta para diseñar cadenas de suministro que eficienten la fabricación de diferentes componentes, así como de la gestión y la compra de materias primas en cualquier lugar del mundo.

La buena administración de un plan de suministros, atado a una envergadura logística efectiva, permite la productividad enlazada en la competitividad de sus bienes, así como en la rentabilidad de estos para sintonía y enlace en el movimiento de ellos a través de la cadena logística.

Hoy en día, el movimiento de materiales, mercancías y bienes transformados es algo tan efectivo y normado en nuestra sociedad no solo conceptualmente hablando, sino de manera práctica afirmamos que en sí la logística hace que nuestra vida sea más sencilla de lo que era antes. La globalización y sistematización electrónica nos hace pensar que desde siempre ha sido fácil la aplicación de la logística internacional.



In companies, the follow-up of the administration of a purchasing plan, tied to an effective logistic transcendence, promotes the same productivity linked to the suitability of its goods, as well as the key profitability that allows the commercialization of these linking the needs of customers, suppliers and third parties through the logistic chain.

With the great changes that have arisen increasing the electronic interaction, as well as the continuous tracking of the product, the logistics operator is forced to maintain all types of communication with the different members of the chain; in such a way that the correct exit of the acquired product has been identified, its movement between carriers, verification centers, customs, warehouses and personnel who perform the maneuvers to finally deliver the product to the final customer (with the respective participation of paperwork such as contracts, orders, invoices, packing lists, certificates of origin, documents of maneuvers in transit, among others).

The effectiveness that companies have to obtain the supply of raw materials not only locally, but also in regional, national, international and global circumstances has been the guideline to design supply chains that make the manufacturing of different components more efficient, as well as the management and purchase of raw materials anywhere in the world.

The good management of a supply plan, tied to an effective logistics framework, allows for productivity linked to the competitiveness of your goods, as well as the profitability of these in order to tune and link the movement of them through the logistics chain.

Nowadays, the movement of materials, merchandise and transformed goods is something so effective and regulated in our society, not only conceptually speaking, but in a practical way we affirm that logistics itself makes our life easier than it was before. Globalization and electronic systematization make us think that the application of international logistics has always been easy.

Ya desde hace muchos años, creando algo así como una reseña, podemos comentar que las mercancías que requerían las personas en diferentes partes del mundo no se producían localmente. En sí no era sencillo conseguirlas, ya sea porque no eran de clima propicio, porque su fabricación se hacía solo en lugares lejanos o porque estaban supeditados al conocimiento de su elaboración. Para lograr llegar a un entendimiento claro de lo que esta materia establecerá encontraremos como parte del seguimiento los siguientes puntos:

1. Entendimiento del proceso administrativo de la adquisición de materiales y el movimiento logístico de los suministros.
2. Fases de la actividad del abastecimiento y la mejora continua.
3. Planeación, Ejecución, Dirección y Control del flujo de bienes, servicios e información considerando desde la adquisición de materiales, la gestión de estos, su envío a producción y/o a comercialización.
4. Consideración y/o evaluación del almacenaje tomando en cuenta espacio geográfico, capacidades, recursos, instalaciones, digitalización y seguimiento de la entrega del producto terminado.
5. Estudio holístico de oportunidades internas y externas en la administración de pedidos y entregas al cliente considerando la mediación de la logística de abastecimiento, logística interna y la logística de ventas que permita la eficiencia y eficacia económica de la organización.
6. Gestión de riesgos, evaluación contractual, optimización de procesos y evaluación de herramientas de seguimiento tanto operacionales como financieras.



Even many years ago, creating something like a review, we can comment that the goods required by people in different parts of the world were not produced locally. In short, it was not easy to get them, either because they were not favorable climate, because their manufacture was made only in distant places or because they were subject to the knowledge of its development. In order to reach a clear understanding of what this matter establishes, we will find as part of the follow-up the following points:

1. Understanding of the administrative process of materials procurement and logistical movement of supplies.
2. Phases of the supply activity and continuous improvement.
3. Planning, Execution, Management and Control of the flow of goods, services and information considering from the acquisition of materials, their management, their shipment to production and/or commercialization.
4. Consideration and/or evaluation of warehousing taking into account geographical space, capacities, resources, facilities, digitalization and follow-up of the delivery of the finished product.
5. Holistic study of internal and external opportunities in the management of orders and customer deliveries considering the mediation of supply logistics, internal logistics and sales logistics that allows the efficiency and economic effectiveness of the organization.
6. Risk management, contractual evaluation, process optimization and evaluation of operational and financial monitoring tools.



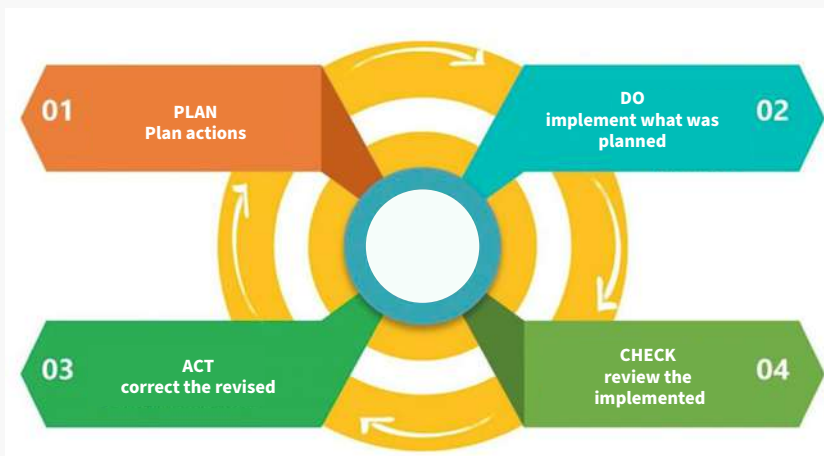
La coyuntura en que las empresas se están desarrollando de manera significativa está marcada por:

- la competencia global,
- las economías de escala,
- la geopolítica gubernamental, y
- la administración en que se guían en cada uno de los países participantes.

Administración de Compras Ciclo de Deming.  
(Gobierno Electrónico de Ecuador, s.f.)

Bajo este tenor, se han creado cadenas de suministro eficientes que permiten entregar a los clientes productos de calidad acordes a sus necesidades y en el momento preciso. A su vez, el consumo de productos es también un indicador clave que auxilia a conocer las necesidades de los pueblos; de tal forma, que al conocer la demanda de los productos se aprecia la oportunidad de fabricación y desplazamiento alineado con la optimización de los procesos, la reducción y/o eliminación de costos y actividades que limitan el desempeño de los distribuidores y el de las cadenas de suministro de las cuales se forma parte.

Cuando esto se aplica ya en forma macro en los mercados internacionales, se explica entonces el alto nivel de comercio internacional con el que se participa. Los sistemas de logística de último nivel permiten a las empresas del mundo a tomar ventajas competitivas considerando las escalas de colaboración, así como las oportunidades de mejora que se presentan en cada localidad. Así, mediante el análisis comparativo, se contribuye a aumentar el estándar económico de los países que representan ventajas competitivas, creando zonas estratégicas que destacan en determinados sectores.



Procurement Management Deming Cycle (Electronic Government of Ecuador, s.f.)

The situation in which companies are developing in a significant way is marked by:

- global competition,
- economies of scale,
- governmental geopolitics, and the
- administration in each of the participating countries.

In this context, efficient supply chains have been created to deliver quality products to customers according to their needs and at the right time. At the same time, product consumption is also a key indicator that helps to understand the needs of the people; thus, by knowing the demand for products, the opportunity for manufacturing and displacement can be appreciated, in line with the optimization of processes, the reduction and/or elimination of costs and activities that limit the performance of distributors and the supply chains of which they are a part.

When this is already applied on a macro level in international markets, it explains the high level of international trade with which it is involved. The last level logistics systems allow the companies of the world to take competitive advantages considering the scales of collaboration, as well as the opportunities of improvement that are presented in each locality. Thus, through comparative analysis, it contributes to increasing the economic standard of the countries that represent competitive advantages, creating strategic zones that stand out in certain sectors.



Ahora, la observancia de conceptos en la administración de la cadena de suministro enfatiza la relación que se da entre empresas dentro del canal de flujo del producto. Pero a la vez, conlleva interacciones entre funciones de marketing, logística y producción dentro de una empresa. Así, Mentzer y otros autores proponen una definición más amplia y general: “La administración de la cadena de suministro se define como la coordinación sistemática y estratégica de las funciones tradicionales del negocio y de las tácticas a través de estas funciones empresariales dentro de una compañía en particular, y a través de las empresas que participan en la cadena de suministro con el fin de mejorar el desempeño a largo plazo de las empresas individuales y de la cadena de suministro como un todo” (Ballou, 2004).

Entendiendo ampliamente lo anterior, conceptualizamos entonces al contexto de las empresas como un elemento clave que es requerimiento en ISO 9001, y básicamente indica que una organización debe considerar las cuestiones internas y externas que pueden impactar a sus objetivos estratégicos y a la planificación del Sistema de Gestión de Calidad que permite interactuar con los diferentes actores que participan en el crecimiento de las organizaciones.



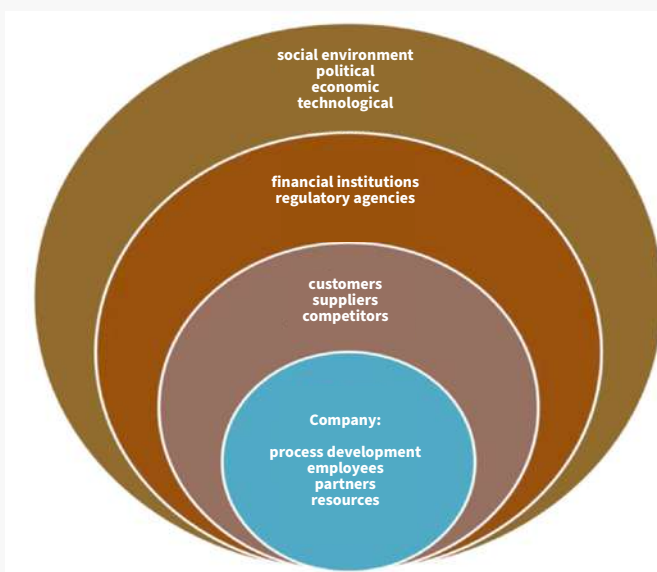
Interacción de las empresas en el entorno económico (Aliados en Tecnología y Calidad S.A.S., 2020)

En cuanto a la función del Diagnóstico de Capacidad Operativa, se evalúan los recursos con los que cuentan las empresas a fin de maximizar el uso de estos y su disposición, considerando brechas de optimización de recursos, funciones y personal necesario para hacer frente a la dinámica de cambios que el entorno social demanda.



Now, the observance of concepts in supply chain management emphasizes the relationship between companies within the product flow channel. But at the same time, it involves interactions between marketing, logistics and production functions within a company. Thus, Mentzer and other authors propose a broader and more general definition: "Supply chain management is defined as the systematic and strategic coordination of traditional business functions and tactics across these business functions within a particular company, and across the companies participating in the supply chain in order to improve the long-term performance of individual companies and the supply chain as a whole" (Ballou, 2004).

Broadly understanding the above, we conceptualize then the context of the companies as a key element that is required in ISO 9001, and basically indicates that an organization must consider the internal and external issues that may impact its strategic objectives and the planning of the Quality Management System that allows interacting with the different actors that participate in the growth of the organizations.



Interaction of the companies in the economic environment (Technology and Quality Allies, S.A.S., 2020)

Regarding the function of the Operational Capacity Diagnosis, the resources available to the companies are evaluated in order to maximize their use and disposition, considering gaps in the optimization of resources, functions and personnel necessary to face the dynamics of changes demanded by the social environment.



Dentro de los horizontes de tiempo para la planeación de la capacidad encontramos tres periodos claves que permiten la interacción directa en el uso de recursos:

**Largo Plazo:** Toma en cuenta un tiempo considerable para la adquisición de recursos productivos (edificios, equipos, instalaciones, personal), la planeación de la capacidad y considera la participación de la alta gerencia (más de un año)

**Mediano Plazo:** Da las alternativas de evaluación considerando edificios, herramientas, equipos y personal, así como subcontrataciones que conlleven un periodo entre los 6 a 18 meses.

**Corto Plazo:** Considera procesos diarios y semanales que tomen en consideración un plan de evaluación de menos de un mes, implicando ajustes que permitan vigilar los planes inmediatos de la producción planeada real. Esto incluye tiempo extra, transferencias de personal y otras formas de producción.

Por otro lado, el hecho de disponer de sistemas o procesos productivos que conduzcan a una mayor cantidad de producción o de ventas con menor costo o menor infraestructura, es un signo verídico de fortaleza estructural de una compañía. De hecho, es el elemento esencial de la competitividad, que, si se acompaña del producto adecuado para el cliente, puede garantizar importantes retornos de largo plazo. Esta característica es indispensable para participar en mercados altamente competitivos y globalizados.

El objetivo de la planeación estratégica de la capacidad es otorgar una métrica para determinar el nivel específico de la capacidad de los recursos de capital intensivo (edificios, instalaciones, maquinaria y recursos humanos). El nivel de la capacidad que se elija tiene repercusiones críticas en el índice de respuesta de la empresa, la estructura de sus costos, sus políticas de inventario y los administradores y personal de apoyo que se requiere. Si la capacidad no es adecuada, la compañía podría perder clientes debido a un servicio lento o que permite que los competidores entren al mercado. Si la capacidad es excesiva, la compañía tal vez se vería obligada a bajar los precios para estimular la demanda, a subutilizar su fuerza de trabajo, a llevar un inventario excesivo o a buscar productos adicionales, menos rentables, para permanecer en los negocios.



Within the time horizons for capacity planning we find three key periods that allow direct interaction in the use of resources:

**Long Term:** Takes into account considerable time for the acquisition of productive resources (buildings, equipment, facilities, personnel), capacity planning and considers the involvement of top management (more than one year).

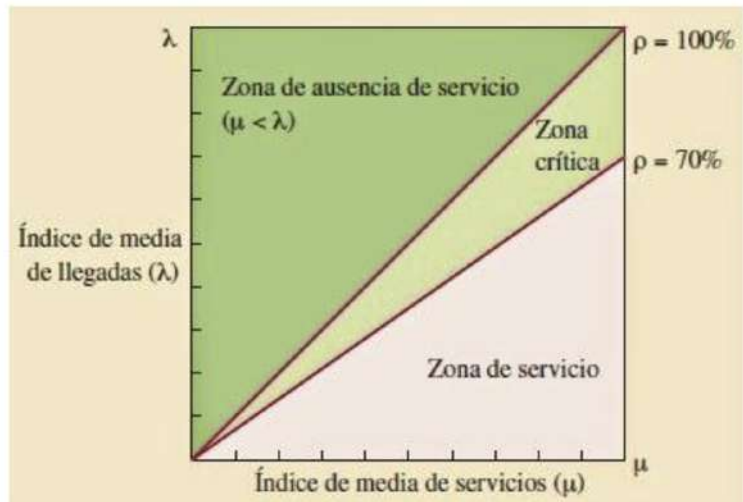
**Medium Term:** Gives the evaluation alternatives considering buildings, tools, equipment and personnel, as well as subcontracting that takes a period between 6 to 18 months.

**Short Term:** Consider daily and weekly processes that take into consideration an evaluation plan of less than one month, involving adjustments that allow for monitoring of immediate plans of actual planned production. This includes overtime, personnel transfers and other forms of production.

On the other hand, having production systems or processes that lead to more production or sales at lower cost or less infrastructure is a true sign of a company's structural strength. In fact, it is the essential element of competitiveness, which, if accompanied by the right product for the customer, can guarantee significant long-term returns. This characteristic is indispensable to participate in highly competitive and globalized markets.

The objective of strategic capacity planning is to provide a metric to determine the specific level of capacity of capital intensive resources (buildings, facilities, machinery and human resources). The level of capacity chosen has critical implications for the company's response rate, its cost structure, its inventory policies, and the managers and support staff required. If capacity is inadequate, the company could lose customers due to slow service or allow competitors to enter the market. If capacity is excessive, the company may be forced to lower prices to stimulate demand, underutilize its workforce, carry excessive inventory, or seek additional, less profitable products to stay in business.

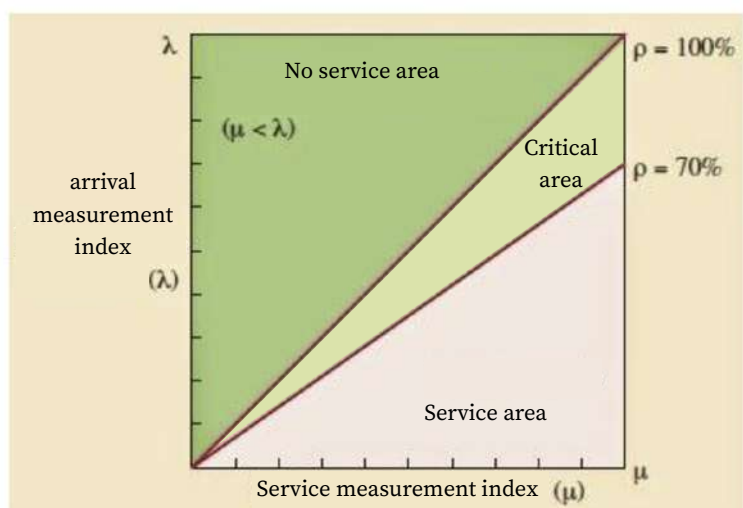
Como ejemplo a lo anterior y observando dicho gráfico, Haywood-Farmer y Nollet apuntan en un estudio sobre hospitales y sus procedimientos actuales para las operaciones de hernias que el índice óptimo de utilización es específico del contexto. Cuando el grado de incertidumbre y la apuesta son muy altos, entonces los índices bajos son adecuados. Por ejemplo, las salas de urgencias de los hospitales y las estaciones de bomberos deben buscar una escasa utilización debido al elevado grado de incertidumbre y el carácter de vida o muerte de sus actividades. Los servicios relativamente previsible, como los de trenes suburbanos, o las instalaciones de servicios que no tienen contacto con los clientes, como las operaciones de clasificación de correo, pueden planear sus operaciones a un nivel de utilización mucho más próximo a 100%. Cabe señalar que existe un tercer grupo para el cual es deseable una elevada utilización. A todos los equipos deportivos les gusta que se agoten las localidades, no sólo porque el margen de contribución de cada cliente es prácticamente de 100%, sino porque la casa llena crea un ambiente que agrada a los clientes, motiva al equipo de casa a desempeñarse mejor y alienta las ventas futuras de entradas. Los espectáculos en escenarios y bares comparten este fenómeno. Por otro lado, muchos pasajeros de líneas aéreas piensan que un vuelo está demasiado lleno cuando el asiento junto al suyo va ocupado. Las líneas aéreas capitalizan esta respuesta vendiendo más asientos en clase ejecutiva.



Índice de utilización del servicio y la calidad del servicio (J. Haywood-Farmer, 1991)



As an example to the above and looking at that graph, Haywood-Farmer and Nollet note in a study of hospitals and their current procedures for hernia operations that the optimal utilization rate is context specific. When the degree of uncertainty and the stakes are very high, then low rates are appropriate. For example, hospital emergency rooms and fire stations should seek low utilization because of the high degree of uncertainty and the life-and-death nature of their activities. Relatively predictable services, such as commuter rail, or service facilities that have no customer contact, such as mail sorting operations, can plan their operations at a utilization level much closer to 100%. It should be noted that there is a third group for which high utilization is desirable. All sports teams like to sell out, not only because each customer's contribution margin is virtually



Service utilization rate and quality of service (J. Haywood-Farmer, 1991)

100%, but because a full house creates an atmosphere that pleases customers, motivates the home team to perform better, and encourages future ticket sales. Stage shows and bar shows share this phenomenon. On the other hand, many airline passengers think a flight is too full when the seat next to theirs is occupied. Airlines capitalize on this response by selling more business class seats.



Tomando en cuenta datos como los anteriores, podríamos considerar una rápida evaluación contestando las siguientes preguntas basadas en una micro o pequeña empresa que considere usted para tomar en cuenta la evaluación de la capacidad de producción que maneja en su compañía:

- 1) ¿Cuál fue el porcentaje de la capacidad de producción en que su empresa operó en (mes y año)?
- 2) ¿A qué porcentaje de capacidad de producción en (mes y año) habría querido operar la compañía para obtener una utilidad máxima o para alcanzar otro objetivo?
- 3) ¿Qué métricos deberá tener para estar evaluando la correcta operación de capacidades y estrategias de utilidad máxima que conllevarán al objetivo que se va a fijar basado en la pregunta anterior?

## Fuentes

Ballou, R. H. (2004). LOGÍSTICA: Administración de la Cadena de Suministro (Quinta Edición ed.). México: Pearson Prentice Hall.

Gobierno Electrónico de Ecuador. (s.f.). Gobierno del Encuentro. Obtenido de <https://www.gobiernoelectronico.gob.ec/ciclo-de-deming-pdca/>

Aliados en Tecnología y Calidad S.A.S. (2020). ATCAL. Obtenido de <https://www.implementandosgi.com/estructura-alto-nive/manual-contexto-de-la-organizacion/>

J. Haywood-Farmer, J. N. (1991). Índice de utilización del servicio y la calidad del servicio. Services Plus: Effective Service Management. Boucherville, Quebec, Canada: G. Morin Publisher Ltd.

Taking into account data such as the above, we could consider a quick assessment by answering the following questions based on a micro or small business that you consider to take into account the evaluation of the production capacity you manage in your company:

1. What was the percentage of production capacity at which your company operated in (month and year)?
2. What percentage of production capacity in (month and year) would the company have wanted to operate at in order to obtain maximum profit or to achieve another objective?
3. What metrics should you have in place to be evaluating the correct capacity operation and maximum profit strategies that will lead to the target you are going to set based on the previous question?

## Sources

Ballou, R. H. (2004). LOGISTICS: Supply Chain Management (Fifth Edition ed.). Mexico: Pearson Prentice Hall.

Electronic Government of Ecuador (n.d.). Government of the Encounter. Retrieved from <https://www.gobiernoelectronico.gob.ec/ciclo-de-deming-pdca/>

Allies in Technology and Quality S.A.S. (2020). ATCAL. Retrieved from <https://www.implementandosgi.com/estructura-alto-nive/manual-contexto-de-la-organizacion/>

J. Haywood-Farmer, J. N. (1991). Service utilization index and service quality. Services Plus: Effective Service Management. Boucherville, Quebec, Canada: G. Morin Publisher Ltd.

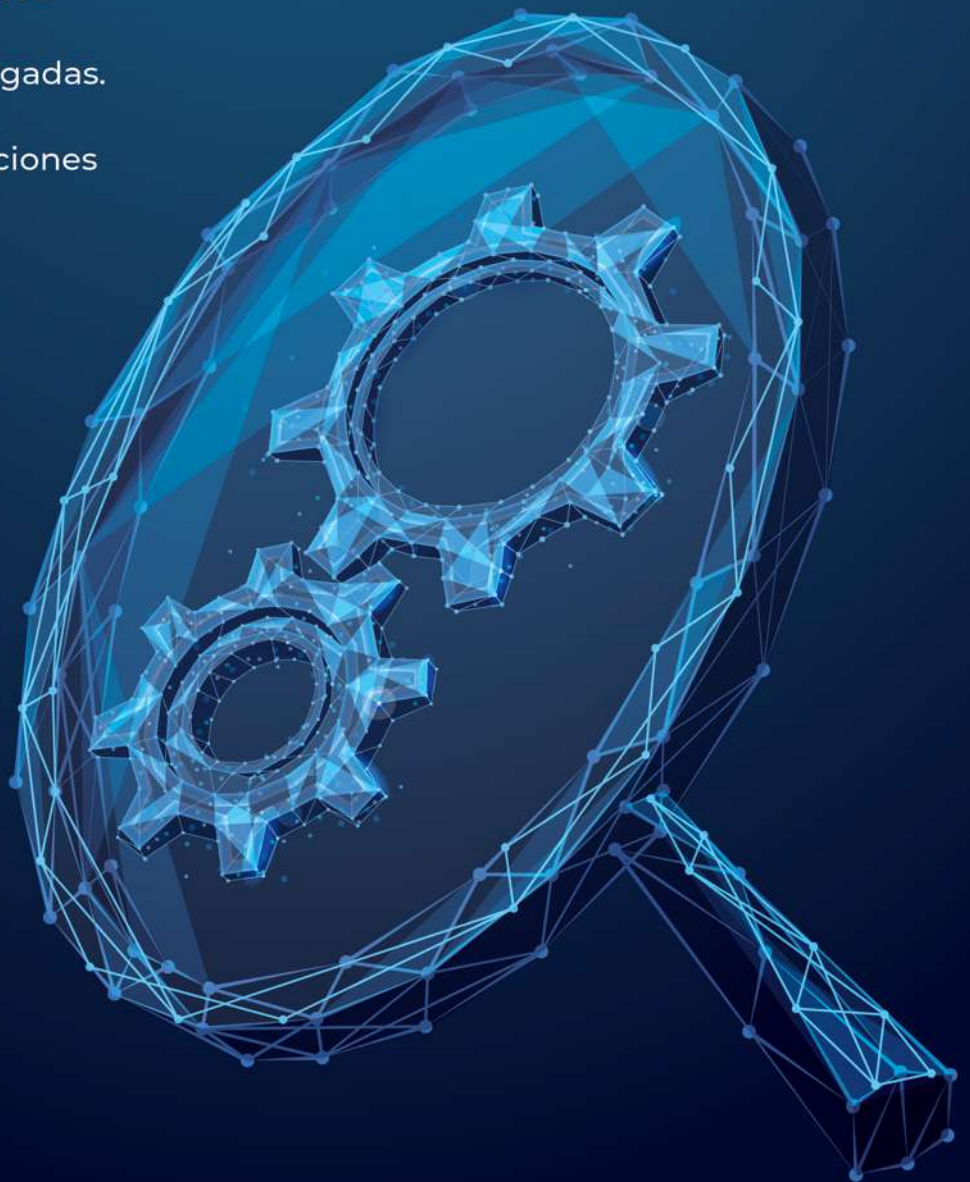
# REVISIÓN DE REESTRUCTURAS DE ANEXO 24



Contar con un sistema de control de inventarios y un anexo 30 saludables es fundamental para las empresas con programa IMMEX y esquema de certificación IVA e IEPS.

Aspectos que las empresas deben considerar:

- » Datos de pedimentos.
- » Cantidades descargadas.
- » Relación de operaciones de descarga.
- » BOMs
- » Temporalidades.
- » Saldos.
- » Integridad.



**¡Escanea el QR y contáctanos!**

✉ [tlc@tlcasociados.com.mx](mailto:tlc@tlcasociados.com.mx)

☎ +52 1 664 409 1298

📷 📺 📱 📧 📧 In @TLCasociadosSC

[www.tlcasociados.com.mx](http://www.tlcasociados.com.mx)

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

# El CFDI + CCP para acreditar los gastos de transportación en las importaciones

CFDI + Waybill to credit transportation expenses on imports



**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 este espacio identificaremos los conceptos de gastos de transportación de las mercancías que pueden ser considerados incrementables o decrementables, los cuales inciden en el valor aduana de las mercancías, además de conocer los códigos de servicios que podrán ser utilizados en los comprobantes fiscales con complemento carta porte, así como identificar los documentos que deben ser parte integral del expediente y los riesgos aduaneros que impactan en las operaciones de comercio exterior.

### I. Conceptos Incrementables y Decrementables

Los gastos incrementables<sup>1</sup> y decrementables son un elemento necesario para determinar el correcto valor en aduanas de las mercancías, el cual será utilizado como la base gravable del impuesto general de importación, y de otras contribuciones que se causan con motivo de las operaciones de comercio exterior en términos del artículo 64 de la Ley Aduanera y demás disposiciones aplicables.

Los **“Incrementables”**<sup>1</sup> son conceptos, cargos o ajustes positivos que deben sumarse al valor de transacción de las mercancías, y los **“Decrementables”**<sup>2</sup> son conceptos o ajustes negativos, cargos no incrementables<sup>3</sup> o deducciones que deben disminuirse o restarse del valor de transacción de las mercancías de acuerdo con la legislación aduanera.

In this space we will identify the concepts of transportation expenses of the goods that can be considered incremental or decremental, which affect the customs value of the goods, in addition to knowing the service codes that may be used in the tax receipts with a waybill complement, as well as identifying the documents that should be an integral part of the file and the customs risks that impact foreign trade operations.

### I. Incremental and Decreasing Concepts

Incremental and decremental expenses are a necessary element to determine the correct customs value of the merchandise, which will be used as the taxable base for the general import tax and other taxes levied on foreign trade operations in terms of Article 64 of the Customs Law and other applicable provisions.

**“Incrementables”**<sup>1</sup> are positive items, charges or positive adjustments that must be added to the transaction value of the goods, and **“Decrementables”**<sup>2</sup> are negative items or adjustments, non-incrementable<sup>3</sup> charges or deductions that must be decreased or subtracted from the transaction value of the goods in accordance with customs legislation.





## II. Cargos Incrementables de Transporte

En materia de incrementable, el artículo 65, fracción I, inciso d) de la Ley Aduanera, señala a la letra que: *“El valor de transacción de las mercancías importadas comprenderá, además del precio pagado, el importe de los siguientes cargos: [...]”*

*I. Los elementos que a continuación se mencionan, en la medida en que corran a cargo del importador y no estén incluidos en el precio pagado por las mercancías:*

*d) Los gastos de transporte, seguros, y gastos conexos tales como manejo, carga y descarga en que se incurra con motivo del transporte de las mercancías hasta que se den los supuestos a que se refiere la fracción I del artículo 56 de esta Ley. [...]*

*Para la determinación del valor de transacción de las mercancías, el precio pagado únicamente se incrementará de conformidad con lo dispuesto en este artículo, sobre la base de datos objetivos y cuantificables.”*



Este precepto jurídico menciona que los conceptos de “Gastos de transporte” deben adicionarse o incrementarse al valor de transacción, siempre y cuando:

**1)** El importador efectúe los de gastos de transporte y no se encuentren incluidos en el precio pagado de las mercancías.

## II. Incremental Transportation Charges

Regarding the incrementable amount, article 65, section I, paragraph d) of the Customs Law, states that: *“The transaction value of the imported goods shall include, in addition to the price paid, the amount of the following charges: [...]”*

*I. The following items, to the extent that they are borne by the importer and are not included in the price paid for the goods:*

*d) Transportation, insurance and related expenses such as handling, loading and unloading incurred in connection with the transportation of goods until the events referred to in Section I of Article 56 of this Law occur. [...]*

*For the determination of the transaction value of the goods, the price paid shall only be increased in accordance with the provisions of this article, on the basis of objective and quantifiable data.”*

This legal provision mentions that the “Transportation expenses” items must be added or increased to the transaction value, provided that:

**1)** The importer incurs transportation costs that are not included in the price paid for the goods.

2) Los gastos de transporte comprende las erogaciones hasta que concurran los supuestos que se indican al momento de la importación:

- a) En tráfico marítimo el fondeo, de amarre o atraque de la embarcación que transporte las mercancías al puerto al que vengán destinadas.
- b) En tráfico terrestre, el cruce de la línea divisoria.
- c) En tráfico aéreo, las de arribo de la aeronave que las transporte, al primer aeropuerto nacional.

3) Un aspecto relevante es que no hay una definición o clasificación en la normatividad aduanera de que se entiende por “gastos de transporte”, y si dichos gastos únicamente se encuentran limitados a considerar el “gasto de flete”. Por consiguiente, es importante que en el futuro la autoridad describa si los gastos de transporte únicamente refieren a los gastos de flete o comprende algunos otros conceptos, como los gastos de combustibles, etc. <sup>4</sup>

2) Transportation costs include expenses incurred until the following conditions are met at the time of importation:

- a) In maritime traffic, the anchoring, mooring or berthing of the vessel transporting the goods to the port for which they are destined.
- b) In land traffic, crossing the dividing line.
- c) In air traffic, the arrival of the aircraft transporting them, at the first domestic airport.

3) A relevant aspect is that there is no definition or classification in the customs regulations as to what is meant by “transportation expenses”, and whether such expenses are limited to the consideration of “freight expenses”. Therefore, it is important that in the future the authority describes whether transportation expenses only refer to freight expenses or include other concepts, such as fuel expenses, etc. <sup>4</sup>



### III. Cargos Decrementables de Transporte

Por cuanto a los decrementables, el artículo 66, fracción II, inciso b) de la Ley Aduanera, dispone a la letra que: *“El valor de transacción de las mercancías importadas no comprenderá los siguientes conceptos, siempre que se desglosen o especifiquen en forma separada del precio pagado: [...]”*

*II. Los siguientes gastos, siempre que se distingan del precio pagado por las mercancías importadas:*

*b) Los gastos de transporte, seguros y gastos conexos tales como manejo, carga y descarga en que se incurra con motivo del transporte de las mercancías, que se realicen con posterioridad a que se den los supuestos a que se refiere la fracción I del artículo 56 de esta Ley. [...]*

*Para efectos de lo señalado en este artículo, se considera que se distinguen del precio pagado las cantidades que se mencionan, se detallan o especifican separadamente del precio pagado en el comprobante fiscal digital o en el documento equivalente.”*

Conforme a este fundamento, los conceptos de “Gastos de transporte” no deben incluirse al valor de transacción, siempre que:

**1)** Los gastos de transporte se distingan del precio pagado por las mercancías importadas, es decir, deben detallarse o especificarse de forma separada del precio pagado en el comprobante fiscal digital o en el documento equivalente cuando el pago se realice al vendedor.



### III. Transportation Decreaseable Charges

As for the decrementables, Article 66, section II, paragraph b) of the Customs Law provides that: *“The transaction value of imported goods shall not include the following items, provided that they are broken down or specified separately from the price paid: [...]”*

*II. The following expenses, provided that they are distinguished from the price paid for the imported goods:*

*b) Transportation, insurance and related expenses such as handling, loading and unloading incurred in connection with the transportation of the goods, which are incurred after the events referred to in Section I of Article 56 of this Law have occurred. [...]*

*For the purposes of the provisions of this article, the amounts mentioned, detailed or specified separately from the price paid in the digital tax receipt or equivalent document are considered to be distinguished from the price paid.”*

According to this basis, “Transportation expenses” should not be included in the transaction value, provided that:

**1)** Transportation costs must be distinguished from the price paid for the imported goods, in other words, they must be detailed or specified separately from the price paid in the digital tax receipt or equivalent document when payment is made to the seller.

**2)** Los gastos de transporte erogados se realicen con posterioridad a la importación de las mercancías conforme al artículo 56, fracción I de la Ley Aduanera:

a) En tráfico marítimo el fondeo, de amarre o atraque de la embarcación que transporte las mercancías al puerto al que vengán destinadas.

b) En tráfico terrestre, el cruce de la línea divisoria.

c) En tráfico aéreo, las de arribo de la aeronave que las transporte, al primer aeropuerto nacional.

**2)** Transportation expenses incurred after the importation of the goods in accordance with Article 56, Section I of the Customs Law:

a) In maritime traffic, the anchoring, mooring or berthing of the vessel transporting the goods to the port to which they are destined.

b) In land traffic, crossing the dividing line.

c) In air traffic, the arrival of the aircraft transporting them, at the first domestic airport.

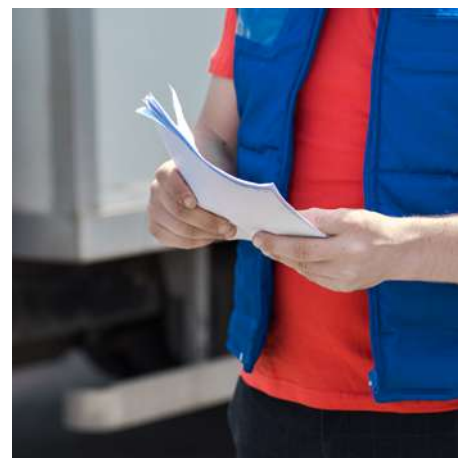


#### IV. Comprobante Fiscal con el Complemento Carta Porte

Es importante tomar en cuenta que la “Carta de Porte” es el título legal del contrato entre el remitente y la empresa y por su contenido se decidirán las cuestiones que se susciten con motivo del transporte de las cosas; contendrá las menciones que exige el Código de Comercio de la materia y surtirá los efectos que en él se determinen.<sup>5</sup> Además, la normatividad en materia de autotransporte considera como “Carta de Porte” al denominado “Complemento Carta Porte” del Comprobante Fiscal Digital por Internet.<sup>6</sup>

Con respecto a la contratación de la transportación por tráfico terrestre, los transportistas que presten el servicio de transporte de carga general y especializada se encuentran obligados a expedir un CFDI de tipo ingreso al que deben incorporar el complemento Carta Porte de acuerdo con la normatividad fiscal y cumpliendo con los lineamientos emitidos por el SAT, sin dejar de observar las disposiciones de otras materias.<sup>7</sup>

De manera ejemplificativa, cuando la empresa transportista proporcione el servicio de transporte de carga deberá de expedir un CFDI con el complemento Carta Porte, y será necesario identificar si el servicio es prestado en el extranjero, o bien, se desglosa el servicio de traslado proporcionado en territorio nacional. Para ello, es factible identificar los códigos de los servicios que podrán asentarse en el comprobante fiscal, algunos de los códigos utilizados son los que se indican:<sup>8</sup>



Código	Descripción del servicio
78101800	Transporte de carga por carretera
78101801	Servicios de transporte de carga por carretera (en camión) en área local
78101802	Servicios transporte de carga por carretera (en camión) a nivel regional y nacional
78101806	Servicios transporte de carga por carretera a nivel internacional
78101900	Transporte de carga intermodal

#### IV. Tax Receipt with the Complementary Waybill

It is important to take into account that the “Waybill” is the legal title of the contract between the sender and the company and its content will decide the issues that arise in connection with the transportation of the goods; it will contain the mentions required by the Commercial Code of the matter and will have the effects determined therein.<sup>5</sup> In addition, the regulations on trucking matters consider as “Waybill” the so-called “Complementary Waybill” of the Digital Tax Receipt via Internet.<sup>6</sup>

With respect to the contracting of transportation by land traffic, carriers that provide general and specialized cargo transportation services are required to issue a Digital tax Receipt via Internet (CFDI) of the income type to which they must incorporate the complementary “Waybill” in accordance with the tax regulations and in compliance with the guidelines issued by the SAT, without failing to observe the provisions of other matters.<sup>7</sup>

By way of example, when the transportation company provides the freight transportation service, it must issue a Digital Tax Receipt via Internet (CFDI) with the complementary Waybill, and it will be necessary to identify if the service is provided abroad, or if the transportation service provided in national territory is broken down. For this purpose, it is feasible to identify the codes of the services that may be included in the tax receipt, some of the codes used are the following:<sup>8</sup>

Code	Description of the service
78101800	Road freight transportation
78101801	Road freight transportation services (by truck) in local area
78101802	Road freight transportation services (by truck) at regional and national level
78101806	International road freight transportation services
78101900	Intermodal freight transportation

Así pues, en el supuesto que se facture la prestación un servicio de transporte en el extranjero por parte de una transportista nacional, es factible que se utilice el código 78101806 con independencia de la descripción que asigne en el comprobante fiscal, con lo cual el monto asentado podrá considerarse incrementable para efectos del artículo 65, fracción I, inciso d) la Ley Aduanera, o bien, cuando en el mismo comprobante se adicione el código 78101801 o el 78101802, el monto de este concepto desglosado, no es considerado como incrementable puesto que el servicio se realizará con posterioridad.

En otro escenario, cuando el importador realice el movimiento de transportación de las mercancías en el extranjero con unidades de transporte propias, contará con un CFDI de traslado con Complemento Carta Porte, y se entiende que no existirán gastos incrementables por concepto de transporte, puesto que no realiza la erogación de estos.

Por otra parte, debe tomarse en cuenta que los gastos de transportación realizados en el extranjero a empresas extranjeras que despachen las mercancías de importación con sus propios transportes extranjero, no se encuentran obligadas a emitir un CFDI con Complemento Carta Porte.<sup>9</sup> No obstante, deben contar con el CAAT y emitir un Documento de Transporte conforme a la legislación extranjera, el cual será utilizado para demostrar los gastos incrementables y acreditar la legal estancia y tenencia durante el traslado de las mercancías.

Asimismo, debemos considerar que para efectos de practicar el despacho aduanero de las mercancías se requerirá declarar el número de folio del CFDI con Complemento Carta Porte en los procedimientos de transmisión electrónica de la documentación aduanera conforme a las reglas 2.4.12, 3.1.21, 3.1.32 y 3.1.33 de la RGCE para 2024, con excepción del transporte de mercancías por transportistas residentes en el extranjero sin establecimiento permanente en territorio nacional.

También, es recomendable verificar el INCOTERM vinculado con la operación con el propósito de identificar la aplicación de los incrementables en las declaraciones aduaneras, por ejemplo, en aquellos supuestos donde el comprador o consignatario realice los gastos de transporte, como es el caso de las cláusulas de EXW (Ex Works / En fábrica) o FCA (Free carrier / Franco porteador), según el tipo de tráfico.



Thus, in the event that a transportation service is billed abroad by a national carrier, it is feasible to use the code 78101806 regardless of the description assigned in the tax receipt. In this case, the amount stated may be considered incrementable for the purposes of article 65, section I, paragraph d) of the Customs Law, or when the code 78101801 or 78101802 is added to the same receipt, the amount of this itemized concept is not considered incrementable since the service will be performed later.

In another scenario, when the importer carries out the transportation of the goods abroad with his/her own transportation units, he/she will have a CFDI with a Complementary Waybill, and it is understood that there will be no incremental expenses for transportation, since he/she does not make the disbursement of these expenses.

On the other hand, it must be taken into account that transportation expenses incurred abroad to foreign companies that performs the clearance of the imported goods with their own foreign transportation, are not obliged to issue a CFDI with a Complementary Waybill.<sup>9</sup> However, they must have the Harmonized Alphanumeric Carrier Code (CAAT) and issue a Transport Document in accordance with foreign legislation, which will be used to demonstrate the incremental costs and prove the legal stay and possession during the movement of the goods.

In addition, we must consider that for purposes of customs clearance of the goods, it will be required to declare the official file number of the Digital tax Receipt via Internet (CFDI) with Complementary Waybill in the electronic transmission procedures of the customs documentation in accordance with rules 2.4.12, 3.1.21, 3.1.32 and 3.1.33 of the General Foreign Trade Rules for 2024, with the exception of the transportation of goods by carriers residing abroad without a permanent establishment in national territory.

It is also advisable to check the INCOTERM linked to the operation in order to identify the application of the incrementables in the customs declarations, for example, in those cases where the buyer or consignee bears the transportation costs, as is the case of the EXW (Ex Works) or FCA (Free Carrier) clauses, depending on the type of traffic.

## V. Documentos Relacionados con Incrementables y Decrementables

Los principales documentos que debe conservar el importador en el expediente físico y/o electrónico para acreditar los gastos que se incrementan o disminuyen del valor de transacción son algunos de los siguientes: <sup>10</sup>

- a) Comprobante fiscal o documento equivalente relacionado con la transacción o suministro de las mercancías.
- b) Documento que acredite el pago de las mercancías (transferencias, carta de crédito, etc.)
- c) Comprobante fiscal o documento equivalente de los gastos incrementables, incluyendo decrementables, en su caso.
- d) Documento de transporte (conocimiento de embarque, lista de empaque, guía aérea, carta porte o demás documentos de transporte).
- e) Formato de “Manifestación de valor”.
- f) Formato de la Hoja de cálculo para la determinación del valor en aduana en importaciones”. <sup>11</sup>



En resumen, es trascendental la coordinación entre los departamentos de aduanas, fiscal y logística que mantengan esquemas del debido control sobre el valor de las mercancías y todos los elementos que influyen en el mismo para efectuar una determinación correcta de la base gravable del impuesto general de importación, debido a que las sanciones aduaneras pueden ser severas que repercutan en la continuidad de la operación aduanera.

## V. Documents Related to Incrementables and Decrementables

The main documents to be kept by the importer in the physical and/or electronic file in order to prove the expenses that increase or decrease the transaction value are some of the following: <sup>10</sup>

- a) Tax receipt or equivalent document related to the transaction or supply of the goods.
- b) Document certifying payment for the goods (transfers, letter of credit, etc.)
- c) Tax receipt or equivalent document of the incremental expenses, including decremental, if applicable.
- d) Transport document (bill of lading, packing list, air waybill, waybill of lading or other transport documents).
- e) “Manifestation of Value” form.
- f) Form of the Spreadsheet for the “determination of the customs value on imports”. <sup>11</sup>

In summary, it is transcendental the coordination between the customs, fiscal and logistics departments that maintain schemes of due control over the value of the goods and all the elements that influence it in order to make a correct determination of the taxable base of the general import tax, because the customs sanctions can be severe and have repercussions on the continuity of the customs operation.

## Fuentes

1. Cfr. Campo 6 de la Hoja de cálculo para la determinación del valor en aduana de mercancía de importación del Anexo 1 de las RGCE para 2018.
2. Cfr. Impuesto general de importación. Alcance de los ajustes incrementables y decrementables como elementos del valor de transacción. Registro digital: 169487
3. Cfr. Campo 7 de la Hoja de cálculo para la determinación del valor en aduana de mercancía de importación del Anexo 1 de las RGCE para 2018.
4. Nota: De manera ejemplificativa, el artículo 79, primer párrafo de la Ley Aduanera establece que, para integrar la base gravable del impuesto general de exportación, se considera el valor comercial de las mercancías en el lugar de venta señalado en el CFDI, documento equivalente o comercial, mencionando expresamente que no deben incluirse los "Fletes y Seguros". En este contexto, la palabra "Flete", de acuerdo con el Diccionario de la Real Academia Española tiene varios significados, y uno de ellos refiere a el "Precio del alquiler de un medio de transporte".
5. Cfr. Artículo 2, fracción II de la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal.
6. Cfr. Artículo 1 del Acuerdo por el que se actualiza la Carta de Porte en Autotransporte Federal y sus servicios auxiliares publicado en el DOF del 16 de diciembre de 2021.
7. Cfr. Sección 2.7.7 de las RMF para 2024.
8. Cfr. Portal del SAT: <http://pys.sat.gob.mx/PyS/catPyS.aspx>, enero 2024.
9. Cfr. Regla 2.7.7.1.5 de las RMF para 2024.
10. Cfr. Artículo 81 del Reglamento de la Ley Aduanera y regla 1.5.1 de las RGCE para 2024.
11. Nota: Este documento será utilizado hasta que tenga vigencia el formato electrónico de la manifestación de valor.

## Sources

1. Cfr. Field 6 of the Spreadsheet for the determination of the customs value of import merchandise of Annex 1 of the General Foreign Trade Rules for 20.
2. Cfr. General import tax. Scope of incremental and decremental adjustments as elements of the transaction value. Digital registry: 169487
3. Cfr. Field 7 of the Spreadsheet for the determination of the customs value of import merchandise of Annex 1 of the General Foreign Trade Rules for 2018.
4. Note: By way of example, Article 79, first paragraph of the Customs Law establishes that, in order to integrate the taxable base of the general export tax, the commercial value of the goods at the place of sale indicated in the Digital Tax Receipt via Internet (CFDI), equivalent or commercial document is considered, expressly mentioning that "Freight and Insurance" should not be included. In this context, the word "Freight", according to the Dictionary of the Royal Spanish Academy has several meanings, and one of them refers to the "Price of the rent of a means of transportation".
5. Cfr. Article 2, section II of the Federal Roads, Bridges and Trucking Law.
6. Cfr. Article 1 of the Agreement updating the Federal Motor Carrier Waybill and its auxiliary services published in the Official Gazette of the Federation on December 16, 2021.
7. Cfr. Section 2.7.7 of the Tax Miscellaneous Resolution for 2024.
8. Cfr. SAT website: <http://pys.sat.gob.mx/PyS/catPyS.aspx>, January 2024.
9. Cfr. Rule 2.7.7.1.5 of the Tax Miscellaneous Resolution for 2024.
10. Cfr. Article 81 of the Regulations of the Customs Law and rule 1.5.1 of the General Foreign Trade Rules for 2024.
11. Note: This document will be used until the electronic format of the value manifestation becomes effective.



# REESTRUCTURAS DE ACTIVO FIJO

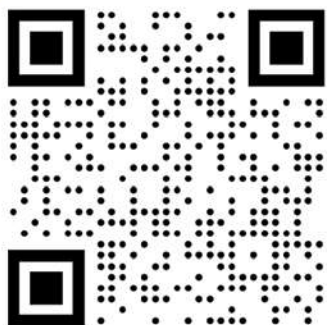


Una empresa en cumplimiento debe considerar:

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



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



**¡Escanea el QR y contáctanos!**

✉ [tlc@tlcasociados.com.mx](mailto:tlc@tlcasociados.com.mx)

☎ +52 1 664 409 1298

📱 [@TLCasociadosSC](#)

[www.tlcasociados.com.mx](http://www.tlcasociados.com.mx)

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

# ¡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](http://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

