

Aspectos relevantes del paquete económico para México en el 2025

Dr. Hadar Moreno Valdez

El impacto de la importación de autos chinos: Oportunidades y retos en el mercado

Dr. Javier Cendejas Meneses

Nuevas obligaciones de cumplimiento y facilidades para la certificación de IVA e IEPS

Dr. Ricardo Méndez Castro



REVISTA Bilingüe



MXN 00.66\$

00048

7 503034 412564

f In X v @

Descarga la edición digital



**SUMMIT
& EXPO | 20
25**

LA EXPOSICIÓN DE LOGÍSTICA,
COMERCIO EXTERIOR Y CARGA
MÁS GRANDE DE MÉXICO Y
CENTROAMÉRICA

SÉ PARTE DEL ENCUENTRO QUE TRANSFORMA LA CADENA DE VALOR

2·3 ABRIL
CENTRO CITIBANAMEX • CIUDAD DE MÉXICO

**¡CONÉCTATE
CON LOS LÍDERES
DE LA INDUSTRIA!**

- Proveeduría
- Capacitación
- Networking
- Oportunidades de negocios

+550 Expositores

+24,300 Líderes de la industria

+34,000 m² de Piso de Exhibición

INFORMES

☎ (+52) 55 9382 6024
✉ evento@tlwexpo.mx
☎ (+52) 55 2723 2470

REGÍSTRATE EN LA WEB Y ASISTE SIN COSTO

expo.thelogisticsworld.com

SÍGUENOS     



Organiza:



 @ferias_cciap  @expocomer  in expocomer
expocomer@panacamara.org

ES TU OPORTUNIDAD DE HACER NEGOCIOS CON

MÁS de **30 PAÍSES**
EUROPA | ASIA | AMÉRICA

Panama Convention Center
Amador

25 al 27
de marzo 2025



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



¿Por qué anunciarse?

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

TIRAJE

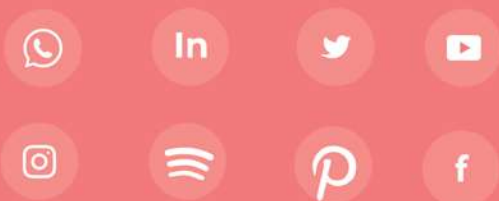
10,000 ejemplares a nivel nacional e internacional

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



DIRECCIÓN GENERAL DE MEDIOS IMPRESOS

Faces of Supply Chain

C12 | HUB

12-14 MAYO

Los **500 líderes**
de Supply Chain
más importantes de México,
reunidos en el hotel Xcaret Arte.

Precalifica
aquí



3

Ediciones

+118

Proveedores

+350

Empresas
participantes

1. Aprende



2. Colabora



3. Crea relaciones



4. Vive experiencias



Editorial

ESPAÑOL

Es un gusto saludarlo nuevamente, estimado lector, en nuestra primera edición de 2025. Antes que nada, permítame desearle un año lleno de bienestar para usted y sus seres queridos. Este año se vislumbra como un periodo lleno de desafíos, pero también de oportunidades para México, para las cuales es fundamental estar preparados.

El comercio exterior de nuestra región enfrenta uno de los periodos más desafiantes de los últimos años. Las crecientes tensiones entre México, Estados Unidos y Canadá con la llegada de Donald Trump nuevamente a la Casa Blanca, sumado a las desafortunadas declaraciones de distintos gobernantes de algunas regiones de Canadá están incrementando los ánimos incluso antes del regreso de Trump y de cara a la revisión del T-MEC para 2026. La "manzana de la discordia" es clara: la supuesta entrada de productos chinos a Estados Unidos a través de México.

Las amenazas de Trump sobre la imposición de aranceles del 25% a productos mexicanos y canadienses, y otro tanto a productos chinos, sumadas al seguimiento de su agenda para fortalecer el muro fronterizo, son señales claras de que 2025 será un año decisivo para el futuro de las relaciones comerciales en América del Norte. Estas acciones no solo complican la integración regional, sino que además representan desafíos adicionales para los inversionistas extranjeros, así como para la industria mexicana.

En este escenario, el liderazgo de la Presidenta de México Claudia Sheinbaum en México y del Primer Ministro de Canadá, Justin Trudeau será determinante para enfrentar las políticas proteccionistas de Trump y redefinir las estrategias regionales. México, en particular, tiene una oportunidad única para consolidar su posición en el comercio global, atrayendo inversiones estratégicas en sectores emergentes como la electromovilidad y los semiconductores, mientras fortalece su papel en el fenómeno del nearshoring.

En TLC Magazine México entendemos la importancia de este momento histórico. Por ello, como cada bimestre, nos hemos propuesto ser su medio de actualización, compartiendo El ADN del Comercio Exterior y Aduanas. En esta edición, encontrará análisis profundos sobre las dinámicas que marcarán este año, incluyendo la electromovilidad, el protagonismo que tiene el comercio, los servicios y el turismo en el nearshoring, el paquete económico para 2025, los autos chinos, y las nuevas obligaciones para empresas con certificación IVA & IEPS, entre otros.

Frente a los retos que trae consigo este nuevo año, nuestra misión es acompañarle con información oportuna, análisis experto y una visión estratégica que le permita enfrentar los desafíos con éxito. Agradecemos su confianza y lo invitamos a caminar juntos en este 2025 lleno de retos y oportunidades.

ENGLISH

It is a pleasure to greet you again, dear reader, in our first edition of 2025. First of all, allow me to wish you a year full of well-being for you and your loved ones. This year looks like a period full of challenges, but also of opportunities for Mexico, for which it is essential to be prepared.

Foreign trade in our region is facing one of the most challenging periods in recent years. The growing tensions between Mexico, the United States and Canada with the arrival of Donald Trump back in the White House, added to the unfortunate statements made by different governors of some regions of Canada, are increasing tensions even before Trump's return and in the face of the review of the USMCA (United States-Mexico-Canada Agreement) for 2026. The "apple of discord" is clear: the alleged entry of Chinese products into the United States through Mexico.

Trump's threats to impose 25% tariffs on Mexican and Canadian products, and 25% tariffs on Chinese products, coupled with the pursuit of his agenda to strengthen the border wall, are clear signs that 2025 will be a decisive year for the future of North American trade relations. These actions not only complicate regional integration, but also represent additional challenges for foreign investors, as well as for Mexican industry.

In this scenario, the leadership of Mexican President Claudia Sheinbaum in Mexico and Canadian Prime Minister Justin Trudeau will be decisive in confronting Trump's protectionist policies and redefining regional strategies. Mexico, in particular, has a unique opportunity to consolidate its position in global trade, attracting strategic investments in emerging sectors such as electromobility and semiconductors, while strengthening its role in the nearshoring phenomenon.

At TLC Magazine Mexico we understand the importance of this historic moment. That is why, as we do every two months, we have set out to be your updated media, sharing the DNA of Foreign Trade and Customs. In this edition, you will find in-depth analysis on the dynamics that will mark this year, including electromobility, the role of trade, services and tourism in nearshoring, the economic package for 2025, Chinese cars, and the new obligations for companies with VAT & STPS certification, among others.

Facing the challenges that this new year brings, our mission is to accompany you with timely information, expert analysis and a strategic vision that will allow you to face the challenges successfully. We thank you for your trust and invite you to walk together in this 2025 full of challenges and opportunities.



ELEVANDO FRECUENCIA



Contáctenos,
nos encanta atender tus consultas!
+52 55 5351 0915 | [assekuransa.com](https://www.assekuransa.com)

SEGUROS DE
Transporte de Mercancías
Contenedores y Responsabilidad



Índice Índice Índice

12

Trade & Law News

Mantente actualizado con cursos, artículos, noticias y más.

¡Únete a nuestra comunidad!



UBICA TU IDIOMA



Español

English



FIND YOUR LANGUAGE

16

Trade & Law News

PATROCINADORES

Multimodal Altamira duplica capacidad en su Punto de Inspección de Cárnicos

Multimodal Altamira doubles capacity at its Meat Inspection Point

SDI Cointer: 36 años impulsando la innovación en comercio exterior

SDI Cointer: 36 years driving innovation in foreign trade

F5 impulsa la entrega de aplicaciones de IA para proveedores de servicios de telecomunicaciones y grandes empresas

F5 drives AI application delivery for telecom service providers and large enterprises

La ANAFAC celebra cierre de 2024 en compañía de sus agremiados

ANAFAC celebrates the end of 2024 with its members

AMTI celebra un año de éxitos con un cóctel de fin de año

AMTI celebrates a year of success with an end-of-year cocktail party



24

RESEÑA

AMACARGA firma convenio para el fortalecimiento de la certeza jurídica en el comercio exterior

AMACARGA signs agreement for strengthening legal certainty in foreign trade



26

RESEÑA

Fábrica de Negocio y Supply Chain Day: Hacia una Cadena de Suministro más Eficiente y Sustentable

Business Factory and Supply Chain Day: Towards a More Efficient and Sustainable Supply Chain



28

RESEÑA

Congreso AMTI 2024: Oportunidades del nearshoring y la intermodalidad para el comercio exterior mexicano

AMTI 2024 Congress:
Opportunities of nearshoring and
intermodality for Mexican foreign trade

32

RESEÑA

Celebran con gran éxito C12 Bajío 2024: Un encuentro clave para la logística y movilidad en la región

C12 Bajío 2024 was a great success:
A key meeting for logistics
and mobility in the region



34

RESEÑA

AMTI celebra su reunión mensual con avances en proyectos logísticos y análisis político

AMTI holds monthly meeting with progress on
logistics projects and policy analysis

36

RESEÑA

Toma de protesta del Comité Ejecutivo ANAFAC 2024-2026: Un nuevo ciclo de liderazgo

Inauguration of the ANAFAC
Executive Committee 2024-2026:
A New Cycle of Leadership



38

RESEÑA

NYCE celebra su 30 aniversario

NYCE celebrates its
30th anniversary

40

RESEÑA

XIX Convención Anual IMECE: Análisis y Perspectivas de la Política Comercial 2024-2030

XIX IMECE Annual Convention:
Analysis and Perspectives of
Trade Policy 2024-2030



42

Electromovilidad Automotriz

Automotive Electromobility

Dr. José Manuel **Vargas Menchaca**



62

Aspectos relevantes del paquete económico para México en el 2025

Highlights of the economic package for Mexico in 2025

Dr. Hadar **Moreno Valdez**



76

El Valor Agregado en la Logística

The Added Value in Logistics

Dr. César **Morales Razo**



86

El impacto de la importación de autos chinos: Oportunidades y retos en el mercado

The impact of Chinese car imports: Market opportunities and challenges

Dr. Javier **Cendejas Meneses**

100

Nuevas obligaciones de Cumplimiento y Facilidades para la Certificación de IVA e IEPS

New Compliance Obligations and Facilities for VAT and STPS Certification

Dr. Ricardo **Méndez Castro**





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



1

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

2

Integradora de Servicios, Transporte y Almacenaje.

PVI con 600m² de área de maniobras para previos con 6 puertas, autorizado por SADER - SENASICA ISO 9001:2015

3

Integración de Servicios Logísticos Portuarios.

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

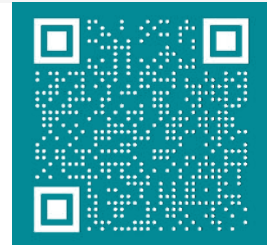


ALTAPORT

☎ 833 2290900

833 2290901

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



TLC entre la UE-Mercosur: Oportunidades Globales y Desafíos Políticos



La Unión Europea y el Mercosur concluyeron en diciembre de 2024 un tratado de libre comercio tras más de dos décadas de negociaciones. Sin embargo, su implementación enfrenta resistencia en Europa, especialmente de Francia y otros países preocupados por sus impactos agrícolas.

Los países del Mercosur (Argentina, Brasil, Paraguay y Uruguay) apoyan el acuerdo y podrían implementarlo tras aprobación legislativa. En la Unión Europea, el proceso es más complejo: la ratificación inicial podría requerir mayoría simple en el Parlamento Europeo y el apoyo del 65% de la población representada por gobiernos miembros. Francia lidera la oposición junto a Austria y Polonia, mientras Alemania y España impulsan su aprobación.

Este tratado podría eliminar aranceles por 4,000 millones de euros anuales, beneficiando a Europa con mayores exportaciones de automóviles y maquinaria, y asegurando acceso a minerales clave para la transición energética. Mientras que el Mercosur aumentaría sus exportaciones de carne y granos, lo que preocupa a agricultores europeos.

Empresas de ambos bloques se beneficiarían de acceso a un mercado combinado de más de 700 millones de personas. Sin embargo, agricultores franceses temen competir contra productos sudamericanos con menores estándares ambientales, mientras Brasil busca proteger su industria automotriz.

Tras años de desacuerdos ambientales y comerciales, el acuerdo aún debe superar tensiones políticas antes de su implementación.

EU-Mercosur FTA: Global Opportunities and Political Challenges

The European Union and Mercosur concluded a free trade agreement in December 2024 after more than two decades of negotiations. However, its implementation faces resistance in Europe, especially from France and other countries concerned about its agricultural impacts.

The Mercosur countries (Argentina, Brazil, Paraguay and Uruguay) support the agreement and could implement it after legislative approval. In the European Union, the process is more complex: initial ratification may require a simple majority in the European Parliament and the support of 65% of the population represented by member governments. France leads the opposition along with Austria and Poland, while Germany and Spain are pushing for its approval.

This treaty could eliminate tariffs by 4 billion euros annually, benefiting Europe with increased exports of automobiles and machinery, and securing access to key minerals for the energy transition. Meanwhile, Mercosur would increase its exports of meat and grains, which worries European farmers.

Companies from both blocs would benefit from access to a combined market of more than 700 million people. However, French farmers fear competing against South American products with lower environmental standards, while Brazil seeks to protect its automotive industry.

After years of environmental and trade disagreements, the agreement has yet to overcome political tensions over its implementation.

Industria automotriz mexicana se prepara para la revisión del T-MEC en 2026

La Industria Nacional de Autopartes (INA) se encuentra en un momento crucial ante la revisión del T-MEC en 2026. Este proceso representa una oportunidad para fortalecer la integración regional, la innovación y el cumplimiento normativo en Norteamérica, particularmente en áreas como electromovilidad, reglas de origen y normativas laborales.

Gabriel Padilla, director general de la INA, destacó que la industria provee el 53% de los componentes automotrices de la región. En el ámbito laboral, se busca aumentar el cumplimiento del 75% actual al 90% en 2026, con énfasis en libertad sindical, negociación colectiva y equidad de género.

La INA plantea cuatro compromisos clave: monitoreo normativo con un observatorio laboral, capacitación para mujeres en áreas técnicas, mesas de diálogo entre sindicatos y empleadores, y difusión de derechos laborales en toda la cadena de suministro.

En cuanto a la electromovilidad, la revisión del T-MEC incluirá la actualización de reglas de origen para componentes innovadores, abriendo nuevas oportunidades de exportación en mercados clave como California y Texas.

A pesar de desafíos geopolíticos, Padilla afirmó que México es una pieza clave en la integración norteamericana, con el potencial de consolidar su posición en la industria automotriz global hacia 2026.

Mexican automotive industry prepares for USMCA review in 2026

The Mexican Auto Parts Industry (INA) is at a crucial moment before the revision of the USMCA (United States-Mexico-Canada Agreement) in 2026. This process represents an opportunity to strengthen regional integration, innovation and regulatory compliance in North America, particularly in areas such as electromobility, rules of origin and labor regulations.

Gabriel Padilla, INA's CEO, noted that the industry supplies 53% of the region's automotive components. In the labor area, the goal is to increase compliance from the current 75% to 90% by 2026, with an emphasis on freedom of association, collective bargaining, and gender equity.

The INA proposes four key commitments: regulatory monitoring with a labor observatory, training for women in technical areas, dialogue between unions and employers, and dissemination of labor rights throughout the supply chain.

Regarding electromobility, the revision of the USMCA will include updated rules of origin for innovative components, opening up new export opportunities in key markets such as California and Texas.

Despite geopolitical challenges, Padilla affirmed that Mexico is a key player in North American integration, with the potential to consolidate its position in the global automotive industry by 2026.

ULINE
MEXICALI

ULINE
MONTERREY

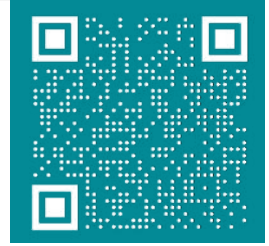
ESPECIALISTAS EN MATERIAL DE EMPAQUE

SIRVIENDO ORGULLOSAMENTE A MÉXICO

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

ORDENE ANTES DE LAS 6 PM PARA ENVÍO EL MISMO DÍA

AMPLIO CATÁLOGO 800-295-5510 uline.mx



La “carretera verde” del Canal de Panamá: innovación sostenible en navegación



Desde hace más de tres décadas, el Canal de Panamá ha liderado el camino hacia la sostenibilidad al iluminar su vía acuática con energía renovable. Mediante un sistema de 137 torres de enfilamiento y 450 boyas equipadas con paneles solares, esta infraestructura vital para el comercio internacional reduce el impacto ambiental y garantiza una navegación segura y eficiente.

Cada torre y boya, situadas a lo largo de los 80 kilómetros del canal, está equipada con paneles solares y luces LED, que aprovechan cinco horas diarias de sol para cargar baterías y operar durante la noche. Estas instalaciones generan alrededor de 90 kilowatts de energía solar, lo que no solo disminuye la dependencia de fuentes convencionales, sino que también permite un ahorro anual estimado de 30,000 dólares.

El sistema de iluminación, con luces rojas, blancas y verdes, guía a las embarcaciones por la “carretera” del canal, minimizando riesgos de colisiones o encallamientos. Además, la transición hacia energía solar ha reducido significativamente las emisiones de las plantas termoeléctricas, consolidando al Canal de Panamá como un modelo de eficiencia y cuidado ambiental.

Con estas innovaciones, el canal reafirma su compromiso con la sostenibilidad y su papel como referente global en transporte intermodal.

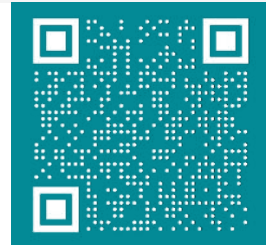
The Panama Canal's “green highway”: sustainable innovation in navigation

For more than three decades, the Panama Canal has led the way in sustainability by lighting its waterway with renewable energy. Through a system of 137 lighting towers and 450 buoys equipped with solar panels, this vital infrastructure for international trade reduces environmental impact and ensures safe and efficient navigation.

Each tower and buoy, located along the 80 kilometers of the canal, is equipped with solar panels and LED lights, which take advantage of five hours of sunlight a day to charge batteries and operate during the night. These installations generate around 90 kilowatts of solar energy, which not only reduces dependence on conventional sources, but also allows for an estimated annual savings of US\$30,000.

The lighting system, with red, white and green lights, guides vessels along the canal's “highway,” minimizing the risk of collisions or running aground. In addition, the transition to solar energy has significantly reduced emissions from thermoelectric plants, consolidating the Panama Canal as a model of efficiency and environmental care.

With these innovations, the Canal reaffirms its commitment to sustainability and its role as a global benchmark in intermodal transp



La nueva sede de la ANAM en Nuevo Laredo: un avance estratégico para la frontera



Nuevo Laredo, el principal cruce terrestre entre México y Estados Unidos, se prepara para inaugurar en marzo de 2025 la nueva sede de la Agencia Nacional de Aduanas de México (ANAM). Este proyecto, con un avance del 87.53%, responde a la intensa actividad de la región, donde diariamente transitan 70,000 camiones de carga, 240,000 vehículos de pasajeros y un millón de personas.

El general Juan Mateo Frausto, encargado de la obra, destacó que la nueva sede incluirá modernas instalaciones como áreas administrativas, espacios recreativos, servicios médicos, locales comerciales, una sucursal bancaria y un complejo habitacional con 621 viviendas. Además, la construcción ha generado más de 4,500 empleos directos e indirectos.

Durante su visita, la presidenta Claudia Sheinbaum resaltó la importancia del T-MEC para fortalecer la autosuficiencia económica de América del Norte frente a la competencia global. Subrayó que la colaboración entre México, Estados Unidos y Canadá es clave para posicionar a la región como una de las más fuertes del mundo, representando el 30% del PIB global.

Por su parte, el gobernador de Tamaulipas, Américo Villarreal, reafirmó su compromiso con proyectos transformadores, incluyendo vivienda, educación y recursos hídricos, que beneficiarán a miles de familias en la región.

ANAM's new headquarters in Nuevo Laredo: a strategic advance for the border

Nuevo Laredo, the main land crossing between Mexico and the United States, is preparing to inaugurate the new headquarters of the Mexican National Customs Agency (ANAM) in March 2025. This project, which is 87.53% complete, responds to the intense activity in the region, where 70,000 cargo trucks, 240,000 passenger vehicles and one million people transit daily.

General Juan Mateo Frausto, in charge of the work, pointed out that the new headquarters will include modern facilities such as administrative areas, recreational spaces, medical services, commercial premises, a bank branch and a housing complex with 621 homes. In addition, the construction has generated more than 4,500 direct and indirect jobs.

During her visit, President Claudia Sheinbaum highlighted the importance of the USMCA (United States-Mexico-Canada Agreement) to strengthen North America's economic self-sufficiency in the face of global competition. She stressed that the collaboration between Mexico, the United States and Canada is key to position the region as one of the strongest in the world, representing 30% of global GDP.

For his part, the Governor of Tamaulipas, Américo Villarreal, reaffirmed his commitment to transformational projects, including housing, education and water resources, which will benefit thousands of families in the region.

Multimodal Altamira duplica capacidad en su Punto de Inspección de Cárnicos



Multimodal Altamira inauguró la ampliación de su Punto de Inspección de Cárnicos, una obra que duplica su capacidad operativa con una inversión de 30 millones de pesos. Este proyecto incrementa de 6 a 12 las puertas de inspección, permitiendo procesar hasta 200 mil toneladas anuales de productos cárnicos y acuícolas refrigerados y congelados, una demanda clave para la industria alimentaria del noreste del país.

La ampliación incluye tecnología avanzada de refrigeración y monitoreo continuo de temperatura, cumpliendo con los estrictos estándares de inocuidad del Servicio Nacional de Sanidad, Inocuidad y Calidad Agroalimentaria (SENASICA). Esto garantiza la calidad de los productos que ingresan a México, a la vez que reduce costos y tiempos logísticos para los clientes, fortaleciendo la competitividad de sus cadenas de suministro.

El proyecto generará 300 empleos directos e indirectos, impactando positivamente a la comunidad local, resaltó el Ing. Enrique de Hita Sánchez, Presidente del Consejo de Administración de Grupo Multimodal Altamira.



"El aumento en la demanda de servicios de inspección nos llevó a duplicar nuestra capacidad operativa, optimizando tiempos y asegurando la calidad e higiene de los productos que consumimos en México", destacó.

La inauguración contó con la presencia de De Hita, Kai Schmersahl, Director General de la empresa, y autoridades locales, quienes subrayarán la importancia de esta inversión para la región. Este crecimiento refuerza la posición del Puerto de Altamira y la zona sur de Tamaulipas como un nodo logístico estratégico en la cadena de suministro global, contribuyendo al desarrollo económico del país.

Multimodal Altamira doubles capacity at its Meat Inspection Point

Multimodal Altamira inaugurated the expansion of its Meat Inspection Point, a project that doubles its operational capacity with an investment of 30 million pesos. This project increases the number of inspection gates from 6 to 12, allowing the processing of up to 200,000 tons of refrigerated and frozen meat and aquaculture products per year, a key demand for the food industry in the northeast of the country.

The expansion includes advanced refrigeration technology and continuous temperature monitoring, meeting the strict safety standards of the Mexican National Agrifood Health, Safety and Quality Service (SENASICA). This guarantees the quality of products entering Mexico, while reducing costs and logistics times for customers and strengthening the competitiveness of their supply chains.

The project will generate 300 direct and indirect jobs, positively impacting the local community, said Mr. Enrique de Hita Sánchez, Chairman of the Board of Directors of Grupo Multimodal Altamira.

"The increase in demand for inspection services led us to double our operational capacity, optimizing times and ensuring the quality and hygiene of the products we consume in Mexico," he said.

The inauguration was attended by De Hita, Kai Schmersahl, CEO of the company, and local authorities, who will underline the importance of this investment for the region. This growth reinforces the position of the Port of Altamira and the southern area of Tamaulipas as a strategic logistics node in the global supply chain, contributing to the economic development of the country.



MULTIMODAL ALTAMIRA



**SUPER
EMPRESAS**
EXPANSION
2024
TOP
companies

¡LOGÍSTICA QUE DA CONFIANZA!

+ DE 300 CLIENTES CONFÍAN EN NUESTROS SERVICIOS

CARGA (833) 260 02 27

TRANSPORTE (833) 260 01 48



 www.altamiramultimodal.com

SDI Cointer: 36 años impulsando la innovación en comercio exterior



Con más de tres décadas de experiencia, SDI Cointer se ha consolidado como un referente en el desarrollo de sistemas legislativos y aduaneros en México. Fundada en 1988 por el Lic. Ricardo Rosas Herrera, la empresa marcó un antes y un después en el sector al crear la primera TIGIE digital (Base de Datos Día 1.0), que transformó la consulta de información legislativa.



Desde sus inicios, SDI Cointer ha tenido como misión principal ofrecer sistemas tecnológicos innovadores que optimicen las operaciones de comercio exterior de sus clientes. Su compromiso con la mejora continua y el cumplimiento operativo legal garantiza soluciones adaptadas a las necesidades actuales y anticipadas de un mercado en constante evolución.

A lo largo de su trayectoria, SDI Cointer ha demostrado un profundo compromiso con la calidad y la eficiencia, buscando siempre fortalecer la competitividad del comercio exterior en México. Hoy, la empresa sigue trabajando para construir un futuro más ágil y preciso para el sector.

SDI Cointer: 36 years driving innovation in foreign trade

With more than three decades of experience, SDI Cointer has established itself as a benchmark in the development of legislative and customs systems in Mexico. Founded in 1988 by Mr. Ricardo Rosas Herrera, the company marked an important milestone in the sector by creating the first digital Tariff of the General Import and Export Tax Law (Day 1.0 Database), which transformed the consultation of legislative information.

Since its inception, SDI Cointer's main mission has been to offer innovative technological systems that optimize its clients' foreign trade operations. Its commitment to continuous improvement and legal operational compliance guarantees solutions adapted to the current and anticipated needs of a constantly evolving market.

Throughout its history, SDI Cointer has demonstrated a deep commitment to quality and efficiency, always seeking to strengthen the competitiveness of foreign trade in Mexico. Today, the company continues to work to build a more agile and accurate future for the sector.



LLEVA TU DESPACHO AL SIGUIENTE NIVEL

Nuestro liderazgo en el desarrollo de sistemas legislativos y aduaneros, nos ha permitido crear una interfaz intuitiva y de fácil integración, para la elaboración de pedimentos que se adapta a las necesidades de los operadores del comercio exterior.



CONOCE SUS BENEFICIOS:



Evita la recaptura de la información.



Configuración Multiconsulta (Administra más de una patente y aduana en una sola interfaz con diferentes bases de datos).



Actualización de los cambios normativos de acuerdo con las publicaciones del DOF.



Genera el **DODA, PITA, la Manifestación de Valor y la Hoja de Cálculo.**



Permite la administración de los permisos de los usuarios del sistema.

Además **conecta y optimiza** tu operación con nuestros sistemas



Conectividad con la Base de Datos Dia® con la cual podrás validar el cumplimiento de las regulaciones y restricciones arancelarias y no arancelarias, aranceles y TLCs necesarios para el despacho.

Conectividad con SDI Vucem® permite el envío de múltiples COVEs y manifiestos, obteniendo de manera segura los acuses correspondientes.

AGENTES ADUANALES, REPRESENTANTES LEGALES, APODERADOS Y MANDATARIOS

¡SE BENEFICIAN DE NUESTROS SERVICIOS!

Contáctanos



Teléfonos
55 5250-4814 ó 55 5262 8720



E-mail
ventas@sdicointer.com.mx



SDI Cointer

www.sdicointer.com.mx



F5 impulsa la entrega de aplicaciones de IA para proveedores de servicios de telecomunicaciones y grandes empresas



F5, en colaboración con NVIDIA, ha lanzado BIG-IP Next para Kubernetes, una solución diseñada para optimizar aplicaciones de inteligencia artificial (IA) en infraestructuras grandes como telecomunicaciones y empresas tecnológicas.

Esta herramienta combina el software de F5, especializado en gestionar y proteger redes, con las DPU NVIDIA BlueField-3, dispositivos que procesan datos de forma más rápida y eficiente que los procesadores tradicionales. La integración permite acelerar tareas clave de la IA, como el aprendizaje y la generación de resultados, al tiempo que reduce el consumo de energía y la necesidad de hardware adicional.

BIG-IP Next para Kubernetes está diseñado específicamente para entornos basados en la nube y aplicaciones de IA, como redes 5G y procesos de inferencia avanzada. Entre sus beneficios, destaca la capacidad de manejar grandes volúmenes de datos, mejorar el rendimiento de aplicaciones y garantizar mayor seguridad en la gestión de información.



Disponible desde noviembre de 2024, esta solución promete ser un aliado clave para empresas que buscan integrar IA a gran escala. De acuerdo con F5, esta tecnología no solo mejora la eficiencia operativa, sino que también ofrece experiencias de usuario más rápidas y personalizadas, marcando un paso importante hacia el futuro de la computación y las telecomunicaciones.

F5 drives AI application delivery for telecom service providers and large enterprises

F5, in partnership with NVIDIA, has launched BIG-IP Next for Kubernetes, a solution designed to optimize artificial intelligence (AI) applications in large infrastructures such as telecommunications and technology companies.

The tool combines F5's software, which specializes in managing and securing networks, with NVIDIA BlueField-3 DPUs, devices that process data faster and more efficiently than traditional processors. The integration accelerates key AI tasks, such as learning and generating results, while reducing power consumption and the need for additional hardware.

BIG-IP Next for Kubernetes is designed specifically for cloud-based environments and AI applications, such as 5G networking and advanced inference processes. Its benefits include the ability to handle large volumes of data, improve application performance and ensure greater security in information management.

Available from November 2024, this solution promises to be a key ally for companies looking to integrate AI on a large scale. According to F5, this technology not only improves operational efficiency, but also offers faster and more personalized user experiences, marking an important step towards the future of computing and telecommunications.



La ANAFAC celebra cierre de 2024 en compañía de sus agremiados

La Asociación Nacional de Almacenes Fiscalizados (ANAFAC) celebró su tradicional comida anual para conmemorar el cierre de fin de año. Durante el evento, la presidenta, Lic. Eréndira Hernández, junto con el Comité Ejecutivo, lideraron la celebración y organizaron una emocionante rifa para todos los asistentes.

¡Felicidades a ANAFAC por este exitoso cierre de año!



ANAFAC celebrates the end of 2024 in the company of its members

The National Association of Bonded Warehouses (ANAFAC) held its traditional annual luncheon to commemorate the end of the year. During the event, the president, Mrs. Eréndira Hernández, together with the Executive Committee, led the celebration and organized an exciting raffle for all attendees.

Congratulations to ANAFAC for this successful year-end celebration!



AMTI celebra un año de éxitos con un cóctel de fin de año

La Asociación Mexicana del Transporte Intermodal (AMTI) organizó su tradicional cóctel de fin de año en un exclusivo lugar de la Ciudad de México. Durante el evento, el Presidente de la organización, Diego Anchústegui, agradeció la presencia de socios, colegas y proveedores que se unieron a esta celebración.

La velada incluyó una rifa entre los socios, un brindis lleno de buenos deseos y un ambiente de convivencia cordial y alegre.

¡Felicidades a AMTI por un año más de grandes logros!



AMTI celebrates a year of success with an end-of-the-year cocktail party

The Mexican Intermodal Transport Association (AMTI) organized its traditional year-end cocktail party at an exclusive venue in Mexico City. During the event, the organization's President, Diego Anchústegui, thanked the members, colleagues and suppliers who joined in the celebration.

The evening included a raffle among members, a toast full of good wishes and a cordial and joyful atmosphere.

Congratulations to AMTI for another year of great achievements!



TODO EN UN SOLO MOVIMIENTO

SERVICIOS LOGÍSTICOS INTEGRADOS 360

INTERMODAL | MULTIMODAL | INTEGRACIÓN LOGÍSTICA | PROYECTOS ESPECIALES



CONOCE NUESTRAS SOLUCIONES DE INTEGRACIÓN LOGÍSTICA

www.bajaferries.com.mx/integracion-logistica

CONTÁCTANOS:

norma.munguia@bajaferries.com.mx



800-FERRIES (337-7437)



bajaferriesoficial



bajaferries



bajaferriesoficial

AMACARGA firma convenio para el fortalecimiento de la certeza jurídica en el comercio exterior



La Asociación Mexicana de Agentes de Carga (AMACARGA) celebró su 4ta Asamblea con la participación de agremiados, patrocinadores, proveedores y colegas del sector en un evento que fue un espacio clave para fortalecer la colaboración y discutir temas relevantes para el comercio exterior y la logística en México.

Uno de los momentos más destacados fue la firma de un convenio de colaboración con la Cámara Nacional de Comercio de la Ciudad de México (Canaco CDMX), Presidida por el Mtro. Vicente Gutierrez Camposeco, Vicepresidente de CANACO. Este acuerdo busca fomentar la mediación y el arbitraje como mecanismos para reducir la incertidumbre jurídica en el sector, especialmente ante los retos que implica un nuevo panorama en el Poder Judicial. De acuerdo con AMACARGA, esta alianza representa un avance significativo en la certeza jurídica y seguridad en el traslado de mercancías.

El convenio, respaldado por el Centro de Mediación y Arbitraje de Canaco CDMX, con más de 40 años de experiencia, ofrece soluciones rápidas y económicas para controversias relacionadas con robo de mercancías, incumplimientos de pago y penalizaciones por retrasos, entre otras problemáticas.

Además, durante la asamblea se celebró la graduación de una segunda generación del del Diplomado en Estándares Internacionales de Seguridad para los Agentes de Carga, un esfuerzo de AMACARGA para blindar a sus empresas afiliadas. Este logro refuerza el papel crítico de los agentes de carga, quienes movilizan más de 85 mil toneladas de insumos industriales, 200 mil toneladas de productos por vía aérea y dos millones de contenedores al año.

El evento concluyó con un brindis de fin de año, dejando en puerta la próxima cena anual en la Ciudad de México, que promete cerrar un año lleno de avances para la asociación.



AMACARGA signs agreement for strengthening legal certainty in foreign trade

The Mexican Association of Freight Forwarders (AMACARGA) held its 4th Assembly with the participation of members, sponsors, suppliers and colleagues of the sector in an event that was a key space to strengthen collaboration and discuss relevant issues for foreign trade and logistics in Mexico.

One of the highlights was the signing of a collaboration agreement with the National Chamber of Commerce of Mexico City (Canaco CDMX), chaired by Vicente Gutierrez Camposeco, Vice president of CANACO. This agreement seeks to promote mediation and arbitration as mechanisms to reduce legal uncertainty in the sector, especially in view of the challenges posed by a new panorama in the Judiciary. According to AMACARGA, this alliance represents a significant advance in legal certainty and security in the movement of goods.

The agreement, backed by Canaco CDMX's Mediation and Arbitration Center, with more than 40 years of experience, offers quick and economical solutions to disputes related to merchandise theft, payment defaults and penalties for delays, among other problems.

In addition, the assembly celebrated the graduation of a second generation of the Diploma in International Security Standards for Freight Forwarders, an effort by AMACARGA to armor its affiliated companies. This achievement reinforces the critical role of freight forwarders, who move more than 85 thousand tons of industrial inputs, 200 thousand tons of products by air and two million containers per year.

The event concluded with a year-end toast, leaving the next annual dinner in Mexico City, which promises to close a year full of progress for the association.

**WORLD
SUMMIT**
04-07 SEPTEMBER
IFPSM
2024



GRACIAS

por asistir a IFPSM 2024



Chris Oanda,
President
IFPSM

Cesar Leal,
Regional Chair
of Americas, APROCAL

Markku Henttinen,
Chief Executive Officer
IFPSM

PATROCINADORES

ALIADOS



Fábrica de Negocio y Supply Chain Day: Hacia una Cadena de Suministro más Eficiente y Sustentable



La 2ª edición de Fábrica de Negocio Cadena de Suministro, realizada en las instalaciones de GS1 México, destacó como un foro clave para la profesionalización de las pequeñas y medianas empresas (PyMES) en temas de logística, distribución y sostenibilidad. Durante este evento, el presidente de GS1 México, Jorge Garcés, subrayó la importancia de reducir costos logísticos, optimizar procesos y fortalecer la cadena de suministro en un contexto marcado por el nearshoring y la digitalización.

“Reducir el costo logístico, que actualmente alcanza el 28% para las pymes y el 9.7% para grandes empresas, no es solo una oportunidad, sino una necesidad para mantener la competitividad,” señaló Garcés, citando el estudio Indicadores de Desempeño Logístico en México 2023, elaborado en conjunto por Conalog, GS1 México e Ipade.

Destacó que esta transformación debe realizarse desde una perspectiva ambiental, social y de gobernanza, elementos fundamentales para los negocios del futuro. Asimismo, adelantó que el uso generalizado de códigos bidimensionales (2D) será un disruptor clave, permitiendo mayor trazabilidad, seguridad y visibilidad en las operaciones logísticas.

Garcés enfatizó que el fortalecimiento de las cadenas de suministro es esencial para aprovechar el llamado “Mexican Moment”, derivado de las oportunidades que genera el nearshoring.

“Con un enfoque sustentable y centrado en el consumidor, podemos posicionar a México como un hub logístico líder a nivel mundial,” afirmó.

Durante el primer día, el evento puso énfasis en la Cadena de Suministro 4.0, destacando cómo la integración de tecnologías avanzadas mejora la eficiencia operativa de las empresas. Alejandro Pérez de la O, director de



Tecnologías de la Información y Transformación Digital de GS1 México, señaló que el 60% de las empresas mexicanas ya han implementado elementos tecnológicos en su cadena de suministro, de acuerdo con Deloitte Consulting México.

Business Factory and Supply Chain Day: Towards a More Efficient and Sustainable Supply Chain

The 2nd edition of the Supply Chain Business Factory, held at the GS1 Mexico facilities, stood out as a key forum for the professionalization of small and medium-sized enterprises (SMEs) in logistics, distribution and sustainability issues. During this event, the president of GS1 Mexico, Jorge Garcés, stressed the importance of reducing logistics costs, optimizing processes and strengthening the supply chain in a context marked by nearshoring and digitalization.

“Reducing logistics costs, which currently reach 28% for SMEs and 9.7% for large companies, is not only an opportunity, but a necessity to maintain competitiveness,” Garcés pointed out, citing the study Mexico Logistics Performance Indicators 2023, prepared jointly by Conalog, GS1 Mexico and Ipade.

He stressed that this transformation must be carried out from an environmental, social and governance perspective, fundamental elements for the businesses of the future. He also said that the widespread use of two-dimensional (2D) codes will be a key disruptor, allowing greater traceability, security and visibility in logistics operations.

Garcés emphasized that strengthening supply chains is essential to take advantage of the so-called “Mexican Moment,” derived from the opportunities generated by nearshoring.

“With a sustainable and consumer-centric approach, we can position Mexico as a leading global logistics hub,” he said.

During the first day, the event emphasized Supply Chain 4.0, highlighting how the integration of advanced technologies improves the operational efficiency of companies. Alejandro Perez de la O, Director of Information Technology and Digital Transformation at GS1 Mexico, noted that 60% of Mexican companies have already implemented technological elements in their supply chain, according to Deloitte Consulting Mexico.



Pérez de la O mencionó beneficios clave, como la recopilación de datos en tiempo real a través de dispositivos conectados y la capacidad de predecir demandas mediante inteligencia artificial. Además, presentó el Inventario Inteligente de GS1 México como una solución para monitorear inventarios y optimizar procesos logísticos en las principales cadenas comerciales del país.

Honorio Hernández Mena, consultor de Oracle, agregó que los sistemas de planificación de recursos empresariales (ERP) pueden mejorar la visibilidad operativa en un 85% en los primeros seis meses de implementación, según datos de la consultora Aberdeen Group.

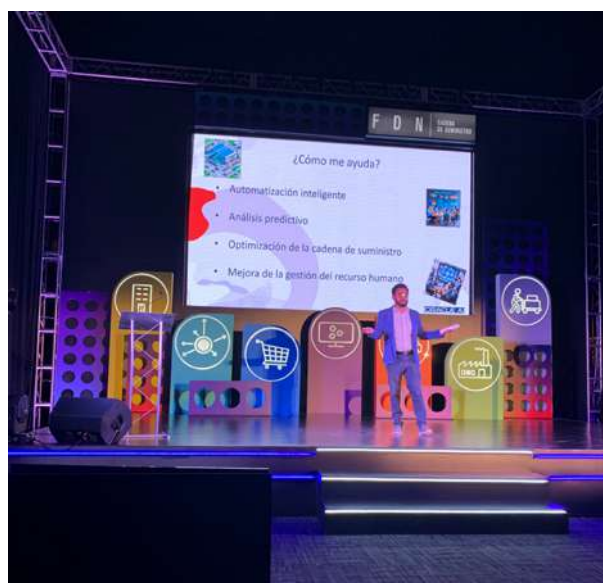
“Las empresas que dependen de procesos manuales experimentan errores que impactan en productividad y crecimiento,” advirtió Hernández.

Cabe destacar que también se realizó el Supply Chain Day, en conjunto con Deloitte, donde las actividades se centraron en el impacto de la logística en la competitividad empresarial. Ksenia Portnova, de Walmart México y Centroamérica, expuso las iniciativas de sostenibilidad de la cadena de suministro, incluyendo el uso de energía 100% renovable para 2035, la transición a refrigerantes de bajo impacto ambiental y la implementación de programas de economía circular.

Por su parte, Lucas Barronuevo, cofundador de Pura, presentó una conferencia sobre soluciones hídricas sostenibles para las empresas. Detalló cómo la reutilización de agua puede reducir costos en un 95% y destacó el valor a largo plazo de estas iniciativas para garantizar operaciones más competitivas y estables.

El evento cerró con un llamado a la acción por parte de Juan Carlos Molina, director general de GS1 México, quien destacó que la profesionalización en áreas como transporte, logística, empaque y reciclaje ya no es opcional, sino una necesidad para garantizar la sostenibilidad y éxito a largo plazo de las PyMES.

Con más de 400 asistentes y una amplia participación de expertos, las ediciones 2024 de Fábrica de Negocio Cadena de Suministro y Supply Chain Day consolidaron su posición como un espacio fundamental para impulsar la innovación, competitividad y sustentabilidad en las cadenas de suministro mexicanas.



Pérez de la O mentioned key benefits, such as real-time data collection through connected devices and the ability to predict demands through artificial intelligence. He also presented GS1 Mexico's Intelligent Inventory as a solution for monitoring inventories and optimizing logistics processes in the country's main commercial chains.

Honorio Hernández Mena, Oracle consultant, added that ERP systems can improve operational visibility by 85% in the first six months of implementation, according to data from the Aberdeen Group consulting firm.

“Companies that rely on manual processes experience errors that impact productivity and growth,” warned Hernández.

The Supply Chain Day was also held in conjunction with Deloitte, where activities focused on the impact of logistics on business competitiveness. Ksenia Portnova, from Walmart Mexico and Central America, presented the supply chain sustainability initiatives, including the use of 100% renewable energy by 2035, the transition to low environmental impact refrigerants and the implementation of circular economy programs.

Meanwhile, Lucas Barronuevo, co-founder of Pura, presented a lecture on sustainable water solutions for businesses. He detailed how water reuse can reduce costs by 95% and highlighted the long-term value of these initiatives to ensure more competitive and stable operations.

The event closed with a call to action by Juan Carlos Molina, general director of GS1 Mexico, who stressed that professionalization in areas such as transportation, logistics, packaging and recycling is no longer optional, but a necessity to ensure the long-term sustainability and success of SMEs.

With more than 400 attendees and a broad participation of experts, the 2024 editions of Business Factory Supply Chain and Supply Chain Day consolidated their position as a fundamental space for driving innovation, competitiveness and sustainability in Mexican supply chains.

Congreso AMTI 2024: Oportunidades del *nearshoring* y la intermodalidad para el comercio exterior mexicano



La Asociación Mexicana del Transporte Intermodal (AMTI) celebró su esperado Congreso Intermodal 2024, un evento que convocó a socios, colegas, proveedores y actores clave de la cadena de suministro en un conocido hotel de Cancún.

En esta edición, el presidente de la AMTI, Diego Anchustegui, dio la bienvenida a los asistentes, destacando el crecimiento del transporte intermodal tanto en el ámbito doméstico como en el transfronterizo. Según Anchustegui, el intermodal intra-México crece a una tasa del 31%, el cross-border un 12%, y el marítimo un 25%, cifras que reflejan la expansión de este sector.

En su discurso inaugural remarcó la relevancia de la industria, sobre todo en el contexto del *nearshoring*, y presentó los proyectos en los que la AMTI está trabajando para fortalecer el sector, como la eliminación del anexo 29, un proyecto con SENASICA para revisar mercancías en origen y la creación de gafetes únicos para acceder a terminales intermodales.

El programa del congreso incluyó una serie de conferencias y paneles que abordaron temas estratégicos para la industria. La primera conferencia magistral, titulada "El México post-electoral: Polarización, Paz y lo Global", fue presentada por Mauricio Meschoulam, quien explicó la importancia de la paz como la capacidad de transformar conflictos de manera empática, sin violencia y de forma creativa. Meschoulam identificó factores clave para alcanzar el bienestar y la estabilidad en un país, entre ellos, un buen funcionamiento del gobierno, distribución equitativa de recursos, libre flujo de información, un entorno empresarial sólido y altos niveles de capital humano. Destacó que la paz es un proceso interminable, y que todos estos elementos juegan un papel fundamental en su consolidación.



AMTI 2024 Congress: Opportunities of *nearshoring* and intermodality for Mexican foreign trade

The Mexican Intermodal Transport Association (AMTI) held its long-awaited Intermodal Congress 2024, an event that brought together members, colleagues, suppliers and key players in the supply chain at a well-known Cancun hotel.

At this edition, AMTI president Diego Anchustegui welcomed attendees, highlighting the growth of intermodal transportation both domestically and across borders. According to Anchustegui, intra-Mexico intermodal is growing at a rate of 31%, cross-border by 12%, and maritime by 25%, figures that reflect the expansion of this sector.

In his inaugural speech, he highlighted the relevance of the industry, especially in the context of *nearshoring*, and presented the projects that AMTI is working on to strengthen the sector, such as the elimination of Annex 29, a project with SENASICA to review goods at origin and the creation of unique badges to access intermodal terminals..

The congress program included a series of conferences and panels that addressed strategic issues for the industry. The first keynote lecture, entitled "Post-electoral Mexico: Polarization, Peace and the Global," was presented by Mauricio Meschoulam, who explained the importance of peace as the ability to transform conflicts empathetically, non-violently and creatively. Meschoulam identified key factors for achieving well-being and stability in a country, including a well-functioning government, equitable distribution of resources, free flow of information, a solid business environment and high levels of human capital. He stressed that peace is a never-ending process, and that all these elements play a fundamental role in its consolidation.



La segunda conferencia magistral estuvo a cargo de David Ruíz, Director de Data Analytics & AI de Google, quien habló sobre el rol de la inteligencia artificial (IA) en el ámbito empresarial. Con más de 25 años de experiencia en empresas de tecnología como IBM y Google, Ruíz explicó cómo la IA se ha convertido en una herramienta fundamental para el análisis de datos, la segmentación de clientes, la previsión de ventas y la optimización de recursos. Mencionó que sectores como la banca, seguros, transporte, logística y retail se han beneficiado significativamente del uso de esta tecnología, y destacó ejemplos de empresas que han mejorado su eficiencia gracias a la implementación de la IA.

Otro de los temas centrales fue el panel "Nearshoring con una visión a 2030", en el que participaron representantes de las principales asociaciones del sector, como Leonardo Gómez de Asociación Nacional de Transporte Privado (ANTP); Iker de Luisa de la Asociación Mexicana de Ferrocarriles (AMF); John Willy por parte de la Confederación Latinoamericana de Agentes Aduanales (CLAA); Gerardo Tajonar de la Asociación Mexicana de importadores y exportadores (ANIERM); y Juan Pablo Pacheco Álvarez, de la Asociación Mexicana de Agentes de Carga (AMACARGA).

Leonardo Gómez de ANTP subrayó la importancia de incrementar la inversión en infraestructura, especialmente ante los millones de cruces fronterizos que México mantiene con Estados Unidos. Destacó la necesidad de garantizar la movilidad y seguridad jurídica para enfrentar problemas de robos y bloqueos que afectan la operatividad.

Por su parte, Iker de Luisa de la AMF alertó sobre el riesgo latente de interrupciones en las cadenas de suministro debido a problemas como bloqueos y robos en el sistema ferroviario. De Luisa resaltó que estos desafíos requieren atención inmediata de las autoridades. En la misma línea, John Willy de la CLAA abogó por una mayor facilitación en el flujo de mercancías en las aduanas, señalando que la seguridad nacional no debe ser la única prioridad. Juan Pablo Pacheco de AMACARGA señaló que los agentes de carga han trabajado en la visibilidad ante las autoridades, quienes deberían valorar el papel crucial de estos en las cadenas de suministro.

En su intervención, Gerardo Tajonar de ANIERM enfatizó la importancia de promover el desarrollo de productos mexicanos para satisfacer la creciente demanda de cadenas de autoservicio de Estados Unidos, que están reduciendo sus importaciones desde China. Tajonar también sugirió que México debería establecer un plan nacional de desarrollo tecnológico y fortalecer la certificación de proveedores confiables.



The second keynote address was given by David Ruíz, Director of Data Analytics & AI at Google, who spoke about the role of artificial intelligence (AI) in the business environment. With more than 25 years of experience in technology companies such as IBM and Google, Ruíz explained how AI has become a fundamental tool for data analysis, customer segmentation, sales forecasting and resource optimization. He mentioned that sectors such as banking, insurance, transportation, logistics and retail have benefited significantly from the use of this technology, and highlighted examples of companies that have improved their efficiency thanks to the implementation of AI.

Another of the central topics was the panel "Nearshoring with a vision to 2030", in which representatives of the main associations of the sector participated, such as Leonardo Gómez from the National Association of Private Transport (ANTP); Iker de Luisa from the Mexican Association of Railroads (AMF); John Willy from the Latin American Confederation of Customs Brokers (CLAA); Gerardo Tajonar from the Mexican Association of Importers and Exporters (ANIERM); and Juan Pablo Pacheco Álvarez, from the Mexican Association of Freight Forwarders (AMACARGA).

Leonardo Gómez of ANTP stressed the importance of increasing investment in infrastructure, especially in view of the millions of border crossings Mexico has with the United States. He stressed the need to guarantee mobility and legal security to address problems of theft and blockades that affect operations.

Iker de Luisa of the AMF warned of the latent risk of interruptions in supply chains due to problems such as blockades and theft in the rail system. De Luisa stressed that these challenges require immediate attention from the authorities. Along the same lines, John Willy of CLAA advocated for greater facilitation in the flow of goods through customs, noting that national security should not be the only priority. Juan Pablo Pacheco of AMACARGA pointed out that freight forwarders have worked on visibility with the authorities, who should value their crucial role in supply chains.

In his speech, Gerardo Tajonar of ANIERM emphasized the importance of promoting the development of Mexican products to meet the growing demand from self-service chains in the United States, which are reducing their imports from China. Tajonar also suggested that Mexico should establish a national technological development plan and strengthen the certification of reliable suppliers.

El panel "Operaciones y Eficiencias en Terminales" presentó datos alentadores sobre el crecimiento de la actividad en terminales, con más de seis millones de contenedores de 20 pies (TEU) operados en los primeros ocho meses de 2024, lo que representa un incremento anual del 14.8%.

Rafael Saborit, director comercial de Contecon Manzanillo, señaló que 2024 ha marcado récords históricos, aunque admitió que el tiempo promedio para el desalojo de contenedores sigue siendo un desafío, lo que incrementa los costos logísticos. Francisco Orozco de Hutchison Ports México destacó la necesidad de digitalizar los procesos y propuso extender los horarios de aduanas a 24 horas para mejorar la eficiencia en los puertos.

El último día del Congreso Intermodal AMTI 2024 incluyó un workshop intermodal dirigido por Anthony Hatch y Rob Cannizzaro, además de una conferencia sobre la evolución de los ferrocarriles y una ceremonia especial de reconocimiento.

Desde 2018, la AMTI ha entregado el premio Contenedor de Plata, un emblema de la asociación, que reconoce tanto la trayectoria como la innovación en el transporte intermodal. En esta ocasión, el premio a la trayectoria fue otorgado a Paul Hirsch, cuyo compromiso y liderazgo en el sector han sido destacados. Además, Grupo Bimbo recibió el reconocimiento a la innovación por su contribución al desarrollo sostenible y la responsabilidad ambiental en el sector.

Además, la AMTI organizó actividades de networking y recreación, como una cena de bienvenida, visitas al parque Xoximilco-Xcaret y un concierto de rock, brindando a los asistentes un espacio ideal para fortalecer sus relaciones y relajarse después de intensas jornadas de aprendizaje.

El Congreso Intermodal AMTI 2024 fue, en resumen, un evento enriquecedor que consolidó su posición como un foro clave para el transporte y la logística en México. Con esta edición, AMTI reafirma su compromiso de impulsar el desarrollo del transporte intermodal en México, promoviendo la colaboración entre el sector privado y las autoridades. Sin duda, un congreso memorable que dejó grandes aprendizajes y un llamado claro para seguir avanzando hacia una logística más integrada, moderna y eficiente.



The "Terminal Operations and Efficiencies" panel presented encouraging data on the growth of terminal activity, with more than six million 20-foot containers (TEUs) operated in the first eight months of 2024, representing an annual increase of 14.8%.

Rafael Saborit, commercial director of Contecon Manzanillo, pointed out that 2024 has set historical records, although he admitted that the average time for container clearance continues to be a challenge, which increases logistics costs. Francisco Orozco of Hutchison Ports Mexico highlighted the need to digitize processes and proposed extending customs hours to 24 hours to improve efficiency at ports.

The last day of the AMTI 2024 Intermodal Congress included an intermodal workshop led by Anthony Hatch and Rob Cannizzaro, as well as a conference on the evolution of railroads and a special recognition ceremony.

Since 2018, AMTI has presented the Silver Container Award, an emblem of the association, which recognizes both track record and innovation in intermodal transportation. On this occasion, the lifetime achievement award was given to Paul Hirsch, whose commitment and leadership in the sector have been highlighted. In addition, Grupo Bimbo received the innovation award for its contribution to sustainable development and environmental responsibility in the sector.

In addition, AMTI organized networking and recreational activities, such as a welcome dinner, visits to the Xoximilco-Xcaret park and a rock concert, providing attendees with an ideal space to strengthen their relationships and relax after intense days of learning.

The AMTI Intermodal Congress 2024 was, in short, an enriching event that consolidated its position as a key forum for transportation and logistics in Mexico. With this edition, AMTI reaffirms its commitment to boost the development of intermodal transportation in Mexico, promoting collaboration between the private sector and the authorities. Undoubtedly, a memorable congress that left great lessons learned and a clear call to continue advancing towards a more integrated, modern and efficient logistics.



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

Celebran con gran éxito C12 Bajío 2024: Un encuentro clave para la logística y movilidad en la región

C12 Ba jío

La segunda edición de C12 Bajío 2024 reunió a más de 350 líderes de logística y movilidad de los estados de Guanajuato, San Luis Potosí, Aguascalientes, Michoacán, Jalisco y Querétaro, consolidándose como un punto de encuentro esencial para la región.

Este evento, que superó las expectativas de la primera edición en San Miguel de Allende, logró combinar citas de negocio, actividades educativas y experiencias de integración que impulsaron la creación de alianzas y el intercambio de ideas en el sector.

Con un enfoque centrado en la optimización de operaciones logísticas, la edición 2024 de C12 Bajío organizó más de 80 mesas de negocio. Este espacio facilitó la interacción directa entre proveedores de servicios logísticos, empresas de tecnología para la cadena de suministro, transporte y equipamiento, y los principales usuarios de estos servicios en la región.

Para muchos asistentes, estas citas fueron fundamentales, ya que permitieron conocer de cerca las necesidades de sus clientes y ofrecerles soluciones personalizadas, de la mano de la dinámica interactiva del evento que fue un elemento clave que contribuyó a su éxito.

Además de ser un espacio de negocios, C12 Bajío 2024 ofreció actividades que permitieron a los participantes convivir de una forma única, siendo una de las características la inclusión de una temática de rock, que generó un ambiente relajado y propicio para crear conexiones más personales.



C12 Bajío 2024 was a great success: A key meeting for logistics and mobility in the region

The second edition of C12 Bajío 2024 brought together more than 350 logistics and mobility leaders from the states of Guanajuato, San Luis Potosí, Aguascalientes, Michoacán, Jalisco and Querétaro, consolidating itself as an essential meeting point for the region.

This event, which exceeded the expectations of the first edition in San Miguel de Allende, managed to combine business appointments, educational activities and integration experiences that fostered the creation of alliances and the exchange of ideas in the sector.

With a focus on optimizing logistics operations, the 2024 edition of C12 Bajío organized more than 80 business roundtables. This space facilitated direct interaction between logistics service providers, supply chain technology, transportation and equipment companies, and the main users of these services in the region.

For many attendees, these meetings were fundamental, as they allowed them to get to know their clients' needs up close and offer them customized solutions, while the interactive dynamic of the event was a key element that contributed to its success.

In addition to being a business space, C12 Bajío 2024 offered activities that allowed the participants to enjoy themselves in a unique way, one of the characteristics being the inclusion of a rock theme, which generated a relaxed atmosphere conducive to creating more personal connections.



Y esto se pudo ver reflejado en los comentarios de los asistentes, quienes resaltaron que no solo permitió hacer negocios, sino disfrutar de una experiencia memorable, creando una atmósfera que facilitó el acercamiento entre los participantes tanto en el ámbito profesional como en el personal.

La región del Bajío se ha convertido en un corredor logístico estratégico, especialmente en el contexto de las oportunidades de nearshoring que han crecido en los últimos años. A diferencia del enfoque habitual en el norte del país, el Bajío ofrece una ubicación privilegiada que lo convierte en un enlace ideal para las operaciones entre México y Estados Unidos.

Eventos como el C12 Bajío permiten a los empresarios de la región estar al día en términos de innovación y crecimiento, aprovechando esta posición geográfica para fortalecer sus negocios y capitalizar las oportunidades en la cadena de suministro.

En definitiva, el éxito de esta segunda edición de C12 Bajío posiciona al evento como una referencia en la industria de la logística y movilidad para la región, proyectándose como un pilar en el desarrollo empresarial del Bajío.

Este encuentro, que combina con éxito las citas de negocio y el networking en un ambiente dinámico y distintivo, se perfila como un componente esencial en el ecosistema empresarial del Bajío, proporcionando una plataforma ideal para fortalecer alianzas estratégicas y explorar nuevas oportunidades comerciales en un sector en constante evolución.

This was reflected in the comments of the attendees, who emphasized that the event not only allowed them to do business, but also to enjoy a memorable experience, creating an atmosphere that facilitated the rapprochement between the participants, both professionally and personally.

The Bajío region has become a strategic logistics corridor, especially in the context of the nearshoring opportunities that have grown in recent years. Unlike the usual focus on the north of the country, the Bajío offers a privileged location that makes it an ideal link for operations between Mexico and the United States.

Events such as C12 allow entrepreneurs in the region to keep up to date in terms of innovation and growth, taking advantage of this geographical position to strengthen their businesses and capitalize on opportunities in the supply chain.

In short, the success of this second edition of C12 Bajío positions the event as a reference in the logistics and mobility industry for the region, projecting itself as a pillar in the business development of the Bajío region.

This meeting, which successfully combines business appointments and networking in a dynamic and distinctive environment, is emerging as an essential component in the Bajío business ecosystem, providing an ideal platform to strengthen strategic alliances and explore new business opportunities in a constantly evolving sector.

Celebra CLAA la inauguración de sus nuevas oficinas en CDMX



La Confederación Latinoamericana de Agentes Aduanales (CLAA) celebró la apertura de sus nuevas oficinas en un evento liderado por su presidente, John Willy Kolter. Ubicadas en un punto estratégico de la Ciudad de México, en la emblemática Avenida Insurgentes, estas instalaciones representan un avance significativo para la Confederación, que ahora cuenta con un espacio propio, diseñado para ofrecer un entorno cómodo y funcional tanto a sus colaboradores como a sus agremiados.

Willy expresó su entusiasmo por este logro, destacando que la nueva ubicación resulta estratégica para la gestión diaria de personal ante las autoridades y organismos con los que la CLAA colabora frecuentemente, lo cual es crucial en la atención de trámites y servicios que ofrecen a sus socios.

Además, el presidente subrayó el objetivo de fortalecer los servicios de la Confederación, con un enfoque particular en la capacitación de los agentes aduanales y en la expansión de la representación de la CLAA en las principales aduanas del país. A este respecto, planean colocar delegados en distintas aduanas importantes, quienes fungirán como representantes locales, facilitando la comunicación y el trabajo conjunto con la autoridad y mejorando la visibilidad de la CLAA en toda la región.

Mirando hacia el futuro, John Willy enfatizó la importancia de fomentar el diálogo dentro del sector y anticipó la organización de una mesa redonda que reunirá a la iniciativa privada y autoridades aduaneras para identificar áreas de mejora y proponer soluciones conjuntas. Con esta serie de iniciativas, la Confederación busca no solo consolidarse como un referente en la industria aduanera de América Latina, sino también liderar el camino hacia una colaboración más eficaz y constructiva con actores clave del comercio exterior.

Este nuevo paso marca una etapa de crecimiento para la CLAA y subraya su compromiso con la profesionalización y el fortalecimiento del sector aduanero en la región.



CLAA celebrates the inauguration of its new offices in Mexico City

The Latin American Confederation of Customs Brokers (CLAA) celebrated the opening of its new offices in an event led by its president, John Willy Kolter. Located in a strategic point of Mexico City, on the emblematic Insurgentes Avenue, these facilities represent a significant advance for the Confederation, which now has its own space, designed to offer a comfortable and functional environment for both its collaborators and its members.

Willy expressed his enthusiasm for this achievement, noting that the new location is strategic for the daily management of personnel before the authorities and agencies with which the CLAA frequently collaborates, which is crucial in the attention of procedures and services offered to its members.

In addition, the president emphasized the objective of strengthening the Confederation's services, with a particular focus on training customs agents and expanding CLAA's representation in the country's main customs offices. In this regard, they plan to place delegates in different major customs offices, who will serve as local representatives, facilitating communication and joint work with the authority and improving CLAA's visibility throughout the region.

Looking to the future, John Willy emphasized the importance of fostering dialogue within the sector and anticipated the organization of a round table that will bring together the private sector and customs authorities to identify areas for improvement and propose joint solutions. With this series of initiatives, the Confederation seeks not only to consolidate its position as a benchmark in the Latin American customs industry, but also to lead the way towards more effective and constructive collaboration with key players in foreign trade.

This new step marks a stage of growth for CLAA and underscores its commitment to the professionalization and strengthening of the customs sector in the region.



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 4601 8645
33 11 48 15 05

| Ing. Lilita Pérez Güitron

www.claa.mx/prevalidacion-electronica-de-pedimentos/

ClaaMexico ClaaMx ClaaMx ClaaMx ClaaMexico

Toma de protesta del Comité Ejecutivo ANAFAC 2024-2026: Un nuevo ciclo de liderazgo

La Asociación Nacional de Almacenes Fiscalizados (ANAFAC) celebró la toma de protesta de su nuevo Comité Ejecutivo 2024-2026 en las instalaciones de la Cámara de Comercio de la Ciudad de México.

Liderado por Eréndira Hernández como Presidenta, el comité asumió el compromiso de fortalecer las operaciones del sector y su colaboración con autoridades, cámaras y asociaciones.

En su discurso, Hernández destacó el papel esencial de la ANAFAC en la logística de comercio exterior, señalando que "somos clave importante porque manejamos la mercancía de importación y exportación, controlamos inventarios, y coadyuvamos con todos los actores".

Además, planteó la necesidad de coadyuvar con la autoridad para proponer cambios a la Ley Aduanera que permita revisar la continuidad para que los Recintos Fiscalizados puedan seguir operando una vez que el período actual de su concesión haya terminado.

ANAFAC
Asociación Nacional de Almacenes Fiscalizados, A.C.



Eréndira Hernández
Presidenta ANAFAC

Inauguration of the ANAFAC Executive Committee 2024-2026: A New Cycle of Leadership

The National Association of Bonded Warehouses (ANAFAC) celebrated the inauguration of its new Executive Committee 2024-2026 at the facilities of the Mexico City Chamber of Commerce.

Led by Eréndira Hernández as President, the committee is committed to strengthening the sector's operations and its collaboration with authorities, chambers and associations.

In her speech, Hernandez highlighted ANAFAC's essential role in foreign trade logistics, noting that "we are key because we handle import and export merchandise, control inventories, and cooperate with all stakeholders."

In addition, she stated the need to cooperate with the authority to propose changes to the Customs Law to review the continuity so that the Bonded Warehouses can continue to operate once the current period of their concession has ended.



El nuevo Comité Ejecutivo incluye a Alejandra Vega Miranda como Vicepresidenta, Thalia López como Tesorera, Jesús Casarrubias como Secretario; Jorge Cornejo, Alfredo Arzate, Rolando Valencia, Carlos García, Carmen Pérez, Jose Aguilar, Dario Pérez y Alejandro Reyes Piña como vocales.

El evento contó con la presencia de destacados líderes del sector, entre ellos el Dr. Octavio de la Torre de Stéffano, Presidente de CONCANACO; el Dr. Gerardo Tajonar, Presidente de ANIERM; y Moisés Solís, Vicepresidente de ALACAT, quienes reconocieron la relevancia del trabajo de la ANAFAC en el fortalecimiento de la cadena logística nacional e internacional.

Con entusiasmo y grandes retos por delante, la ANAFAC inicia este nuevo ciclo, reafirmando su compromiso con el desarrollo y modernización del comercio exterior. ¡Felicidades por esta nueva etapa!



The new Executive Committee includes Alejandra Vega Miranda as Vice President, Thalia López as Treasurer, Jesús Casarrubias as Secretary, and Jorge Cornejo, Alfredo Arzate, Rolando Valencia, Carlos García, and Alejandro Reyes Piña as members.

The event was attended by prominent industry leaders, including Dr. Octavio de la Torre de Stéffano, President of CONCANACO; Dr. Gerardo Tajonar, President of ANIERM; and Moisés Solís, President of ALACAT, who recognized the relevance of ANAFAC's work in strengthening the national and international logistics chain.

With enthusiasm and great challenges ahead, ANAFAC begins this new cycle, reaffirming its commitment to the development and modernization of foreign trade. Congratulations on this new stage!

NYCE celebra su 30 aniversario

En un evento único y lleno de simbolismo, NYCE conmemoró su 30 aniversario con una fiesta temática de circo en el sur de la Ciudad de México. Empleados, colegas, clientes, amigos y líderes de diversas asociaciones se reunieron para celebrar tres décadas de excelencia y liderazgo en los procesos de desarrollos de estándares, así como en los procesos de prueba de laboratorio, inspección y certificación de productos en México y América Latina.

Durante su mensaje de bienvenida, el Mtro. Carlos M. Pérez Munguía, Director General de NYCE, compartió un emotivo recorrido por la historia de la empresa. Admitió que al principio no estaba convencido del tema circense, pero pronto lo adoptó como una metáfora de los esfuerzos realizados por la organización: “Hemos hecho circo, maroma y teatro para posicionar a NYCE donde está hoy”. Recordó los humildes inicios con apenas dos escritorios y destacó los avances logrados, incluyendo su presencia en Asia y Colombia, hasta conjuntar a un equipo de más de 400 colaboradores.



NYCE celebrates its 30th anniversary

In a unique and symbolic event, NYCE commemorated its 30th anniversary with a circus-themed party in southern Mexico City. Employees, colleagues, clients, friends and leaders of various associations gathered to celebrate three decades of excellence and leadership in standards development processes, as well as in laboratory testing, inspection and product certification processes in Mexico and Latin America.

During his welcome message, Mr. Carlos M. Pérez Munguía, NYCE's CEO, shared an emotional journey through the company's history. He admitted that at first he was not convinced of the circus theme, but soon adopted it as a metaphor for the efforts made by the organization: “We have done circus, trumpling and theater to position NYCE where it is today”. He recalled the humble beginnings with just two desks and highlighted the progress made, including its presence in Asia and Colombia, to the point of bringing together a team of more than 400 collaborators.



Con un portafolio robusto, NYCE se ha convertido en un proveedor de excelencia para empresas dedicadas a la fabricación, comercialización e importación, para la evaluación de artículos del sector Eléctrico, Electrónico, Telecomunicaciones, Automotriz, Equipo de Seguridad Laboral, Plástico, Químico y del Uso Eficiente del Agua, entre otros, conforme las Normas Oficiales Mexicanas (NOM) Normas Mexicanas (NMX) y otras de alcance internacional.



La empresa no solo garantiza seguridad y confianza para consumidores y empresas, sino que también impulsa la capacitación y globalización de los negocios mediante los procesos de certificación de Sistemas de Gestión en Calidad conforme los estándares ISO/IEC, en rubros como Seguridad de la Información, Medio Ambiente, Salud y Seguridad en el Trabajo y las aplicaciones de la Inteligencia Artificial.



El evento, además de reflejar la esencia innovadora y resiliente de NYCE, fue un agradecimiento a todos aquellos que han sido parte de su historia. La noche se convirtió en una celebración de logros pasados y en una promesa de seguir construyendo un futuro sólido para la industria y los consumidores.



With a robust portfolio, NYCE has become a supplier of excellence for companies dedicated to the manufacture, commercialization and importation, for the evaluation of articles in the Electrical, Electronic, Telecommunications, Automotive, Work Safety Equipment, Plastic, Chemical and Efficient Water Use sectors, among others, according to the Mexican Official Standards (NOM), Mexican Standards (NMX) and others of international scope.

The company not only guarantees security and trust for consumers and companies, but also promotes training and business globalization through the certification processes of Quality Management Systems in accordance with ISO/IEC standards, in areas such as Information Security, Environment, Occupational Health and Safety and Artificial Intelligence applications.

The event, in addition to reflecting the innovative and resilient essence of NYCE, was a thank you to all those who have been part of its history. The evening became a celebration of past achievements and a promise to continue building a strong future for the industry and consumers.

XIX Convención Anual IMECE: Análisis y Perspectivas de la Política Comercial 2024-2030



Con el título "Política Comercial de México 2024-2030: Análisis y Perspectivas", el Instituto Mexicano de Ejecutivos en Comercio Exterior (IMECE) llevó a cabo su XIX Convención Anual, un evento que reunió a socios, autoridades, expertos y figuras clave del comercio exterior, consolidándose como un espacio fundamental para el análisis y la proyección de la política comercial del país.

La convención contó con la conferencia magistral "México ante la Regionalización", impartida por Judith Garza, coordinadora del Cuarto de Junto. Durante su intervención, Garza subrayó la importancia del Cuarto de Junto como un mecanismo técnico conformado por el sector empresarial, diseñado para colaborar con la Secretaría de Economía (SE) en la revisión del Tratado entre México, Estados Unidos y Canadá (T-MEC), programada para 2026. Destacó que este mecanismo cuenta con más de 30 años de experiencia y su labor en la preparación de siete grupos de trabajo será crucial para temas como acceso a mercados, reglas de origen y aspectos laborales.

En la mesa de análisis "Participación de la Industria Privada en el Equipo Negociador T-MEC (2026)", Fausto López, gerente de Tratados Internacionales en Volkswagen de México, reflexionó sobre los retos del sector automotriz en la negociación del T-MEC. Enfatizó la necesidad de contar con reglas claras para la auditoría y la importancia de flexibilizar las reglas de origen para vehículos eléctricos. López consideró que la coordinación entre el Cuarto de Junto y las autoridades será clave para garantizar el éxito de la revisión en 2026.

Por su parte, Humberto Jasso, vicepresidente de Comercio Exterior del Consejo Nacional Agropecuario (CNA), resaltó cómo el Cuarto de Junto agroalimentario trabaja con 30 subsectores, 50 cadenas productivas y tres organizaciones aliadas para atender las necesidades específicas del sector. Según Jasso, esta estructura asegura un enfoque integral y alineado con los intereses del agro mexicano en el T-MEC.



XIX IMECE Annual Convention: Analysis and Perspectives of Trade Policy 2024-2030

With the title "Mexico's Trade Policy 2024-2030: Analysis and Perspectives", the Mexican Institute of Foreign Trade Executives (IMECE) held its XIX Annual Convention, an event that brought together partners, authorities, experts and key figures in foreign trade, consolidating itself as a fundamental space for the analysis and projection of the country's trade policy.

The convention had the keynote speech "Mexico and Regionalization", given by Judith Garza, coordinator of the Cuarto de Junto. During her speech, Garza underscored the importance of the Cuarto de Junto as a technical mechanism formed by the business sector, designed to collaborate with the Ministry of Economy (SE) in the review of the United States-Mexico-Canada Agreement (USMCA), scheduled for 2026. She stressed that this mechanism has more than 30 years of experience and that its work in the preparation of seven working groups will be crucial for issues such as market access, rules of origin and labor issues.

In the round table "Participation of the Private Industry in the USMCA Negotiating Team (2026)", Fausto López, manager of International Treaties at Volkswagen de México, reflected on the challenges of the automotive sector in the negotiation of the USMCA. He emphasized the need for clear rules for the audit and the importance of making the rules of origin for electric vehicles more flexible. Lopez considered that the coordination between the Fourth Meeting and the authorities will be key to ensure the success of the review in 2026.

Humberto Jasso, Vice President for Foreign Trade of the National Agricultural Council (CNA), highlighted how the agri-food Fourth Joint Venture works with 30 sub-sectors, 50 production chains and three allied organizations to address the specific needs of the sector. According to Jasso, this structure ensures a comprehensive approach aligned with the interests of Mexican agriculture in the USMCA.



Otro punto destacado fue la participación de Ricardo Aranda, exdirector general de Disciplinas de Comercio Internacional de la SE en la que recordó los logros obtenidos en la revisión del Tratado de Libre Comercio de América del Norte (TLCAN) en 2016-2017, particularmente en temas laborales. Subrayó que México ha cumplido con estos compromisos, evitando paneles sancionatorios, y enfatizó la importancia de preparar propuestas sólidas en la próxima revisión del T-MEC.

Larry Rubin, presidente de American Society of Mexico, presentó la conferencia "La relación México-Estados Unidos de América para el periodo 2024-2030: Inversión e Intercambio Comercial", en la cual indicó que la relación bilateral será intensa y dinámica a partir de enero de 2025, con temas como comercio, migración y seguridad como ejes centrales.

Aunque anticipó tensiones bajo la administración de Donald Trump, resaltó la "hermandad" entre ambas naciones y la necesidad de trabajar juntos, especialmente en la renegociación del T-MEC, que podría incluir episodios ríspidos, como la imposición de aranceles.

Rubin también destacó la relevancia del Plan Mérida en materia de seguridad y sugirió su reactivación para fortalecer la cooperación entre ambos países. A pesar de las diferencias ideológicas, señaló que México y Estados Unidos necesitan colaboración mutua para resolver desafíos comunes, especialmente en el contexto del comercio exterior.

La convención cerró con una reflexión sobre la importancia de la relación comercial México-Estados Unidos, destacando que, según la Secretaría de Economía, Estados Unidos es el principal socio inversionista de México, concentrando el 44% de los flujos de inversión en el país al segundo trimestre de 2024.

Una vez más, IMECE cumplió su objetivo de actualizar y fortalecer las prácticas del gremio, reafirmando su compromiso con el desarrollo del comercio exterior y su impacto positivo en la economía nacional.

Another highlight was the participation of Ricardo Aranda, former General Director of International Trade Disciplines of the Ministry of Economy, in which he recalled the achievements obtained in the revision of the North American Free Trade Agreement (NAFTA) in 2016-2017, particularly on labor issues. He stressed that Mexico has complied with these commitments, avoiding sanctioning panels, and emphasized the importance of preparing solid proposals in the next review of the USMCA.

Larry Rubin, president of the American Society of Mexico, presented the conference "The United States-Mexico relationship for the period 2024-2030: Investment and Commercial Exchange", in which he indicated that the bilateral relationship will be intense and dynamic as of January 2025, with issues such as trade, migration and security as central axes.

Although he anticipated tensions under Donald Trump's administration, he highlighted the "brotherhood" between the two nations and the need to work together, especially in the renegotiation of the USMCA, which could include some rough patches, such as the imposition of tariffs.

Rubin also highlighted the relevance of Plan Mérida in security matters and suggested its reactivation to strengthen cooperation between the two countries. Despite ideological differences, he noted that Mexico and the United States need mutual collaboration to solve common challenges, especially in the context of foreign trade.

The convention closed with a reflection on the importance of the U.S.-Mexico trade relationship, highlighting that, according to the Ministry of Economy, the United States is Mexico's main investment partner, accounting for 44% of investment flows in the country as of the second quarter of 2024.

Once again, IMECE fulfilled its objective of updating and strengthening the guild's practices, reaffirming its commitment to the development of foreign trade and its positive impact on the national economy.

Electromovilidad Automotriz

Automotive Electromobility



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.

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.

Sin duda el cambio climático ha provocado la reflexión de los seres humanos con respecto a sus acciones, en particular, sobre sus procesos de fabricación de artículos, la forma de prestar servicios, la manera de transportarse y su alimentación, entre otros aspectos. Así, surgió la exploración y experimentación sobre la utilización de fuentes alternas de energía para dejar de emplear el petróleo y sus derivados. Entre ellas surge la electromovilidad, la cual abarca una diversidad de medios de transporte como las motocicletas, bicicletas, patines (scooters), triciclos y autos.

Este artículo comentará algunos aspectos relacionados con la industria automotriz y los escenarios que se plantean actualmente, sobre todo con el crecimiento de una industria dominada por los chinos y cuya presencia se deja sentir en Europa, Canadá y México, y respecto de la cual, Estados Unidos de América (EUA) ha adoptado y asumirá con su nuevo gobierno algunas decisiones relevantes (recordemos: las elecciones presidenciales que se celebraron el martes 5 de noviembre de 2024 y la toma de posesión que será el lunes 20 de enero de 2025).

Climate change has undoubtedly caused human beings to reflect on their actions, particularly on their manufacturing processes, the way they provide services, the way they transport themselves and their diet, among other aspects. Thus, the exploration and experimentation on the use of alternative sources of energy to stop using oil and its derivatives arose. Among them is electromobility, which encompasses a variety of means of transportation such as motorcycles, bicycles, scooters, tricycles and cars.

This article will comment on some aspects related to the automotive industry and the current scenarios, especially with the growth of an industry dominated by the Chinese and whose presence is felt in Europe, Canada and Mexico, and with respect to which the United States of America (USA) has adopted and will assume with its new government some relevant decisions (remember: the presidential elections held on Tuesday, November 5, 2024 and the inauguration on Monday, January 20, 2025).



La sustitución de la gasolina y el diésel en la utilización de los vehículos que transportan personas y mercancías ha sido una preocupación por décadas, inclusive desde la crisis petrolera de 1973, la cual se originó con motivo de la Guerra del Yom Kippur, en la cual Egipto y Siria atacaron a Israel el 6 de octubre de 1973; y donde la Unión Soviética y EUA apoyaron a sus aliados. Dentro de las acciones relacionadas con la guerra, la Organización de Países Exportadores de Petróleo (OPEP), en la cual participan Arabia Saudita, Irán y Kuwait, resolvieron imponer un embargo petrolero, consistente en no exportar petróleo a países occidentales¹, con lo cual EUA se vio sumamente afectado y, donde, incrementar la producción de petróleo en dicho país, buscar otras fuentes de aprovisionamiento y estudiar alternativas sustitutivas del petróleo se pusieron en la mesa.

Con el tiempo incluso la sustentabilidad y cuidado del medio ambiente figuró entre las preocupaciones de la sociedad mundial. Así, en el Siglo XXI diversas empresas, universidades y científicos en general, han desarrollado tecnologías implementadas actualmente en los vehículos de transporte de personas y mercancías.

Junto con el desarrollo de tecnología se identificó a China, por su manufactura a gran escala, mano de obra barata, legislación laboral y ambiental laxa, así como otros factores, como una gran oportunidad para la instalación y desarrollo de una industria automotriz pujante; donde el crecimiento significativo de una clase media china, ha sido demandante de este tipo de bienes. Lo cual, aunado a empresarios chinos visionarios, ha generado un crecimiento exponencial de la industria automotriz china. La cual tiene a su favor que, después de 15 años de negociación (1986-2001), China ingresó a la Organización Mundial del Comercio (OMC antes GATT) el 11 de diciembre de 2001, junto con una diversidad de acuerdos y tratados comerciales, bilaterales, plurilaterales y regionales suscritos por China, ha facilitado la expansión de los productos chinos, incluidos los vehículos a gasolina, híbridos y eléctricos.



1. Crisis Petrolera de 1973, https://search.brave.com/search?q=crisis+petrolera+de+1973&source=desktop&summary=1&summary_og=7365b8e6f832c4fc211b9c, consultado el 4 de octubre de 2024.

The substitution of gasoline and diesel in the use of vehicles that transport people and goods has been a concern for decades, including since the 1973 oil crisis, which originated on the occasion of the Yom Kippur War, in which Egypt and Syria attacked Israel on October 6, 1973, and where the Soviet Union and the US supported their allies. As part of the actions related to the war, the Organization of Petroleum Exporting Countries (OPEC), in which Saudi Arabia, Iran and Kuwait participate, decided to impose an oil embargo, consisting of not exporting oil to Western countries¹, with which the US was greatly affected, and whereby increasing oil production in that country, seeking other sources of supply and studying alternative oil substitutes were put on the table.

Over time, even sustainability and care of the environment have been among the concerns of the world society. Thus, in the 21st century, several companies, universities and scientists in general have developed technologies that are currently implemented in vehicles for the transportation of people and goods.

Along with the development of technology, China was identified, due to its large-scale manufacturing, cheap labor, lax labor and environmental legislation, as well as other factors, as a great opportunity for the installation and development of a thriving automotive industry; where the significant growth of a Chinese middle class has been demanding this type of goods. This, together with visionary Chinese entrepreneurs, has generated an exponential growth of the Chinese automotive industry. In China's favor, after 15 years of negotiation (1986-2001), China joined the World Trade Organization (WTO, formerly GATT) on December 11, 2001, along with a variety of bilateral, plurilateral and regional trade agreements and treaties signed by China, which has facilitated the expansion of Chinese products, including gasoline, hybrid and electric vehicles.

1. 1973 Oil Crisis, https://search.brave.com/search?q=crisis+petrolera+de+1973&source=desktop&summary=1&summary_og=7365b8e6f832c4fc211b9c, accessed October 4, 2024.

México, en esta visión de favorecer el ambiente y reducir emisiones de gases de efecto invernadero, expidió el 3 de septiembre de 2020 un Decreto mediante el cual permitió la importación de vehículos eléctricos², sin importar el país de origen, con exención del pago de aranceles a partir del día siguiente, cuyo monto iba del 15 al 50%, dependiendo la fracción arancelaria (8703.90.03, 8703.90.01, 8704.90.01 era de 15%, 8702.90.07 del 20% y 87.03.90.02 del 50%), con una vigencia al 30 de septiembre de 2024, es decir, a la conclusión del sexenio de López Obrador, sin que el nuevo gobierno de Claudia Sheinbaum haya dado prórroga al mismo.

La página del Banco de México carece de información puntual por producto sobre las importaciones de automóviles en los últimos años, se sabe que, además de las empresas chinas, también se beneficiaron otras empresas europeas como BMW, Renault, Volvo y Volkswagen, las cuales estaban y están igualmente interesadas en la extensión del mencionado decreto.³

2. Decreto por el que se modifica la Tarifa de la Ley de los Impuestos Generales de Importación y de Exportación, Diario Oficial de la Federación del 3 de septiembre de 2020, pp. 15 y 16, https://www.dof.gob.mx/nota_to_imagen_fs.php?cod_diario=288402&pagina=15&seccion=0.

3. RODRÍGUEZ, Ivett, "Termina decreto que benefició a autos eléctricos chinos, ¿adiós precios bajos?", Expansión, lunes 30 de septiembre de 2024, <https://expansion.mx/empresas/2024/09/30/termina-decreto-que-beneficio-a-autos-electricos-chinos>.

Mexico, in this vision of favoring the environment and reducing greenhouse gas emissions, issued on September 3, 2020 a Decree by which it allowed the importation of electric vehicles², regardless of the country of origin, with exemption from the payment of tariffs from the following day, the amount of which ranged from 15% to 50%, depending on the tariff fraction (8703.90.03, 8703.90.01, 8704.90.01 was 15%, 8702.90.07 was 20% and 87.03.90.02 was 50%), with an effective date of September 30, 2024, that is, at the end of the six-year term of López Obrador, without the new government of Claudia Sheinbaum having given an extension to the same.

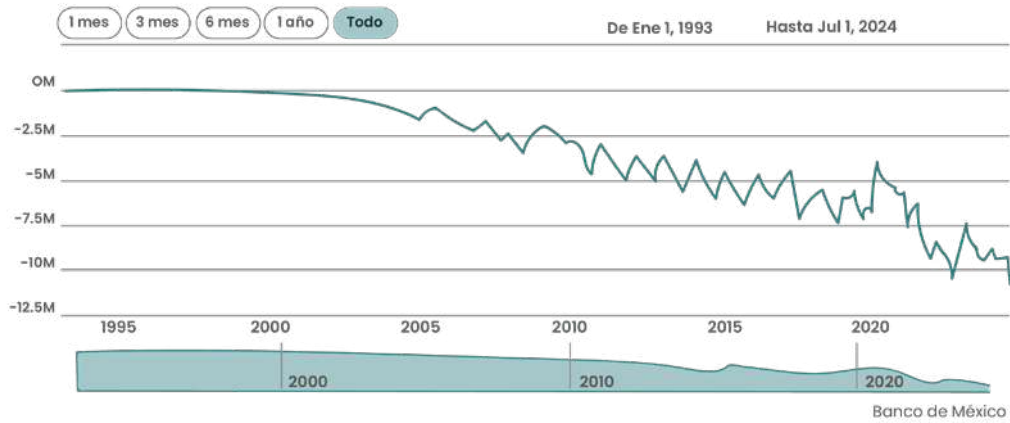
The Bank of Mexico's website lacks detailed information by product on automobile imports in recent years, but it is known that, in addition to Chinese companies, other European companies such as BMW, Renault, Volvo and Volkswagen also benefited, which were and are equally interested in the extension of the aforementioned decree.³

2. Decree modifying the Tariff of the General Import and Export Taxes Law, Official Gazette of the Federation from September 3, 2020, pp. 15 and 16, https://www.dof.gob.mx/nota_to_imagen_fs.php?cod_diario=288402&pagina=15&seccion=0.

3. RODRÍGUEZ, Ivett, "End of decree that benefited Chinese electric cars, bye-bye low prices?", Expansión, Monday, September 30, 2024, <https://expansion.mx/empresas/2024/09/30/termina-decreto-que-beneficio-a-autos-electricos-chinos>.

Con relación a la llegada a México de productos chinos, entre los cuales se encuentran vehículos, partes y componentes utilizados en la industria automotriz, y a pesar de carecer de evidencia puntual sobre dichos productos. En términos generales, sí se observa un déficit de 10 mil 769 millones de dólares en la balanza comercial con China, con una tendencia creciente desde que dicho país ingresó a la OMC y a pesar de no contar con un tratado bilateral de libre comercio con México:

China (Miles de dólares)

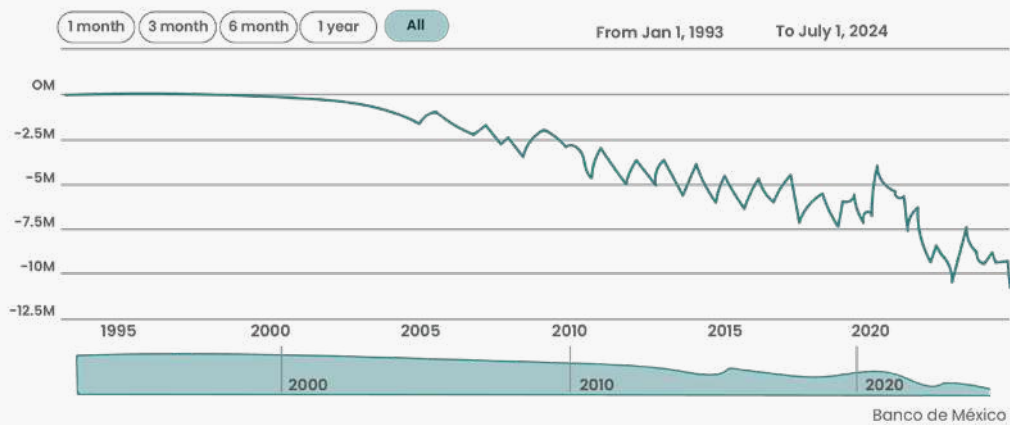


Fuente:

Banxico, Sistema de Información Económica, <https://www.banxico.org.mx/SielInternet/consultarDirectorioInternetAction.do?sector=1&accion=consultarCuadro&idCuadro=CE129&locale=es>, consultado el 4 de octubre de 2024.

In relation to the arrival of Chinese products to Mexico, among which are vehicles, parts and components used in the automotive industry, and despite the lack of specific evidence on these products. In general terms, there is a US\$10,769 million deficit in the trade balance with China, with a growing trend since China joined the WTO and despite the fact that it does not have a bilateral free trade agreement with Mexico:

China (Thousands of dollars)



Source:

Banxico, Economic Information System, <https://www.banxico.org.mx/SielInternet/consultarDirectorioInternetAction.do?sector=1&accion=consultarCuadro&idCuadro=CE129&locale=es>, accessed October 4, 2024.

Lo cierto es que la tendencia deficitaria de México se ha mantenido por más de 20 años y se agrava ahora con la importación de vehículos provenientes de China. Para todos es evidente, actualmente existen tantas marcas de autos chinas como el número de empresas estadounidenses y europeas que han estado en nuestro país por alrededor de una centuria.

La industria automotriz instalada en México comprende la fabricación de diversos vehículos en los siguientes lugares:

- i) **Aguascalientes**, Aguascalientes, Infiniti: Q750 y QXS5; Mercedes Benz: GLB; Nissan: March, Kicks, Sentra y Versa;
- ii) **Baja California**, Tijuana, Toyota: Tacoma;
- iii) **Coahuila**, Saltillo, Ram: 1500, 2500, 3500, 4500; en Ramos Arizpe, Chevrolet: Blazer, Blazer EV, Equinox EV;
- iv) **Estado de México**, Cuautitlán Izcalli, Ford: Mach-E; en Toluca, Jeep: Compass;
- v) **Guanajuato**, Silao, Chevrolet: Silverado, GMC: Sierra; en Celaya, Honda: HR-V, en Salamanca, Mazda: Mazda 2, Mazda 3, CX-3 y CX-30; en Apaseo el Grande, Toyota: Tacoma;
- vi) **Hidalgo**, Ciudad Sahagún, Jac: gasolina y eléctricos;
- vii) **Morelos**, Cuernavaca, Nissan: NP-300 y V-Drive;
- viii) **Nuevo León**, Pesquería, Kia: K3 y K4;
- ix) **Puebla**, San José Chiapa, Audi: Q5; en Cuautlancingo, Volkswagen: Jetta, Taos y Tiguan;
- x) **San Luis Potosí**, San Luis Potosí, BMW: serie 3, serie 2 y M2; GMC: Terrain; y
- xi) **Sonora**, Hermosillo, Ford: Bronco Sport y Maverick.⁴

4. MONROY, Pablo, "De manufactura nacional, hechos en Mexico", Excélsior, sábado 7 de septiembre de 2024, sección atracción, p. 12.



The truth is that Mexico's deficit trend has been going on for more than 20 years and is now worsening with the importation of vehicles from China. It is evident to everyone, there are currently as many Chinese car brands as the number of American and European companies that have been in our country for about a century.

The automotive industry installed in Mexico includes the manufacture of various vehicles in the following locations:

- i) **Aguascalientes**, Aguascalientes, Infiniti: Q750 and QXS5; Mercedes Benz: GLB; Nissan: March, Kicks, Sentra and Versa;
- ii) **Baja California**, Tijuana, Toyota: Tacoma;
- iii) **Coahuila**, Saltillo, Ram: 1500, 2500, 3500, 4500; in Ramos Arizpe, Chevrolet: Blazer, Blazer EV, Equinox EV;
- iv) **Estado de México**, Cuautitlán Izcalli, Ford: Mach-E; en Toluca, Jeep: Compass;
- v) **Guanajuato**, Silao, Chevrolet: Silverado, GMC: Sierra; in Celaya, Honda: HR-V, in Salamanca, Mazda: Mazda 2, Mazda 3, CX-3 y CX-30; in Apaseo el Grande, Toyota: Tacoma;
- vi) **Hidalgo**, Ciudad Sahagún, Jac: gasoline and electric;
- vii) **Morelos**, Cuernavaca, Nissan: NP-300 and V-Drive;
- viii) **Nuevo León**, Pesquería, Kia: K3 and K4;
- ix) **Puebla**, San José Chiapa, Audi: Q5; in Cuautlancingo, Volkswagen: Jetta, Taos and Tiguan;
- x) **San Luis Potosí**, San Luis Potosí, BMW: series 3, series 2 and M2; GMC: Terrain; and
- xi) **Sonora**, Hermosillo, Ford: Bronco Sport and Maverick.⁴

4. MONROY, Pablo, "From national manufacture, made in Mexico", Excélsior, Saturday, September 7, 2024, attraction section, p. 12.

La producción de vehículos en el período enero – agosto de 2024 registró la cifra de 2'561,060 unidades, lo cual representa un crecimiento de 5.3% con respecto al correspondiente de 2023, de los cuales: 2'275,761 vehículos fueron exportados a los mercados internacionales, observando un crecimiento de 7.4% en comparación con el mismo período del año anterior.⁵

Con relación a los autos eléctricos, al parecer, según lo reportado al Instituto Nacional de Estadística, Geografía e Informática (INEGI), la producción nacional consistió en el referido período en 125,295 unidades, entre las cuales se encuentran: Chevrolet con la Equinox EV, en la planta de Ramos Arizpe, con una producción de 35,028 unidades y Ford con el Mach-E, en la Planta de Cuautitlán Izcalli, con una producción de 33,402, y Honda con el modelo Prologue sin conocer sus cifras.⁶ Sin menoscabo, que las diversas marcas anteriormente mencionadas oferten en el mercado mexicano otros modelos eléctricos, fabricados en otros países y sean importados a México.

5. En el período enero – septiembre de 2024 se manufacturaron 3'029,643 unidades, lo que representa un incremento de 6.2% con respecto al período anterior, con la utilización del 91.4% de la capacidad instalada de las armadoras. De la mencionada cifra, el 85% de vehículos se destinaron al mercado de exportación, donde la mayor parte, 2'591,467 autos fueron enviados a Estados Unidos. GONZÁLEZ, Nayeli, “Record en producción: más de 3 millones de vehículos”, Excélsior, sábado 5 de octubre de 2024, sección dinero, p. 15.

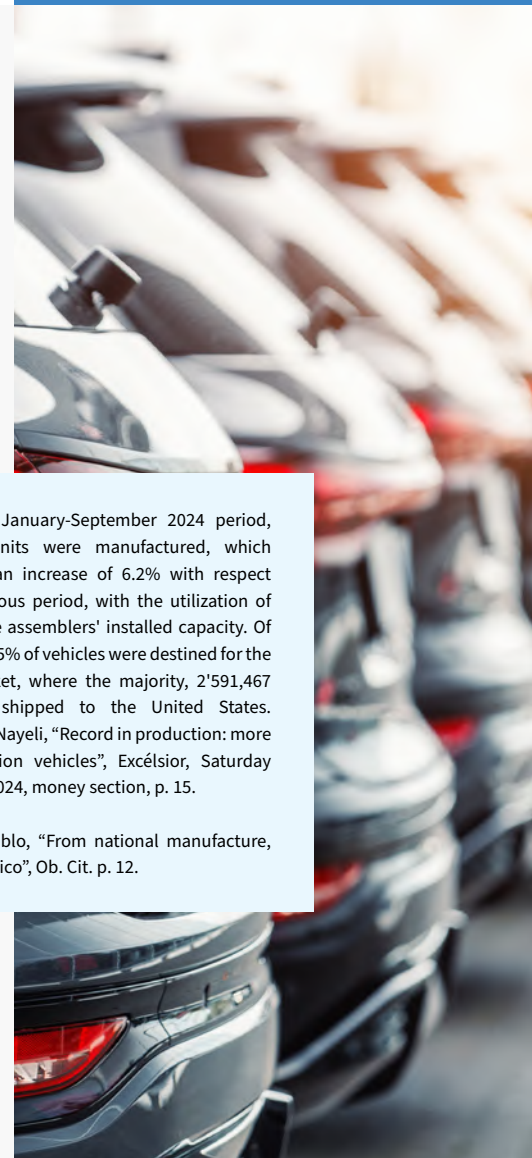
6. MONROY, Pablo, “De manufactura nacional, hechos en México”, Ob. Cit. p. 12.

Vehicle production in the period January - August 2024 registered 2'561,060 units, which represents a growth of 5.3% compared to the corresponding period of 2023, of which: 2'275,761 vehicles were exported to international markets, showing a growth of 7.4% compared to the same period of the previous year.⁵

With respect to electric cars, it appears that, according to what was reported to the National Institute of Statistics, Geography and Informatics (INEGI), domestic production in the referred period consisted of 125,295 units, among which are: Chevrolet with the Equinox EV, at the Ramos Arizpe plant, with a production of 35,028 units and Ford with the Mach-E, at the Cuautitlán Izcalli Plant, with a production of 33,402, and Honda with the Prologue model without knowing its figures.⁶ Without prejudice to the fact that the aforementioned brands offer in the Mexican market other electric models manufactured in other countries and imported into Mexico.

5. During the January-September 2024 period, 3'029,643 units were manufactured, which represents an increase of 6.2% with respect to the previous period, with the utilization of 91.4% of the assemblers' installed capacity. Of this figure, 85% of vehicles were destined for the export market, where the majority, 2'591,467 cars were shipped to the United States. GONZÁLEZ, Nayeli, “Record in production: more than 3 million vehicles”, Excélsior, Saturday October 5, 2024, money section, p. 15.

6. MONROY, Pablo, “From national manufacture, made in Mexico”, Ob. Cit. p. 12.



Las empresas automotrices chinas son alrededor de 13, con una participación creciente en el mercado mexicano. Las más populares o conocidas son: MG Motor, JAC, BYD, Chirey, Motornation (cuyas marcas son: BAIC, Changan y JMC), Geely, Great Wall Motors (con Haval, Ora, Tank y Poer), Omoda, Jaecoo, SAIC y Zeekr. Según cifras del INEGI, la participación de las empresas chinas en el mercado automotriz en 2024 asciende a 7.2%. No obstante, según el presidente de la Asociación Mexicana de Distribuidores de Automotores (AMDA), Guillermo Rosales, existe poca transparencia en el sector, porque “... empresas como Tesla y la mayoría de las marcas chinas ... no están reportando sus volúmenes de venta [a INEGI], lo cual distorsiona el comportamiento del mercado”.⁷

Lo cierto es que la presencia de autos chinos en las calles de México va en incremento, así como la probabilidad de que las empresas chinas instalen plantas de ensamblado y de construcción de vehículos en territorio mexicano; se sabe de BYD y otras empresas como interesadas, sobre todo frente a las medidas en cuanto a la exportación/importación impuestas por la Unión Europea (UE), Estados Unidos y Canadá, donde los incrementos arancelarios o la imposición de derechos compensatorios merman los planes de expansión de las marcas automotrices chinas.⁸

Sirva de ejemplo, el 4 de octubre de 2023, la UE inició una investigación antisubvenciones con respecto a la importación de vehículos eléctricos de batería nuevos diseñados para el transporte de personas, identificados como BEV, provenientes de China. La investigación condujo a la imposición de derechos compensatorios provisionales el 3 de julio de 2024, mediante la expedición del Reglamento de Ejecución (UE) 2024/1886 de la Comisión, con el cual se imponen medidas de 17.4% a 37.6%, dependiendo de las marcas de los vehículos, entre los que destacan BYD, Geely y SAIC.⁹ Motivo por el cual, en el marco del mecanismo de solución de diferencias de la OMC, el 9 de agosto de 2024, China promovió una solicitud de consultas con la UE, para resaltar una serie de violaciones a diversas disposiciones del Acuerdo sobre Subvenciones y Medidas Compensatorias, con el ánimo de encontrar una solución mutuamente satisfactoria entre ambas partes.



7. Autos chinos en México, https://search.brave.com/search?q=autos+chinos+en+mexico&source=desktop&summary=1&summary_og=d32e8eee0e2f6531df6941, consultado el 4 de octubre de 2024.

8. GONZÁLEZ, Nayeli, “Venta de vehículos cayó en septiembre”, *Excélsior*, jueves 3 de octubre de 2024, sección dinero, p. 4.

9. *Reglamento de Ejecución (UE) 2024/1886 de la Comisión de 3 de julio de 2024, por el que se impone un derecho compensatorio provisional a las importaciones de vehículos eléctricos de batería nuevos diseñados para el transporte de personas originarios de la República Popular China*, Diario Oficial de la Unión Europea del 4 de julio de 2024, <https://www.boe.es/doue/2024/1866/L00001-00208.pdf>.

There are around 13 Chinese automotive companies, with a growing participation in the Mexican market. The most popular or well-known are: MG Motor, JAC, BYD, Chirey, Motornation (whose brands are: BAIC, Changan and JMC), Geely, Great Wall Motors (with Haval, Ora, Tank and Poer), Omoda, Jaecoo, SAIC and Zeekr. According to INEGI figures, the share of Chinese companies in the automotive market in 2024 amounts to 7.2%. However, according to the president of the Mexican Association of Automotive Distributors (AMDA), Guillermo Rosales, there is little transparency in the sector, because “... companies like Tesla and most of the Chinese brands ... are not reporting their sales volumes [to INEGI], which distorts market behavior”.⁷

The truth is that the presence of Chinese cars on the streets of Mexico is increasing, as well as the likelihood that Chinese companies will install assembly and vehicle construction plants in Mexican territory; BYD and other companies are known to be interested, especially in the face of export/import measures imposed by the European Union (EU), the United States and Canada, where tariff increases or the imposition of countervailing duties undermine the expansion plans of Chinese automotive brands.⁸

As an example, on October 4, 2023, the EU initiated an anti-subsidy investigation with respect to the import of new battery electric vehicles designed for passenger transport, identified as BEVs, from China. The investigation led to the imposition of provisional countervailing duties on July 3, 2024, through the issuance of Commission Implementing Regulation (EU) 2024/1886, imposing measures ranging from 17.4% to 37.6%, depending on the brands of vehicles, including BYD, Geely and SAIC.⁹ For this reason, in the framework of the WTO dispute settlement mechanism, on August 9, 2024, China filed a request for consultations with the EU, to highlight a series of violations of various provisions of the Agreement on Subsidies and Countervailing Measures, with the aim of finding a mutually satisfactory solution between both parties.

7. Chinese cars in Mexico, https://search.brave.com/search?q=autos+chinos+en+mexico&source=desktop&summary=1&summary_og=d32e8eee0e2f6531df6941, accessed October 4, 2024.

8. GONZÁLEZ, Nayeli, “Vehicle sales fell in September”, *Excélsior*, Thursday, October 3, 2024, money section, p. 4.

9. *Commission Implementing Regulation (EU) 2024/1886 of 3 July 2024 imposing a provisional countervailing duty on imports of new battery electric vehicles designed for passenger transport originating in the People's Republic of China*, Official Journal of the European Union of July 4, 2024, <https://www.boe.es/doue/2024/1866/L00001-00208.pdf>.

En la solicitud, se observan algunas ideas relevantes como las siguientes:

La rama de producción de BEV [autos eléctricos] es un elemento importante del comercio y las relaciones de inversión entre China y la UE. Muchos productores de BEV de la UE han invertido en China y exportado posteriormente sus productos a la UE. Estos productores de BEV de la UE han compartido los beneficios del desarrollo de la rama de producción de BEV de China. ...¹⁰

Resulta por demás interesante que la gran oportunidad derivada de la fabricación de mercancías en territorio chino durante finales del Siglo XX y de las décadas del presente siglo, ahora actúan en su contra, cuando la presencia de los productos se vuelve creciente, donde los exportadores son empresas exclusivamente chinas, sin la participación de capital extranjero.

Lo anterior, también se observa con el hecho de que muchas empresas globales (transnacionales) fabrican sus productos en diversos territorios y después los exportan a los países en los cuales tienen presencia. Ejemplo de lo anterior, lo observamos en la industria automotriz participante en el mercado mexicano, como es el caso de las camionetas: Captiva de Chevrolet y Territory de Ford, las cuales están presentes en México y son fabricadas y provenientes de China.

Ahora, en relación con la investigación sobre subvenciones comentada, el viernes 4 de octubre de 2024 la UE votó a favor de la imposición de derechos compensatorios definitivos sobre las importaciones de vehículos, razón por la cual seguramente en las semanas y meses por venir, China formulará una nueva solicitud de consultas en contra de la medida europea.¹¹



10. "Solicitud de celebración de consultas presentada por China", Unión Europea – Derechos compensatorios provisionales sobre los vehículos eléctricos de batería nuevos procedentes de China, WT/DS626/1, 14 de agosto de 2024, <https://docs.wto.org/dol2fe/Pages/SS/directdoc.aspx?filename=s:/WT/DS/626-1.pdf&Open=True>.

11. BAHA, Christian, "EU approves up to 35% duties on Chines EVs", *Baha Breaking News*, viernes 4 de octubre de 2024, <https://www.breakingthenews.net/news/details/62827130>.

In the request, some relevant ideas are noted as follows:

The BEV [electric car] industry is an important element of the trade and investment relationship between China and the EU. Many EU BEV producers have invested in China and subsequently exported their products to the EU. These EU BEV producers have shared in the benefits of the development of China's BEV industry. ...¹⁰

It is interesting that the great opportunity derived from the manufacture of goods in Chinese territory during the late twentieth century and the decades of the present century, now work against them, when the presence of the products is growing, where the exporters are exclusively Chinese companies, without the participation of foreign capital.

This can also be seen in the fact that many global companies (transnationals) manufacture their products in different territories and then export them to the countries in which they have a presence. An example of this can be seen in the automotive industry participating in the Mexican market, as in the case of Chevrolet's Captiva and Ford's Territory, both of which are present in Mexico and are manufactured in and originate from China.

Now, in connection with the subsidy investigation mentioned above, on Friday, October 4, 2024 the EU voted in favor of the imposition of definitive countervailing duties on vehicle imports, which is why China will surely file a new request for consultations against the European measure in the weeks and months to come. ¹¹

10. "Request for consultations submitted by China", *European Union – Provisional countervailing duties on new battery electric vehicles from China*, WT/DS626/1, August 14, 2024, <https://docs.wto.org/dol2fe/Pages/SS/directdoc.aspx?filename=s:/WT/DS/626-1.pdf&Open=True>.

11. BAHA, Christian, "EU approves up to 35% duties on Chines EVs", *Baha Breaking News*, Friday, October 4, 2024, <https://www.breakingthenews.net/news/details/62827130>.

Igualmente es importante comentar las cifras proporcionadas por la Asociación Europea de Fabricantes de Automóviles (ACEA), en las cuales se observa en agosto de 2024, en comparación con el mismo mes de 2023, un descenso en las ventas de autos eléctricos, la cual oscila en el extremo inferior con 19% en Portugal y en el extremo superior de 68% en Alemania; con cifras de Austria, España, Francia, Finlandia, Italia, Suecia y Suiza, cuando en agosto de 2023 se vendieron 196,686 unidades y en agosto de 2024 fueron 125,833 con un promedio de reducción de ventas del 36%, por lo cual, diversas automotrices como Audi, Aston Martin, Bentley, Jaguar, Land Rover, Mercedes Benz, Porsche y Volvo anunciaron retrasos en su planes para que todos sus vehículos sean eléctricos, según lo había planteado la UE para 2035 y, en su lugar, concentrarse en vehículos híbridos e híbridos enchufables.¹²

Preocupaciones similares a las de la UE fueron expresadas por Canadá, con la imposición de aranceles consistentes en un 100% a los vehículos de pasajeros, camionetas (incluidas las vans de reparto), autobuses y motocicletas, eléctricos e híbridos, a partir del 1 de octubre de 2024, mercancías clasificadas en una veintena de fracciones arancelarias que van de la 8702.20.10 a la 8704.90.00, cuya propuesta de incremento se difundió el 26 de agosto pasado.¹³

It is also important to comment on the figures provided by the European Automobile Manufacturers Association (ACEA), which show in August 2024, compared to the same month in 2023, a decrease in sales of electric cars, which oscillates at the lower end with 19% in Portugal and at the upper end of 68% in Germany; with figures from Austria, Spain, France, Finland, Italy, Sweden and Switzerland, when 196,686 units were sold in August 2023 and 125,833 in August 2024 with an average sales reduction of 36%, for which several automakers such as Audi, Aston Martin, Bentley, Jaguar, Land Rover, Mercedes Benz, Porsche and Volvo announced delays in their plans to make all their vehicles electric, as proposed by the EU by 2035, and instead focus on hybrid and plug-in hybrid vehicles.¹²

Similar concerns to those of the EU were expressed by Canada, with the imposition of tariffs consisting of 100% on passenger vehicles, pickup trucks (including delivery vans), buses and motorcycles, electric and hybrid, as of October 1, 2024, goods classified in a score of tariff items ranging from 8702.20.10 to 8704.90.00, whose proposed increase was released last August 26.¹³

12. MONROY, Pablo, Luis Ramírez y Eduardo Olmos, "Les dan una descarga", *Excélsior*, sábado 5 de octubre de 2024, sección atracción, pp. 10 y 11.

13. "Surtax on Chinese-made Electric Vehicles", *Department of Finance Canada*, del 26 de agosto de 2024, <https://www.canada.ca/en/department-finance/news/2024/08/surtax-on-chinese-made-electric-vehicles.html>.

12. MONROY, Pablo, Luis Ramírez and Eduardo Olmos, "They are given a discharge", *Excélsior*, Saturday, October 5, 2024, attraction section, pp. 10 & 11.

13. "Surtax on Chinese-made Electric Vehicles", *Department of Finance Canada*, from August 26, 2024, <https://www.canada.ca/en/department-finance/news/2024/08/surtax-on-chinese-made-electric-vehicles.html>.



Derivado de lo anterior, en el marco del mecanismo de solución de diferencias de la OMC, el gobierno chino presentó una solicitud de consultas al gobierno de Canadá, para efecto de hacer valer algunas disposiciones del GATT de 1994 (artículos I.1 y II.1.a y b) y llegar a una solución mutuamente satisfactoria.¹⁴ En dicha solicitud, China destaca que se trata de medidas de carácter discriminatorio y proteccionista, en tanto se aplican únicamente a productos chinos y, obviamente, superan los aranceles consolidados pactados por Canadá en la Lista de Concesiones y Compromisos establecidos en su ingreso al GATT.

Estados Unidos, por su parte, estableció un régimen de control de exportaciones administrado por la Oficina de Industria y Seguridad del Departamento de Comercio, por medio de la Ley y Reglamento de Administración de las Exportaciones. La medida involucra a las exportaciones procedentes de los EUA y la transferencia de productos fabricados en el extranjero que contengan componentes originarios de dicho país o derivados de una tecnología o *software* creado en EUA. Recordemos, una infinidad de fábricas estadounidenses se han establecido en países asiáticos con la finalidad, entre otros, de reducir costos en la fabricación de productos tecnológicos, por ejemplo, los chips o semiconductores y microplaquetas.

Por tal motivo, en el marco del mecanismo de solución de diferencias de la OMC, China presentó la solicitud de consultas el 12 de diciembre de 2022, a fin de señalar violaciones a diversos artículos del GATT de 1994 (artículos I.1, X.1, XI.1), 2 del Acuerdo sobre las Medidas en materia de Inversiones relacionadas con el Comercio y 28 del Acuerdo sobre los Derechos de Propiedad Intelectual relacionados con el Comercio (ADPIC).¹⁵ Sobre el particular, llaman la atención una serie de ideas expresadas en dicha solicitud, por ejemplo:



1. EUA impone controles a la exportación de aproximadamente mil artículos no incluidos en el régimen internacional de control de exportaciones, previstos en instrumentos internacionales como el Tratado sobre la No Proliferación de las Armas Nucleares; la Convención sobre la Prohibición del Desarrollo, la Producción y el Almacenamiento de Armas Bacteriológicas (Biológicas), Toxinas y sobre su Destrucción; y la Convención sobre la Producción del Desarrollo, la Producción, el Almacenamiento y el Empleo de Armas Químicas y sobre su Destrucción.

14. "Solicitud de celebración de consultas presentada por China", *Canadá - Medidas sobre determinados productos de origen chino*, WT/DS627/1, 11 de septiembre de 2024, <https://docs.wto.org/dol2fe/Pages/SS/directdoc.aspx?filename=s:/WT/DS/627-1.pdf&Open=True>.

15. "Solicitud de celebración de consultas presentada por China", *Estados Unidos - Medidas sobre determinados productos semiconductores y otros productos, y los servicios y tecnología conexos*, WT/DS615/1, 15 de diciembre de 2022, <https://docs.wto.org/dol2fe/Pages/SS/directdoc.aspx?filename=s:/WT/DS/615-1.pdf&Open=True>.

As a result of the above, within the framework of the WTO dispute settlement mechanism, the Chinese government submitted a request for consultations with the government of Canada, in order to enforce certain provisions of GATT 1994 (Articles I.1 and II.1.a and b) and reach a mutually satisfactory solution.¹⁴ In this request, China stresses that these measures are discriminatory and protectionist in nature, since they apply only to Chinese products and, obviously, exceed the bound tariffs agreed by Canada in the Schedule of Concessions and Commitments established upon its accession to the GATT.

The United States, on the other hand, established an export control regime administered by the Bureau of Industry and Security of the Department of Commerce, through the Export Administration Act and Regulations. The measure involves exports from the US and the transfer of products manufactured abroad that contain components originating in the US or derived from technology or software created in the US. As a reminder, a large number of U.S. factories have been established in Asian countries in order, among other things, to reduce costs in the manufacture of technological products, such as chips or semiconductors and microchips.

For this reason, within the framework of the WTO dispute settlement mechanism, China filed the request for consultations on December 12, 2022, in order to point out violations of various articles of GATT 1994 (Articles I.1, X.1, XI.1), 2 of the Agreement on Trade-Related Investment Measures and 28 of the Agreement on Trade-Related Intellectual Property Rights (TRIPS).¹⁵ In this regard, a number of ideas expressed in the request are worth mentioning, for example:

1. The U.S. imposes export controls on approximately 1,000 items not covered by the international export control regime provided for in international instruments such as the Treaty on the Non-Proliferation of Nuclear Weapons; the Convention on the Prohibition of the Development, Production and Stockpiling of Bacteriological (Biological) and Toxin Weapons and on their Destruction; and the Convention on the Development, Production, Stockpiling and Use of Chemical Weapons and on their Destruction.

14. "Request for consultations submitted by China", *Canada - Measures on certain products of Chinese origin*, WT/DS627/1, September 11, 2024, <https://docs.wto.org/dol2fe/Pages/SS/directdoc.aspx?filename=s:/WT/DS/627-1.pdf&Open=True>.

15. "Request for Consultations by China," *United States - Measures on Certain Semiconductor and Other Products, and Related Services and Technology*, WT/DS615/1, December 15, 2022, <https://docs.wto.org/dol2fe/Pages/SS/directdoc.aspx?filename=s:/WT/DS/615-1.pdf&Open=True>.

2. EUA utiliza “... indebidamente su régimen de control de exportaciones como instrumento para lograr sus objetivos de mantener “su liderazgo en los sectores de ciencia, tecnología, ingeniería y manufacturas””. En este sentido aplica el mencionado control a artículos civiles y comerciales, es decir, no destinados a cuestiones militares, con el fin de debilitar el desarrollo científico y tecnológico de los demás países y preservar su ventaja tecnológica.
3. El control de exportaciones de EUA son medidas que buscan menguar el desarrollo de China en el sector tecnológico y conexos, así como afectar la cadena mundial de suministro de semiconductores.
4. El mencionado control de exportaciones impone también a que los socios comerciales y proveedores de EUA se alineen con la política estadounidense.¹⁶

16. Valga decir, el 9 de febrero de 2023, China sustituyó su solicitud de consultas y modificó algunos de los fundamentos jurídicos que apoyaban su solicitud. Posteriormente, el 15 de septiembre de 2023, China presentó una comunicación a fin de complementar su solicitud de celebración de consultas.

2. The US misuses “... its export control regime as an instrument to achieve its objectives of maintaining ‘its leadership in the science, technology, engineering and manufacturing sectors’. In this sense, it applies the aforementioned control to civilian and commercial items, i.e., not intended for military purposes, in order to weaken the scientific and technological development of other countries and preserve its technological advantage.
3. The U.S. export controls are measures that seek to weaken China's development in the technological and related sectors, as well as to affect the global semiconductor supply chain.
4. These export controls also require U.S. trading partners and suppliers to align with U.S. policy.¹⁶

16. On February 9, 2023, China replaced its request for consultations and modified some of the legal grounds supporting its request. Subsequently, on September 15, 2023, China submitted a communication supplementing its request for consultations.



También resulta interesante la respuesta de EUA, en el sentido de que el control de exportaciones se impone por cuestiones de seguridad nacional y no son susceptibles de examen, y no pueden ser objeto de resolución en el marco del mecanismo de solución de diferencias de la OMC. Sin embargo, están dispuestos a llevar a cabo las consultas con China.¹⁷

La solicitud de consultas se presentó a finales de 2022, después se sustituyó y complementó en 2023 y seguramente las consultas se realizaron el año pasado. De la revisión de asuntos presentados a partir de ese año y hasta la fecha de elaboración de este artículo, China no ha procedido con la etapa de arbitraje, esto es, no ha solicitado al Órgano de Solución de Diferencias de la OMC la integración de un grupo especial para atender el asunto y EUA tampoco ha dado marcha atrás al control de exportaciones afectando, entre otros, a China.



Tampoco olvidemos, como parte de su plataforma política, Donald Trump, en su calidad de candidato presidencial de EUA expresó durante un mitin en Howell, Michigan, que, de regresar a la Casa Blanca, si las empresas automotrices chinas se instalan en México, se les impondrá un arancel del 100 o 200%. Lo anterior, con el propósito de desalentar las inversiones chinas en México, y una muestra más de su agresividad en contra de la expansión automotriz china, se observa al señalar: "... No vamos a dejar que vendan sus autos en los Estados Unidos".¹⁸

17. "Comunicación de los Estados Unidos", Estados Unidos - Medidas sobre determinados productos semiconductores y otros productos, y los servicios y tecnología conexos, WT/DS615/7, 3 de marzo de 2023, <https://docs.wto.org/dol2fe/Pages/SS/directdoc.aspx?filename=s:/WT/DS/615-7.pdf&Open=True>.

18. DE LA REDACCIÓN, "Trump acusa México de aprovecharse de EU", *Excelsior*, miércoles 21 de agosto de 2024, sección global, p. 24.

Also interesting is the US response that export controls are imposed for national security reasons and are not subject to review and cannot be resolved under the WTO dispute settlement mechanism. However, they are willing to conduct consultations with China.¹⁷

The request for consultations was submitted at the end of 2022, then it was replaced and supplemented in 2023 and surely consultations were held last year. From the review of the matters submitted since that year and up to the date of preparation of this article, China has not proceeded with the arbitration stage, that is, it has not requested the WTO Dispute Settlement Body to integrate a panel to address the matter and the US has not reversed the export control affecting, among others, China.

Nor should we forget that as part of his political platform, Donald Trump, as a US presidential candidate, stated during a rally in Howell, Michigan, that if he returns to the White House, if Chinese automotive companies set up in Mexico, a tariff of 100 or 200% will be imposed on them. The above, with the purpose of discouraging Chinese investments in Mexico, and another example of his aggressiveness against Chinese automotive expansion, is observed when he stated: "... We are not going to let them sell their cars in the United States".¹⁸

17. "Communication from the United States," United States - Measures on Certain Semiconductor and Other Products, and Related Services and Technology, WT/DS615/7, 3 March 2023, <https://docs.wto.org/dol2fe/Pages/SS/directdoc.aspx?filename=s:/WT/DS/615-7.pdf&Open=True>.

18. FROM THE EDITORIAL, "Trump accuses Mexico of taking advantage of the U.S.," *Excelsior*, Wednesday, August 21, 2024, global section, p. 24.

Entonces diversos países, pero no México, han mostrado acciones para impedir el acceso de las marcas automotrices chinas a su mercado. Incluso, México, en el marco del *nearshoring*, tampoco ha limitado la eventual instalación de plantas de ensamble y de fabricación de autos de marcas chinas, sobre todo con la declaratoria de Tesla de suspender, el 23 de julio de 2024,¹⁹ la construcción de una planta en Nuevo León.²⁰

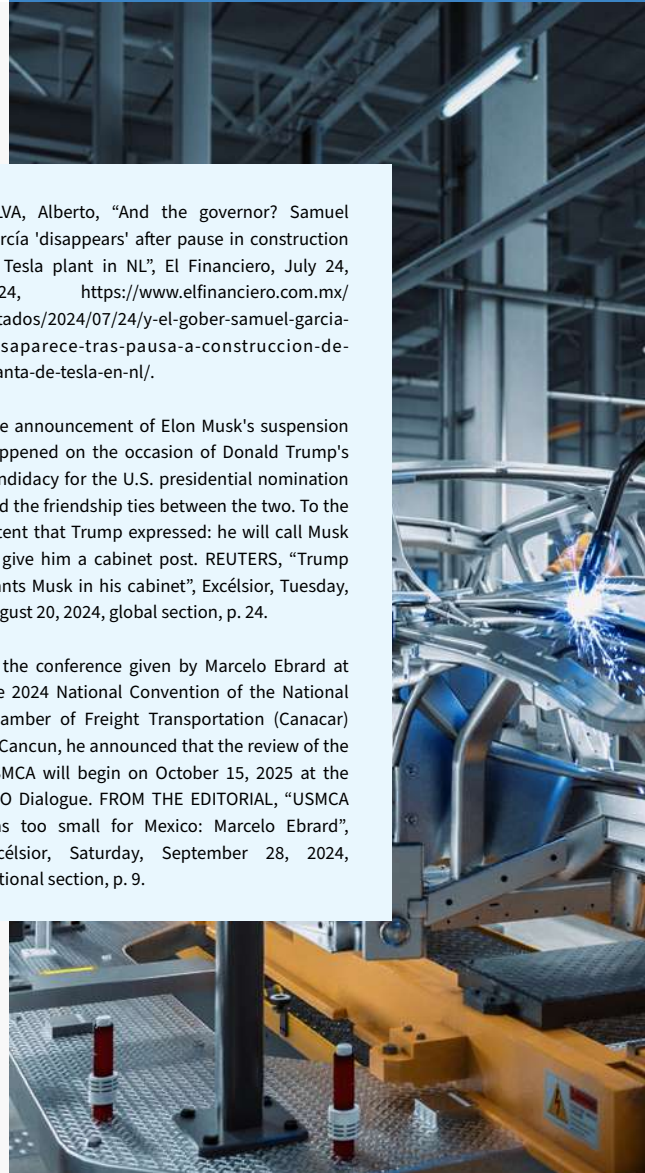
Lo anterior, supone que en la próxima revisión del T-MEC, la cual comenzará en octubre de 2025,²¹ probablemente Canadá y EUA solicitarán a México adquiera compromisos para revertir la invasión china, so pena de no reconocer preferencias arancelarias para dichos productos o, incluso, la imposición de aranceles sobre dichos productos al no reconocerlos como de fabricación mexicana.

19. SILVA, Alberto, “¿Y el góber? Samuel García se desaparece´ tras pausa a construcción de planta de Tesla en NL”, El Financiero, 24 de julio de 2024, <https://www.elfinanciero.com.mx/estados/2024/07/24/y-el-gober-samuel-garcia-desaparece-tras-pausa-a-construccion-de-planta-de-tesla-en-nl/>.
20. El anuncio de suspensión de Elon Musk sucedió con motivo de la postulación de Donald Trump a la candidatura presidencial estadounidense y los lazos de amistad entre ambos. Al extremo de que Trump expresó: llamará a Musk para darle un puesto en el gabinete. REUTERS, “Trump quiere a Musk en su gabinete”, *Excélsior*, martes 20 de agosto de 2024, sección global, p. 24.
21. En la conferencia donde Marcelo Ebrard brindó en la Convención Nacional 2024 de la Cámara Nacional del Autotransporte de Carga (Canacar) en Cancún, anunció que la revisión del T-MEC comenzará el 15 de octubre de 2025 en el CEO Dialogue. DE LA REDACCIÓN, “T-MEC le quedó chico a México: Marcelo Ebrard”, *Excélsior*, sábado 28 de septiembre de 2024, sección nacional, p. 9.

Therefore, several countries, but not Mexico, have taken actions to prevent Chinese automotive brands from accessing their markets. Mexico, in the context of nearshoring, has not even limited the eventual installation of assembly and manufacturing plants of Chinese brands, especially with Tesla's declaration to suspend, on July 23, 2024,¹⁹ the construction of a plant in Nuevo Leon.²⁰

This means that in the next review of the USMCA, which will begin in October 2025,²¹ Canada and the U.S. will probably ask Mexico to make commitments to reverse the Chinese invasion, on pain of not recognizing tariff preferences for such products or even imposing tariffs on such products by not recognizing them as Mexican-made.

19. SILVA, Alberto, “And the governor? Samuel García 'disappears' after pause in construction of Tesla plant in NL”, El Financiero, July 24, 2024, <https://www.elfinanciero.com.mx/estados/2024/07/24/y-el-gober-samuel-garcia-desaparece-tras-pausa-a-construccion-de-planta-de-tesla-en-nl/>.
20. The announcement of Elon Musk's suspension happened on the occasion of Donald Trump's candidacy for the U.S. presidential nomination and the friendship ties between the two. To the extent that Trump expressed: he will call Musk to give him a cabinet post. REUTERS, “Trump wants Musk in his cabinet”, *Excélsior*, Tuesday, August 20, 2024, global section, p. 24.
21. At the conference given by Marcelo Ebrard at the 2024 National Convention of the National Chamber of Freight Transportation (Canacar) in Cancun, he announced that the review of the USMCA will begin on October 15, 2025 at the CEO Dialogue. FROM THE EDITORIAL, “USMCA was too small for Mexico: Marcelo Ebrard”, *Excélsior*, Saturday, September 28, 2024, national section, p. 9.



Vale tomar en cuenta cuáles son las reglas establecidas en el T-MEC para efecto de la fabricación de autos eléctricos. El Apéndice denominado: Disposiciones relacionadas con las reglas de origen específica por producto para mercancías automotrices, integrado en la parte final del Capítulo 4 sobre Reglas de Origen, en su artículo 3.10 establece:

Artículo 3: Valor de Contenido Regional para Vehículos de Pasajeros, Camiones Ligeros, y sus Partes

10. Se alienta a las Partes a desarrollar cualquier descripción adicional u otra modificación a la lista de partes y componentes de las partes y componentes en la Tabla A.2 de este Apéndice para un vehículo de pasajeros o camión ligero que sea un Vehículo de Tecnología Avanzada. ...²²

La Tabla A.2 refiere las partes y componentes para determinar el origen de vehículos de pasajeros y camiones ligeros, entre los cuales se encuentran: i) motor, ii) transmisión, iii) carrocería y chasis, iv) eje, v) sistema de suspensión, vi) sistema de dirección, vii) batería avanzada, en la cual se describe como componentes, celdas, módulos / conjuntos y módulos ensamblados. Dejando en la duda cuáles son los elementos particulares básicos o principales para el funcionamiento de un auto eléctrico.

Sin perjuicio de lo anterior, en el T-MEC hay diversas referencias a las baterías de iones de litio, mercancía clasificada en la subpartida 850760 (pp. 52, 161, 209, 210, 214 del T-MEC), del tipo utilizado como fuente principal de energía eléctrica para la propulsión de un vehículo eléctrico de pasajeros o camión ligero, en cuyo caso, para atender las normas de origen, debe cumplir con el 85% cuando se utilice el método de valor de transacción y del 75% cuando se emplee el método de costo neto; y en el caso del valor de contenido laboral, artículo 7 del mencionado Apéndice (p. 214 del T-MEC), al mencionar baterías avanzadas: indica que el salario en gastos de ensamble con respecto a una planta ubicada en América del Norte, debe ser un salario promedio de producción de al menos 16 dólares por hora.



22. 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 Modificatorio 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, publicado en el Diario Oficial de la Federación, lunes 29 de junio de 2020, segunda sección, p. 210.

It is worth taking into account the rules established in the USMCA (United States-Mexico-Canada Agreement) for the manufacture of electric cars. The Appendix entitled: Provisions related to product-specific rules of origin for automotive goods, integrated in the final part of Chapter 4 on Rules of Origin, in its Article 3.10 states:

Article 3: Regional Content Value for Passenger Vehicles, Light Trucks, and their Parts

10. Parties are encouraged to develop any additional descriptions or other modifications to the parts and components list of the parts and components in Table A.2 of this Appendix for a passenger car or light truck that is an Advanced Technology Vehicle...²²

Table A.2 refers to the parts and components to determine the origin of passenger cars and light trucks, among which are: i) engine, ii) transmission, iii) body and chassis, iv) axle, v) suspension system, vi) steering system, vii) advanced battery, in which it is described as components, cells, modules / assemblies and assembled modules. Leaving in doubt what are the particular basic or main elements for the operation of an electric car.

Notwithstanding the foregoing, in the USMCA there are several references to lithium-ion batteries, merchandise classified in subheading 850760 (pp. 52, 161, 209, 210, 214 of the USMCA), of the type used as the main source of electrical energy for the propulsion of an electric passenger vehicle or light truck, in which case, in order to comply with the rules of origin, it must comply with 85% when using the transaction value method and 75% when using the net cost method; and in the case of the labor content value, article 7 of the mentioned Appendix (pp. 214 of the USMCA), when mentioning advanced batteries: it indicates that the wage in assembly expenses with respect to a plant located in North America, must be an average production wage of at least 16 dollars per hour.

22. 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, published in the Official Gazette of the Federation, Monday, June 29, 2020, second section, p. 210.

Con lo anterior, es claro que los fabricantes chinos y sus asesores, antes de realizar sus inversiones en la instalación de plantas de ensamble o productoras de automóviles, revisarán con mucho cuidado las reglas de origen establecidas en el T-MEC, así como las Reglamentaciones Uniformes relativas a la interpretación, aplicación y administración del Capítulo 4 sobre Reglas de Origen, aprobadas por la Comisión de Libre Comercio del tratado, en su sesión del 18 de mayo de 2021, mediante la Decisión no. 2.²³

Por lo expuesto, la especificación de las reglas de origen para los autos eléctricos también será una tarea que surgirá con motivo de la revisión del tratado y derivará necesariamente en nuevas negociaciones, las cuales podrían adicionar o complementar el T-MEC o plantearse como nuevos compromisos a cumplir, reconocidos en sendas cartas paralelas.

23. Acuerdo por el que la Secretaría de Economía da a conocer las Reglamentaciones Uniformes referentes a la interpretación, aplicación y administración del Capítulo 4 (Reglas de Origen), Capítulo 5 (Procedimientos de Origen), Capítulo 6 (Mercancías Textiles y Prendas de Vestir), y Capítulo 7 (Administración Aduanera y Facilitación del Comercio) del Tratado entre los Estados Unidos Mexicanos, los Estados Unidos de América y Canadá, Diario Oficial de la Federación (DOF) del viernes 13 de agosto de 2021, https://dof.gob.mx/nota_to_imagen_fs.php?codnota=5626542&fecha=13/08/2021&cod_diario=293861. Valga decir, las mencionadas Reglamentaciones sustituyeron a las publicadas en el DOF del 9 de julio de 2020.

With the foregoing, it is clear that Chinese manufacturers and their advisors, before making their investments in the installation of automotive assembly or production plants, will carefully review the rules of origin established in the USMCA, as well as the Uniform Regulations Concerning the Interpretation, Application and Administration of Chapter 4 on Rules of Origin, approved by the Free Trade Commission of the treaty, in its session of May 18, 2021, through Decision No. 2.²³

Therefore, the specification of the rules of origin for electric cars will also be a task that will arise from the revision of the agreement and will necessarily lead to new negotiations, which could add to or complement the USMCA or be proposed as new commitments to be fulfilled, recognized in parallel letters.

23. Agreement by which the Ministry of Economy announces the Uniform Regulations concerning the interpretation, application and administration of Chapter 4 (Rules of Origin), Chapter 5 (Origin Procedures), Chapter 6 (Textile and Apparel Goods), and Chapter 7 (Customs Administration and Trade Facilitation) of the United States-Mexico-Canada Agreement, Official Gazette of the Federation (DOF) of Friday, August 13, 2021, https://dof.gob.mx/nota_to_imagen_fs.php?codnota=5626542&fecha=13/08/2021&cod_diario=293861. The aforementioned Regulations replaced those published in the DOF on July 9, 2020.

Sin duda el expansionismo de la industria automotriz china está causando estragos en diversos mercados, por un lado, por su tecnología y sus bajos precios, lo cual está colocando en una situación difícil a las industrias estadounidense y europea, las cuales observan un rezago en la fabricación de vehículos híbridos y eléctricos, en tanto que los vehículos chinos muestran diversos avances tecnológicos en la operación y su funcionamiento. No obstante, los años por venir serán claves para conocer la calidad y durabilidad de los vehículos chinos. De ahí, deriva en importante, la comunicación de los consumidores en compartir sus experiencias sobre su utilización, a fin de conocer la calidad y durabilidad de los vehículos.

Situaciones sobre la calidad de las unidades, a lo largo del tiempo, también han afectado a empresas como Mercedes Benz, Toyota, Honda y Kia, por mencionar algunas, las cuales en diversos momentos han llamado a sus clientes a la revisión y corrección de diversas fallas de fabricación. Sirvan de ejemplo las siguientes:

... Las fallas de calidad en la marca más famosa del mundo, precisamente por su calidad, la obligaron en su caso más extremo, a un llamado a revisión de más de nueve millones de Camry. Honda ... tuvo sus problemas un poco más tarde, que la obligaron, en 2017, ... principalmente con la CR-V, que llegó a tener su venta prohibida en mercados como el chino ... Hoy vemos cosas impensables, como Mercedes-Benz en los últimos lugares de las encuestas de fiabilidad de *Consumer Reports*.²⁴



24. OLIVEIRA, Sergio, "Chinos, velocidad e imperfecciones", *Excélsior*, sábado 28 de septiembre de 2024, sección atracción, p. 10.

Undoubtedly, the expansionism of the Chinese automotive industry is causing havoc in various markets, on the one hand, due to its technology and low prices, which is placing the U.S. and European industries in a difficult situation, which are lagging behind in the manufacture of hybrid and electric vehicles, while Chinese vehicles show various technological advances in their operation and functioning. However, the coming years will be key to know the quality and durability of Chinese vehicles. Therefore, it is important for consumers to share their experiences on their use, in order to know the quality and durability of the vehicles.

Situations regarding the quality of the units, over time, have also affected companies such as Mercedes Benz, Toyota, Honda and Kia, to mention a few, which at various times have called their customers to review and correct various manufacturing faults. Examples include the following:

... Quality failures in the world's most famous brand, precisely because of its quality, forced it in its most extreme case, to a recall of more than nine million Camry. Honda ... had its problems a little later, which forced it, in 2017, ... mainly with the CR-V, which came to have its sale banned in markets such as China ... Today we see unthinkable things, such as Mercedes-Benz in the last places in *Consumer Reports* reliability surveys.²⁴

24. OLIVEIRA, Sergio, "Chinos, velocidad e imperfecciones", *Excélsior*, sábado 28 de septiembre de 2024, sección atracción, p. 10.

Como siempre, la industria automotriz, un sector relevante en la industria manufacturera, sigue dando de qué hablar y plantea interrogantes importantes, por ejemplo, cuáles serán las políticas, estrategias y líneas acción del nuevo gobierno mexicano, donde por un lado, está interesado en incrementar sus relaciones económicas con China, como lo mostró Marcelo Ebrard cuando se planeó la construcción de la Línea 12 del Metro y posteriormente cuando fue Secretario de Relaciones Exteriores para dar impulso al comercio y la inversión productiva el 1 de julio de 2019;²⁵ y la próxima revisión del T-MEC, en la cual México se verá forzado por sus socios comerciales a cerrar la puerta a las inversiones chinas.

En este sentido, recordemos lo establecido en el artículo 32.10 párrafo 5 del T-MEC:

Artículo 32.10: TLC con País de Economía que no es de Mercado

...

5. La suscripción por cualquiera de las Partes de un tratado de libre comercio con un país que no sea de mercado permitirá a las otras Partes terminar este Tratado, mediante una notificación previa de seis meses y reemplazar este Tratado con un tratado entre ellas (tratado bilateral).²⁶

En fin, no hay duda de la importancia de estos temas en la agenda presidencial, cuyas acciones conoceremos en los primeros 100 días de gobierno.



25. "El canciller Marcelo Ebrard inicia visita de trabajo a China", *Secretaría de Relaciones Exteriores*, 1 de julio de 2019, <https://www.gob.mx/sre/articulos/el-canciller-marcelo-ebard-inicia-visita-de-trabajo-a-china>.

26. *Decreto promulgatorio del T-MEC*, Ob. Cit., p. 558.

As always, the automotive industry, a relevant sector in the manufacturing industry, continues to give rise to talk and raises important questions, for example, what will be the policies, strategies and lines of action of the new Mexican government, where on the one hand, it is interested in increasing its economic relations with China, as shown by Marcelo Ebrard when the construction of Metro Line 12 was planned and later when he was Secretary of Foreign Affairs to give impetus to trade and productive investment on July 1, 2019;²⁵ and the upcoming revision of the USMCA, in which Mexico will be forced by its trading partners to close the door to Chinese investments.

In this regard, let us recall what is established in Article 32.10 paragraph 5 of the USMCA:

Article 32.10: FTA with Non-Market Economy Country

...

The subscription by any of the Parties to a free trade agreement with a non-market country will allow the other Parties to terminate this Agreement upon six months' notice and replace this Agreement with a treaty between them (bilateral treaty).²⁶

In short, there is no doubt about the importance of these issues in the presidential agenda, whose actions we will learn about in the first 100 days of government.

25. "Foreign Minister Marcelo Ebrard begins working visit to China," *Ministry of Foreign Affairs*, July 1, 2019, <https://www.gob.mx/sre/articulos/el-canciller-marcelo-ebard-inicia-visita-de-trabajo-a-china>.

26. *Enacting Decree of the USMCA*, Ob. Cit., p. 558.

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"

Aspectos relevantes del paquete económico para México en el 2025

Highlights of the economic package for Mexico in 2025



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 posibilidad de analizar algunas consideraciones relevantes que vienen insertas en el contenido del paquete económico que fue preparado por la Secretaría de Hacienda y Crédito Público, atendiendo a lo que se dispone en el Artículo 74, fracción IV, de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos (CPEUM), en el cual, se establece que es facultad de la Cámara de Diputados aprobar anualmente el Presupuesto de Egresos de la Federación, previo examen, discusión y, en su caso, modificación del Proyecto enviado por el Ejecutivo Federal, una vez aprobadas las contribuciones que, a su juicio, deben decretarse para cubrirlo. Atendiendo a lo dispuesto en la Constitución, el Ejecutivo Federal debe hacer llegar a la Cámara de Diputados la Iniciativa de la Ley de Ingresos y el Proyecto de Presupuesto de Egresos de la Federación a más tardar el día 8 del mes de septiembre. Cabe destacar que la Cámara de Diputados, de acuerdo con el artículo 74 en comento, debe aprobar el Presupuesto de Egresos de la Federación a más tardar el día 15 del mes de noviembre de cada año.

By means of this article we will have the opportunity to analyze some relevant considerations included in the content of the economic package prepared by the Ministry of Finance and Public Credit, in accordance with the provisions of Article 74, Section IV of the Political Constitution of the United Mexican States (CPEUM), which establishes that it is the power of the Chamber of Deputies to annually approve the Federal Expenditure Budget, after examining, discussing and, as the case may be, modifying the Bill sent by the Federal Executive, once the contributions that, in its judgment, must be enacted to cover it have been approved. Pursuant to the provisions of the Constitution, the Federal Executive must submit to the Chamber of Deputies the Revenue Law Initiative and the Federal Expenditure Budget Bill no later than September 8. It should be noted that the Chamber of Deputies, in accordance with Article 74, must approve the Federal Expenditure Budget no later than November 15 of each year.



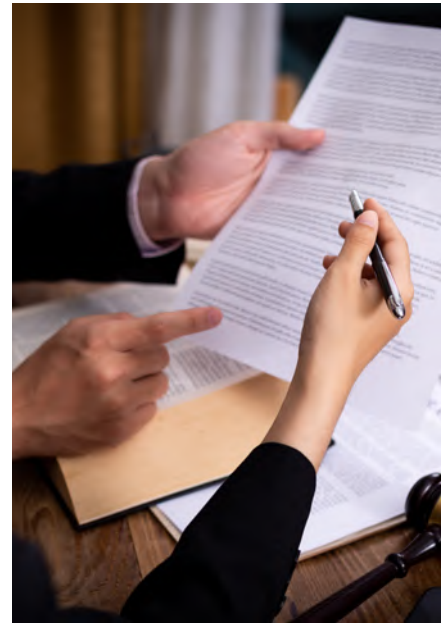
¿Qué es el paquete económico?

En términos generales, puede señalarse que el paquete económico que ha sido preparado por el Gobierno de México se trata de un documento que prevé los criterios, políticas y normas que regulan en general la economía nacional, sobre todo se enfoca en cuestiones relacionadas con la inflación prevista para el siguiente ejercicio fiscal, tipo de cambio, precio del petróleo que se calcula para un determinado año, tasa de interés, ingresos y gastos gubernamentales, regulaciones fiscales, entre otras cuestiones. Se trata, por ende, de un conjunto de normas y criterios económicos, financieros y fiscales que se prevén aplicar para un ejercicio fiscal determinado.

El paquete económico que ha sido preparado se compone por los criterios generales de política económica, la iniciativa de la Ley de Ingresos, el proyecto de Presupuesto de Egresos de la Federación y la miscelánea fiscal, mismos que entrarán en vigor el próximo año de 2025.

- Los criterios generales de política económica se refieren a la definición y determinación de los aspectos relevantes del marco macroeconómico y los objetivos de finanzas públicas que se perseguirán en México, para el ejercicio fiscal del 2025.
- La Ley de Ingresos se trata de un ordenamiento jurídico, mismo que es elaborado y propuesto por el Poder Ejecutivo Federal de nuestro país, el cual, es aprobado por el Poder Legislativo. En la Ley de Ingresos se contienen los conceptos bajo los cuales se podrán captar los recursos financieros que permitan cubrir los gastos de la Federación durante un ejercicio fiscal determinado, en este caso, para el 2025.

Cabe destacar que los ingresos que obtiene nuestro país se componen de rubros tan diversos como lo son: los impuestos –por medio del Impuesto sobre la Renta; el Impuesto al Valor Agregado; el Impuesto Especial sobre Producción y Servicios, entre otros rubros-, derechos, productos, aprovechamientos, emisión de bonos, préstamos, etc. Participaciones, aportaciones, transferencias, asignaciones, subsidios y otras ayudas económicas que otorga el Gobierno Federal a los diversos entes estatales e incluso particulares.



What is the economic package?

In general terms, the economic package prepared by the Mexican Government is a document that sets forth the criteria, policies and norms that regulate the national economy in general, especially focusing on issues related to inflation for the following fiscal year, exchange rates, oil prices for a given year, interest rates, government revenues and expenditures, tax regulations, among other matters. It is, therefore, a set of economic, financial and fiscal rules and criteria that are expected to be applied for a given fiscal year.

The economic package that has been prepared is comprised of the general economic policy criteria, the Income Law initiative, the draft Federal Expenditure Budget and the fiscal miscellaneous, which will become effective next year 2025.

- The general economic policy criteria refer to the definition and determination of the relevant aspects of the macroeconomic framework and the public finance objectives to be pursued in Mexico for the fiscal year 2025.
- The Revenue Law is a legal ordinance, which is prepared and proposed by the Federal Executive Power of our country, which is approved by the Legislative Power. The Revenue Law contains the concepts under which financial resources may be raised to cover the expenses of the Federation during a given fiscal year, in this case, for the year 2025.
- It should be noted that the revenues obtained by our country are composed of such diverse items as: taxes -through Income Tax; Value Added Tax; Special Tax on Production and Services, among other items-, duties, products, benefits, bond issues, loans, etc. Participations, contributions, transfers, allocations, subsidies and other economic aid granted by the Federal Government to the various state entities and even individuals.

- El Presupuesto de Egresos de la Federación se trata de un documento de política pública elaborado por el Ejecutivo Federal a través de la Secretaría de Hacienda y Crédito Público, en el que se describe: la cantidad, términos, naturaleza, forma de distribución y destino de los recursos públicos que se dará, por ejemplo: a los tres poderes de la Federación, a los gastos que se enmarcan para los organismos autónomos, las transferencias económicas que se realizan a los gobiernos estatales y municipales, por medio de la llamada coordinación fiscal, etc.
- La miscelánea fiscal se trata de un documento elaborado por la Secretaría de Hacienda y Crédito Público y el Servicio de Administración Tributaria, que contiene una serie de disposiciones que determinan las obligaciones fiscales de los contribuyentes, quienes deben de cumplirlas en tiempo y forma.

- The Federal Expenditure Budget is a public policy document prepared by the Federal Executive through the Ministry of Finance and Public Credit, which describes: the amount, terms, nature, form of distribution and destination of public resources that will be given, for example: to the three branches of the Federation, to the expenses that are framed for the autonomous organisms, the economic transfers that are made to the state and municipal governments, through the so-called fiscal coordination, etc.
- The tax miscellaneous is a document prepared by the Ministry of Finance and Public Credit and the Tax Administration Service, which contains a series of provisions that determine the tax obligations of taxpayers, who must comply with them in due time and form.



Aspectos relevantes del paquete económico 2025

De acuerdo con lo dispuesto en el Paquete Económico del 2025, mismo que fue elaborado por la Secretaría de Hacienda y Crédito Público, de su contenido, se advierten algunas consideraciones relevantes, como son a saber:

- a) En el Paquete Económico 2025 se establece un marco para promover un desarrollo económico con justicia social y bienestar, a través del cual, se buscan garantizar los derechos fundamentales de la población en un entorno de finanzas públicas sostenibles.
- b) Se proyecta un crecimiento económico para México de entre 2 y 3% en 2025, respaldado en un mercado laboral sólido, un consumo privado robusto y niveles elevados de inversión pública y privada, con un enfoque en la inclusión regional.
- c) Se dice que el presupuesto de 2025 es una muestra de una gestión responsable y prudente de las finanzas públicas. En este contexto, se espera el inicio de una consolidación fiscal mediante una reducción del déficit presupuestario, pasando de 5% del PIB en 2024 a 3.2% en 2025, lo que se indica, permitirá mantener la deuda pública en un nivel sostenible de 51.4% del PIB.
- d) Se prevé garantizar la asignación de recursos suficientes para programas sociales que beneficien a la población con menores ingresos, promoviendo su bienestar y contribuyendo así a un crecimiento más equitativo.
- e) El financiamiento del desarrollo se menciona se verá fortalecido con medidas tributarias basadas en la digitalización y la simplificación administrativa, enfocadas en combatir la evasión fiscal sin necesidad de crear nuevos impuestos ni aumentar la carga tributaria. Esto promoverá un sistema fiscal más equitativo y eficiente.¹



Highlights of the 2025 economic package

In accordance with the provisions of the 2025 Economic Package, which was prepared by the Ministry of Finance and Public Credit, some relevant considerations can be seen in its contents, such as the following:

- a) The 2025 Economic Package establishes a framework to promote economic development with social justice and well-being, through which we seek to guarantee the fundamental rights of the population in an environment of sustainable public finances.
- b) Economic growth for Mexico is projected to be between 2 and 3% in 2025, supported by a solid labor market, robust private consumption and high levels of public and private investment, with a focus on regional inclusion.
- c) The 2025 budget is said to be a sign of responsible and prudent management of public finances. In this context, fiscal consolidation is expected to begin by reducing the budget deficit from 5% of GDP in 2024 to 3.2% in 2025, which is said to maintain public debt at a sustainable level of 51.4% of GDP.
- d) It is expected to guarantee the allocation of sufficient resources for social programs that benefit the lower-income population, promoting their welfare and thus contributing to more equitable growth.
- e) Development financing is mentioned will be strengthened with tax measures based on digitalization and administrative simplification, focused on combating tax evasion without the need to create new taxes or increase the tax burden. This will promote a more equitable and efficient tax system.¹

Desarrollo económico

Atendiendo a lo dispuesto en el Paquete Económico de 2025, en el mismo se indica que el cierre del año de 2024 se proyecta para nuestro país como una etapa final que se sustentará en una trayectoria de crecimiento, apoyado en temas relacionados con: el crecimiento de la demanda interna, misma que se prevé será impulsada por el mercado laboral y por un consumo privado robustecido. Además, se indica que el aumento de la inversión privada y la ejecución de proyectos estratégicos de infraestructura pública han contribuido al desempeño favorable de la economía nacional. Al amparo de lo antes descrito se refiere que, en el año de 2025, los impulsores del crecimiento económico se consolidarán y permitirán un desarrollo diversificado y sostenible de la economía nacional.

En el Paquete Económico del 2025, se indica que la economía mexicana continuará beneficiándose de una alta demanda que proviene de un mercado interno vigoroso, basado en altos niveles de inversión estratégica, así como de una mayor integración regional. Se menciona que el desarrollo económico se verá fortalecido, a través de la relocalización de empresas, mismo que atraerá flujos de inversión extranjera directa en sectores clave como tecnología, manufactura y logística. Ante estas condiciones, se indica que el crecimiento económico de México se sitúe en un rango de 2 a 3% real anual.

Economic development

In accordance with the provisions of the 2025 Economic Package, it indicates that the end of 2024 is projected for our country as a final stage that will be sustained by a growth trajectory, supported by issues related to: the growth of domestic demand, which is expected to be driven by the labor market and by a robust private consumption. In addition, it is indicated that the increase in private investment and the execution of strategic public infrastructure projects have contributed to the favorable performance of the national economy. Based on the above, it is stated that by the year 2025, the drivers of economic growth will be consolidated and will allow for a diversified and sustainable development of the national economy.

In the 2025 Economic Package, it is stated that the Mexican economy will continue to benefit from high demand coming from a vigorous domestic market, based on high levels of strategic investment, as well as from greater regional integration. It is mentioned that economic development will be strengthened through the relocation of companies, which will attract foreign direct investment flows in key sectors such as technology, manufacturing and logistics. Given these conditions, Mexico's economic growth is expected to be in the range of 2 to 3% real annual growth.



Inflación

En el paquete económico del 2025, se prevé que la inflación en nuestro país continuará descendiendo, y en este contexto, se menciona que se busca alcanzar un índice inflacionario del 3.5% al cierre del año 2025, dentro del rango objetivo del Banco de México. El tipo de cambio promedio entre el peso-dólar, se proyecta en una paridad de 18.7 pesos por dólar durante el año de 2025.

Finanzas públicas

En el Paquete Económico del 2025, se propone la implementación de una gestión fiscal, por medio de la cual se mantenga un déficit moderado y una deuda estable, comparativamente favorable respecto a otras economías emergentes de América Latina. Se anticipa una reducción del déficit presupuestario de 5.0% del PIB en 2024 a 3.2% en 2025, lo cual permitirá que la deuda pública se mantenga en un nivel sostenible de 51.4% del PIB. Dicha estabilidad se estima fundamental para reforzar la confianza en la gestión fiscal del país.

De acuerdo con el Centro de Estudios de las Finanzas Públicas de la Cámara de Diputados, se indica que la Secretaría de Hacienda y Crédito Público estima que en 2025 el gasto primario será menor en 3.1% real al previsto para el ejercicio anterior, influido por el mayor costo financiero que se espera sea mayor en 5.4% real. Luego, se prevé que ocurriría un Superávit Primario Presupuestario de 217.8 (mil millones de pesos) que, en porcentaje del PIB, sería equivalente a 0.6%, por lo que, respecto a su cierre esperado, pasaría de un déficit de 1.4% al superávit ya citado.



Inflation

In the 2025 economic package, inflation in Mexico is expected to continue decreasing, and in this context, it is mentioned that the inflation rate is expected to reach 3.5% by the end of 2025, within the Bank of Mexico's target range. The average peso-dollar exchange rate is projected at a parity of 18.7 pesos per dollar during 2025.

Public finances

In the 2025 Economic Package, the implementation of a fiscal management plan is proposed, through which a moderate deficit and a stable debt, comparatively favorable with respect to other emerging economies in Latin America, will be maintained. The budget deficit is expected to be reduced from 5.0% of GDP in 2024 to 3.2% in 2025, which will allow public debt to remain at a sustainable level of 51.4% of GDP. Such stability is considered fundamental to reinforce confidence in the country's fiscal management.

According to the Center for the Study of Public Finances of the Chamber of Deputies, the Ministry of Finance and Public Credit estimates that in 2025 primary spending will be 3.1% lower in real terms than expected for the previous fiscal year, influenced by the higher financial cost, which is expected to be 5.4% higher in real terms. Then, it is foreseen that a Budgetary Primary Surplus of 217.8 (billion pesos) would occur, which, as a percentage of GDP, would be equivalent to 0.6%, so that, with respect to its expected closing, it would go from a deficit of 1.4% to the aforementioned surplus.

Requerimientos Financieros del Sector Público 2024 – 2025

Se estima que para 2025, los Requerimientos Financieros del Sector Público (balance público ampliado) se sitúen en 3.9% del PIB, 1.5 puntos porcentuales menos que lo aprobado para 2024 (5.4% del PIB) e inferior en 2.0 puntos porcentuales a lo previsto para el cierre de 2024 (5.9% del PIB). Esta situación permitirá mantener una posición financiera adecuada con un marco macroeconómico estable.²

Ley de Ingresos

En La Iniciativa de Ley de Ingresos de la Federación se busca fortalecer la recaudación mediante el empleo de la digitalización fiscal, contribuyendo al combate a la evasión y a la simplificación de procesos administrativos. Se prevé que los ingresos tributarios alcancen un nivel de 14.6% del PIB en 2025, mientras que los ingresos petroleros y no tributarios continuarán aportando de manera positiva a las finanzas públicas.

En términos generales, la digitalización fiscal se refiere al empleo de tecnologías digitales para mejorar, desarrollar, implementar, optimizar y automatizar los procesos y procedimientos relacionados con el cumplimiento de las obligaciones fiscales; a través de la misma, se eliminan trámites manuales o en papel y, por ende, la digitalización permite a las empresas y contribuyentes realizar operaciones fiscales de manera más rápida y eficiente. Entre las herramientas de la digitalización fiscal se tienen a saber: la facturación electrónica, la firma electrónica, el buzón tributario y los procedimientos de fiscalización y resoluciones de carácter electrónico.



Public Sector Borrowing Requirements 2024 - 2025

It is estimated that by 2025, the Public Sector Borrowing Requirements (expanded public balance sheet) will stand at 3.9% of GDP, 1.5 percentage points lower than what was approved for 2024 (5.4% of GDP) and 2.0 percentage points lower than what was foreseen for the end of 2024 (5.9% of GDP). This situation will allow us to maintain an adequate financial position with a stable macroeconomic framework.²

Revenue Law

The Federal Revenue Law Initiative seeks to strengthen tax collection through the use of tax digitalization, contributing to the fight against tax evasion and the simplification of administrative processes. Tax revenues are expected to reach a level of 14.6% of GDP in 2025, while oil and non-tax revenues will continue to contribute positively to public finances.

In general terms, tax digitalization refers to the use of digital technologies to improve, develop, implement, optimize and automate processes and procedures related to compliance with tax obligations; through it, manual or paper-based procedures are eliminated and, therefore, digitalization allows companies and taxpayers to carry out tax operations more quickly and efficiently. Among the tax digitalization tools are: electronic invoicing, electronic signature, the tax mailbox and electronic auditing procedures and resolutions.

Ingresos públicos

En cuanto a los ingresos previstos en el Paquete Económico para el 2025, los mismos pueden preverse de la siguiente manera en nuestro país:

a) Ingresos tributarios.

En el caso se advierte que en el 2025 los Ingresos Tributarios se estiman en 5 billones 296 mil 426.4 (millones de pesos), lo que implica un aumento de 354 mil 396.1 (millones de pesos), (2.8% real) respecto a lo programado en 2024. Esta diferencia derivaría, principalmente, de mayores ingresos estimados para el ISR y el IVA en 148 mil 289.1 y 132 mil 858.9 (millones de pesos). En términos del PIB, los ingresos tributarios se ubicarían en 14.6% del PIB en 2025.

b) Ingresos no tributarios.

Los Ingresos No Tributarios para el 2025 se estiman en 374 mil 412.7 (millones de pesos), monto por arriba a lo programado para 2024 en 112 mil 766.2 (millones de pesos). Esta diferencia se explica en su mayoría por el incremento de los Derechos no petroleros por 78 mil 409.1 (millones de pesos) y en los Aprovechamientos por 29 mil 289.3 (millones de pesos). En términos del PIB, los ingresos No tributarios se ubicarían en 1.0% del tamaño de la economía nacional.

Public revenues

As for the revenues foreseen in the Economic Package for 2025, they can be foreseen in the following way in our country:

a) Tax revenues.

In the case of 2025, Tax Revenues are estimated at 5 trillion 296 thousand 426.4 (million pesos), which implies an increase of 354 thousand 396.1 (million pesos), (2.8% in real terms) with respect to what was programmed in 2024. This difference would derive mainly from higher estimated income tax and VAT revenues of 148 thousand 289.1 and 132 thousand 858.9 (million pesos). In terms of GDP, tax revenues would reach 14.6% of GDP in 2025.

b) Non-tax income.

Non-Tax Revenues for 2025 are estimated at 374 thousand 412.7 (million pesos), which is 112 thousand 766.2 (million pesos) higher than the amount programmed for 2024. This difference is mostly explained by the increase of 78 thousand 409.1 (million pesos) in non-oil duties and 29 thousand 289.3 (million pesos) in revenues from the use of resources. In terms of GDP, non-tax revenues would be 1.0% of the size of the national economy.



Presupuesto de Egresos de la Federación

En el Paquete Económico para 2025, se dice que el Presupuesto de Egresos de la Federación enfatiza la aplicación de criterios de austeridad, eficacia y transparencia en el gasto público. Se planifica una inversión en proyectos de infraestructura. Además, se destinarán recursos para ampliar la cobertura de los Programas para el bienestar social y a través de ello, se busca garantizar el respeto a los derechos constitucionales y mejorar la calidad de vida de la población.

La Secretaría de Hacienda y Crédito Público (SHCP) propone un Gasto Neto Total Devengado de 9 billones 302.0 (millones de pesos), lo que implicaría un monto superior en 236.0 millones de pesos, al aprobado en 2024, aunque en términos reales, esto es equivalente a 1.6% menos. La diferencia entre el aprobado de 2024 y el sugerido para el ejercicio 2025 es resultado neto de que mientras en el Gasto Programable se sugiere un monto menor en 3.6% real para erogaciones No Programables se estima un mayor gasto equivalente a 5.4% real.

El Gasto Programable sugerido por el Ejecutivo en el Proyecto de Presupuesto de Egresos para la Federación, para el ejercicio 2025 es por 6 billones 527.6 (millones de pesos), por lo que de aprobarse dicho monto será mayor al aprobado en 2024 en 32.4 millones de pesos, pero en términos reales se indica, menor en 3.6%. Los menores recursos se identifican en los Ramos Administrativos (-7.6% real) y Generales (-2.5% real). Mientras que para los Ramos Autónomos y los OCPD (organismos de control presupuestario directo), la Secretaría de Hacienda y Crédito Público, propone más recursos en 4.1% y 5.0% real respectivamente.

Para el gasto no programable se dice que, para las erogaciones No Programables, la Secretaría de Hacienda y Crédito Público propone un monto mayor en 203.6 (millones de pesos) al aprobado de 2024, equivalente en términos reales a 3.5% más. El mayor presupuesto se sugiere para el pago del Costo financiero, que sería mayor en 5.4% real al aprobado para 2024; mientras que para el pago de Adefas -Adeudos de ejercicios fiscales anteriores- se propone un monto de 45.8 millones de pesos, menor en 0.3%, en términos reales, al pago de 2024; en tanto que, la SHCP prevé que la distribución de Participaciones entre entidades federativas y municipios sea marginalmente mayor a las del 2024, en 1.8% real.



Federal Expenditure Budget

In the Economic Package for 2025, it is stated that the Federal Expenditure Budget emphasizes the application of austerity, efficiency and transparency criteria in public spending. Investment in infrastructure projects is planned. In addition, resources will be allocated to expand the coverage of social welfare programs in order to guarantee respect for constitutional rights and improve the quality of life of the population.

The Ministry of Finance and Public Credit (SHCP) proposes a Total Net Expenditure of 9 trillion 302.0 (million pesos), which would imply an amount 236.0 million pesos higher than the amount approved in 2024, although in real terms, this is equivalent to 1.6% less. The difference between the approved budget for 2024 and the suggested budget for 2025 is the net result of the fact that while Programmable Expenditures are suggested to be 3.6% lower in real terms, Non-Programmable Expenditures are estimated to be 5.4% higher in real terms.

The Programmable Expenditure suggested by the Executive Branch in the Draft Expenditure Budget for the Federation for the 2025 fiscal year is for 6 trillion 527.6 (million pesos), which, if approved, will be higher than the amount approved in 2024 by 32.4 million pesos, but in real terms, it is indicated to be lower by 3.6%. The lower resources are identified in the Administrative (-7.6% in real terms) and General Branches (-2.5% in real terms). While for the Autonomous Branches and the OCPD (direct budgetary control agencies), the Ministry of Finance and Public Credit proposes more resources by 4.1% and 5.0% in real terms, respectively.

For non-programmable expenditures, the Ministry of Finance and Public Credit proposes an amount 203.6 (million pesos) higher than the amount approved for 2024, equivalent in real terms to 3.5% more. The higher budget is suggested for the payment of the Financial Cost, which would be 5.4% higher in real terms than that approved for 2024; while for the payment of Adefas -Adebt from previous fiscal years- an amount of 45.8 million pesos is proposed, lower by 0.3%, in real terms, than the payment of 2024; meanwhile, the Ministry of Finance and Public Credit foresees that the distribution of Participations among federal entities and municipalities will be marginally higher than that of 2024, by 1.8% in real terms.

Como se observa de lo antes expuesto, en la especie se desprende que el Paquete Económico para el 2025, tal y cómo se estableció, busca entre otros aspectos, lo siguiente:

- Generar un marco de desarrollo económico con justicia social y bienestar, a través del cual, se garanticen los derechos fundamentales de la población.
- Mantener una política de austeridad y al mismo tiempo, seguir otorgando los apoyos sociales que han sido previstos en años recientes.
- Se busca que el crecimiento económico de México se sitúe en un rango de 2 a 3% real anual.
- Continuar con la inversión estratégica en los proyectos establecidos y al mismo tiempo, generar una mayor integración regional.
- Reducir el gasto programable en el sector administrativo, lo cual repercutirá en los presupuestos de las respectivas dependencias y entidades.
- Mantener la deuda pública en un nivel de 51.4% del PIB.
- Reducción del déficit del gasto público del 5.0% del PIB en 2024, a un 3.2% en el año de 2025.
- Reducir la inflación para el 2025, buscando alcanzar un índice inflacionario del 3.5% al cierre del aludido 2025.
- Atraer mayor cantidad de inversión extranjera, a través de la relocalización de empresas.
- Robustecer el mercado económico interno.
- El Proyecto de Presupuesto de Egresos de la Federación enfatiza la aplicación de criterios de austeridad, eficacia y transparencia en el gasto público.
- Dentro de la política fiscal, se busca fortalecer el combate a la evasión fiscal y a la simplificación de procesos administrativos.
- En el paquete económico se prevé que no existe la necesidad de crear nuevos impuestos, ni aumentar la carga tributaria.



As can be seen from the foregoing, it is clear that the Economic Package for 2025, as established, seeks, among other aspects, the following:

- Generate a framework of economic development with social justice and welfare, through which the fundamental rights of the population are guaranteed.
- Maintain a policy of austerity and at the same time, continue to provide the social support that has been foreseen in recent years.
- Mexico's economic growth is expected to be in the range of 2 to 3% real annual growth.
- Continue with strategic investment in established projects and, at the same time, generate greater regional integration.
- Reduce programmable spending in the administrative sector, which will have an impact on the budgets of the respective agencies and entities.
- Maintain public debt at a level of 51.4% of GDP.
- Reducing the public spending deficit from 5.0% of GDP in 2024 to 3.2% in 2025.
- Reduce inflation by 2025, aiming to reach an inflationary index of 3.5% by the end of 2025.
- Attract more foreign investment through the relocation of companies.
- Strengthen the domestic economic market.
- The Federal Expenditure Budget Bill emphasizes the application of austerity, efficiency and transparency criteria in public spending.
- Within the fiscal policy, it seeks to strengthen the fight against tax evasion and the simplification of administrative processes. The economic package foresees that there is no need to create new taxes or increase the tax burden.

Conclusión

Tal y como se advierte, en la especie se desprende que del contenido del Paquete Económico para el 2025, el mismo, muy probablemente será aprobado, desde luego, con la inclusión de pequeños ajustes por parte de la Cámara de Diputados, y en general, se advierte que, entre sus puntos esenciales, los mismos conllevan el mantener una política económica de austeridad, enfatizando, al mismo tiempo, la estabilidad y crecimiento de la economía nacional.

Fuentes

1. Gobierno de México. Comunicado No. 68 la Secretaría de Hacienda y Crédito Público entrega el Paquete Económico 2025 al H. Congreso de la Unión. Secretaría de Hacienda y Crédito Público. 15 de noviembre de 2024. Comunicado. Documento consultado el 19 de noviembre de 2024. Ubicado en la página: <https://www.gob.mx/shcp/prensa/comunicado-no-68-la-secretaria-de-hacienda-y-credito-publico-entrega-el-paquete-economico-2025-al-h-congreso-de-la-union>
2. Centro de Estudios de las Finanzas Públicas. Paquete Económico 2025. Aspectos Relevantes de las Finanzas Públicas. Cámara de Diputados. LXVI Legislatura. 15 de noviembre de 2024. Documento consultado el 19 de noviembre de 2024. Ubicado en la página: <https://www.cefp.gob.mx/publicaciones/documento/2024/cefp0422024.pdf>

Conclusion

As can be seen, it is clear from the contents of the Economic Package for 2025 that it will most likely be approved, of course, with the inclusion of minor adjustments by the Chamber of Deputies, and in general, it can be seen that, among its essential points, they entail maintaining an economic policy of austerity, while emphasizing the stability and growth of the national economy.

Sources

1. Government of Mexico. Press Release No. 68 the Ministry of Finance and Public Credit delivers the Economic Package 2025 to the Mexican Congress. Ministry of Finance and Public Credit. November 15, 2024. Press release. Document consulted on November 19, 2024. Available at: <https://www.gob.mx/shcp/prensa/comunicado-no-68-la-secretaria-de-hacienda-y-credito-publico-entrega-el-paquete-economico-2025-al-h-congreso-de-la-union>
2. Center for the Study of Public Finances. Economic Package 2025. Relevant Aspects of Public Finances. Chamber of Deputies. LXVI Legislature. November 15, 2024. Document consulted on November 19, 2024. Available at: <https://www.cefp.gob.mx/publicaciones/documento/2024/cefp0422024.pdf>

**MAESTRÍA EN
DERECHO FISCAL
Y ADMINISTRATIVO**

RVOE: 20241150

**MAESTRÍA EN
DERECHO ADUANERO
Y COMERCIO EXTERIOR**

RVOE: 20241149

**MAESTRÍA EN
CUMPLIMIENTO
CORPORATIVO**

RVOE: 20241148



**100%
EN LÍNEA**

¡CONTÁCTANOS!



El Valor Agregado en la Logística

The Added Value in Logistics



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 concepto de valor agregado en la logística se refiere a las actividades adicionales que mejoran el valor de los productos y servicios en el proceso de suministro, más allá de la simple entrega de bienes. Estas actividades incluyen servicios como el embalaje personalizado, el etiquetado, la gestión de inventarios, la gestión de devoluciones y el ensamblaje, que optimizan la eficiencia y satisfacción del cliente. Este ensayo explora la importancia del valor agregado en la logística, sus componentes clave y su impacto en la competitividad empresarial, utilizando diversas fuentes académicas y prácticas.

The concept of value added in logistics refers to additional activities that enhance the value of products and services in the supply process, beyond the simple delivery of goods. These activities include services such as customized packaging, labeling, inventory management, returns management and assembly, which optimize efficiency and customer satisfaction. This essay explores the importance of value added in logistics, its key components and its impact on business competitiveness, using a variety of academic and practical sources.



Importancia del Valor Agregado en la Logística

El valor agregado en la logística es crucial para diferenciar a las empresas en un mercado competitivo. Según Christopher (2016), las empresas que integran servicios de valor agregado en su cadena de suministro pueden mejorar significativamente la satisfacción del cliente, lo que a su vez puede conducir a una mayor lealtad y repetición de compras. Esto se debe a que los servicios de valor agregado pueden personalizar la experiencia del cliente, ofreciendo productos que satisfacen mejor sus necesidades y expectativas específicas.

Componentes Clave del Valor Agregado

Existen varios componentes clave del valor agregado en la logística, cada uno de los cuales contribuye de manera única a la creación de valor:

Embalaje Personalizado y Etiquetado: El embalaje y etiquetado personalizado pueden mejorar la presentación del producto y proporcionar información crítica al cliente. De acuerdo con Grant, Trautrim y Wong (2017), estas actividades no solo mejoran la estética del producto, sino que también aseguran que los productos sean manejados correctamente durante el transporte y almacenamiento, reduciendo así el riesgo de daños.

Gestión de Inventarios: La gestión eficiente de inventarios es esencial para mantener la disponibilidad de productos y reducir costos de almacenamiento. Como señalan Rushton, Croucher y Baker (2017), una gestión de inventarios eficiente puede mejorar la capacidad de respuesta a la demanda del cliente y reducir los tiempos de ciclo, lo que contribuye a una mayor satisfacción del cliente.



Importance of the Added Value in Logistics

Value added in logistics is crucial to differentiate companies in a competitive market. According to Christopher (2016), companies that integrate value-added services into their supply chain can significantly improve customer satisfaction, which in turn can lead to increased loyalty and repeat purchases. This is because value-added services can personalize the customer experience, offering products that better meet the customer's specific needs and expectations.

Key Value Added Components

There are several key components of value-added in logistics, each of which contributes uniquely to value creation:

Custom Packaging and Labeling: Custom packaging and labeling can enhance product presentation and provide critical information to the customer. According to Grant, Trautrim, and Wong (2017), these activities not only improve product aesthetics, but also ensure that products are handled correctly during transportation and storage, thereby reducing the risk of damage.

Inventory Management: Efficient inventory management is essential to maintain product availability and reduce warehousing costs. As Rushton, Croucher, and Baker (2017) point out, efficient inventory management can improve responsiveness to customer demand and reduce cycle times, which contributes to higher customer satisfaction.

Gestión de Devoluciones: La capacidad de manejar devoluciones de manera eficiente es un aspecto crítico del valor agregado. Según Lambert y Cooper (2000), una gestión de devoluciones eficaz no solo mejora la experiencia del cliente, sino que también puede ayudar a las empresas a recuperar valor de productos devueltos a través del reciclaje o la reventa.

Ensamblaje y Configuración: Proveer servicios de ensamblaje y configuración puede ser un diferenciador clave, especialmente en industrias donde los productos requieren personalización o instalación. Bowersox, Closs y Cooper (2013) destacan que estas actividades pueden reducir el tiempo y esfuerzo que el cliente necesita para poner en funcionamiento los productos, lo que mejora la percepción del valor del servicio ofrecido.

Returns Management: The ability to handle returns efficiently is a critical aspect of value added. According to Lambert and Cooper (2000), effective returns management not only improves the customer experience, but can also help companies recover value from returned products through recycling or resale.

Assembly and Configuration: Providing assembly and configuration services can be a key differentiator, especially in industries where products require customization or installation. Bowersox, Closs and Cooper (2013) highlight that these activities can reduce the time and effort required by the customer to get products up and running, which improves the perception of the value of the service offered.



Impacto en la Competitividad Empresarial

El valor agregado en la logística puede tener un impacto significativo en la competitividad empresarial. Empresas que implementan estrategias de valor agregado logran no solo diferenciarse de sus competidores, sino también establecer relaciones más fuertes y duraderas con sus clientes. Según Kotler y Keller (2016), estas relaciones se traducen en ventajas competitivas sostenibles, ya que los clientes perciben un mayor valor en los servicios ofrecidos y, por lo tanto, son menos propensos a cambiar a competidores.

Además, las actividades de valor agregado pueden llevar a eficiencias operativas y reducción de costos. Como se menciona en el estudio de Chopra y Meindl (2016), la integración de tecnologías avanzadas y la optimización de procesos logísticos permiten a las empresas reducir costos de operación y mejorar la precisión en la entrega de productos. Esto no solo mejora la satisfacción del cliente, sino que también contribuye a una mayor rentabilidad.

Ejemplos de valor agregado en la logística

Hoja de Papel

Todo valor agregado proviene de cubrir una necesidad que puede o no ser generada por la misma empresa, en este caso la necesidad surge dependiendo de lo que requiera el consumidor en cuestión, ya sea plasmar información importante, generar recordatorios, etc. El proceso inicia con la selección de proveedor de materias primas, en este caso tiene que poseer los permisos pertinentes para la tala de árboles y posteriormente su decorticación, en este punto es claro que ya teniendo posibles prospectos se hará un análisis, considerando puntos importantes como costos, cercanía y capacidad de producción.

Una vez realizado esto se procede a buscar un Tier 2 que realizará un tratamiento químico para conseguir una pasta que no contenga fibras de madera, es decir la celulosa de la corteza, este mismo proveedor será el encargado del proceso de blanqueamiento de la pasta previamente obtenida.

Al finalizar esto se envía a prensando para conseguir el grosor y textura deseado, se realiza el secado con rodillos calientes para eliminar posible humedad presente.

Después se utilizan rodillos fríos para darle brillo a la hoja a continuación se envía a empaquetado y preparación de los paquetes.

Es aquí donde el proceso de selección de rutas donde se distribuirá el producto, por medio de la logística se realiza un plan de distribución de los centros de venta.



Impact on Business Competitiveness

Value-added logistics can have a significant impact on business competitiveness. Companies that implement value-added strategies manage not only to differentiate themselves from their competitors, but also to establish stronger and more lasting relationships with their customers. According to Kotler and Keller (2016), these relationships translate into sustainable competitive advantages, as customers perceive greater value in the services offered and are therefore less likely to switch to competitors.

In addition, value-added activities can lead to operational efficiencies and cost reductions. As mentioned in the Chopra and Meindl (2016) study, the integration of advanced technologies and optimization of logistics processes enable companies to reduce operating costs and improve accuracy in product delivery. This not only improves customer satisfaction, but also contributes to higher profitability.

Examples of added value in logistics

Paper Sheet

All added value comes from covering a need that may or may not be generated by the company itself, in this case the need arises depending on what the consumer in question requires, whether it is to capture important information, generate reminders, etc. The process begins with the selection of the raw material supplier, in this case it has to have the pertinent permits for the felling of trees and later its decortication, at this point it is clear that already having possible prospects an analysis will be made, considering important points such as costs, proximity and production capacity.

Once this is done, we proceed to look for a Tier 2 that will perform a chemical treatment to obtain a pulp that does not contain wood fibers, i.e. the cellulose of the bark, this same supplier will be in charge of the bleaching process of the pulp previously obtained. At the end of this process, it is sent to pressing to achieve the desired thickness and texture, drying is done with hot rollers to eliminate possible moisture present.

Afterwards, cold rollers are used to give shine to the sheet and then it is sent to packaging and preparation of the packages.

It is here where the selection process of routes where the product will be distributed, by means of logistics, a distribution plan of the sales centers is made.

Cadena de Suministro de Jabón en barra

La cadena de suministro de productos como el jabón de barra se enfrenta a desafíos constantes en la búsqueda de eficiencia y rentabilidad. En este contexto, el valor agregado en los puntos críticos de la logística juega un papel crucial para optimizar la entrega de productos a los consumidores finales. Aquí vemos cómo maximizar dicho valor en la cadena de suministro del jabón de barra, centrándose en la importancia de la eficiencia, la calidad y la innovación.

Las materias primas que se utilizan son:

- Sebo de vaca.
- Aceite extraído del hueso del melocotón.
- Sosa (disolución de NaOH).
- Salmuera.
- Agua.



La calidad del producto es un factor determinante en la lealtad del cliente y la reputación de la marca. En el contexto del jabón de barra, mantener altos estándares de calidad en todas las etapas de producción y distribución es esencial. Esto implica la selección cuidadosa de proveedores de materias primas, el cumplimiento estricto de las normativas de seguridad e higiene, y la implementación de controles de calidad rigurosos. Un enfoque en la calidad no solo reduce los costos asociados con devoluciones y reclamaciones, sino que también fortalece la confianza del consumidor en el producto (Smith, 2019).

Bar Soap Supply Chain

The supply chain for products such as bar soap faces constant challenges in the search for efficiency and profitability. In this context, added value at critical points in logistics plays a crucial role in optimizing the delivery of products to end consumers. Here we look at how to maximize such value in the bar soap supply chain, focusing on the importance of efficiency, quality and innovation.

The raw materials used are:

- Cow tallow.
- Oil extracted from the peach pit.
- Soda (NaOH solution).
- Brine.
- Water.

Product quality is a determining factor in customer loyalty and brand reputation. In the context of bar soap, maintaining high quality standards at all stages of production and distribution is essential. This involves the careful selection of raw material suppliers, strict compliance with health and safety regulations, and the implementation of rigorous quality controls. A focus on quality not only reduces the costs associated with returns and claims, but also strengthens consumer confidence in the product (Smith, 2019).



Valor Agregado en creación de Figuras PVC

La elaboración de figuras de PVC (policloruro de vinilo) es un proceso complejo que implica varias etapas, desde el diseño inicial hasta el producto final. A continuación, se describe un resumen detallado de cada uno de los pasos involucrados en donde la meta es añadir un valor agregado que ayude a destacar de la competencia.

1. Diseño y modelado. Su valor agregado es la innovación y creatividad en el diseño para satisfacer las preferencias del mercado, por lo cual es necesario la investigación de este mismo siguiendo las tendencias de gustos en los clientes potenciales.

2. Creación del molde. Su valor agregado es el uso de materiales de calidad para los moldes para asegurar la máxima durabilidad y precisión del diseño para que los detalles se logren definir

3. Inyección del PVC. Su valor agregado es la optimización en la cantidad inyectada en el molde para evitar desperdicio de material y desperfectos en el diseño.

4. Desmolde. Su valor agregado es el manejo adecuado e implementar técnicas mejoradas para extraer las figuras sin dañarlas.

5. Limpieza. Su valor agregado es la aplicación de procesos eficientes para eliminar rebabas y defectos, intentando recuperar el material para poder ser reciclado o reutilizado

6. Pintura y acabado. Su valor agregado es el uso de pintura de alta calidad que asegure la duración de esta misma priorizando su característica no toxica, así como la conservación del diseño y calidad del producto

7. Control de calidad. Su valor agregado son los sistemas de inspección automatizados para detectar defectos o anomalías de manera certera y a detalle

8. Empaque. Su valor agregado es el diseño de un empaque certero para que el producto se conserve hasta el usuario final con materiales de embalaje reciclables y bajo impacto ambiental.

Las figuras se empacan de manera cuidadosa para protegerlas durante el transporte en cajas personalizadas



Added Value in the creation of PVC Figures

The production of PVC (polyvinyl chloride) figures is a complex process that involves several stages, from the initial design to the final product. The following is a detailed summary of each of the steps involved, where the goal is to add value that will help to stand out from the competition.

1. - Design and modeling. Its added value is the innovation and creativity in the design to satisfy the preferences of the market, for which it is necessary the investigation of this same one following the tendencies of tastes in the potential clients.

2. - Creation of the mold. Its added value is the use of quality materials for the molds to ensure maximum durability and precision of the design so that the details can be defined.

3. - PVC injection. Its added value is the optimization of the quantity injected into the mold to avoid material waste and design flaws.

4. - Demolding. Its added value is the proper handling and implementation of improved techniques to extract the figures without damaging them.

5. - Cleaning. Its added value is the application of efficient processes to eliminate burrs and defects, trying to recover the material to be recycled or reused.

6. - Painting and finishing. Its added value is the use of high quality paint that ensures its durability, prioritizing its non-toxic characteristics, as well as the conservation of the design and quality of the product.

7. - Quality control. Its added value is the use of automated inspection systems to detect defects or anomalies accurately and in detail.

8. - Packaging. Its added value is the design of an accurate packaging so that the product is preserved until the final user with recyclable packaging materials and low environmental impact.

The figures are carefully packed to protect them during transportation in customized boxes

Conclusión

El valor agregado en la logística es un componente esencial para el éxito empresarial en un entorno competitivo. A través de actividades como el embalaje personalizado, la gestión de inventarios, la gestión de devoluciones y el ensamblaje, las empresas pueden mejorar significativamente la satisfacción del cliente y diferenciarse en el mercado. La implementación efectiva de estas estrategias no solo fortalece las relaciones con los clientes, sino que también mejora la eficiencia operativa y la rentabilidad.

Las actividades generadoras de valor agregado, como la personalización y el empaque por contrato, el tracking de actividades, las actividades de pre-venta y servicio al cliente, el almacenaje de productos y los informes detallados de la ruta y envío, permiten ofrecer servicios únicos y personalizados que generan beneficios como la diferenciación, la fidelización, los ingresos adicionales y la optimización de costos. La logística es fundamental para el crecimiento económico de un país y para la competitividad de las empresas nacionales. En resumen, la ejemplificación que se da con estas tres pequeñas empresas busca mostrar el valor agregado en la logística como una herramienta poderosa para lograr una ventaja competitiva sostenible en el mercado actual.

Conclusion

Value-added logistics is an essential component of business success in a competitive environment. Through activities such as customized packaging, inventory management, returns management and assembly, companies can significantly improve customer satisfaction and differentiate themselves in the marketplace. Effective implementation of these strategies not only strengthens customer relationships, but also improves operational efficiency and profitability.

Value-added activities, such as customization and contract packaging, activity tracking, pre-sales and customer service activities, product warehousing, and detailed routing and shipping reports, enable unique and customized services that generate benefits such as differentiation, loyalty, additional revenue and cost optimization. Logistics is fundamental to a country's economic growth and to the competitiveness of national companies. In summary, the exemplification given with these three small companies seeks to show the added value in logistics as a powerful tool to achieve a sustainable competitive advantage in today's market.



Fuentes

Bowersox, D. J., Closs, D. J., & Cooper, M. B. (2013). Supply Chain Logistics Management. McGraw-Hill Education.

Chopra, S., & Meindl, P. (2016). Supply Chain Management: Strategy, Planning, and Operation. Pearson.

Christopher, M. (2016). Logistics & Supply Chain Management. Pearson.

CURIOSIDADES. (2022, febrero 25). COMERCIAL AVILES. Retrieved from COMO SE HACE EL PAPEL: <https://www.comercialaviles.com/blog/como-se-hace-el-papel/>

Grant, D. B., Trautrim, A., & Wong, C. Y. (2017). Sustainable Logistics and Supply Chain Management: Principles and Practices for Sustainable Operations and Management. Kogan Page Publishers.

Kotler, P., & Keller, K. L. (2016). Marketing Management. Pearson.

Lambert, D. M., & Cooper, M. C. (2000). Issues in Supply Chain Management. Industrial Marketing Management, 29(1), 65-83.

Rushton, A., Croucher, P., & Baker, P. (2017). The Handbook of Logistics and Distribution Management. Kogan Page Publishers.

Smith, C. (2019). Ensuring Product Quality in the Soap Manufacturing Industry. Quality Management Journal, 26(3), 88-95

The ODM Group. (n.d.). China factory visit – Buyer diary #31: Figurine manufacturing process. The ODM Group. <https://www.theodmgroup.com/china-factory-visit-buyer-diary-31-figurine-manufacturing-process/>

Sources

Bowersox, D. J., Closs, D. J., & Cooper, M. B. (2013). Supply Chain Logistics Management. McGraw-Hill Education.

Chopra, S., & Meindl, P. (2016). Supply Chain Management: Strategy, Planning, and Operation. Pearson.

Christopher, M. (2016). Logistics & Supply Chain Management. Pearson.

CURIOSIDADES. (2022, febrero 25). COMERCIAL AVILES. Retrieved from COMO SE HACE EL PAPEL: <https://www.comercialaviles.com/blog/como-se-hace-el-papel/>

Grant, D. B., Trautrim, A., & Wong, C. Y. (2017). Sustainable Logistics and Supply Chain Management: Principles and Practices for Sustainable Operations and Management. Kogan Page Publishers.

Kotler, P., & Keller, K. L. (2016). Marketing Management. Pearson.

Lambert, D. M., & Cooper, M. C. (2000). Issues in Supply Chain Management. Industrial Marketing Management, 29(1), 65-83.

Rushton, A., Croucher, P., & Baker, P. (2017). The Handbook of Logistics and Distribution Management. Kogan Page Publishers.

Smith, C. (2019). Ensuring Product Quality in the Soap Manufacturing Industry. Quality Management Journal, 26(3), 88-95

The ODM Group. (n.d.). China factory visit – Buyer diary #31: Figurine manufacturing process. The ODM Group. <https://www.theodmgroup.com/china-factory-visit-buyer-diary-31-figurine-manufacturing-process/>

El impacto de la importación de autos chinos: Oportunidades y retos en el mercado

The impact of Chinese car imports:
Market opportunities and challenges



Dr. Javier **Cendejas Meneses**





Dr. Javier
Cendejas Meneses

SEMBLANZA

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

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

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

RESUME

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

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

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

El cambio climático es uno de los desafíos más apremiantes para la sociedad, reducir las emisiones de efecto invernadero se ha convertido en una prioridad a nivel mundial. Teniendo en cuenta cada mañana que México debe llegar al cero neto para el 2050 y beneficiándonos de los avances tecnológicos, la transición de vehículos de combustión a vehículos híbridos y eléctricos ha resonado en cada rincón de la región.

Las 21 plantas armadoras de vehículos del país han comenzado a innovar y producir vehículos eléctricos que permitan a México llegar a su meta. Durante el primer semestre del 2024, del total de ventas de vehículos en México el 7.6% fueron híbridos o eléctricos; sin embargo, sabemos que esta cifra no pudo haberse logrado sin la ayuda de la importación de este tipo de vehículos, sobre todo aquellos cuyo origen es chino o asiático en general.

México es el segundo mercado receptor de vehículos chinos, únicamente por detrás de Rusia. Esta inclinación de la sociedad por demandar cada vez más vehículos chinos gracias a sus costos accesibles y su gran avance tecnológico ha impactado al país económica, política, ambiental y logísticamente.

Sigue leyendo para conocer los impactos positivos y negativos que ha generado la potencia mundial en la región y la reacción de nuestros principales socios comerciales: Estados Unidos y Canadá.

Climate change is one of the most pressing challenges for society, reducing greenhouse emissions has become a global priority. With every morning that Mexico must reach net zero by 2050 and benefiting from technological advances, the transition from combustion vehicles to hybrid and electric vehicles has resonated in every corner of the region.

The country's 21 vehicle assembly plants have begun to innovate and produce electric vehicles that will allow Mexico to reach its goal. During the first half of 2024, 7.6% of total vehicle sales in Mexico were hybrid or electric; however, we know that this figure could not have been achieved without the help of imports of these types of vehicles, especially those of Chinese or Asian origin in general.

Mexico is the second largest recipient market for Chinese vehicles, behind only Russia. This inclination of society to demand more and more Chinese vehicles thanks to their affordable costs and great technological advancement has impacted the country economically, politically, environmentally and logistically.

Read on to learn about the positive and negative impacts that the world power has generated in the region and the reaction of our main trading partners: the United States and Canada.



Impacto de los Acuerdos Comerciales en la Importación de Autos Chinos

Actualmente México no cuenta con algún tratado de libre comercio bilateral con China, sin embargo, el arancel a la importación para vehículos a México para cualquier país que no cuente con acuerdos comerciales con el país no es tan elevado gracias a un decreto que entró en vigor en 2020, que terminó el pasado 30 de septiembre de 2024, se encuentra entre el 15% y 20% sobre el valor del vehículo.

El decreto se creó con la intención de impulsar la importación de vehículos eléctricos al país reduciendo sus costos de importación, y así poder reducir la huella de carbono. Es importante mencionar que no todos los vehículos chinos entran con esta ventaja arancelaria, ya que la mayoría de los vehículos importados de origen chino no son eléctricos y siguen siendo vehículos de combustión ya que muchas marcas solo aprovechan sus plantas de producción en China sin ser necesariamente originarias del país.

Del total de las ventas de vehículos importados, el 59% corresponde a origen asiático (49,603), y 22 197 vehículos vendidos de China específicamente, según datos del Registro Administrativo de la Industria Automotriz de Vehículos Ligeros. Aquí te muestro el top 5 de los modelos de vehículos chinos más comercializados en México.



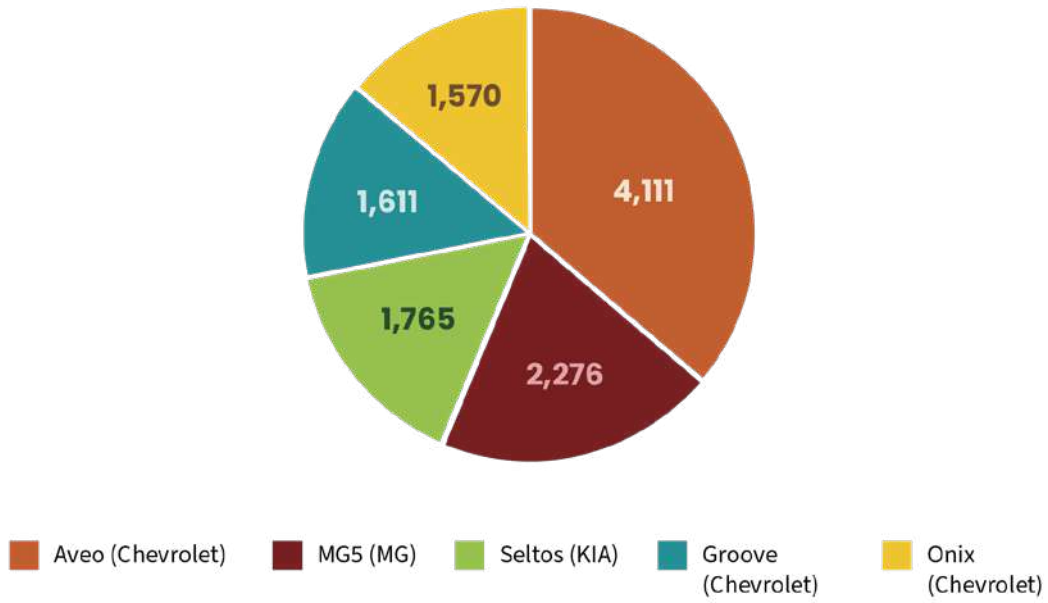
Impact of Trade Agreements on the Importation of Chinese Cars

Mexico does not currently have a bilateral free trade agreement with China, however, the import tariff for vehicles into Mexico for any country that does not have trade agreements with the country is not so high thanks to a decree that went into effect in 2020, which ended on September 30, 2024, and is between 15% and 20% of the value of the vehicle.

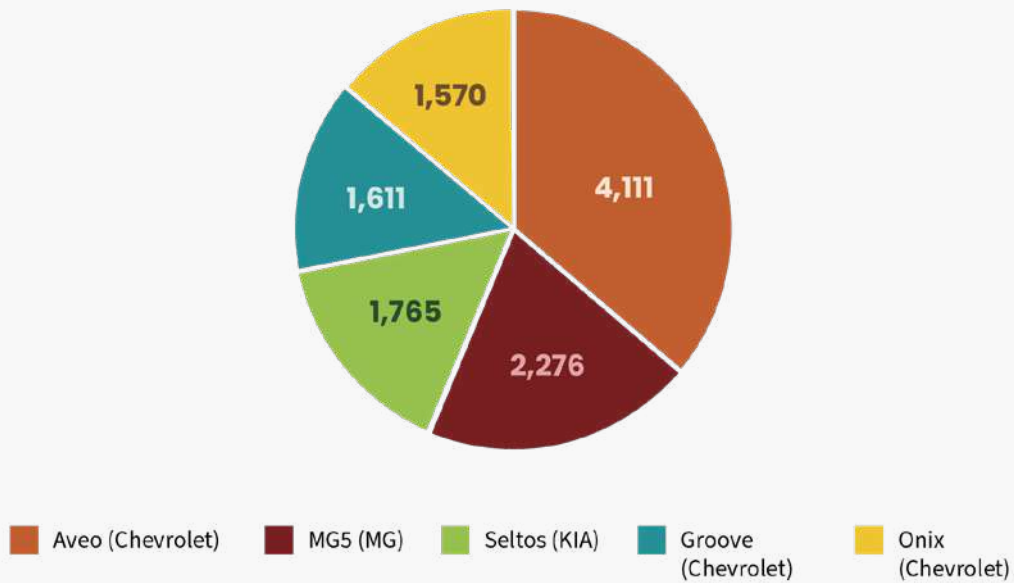
The decree was created with the intention of boosting the importation of electric vehicles into the country by reducing their import costs, and thus being able to reduce the carbon footprint. It is important to mention that not all Chinese vehicles enter with this tariff advantage, since most of the imported vehicles of Chinese origin are not electric and are still combustion vehicles, since many brands only take advantage of their production plants in China without necessarily originating in the country.

Of the total sales of imported vehicles, 59% corresponds to Asian origin (49,603), and 22,197 vehicles sold from China specifically, according to data from the Administrative Registry of the Light Vehicle Automotive Industry. Here is a list of the top 5 Chinese vehicle models most sold in Mexico.

Modelos de producción china con mayor comercialización en México (ene-24)



Chinese-produced models with the highest sales in Mexico (Jan-24)



Como sabemos, desde marzo del 2018 las dos economías más grandes del mundo, China y Estados Unidos se encuentran en guerra comercial. Sin embargo, no fue hasta mayo 14 del 2024 cuando esta guerra comercial provocó que Estados Unidos impusiera un arancel del 100% a los vehículos importados desde China.

El gobierno de Biden menciona que esta medida se impuso para proteger el mercado nacional, ya que las armadoras chinas están subvencionadas por su gobierno para vender sus vehículos a un precio muy bajo, lo que provoca una práctica desleal que puede amenazar la viabilidad de las empresas automotrices en Estados Unidos.

Estados Unidos incrementa aranceles sobre importaciones chinas a partir del 27 de septiembre

La Oficina del Representante Comercial de Estados Unidos (USTR) anunció la implementación final de aumentos en los aranceles de la Sección 301 sobre importaciones provenientes de China, efectivos desde el 27 de septiembre de 2024. Estos incrementos afectarán a 382 subpartidas del Sistema Armonizado y siete números estadísticos, abarcando 14 grupos de productos clave en sectores estratégicos como tecnología, energía y salud.

As we know, since March 2018 the two largest economies in the world, China and the United States have been engaged in a trade war. However, it was not until May 14, 2024 when this trade war caused the U.S. to impose a 100% tariff on vehicles imported from China.

The Biden administration mentions that this measure was imposed to protect the domestic market, since Chinese assemblers are subsidized by their government to sell their vehicles at a very low price, which causes an unfair practice that may threaten the viability of automotive companies in the United States.

U.S. increases tariffs on Chinese imports as of September 27th.

The Office of the United States Trade Representative (USTR) announced the final implementation of Section 301 tariff increases on imports from China, effective September 27, 2024. These increases will affect 382 Harmonized System subheadings and seven statistical numbers, covering 14 key product groups in strategic sectors such as technology, energy and health.



Los productos afectados y sus respectivos incrementos arancelarios son:

- **Partes de baterías (baterías no de iones de litio):** del 7.5% al 25%
- **Vehículos eléctricos:** del 25% al 100%
- **Mascarillas/respiradores:** de 0-7.5% al 25% desde el 27 de septiembre y al 50% desde el 1 de enero de 2026
- **Baterías de iones de litio para vehículos eléctricos:** del 7.5% al 25%
- **Baterías de iones de litio no para vehículos eléctricos:** del 7.5% al 25% desde el 1 de enero de 2026
- **Gautes médicos:** del 7.5% al 50% desde el 1 de enero de 2025 y al 100% desde el 1 de enero de 2026
- **Grafito natural:** de 0% al 25% desde el 1 de enero de 2026
- **Otros minerales críticos:** de 0% al 25%
- **Imanes permanentes:** de 0% al 25% desde el 1 de enero de 2026
- **Semiconductores:** del 25% al 50% desde el 1 de enero de 2025
- **Grúas de puerto a barco:** de 0% al 25%
- **Células solares (ensambladas o no en módulos):** del 25% al 50%
- **Productos de acero y aluminio:** de 0-7.5% al 25%
- **Jeringas y agujas:** de 0% al 100%



Estas medidas reflejan el esfuerzo continuo de Estados Unidos por abordar prácticas comerciales consideradas desleales por parte de China y proteger industrias estratégicas nacionales. Los incrementos arancelarios en sectores clave podrían tener implicaciones significativas para importadores y exportadores, así como para las cadenas de suministro globales. Las empresas afectadas deberán evaluar estrategias para mitigar el impacto de estos aranceles, como buscar proveedores alternativos, solicitar exclusiones arancelarias o ajustar sus operaciones comerciales. Es esencial que los actores involucrados se mantengan informados y consulten con expertos en comercio internacional para navegar este complejo panorama.

The products affected and their respective tariff increases are as follows:

- **Battery parts (non lithium-ion batteries):** 7.5% to 25%.
- **Electric vehicles:** from 25% to 100%.
- **Masks/respirators:** from 0-7.5% to 25% as of September 27 and 50% as of January 1, 2026
- **Lithium-ion batteries for electric vehicles:** from 7.5% to 25%.
- **Lithium-ion batteries not for electric vehicles:** from 7.5% to 25% as of January 1, 2026
- **Medical gloves:** from 7.5% to 50% as of January 1, 2025 and 100% as of January 1, 2026
- **Natural graphite:** from 0% to 25% as from January 1, 2026
- **Other critical minerals:** from 0% to 25%.
- **Permanent magnets:** from 0% to 25% as from January 1, 2026
- **Semiconductors:** from 25% to 50% as of January 1, 2025
- **Port-to-ship cranes:** from 0% to 25%.
- **Solar cells (assembled or not in modules):** from 25% to 50%.
- **Steel and aluminum products:** from 0-7.5% to 25%.
- **Syringes and needles:** from 0% to 100%.

These measures reflect the continued U.S. effort to address perceived unfair trade practices by China and protect strategic domestic industries. Tariff increases in key sectors could have significant implications for importers and exporters, as well as global supply chains. Affected companies will need to evaluate strategies to mitigate the impact of these tariffs, such as seeking alternative suppliers, requesting tariff exclusions or adjusting their business operations. It is essential that stakeholders stay informed and consult with international trade experts to navigate this complex landscape.

El presidente de Estados Unidos, Joe Biden, propuso el 23 de septiembre de 2024 una nueva normativa que prohibiría la circulación de automóviles conectados y autónomos fabricados con tecnología vinculada a China y Rusia. Esta medida afectaría a vehículos que se comunican con infraestructuras o plataformas del fabricante, así como a aquellos que circulan sin conductor, lo que en la práctica cerraría el mercado a los nuevos autos chinos.

La normativa, impulsada por preocupaciones de seguridad nacional, busca evitar que empresas chinas y rusas accedan a datos de conductores o infraestructuras en EE. UU., o controlen remotamente los vehículos. Tras la propuesta, se abre un periodo de 30 días para recibir comentarios de las partes interesadas. Se espera que la medida entre en vigor antes del 20 de enero de 2025, cuando Biden termine su mandato.

Los vehículos fabricados en México que son exportados a Estados Unidos generalmente no están sujetos a ningún tipo de arancel, esto gracias a los acuerdos bilaterales con los que cuenta el país. Se entiende que armadoras chinas han anunciado su intención de abrir una planta automotriz en México buscando entrar al mercado estadounidense exentos de aranceles a la importación.

Nueve legisladores demócratas de la Cámara de Representantes de Estados Unidos le han pedido al presidente de la nación que frene la importación de automóviles chinos provenientes de México, debido a que la introducción de vehículos chinos baratos al mercado estadounidense podría provocar la extinción del sector automotriz de Estados Unidos.

Este tema tomó mayor relevancia después de que BYD, empresa automotriz de origen chino que ya superó a Tesla en la producción de vehículos eléctricos en términos de venta, anunciara su intención de establecer una fábrica de vehículos eléctricos en México.



On September 23, 2024, U.S. President Joe Biden proposed a new regulation that would ban the circulation of connected and autonomous cars manufactured with technology linked to China and Russia. This measure would affect vehicles that communicate with manufacturer infrastructure or platforms, as well as those that drive without a driver, effectively closing the market to new Chinese cars.

The regulation, driven by national security concerns, seeks to prevent Chinese and Russian companies from accessing driver data or infrastructure in the U.S., or remotely controlling vehicles. Following the proposal, a 30-day comment period is open for interested parties. The measure is expected to take effect before January 20, 2025, when Biden's term ends.

Vehicles manufactured in Mexico that are exported to the United States are generally not subject to any tariffs, thanks to the bilateral agreements that the country has in place. It is understood that Chinese automakers have announced their intention to open an auto plant in Mexico seeking to enter the U.S. market exempt from import tariffs.

Nine Democratic lawmakers in the U.S. House of Representatives have asked the President of the United States to stop the importation of Chinese automobiles from Mexico, because the introduction of cheap Chinese vehicles into the U.S. market could lead to the extinction of the U.S. automotive sector.

This issue became more relevant after BYD, a Chinese automaker that has already surpassed Tesla in the production of electric vehicles in terms of sales, announced its intention to establish an electric vehicle factory in Mexico.

Donald Trump ha dejado en claro que impondrá aranceles del 100% a los autos chinos fabricados en México. Estas medidas proteccionistas que busca tomar el gobierno de Estados Unidos podrán tener graves consecuencias para la industria automotriz mexicana, e incluso las tensiones comerciales podrían poner el riesgo el TLC que ha existido y se ha reforzado con el paso de los años entre México, Estados Unidos y Canadá.

La imposición de aranceles tan altos en ocasiones puede desencadenar guerras comerciales entre los países que afectarían terriblemente a ambas naciones.

Las empresas chinas dominan la producción de baterías para coches eléctricos, con exportaciones que crecieron de 13.000 millones de dólares en 2019 a 65.000 millones el año pasado (2023), principalmente hacia Europa y Norteamérica. Un informe del Atlantic Council señala que las tarifas sobre baterías de iones de litio para vehículos eléctricos aumentarán del 7.5% al 25% en 2024, y las de baterías no eléctricas en 2026. También se incrementarán las tarifas para partes de baterías y minerales críticos.

A pesar de los esfuerzos de EE. UU. por aumentar la producción local, China controla más del 80% de la cadena de suministro de baterías, especialmente en minería y procesamiento. Sin embargo, esta situación puede representar una oportunidad para México, que podría beneficiarse al posicionarse como un centro de manufactura y abastecimiento de minerales críticos, lo que permitiría diversificar la cadena de suministro y reducir la dependencia de China.¹

1. <https://www.nytimes.com/es/2024/05/15/espanol/china-autos-electricos.html>

<https://www.whitehouse.gov/briefing-room/statements-releases/2024/05/14/fact-sheet-president-biden-takes-action-to-protect-american-workers-and-businesses-from-chinas-unfair-trade-practices/>

Donald Trump has made it clear that he will impose 100% tariffs on Chinese cars manufactured in Mexico. These protectionist measures sought by the U.S. government could have serious consequences for the Mexican automotive industry, and trade tensions could even jeopardize the FTA that has existed and has been strengthened over the years between Mexico, the United States and Canada.

The imposition of such high tariffs can sometimes trigger trade wars between the countries that would have a terrible impact on both nations.

Chinese companies dominate electric car battery production, with exports growing from \$13 billion in 2019 to \$65 billion last year (2023), mainly to Europe and North America. A report by the Atlantic Council notes that tariffs on lithium-ion batteries for electric vehicles will increase from 7.5% to 25% in 2024, and those for non-electric batteries in 2026. Tariffs for battery parts and critical minerals will also increase.

Despite US efforts to increase local production, China controls more than 80% of the battery supply chain, especially in mining and processing. However, this situation may represent an opportunity for Mexico, which could benefit from positioning itself as a manufacturing and sourcing hub for critical minerals, thus diversifying the supply chain and reducing dependence on China.¹

1. <https://www.nytimes.com/es/2024/05/15/espanol/china-autos-electricos.html>

<https://www.whitehouse.gov/briefing-room/statements-releases/2024/05/14/fact-sheet-president-biden-takes-action-to-protect-american-workers-and-businesses-from-chinas-unfair-trade-practices/>



Impacto Económico de la Importación de Autos Chinos

Una vez conociendo el impacto y la tensión internacional que ha generado la intención de armadoras chinas de aperturar nuevas plantas de vehículos eléctricos en México, es importante analizar los efectos económicos que se han reflejado en la balanza.

Por un lado, se ha ampliado el catálogo de vehículos eléctricos en el país a un costo accesible para los consumidores, lo cual impacta positivamente en la economía de los mexicanos.

A su vez, la atracción de capital extranjero al país ha aumentado, principalmente gracias a la excelente ubicación estratégica de la región y los acuerdos con los que cuenta con diversas potencias mundiales. La atracción de capital extranjero y la IED impactará positivamente en la generación de empleo para los mexicanos en aquellas empresas o fábricas chinas que tienen intención de establecer una planta en México.

Si la relación comercial entre México y China se sigue fortaleciendo, los países pensarán en estrechar lazos y generar acuerdos comerciales que faciliten el comercio entre naciones, lo que beneficia ampliamente la economía del país.

Si bien, México se está enfrentando a grandes retos económicos para los cuáles el país deberá establecer pautas y planes de acción que busquen mitigar el daño económico y comercial que genera el incremento de estas importaciones, ya que como sabemos, la globalización y la apertura a nuevos mercados tiene sus ventajas y sus desventajas.

El mercado automotriz mexicano se está viendo perjudicado en sus ventas. Los fabricantes nacionales y otros importadores enfrentan una competencia más intensa, lo que podría afectar sus márgenes de ganancia y, en algunos casos, llevar a una reducción en la producción o pérdida de empleos.

Por otro lado, la saturación en la demanda logística tanto en puertos como en transporte terrestre han ocasionado un incremento en los costos logísticos y atrasos en las entregas que producen que se encarezca el precio final del producto, afectando así a la economía nacional e internacional.



Economic Impact of Chinese Car Imports

Once we are aware of the impact and international tension generated by the intention of Chinese automakers to open new electric vehicle plants in Mexico, it is important to analyze the economic effects that have been reflected in the balance.

On the one hand, the catalog of electric vehicles in the country has expanded at an affordable cost for consumers, which has a positive impact on the Mexican economy.

On the other hand, the attraction of foreign capital to the country has increased, mainly thanks to the excellent strategic location of the region and the agreements it has with several world powers. The attraction of foreign capital and FDI will have a positive impact on the generation of employment for Mexicans in those Chinese companies or factories that intend to establish a plant in Mexico.

If the trade relationship between Mexico and China continues to strengthen, the countries will consider strengthening ties and generating trade agreements that facilitate trade between nations, which will greatly benefit the country's economy.

Mexico is facing great economic challenges for which the country must establish guidelines and action plans that seek to mitigate the economic and commercial damage generated by the increase of these imports, because as we know, globalization and the opening of new markets have their advantages and disadvantages.

The Mexican automotive market is being harmed in its sales. Domestic manufacturers and other importers face more intense competition, which could affect their profit margins and, in some cases, lead to a reduction in production or job losses.

On the other hand, the saturation in logistics demand in ports and land transportation has caused an increase in logistics costs and delays in deliveries, which increase the final price of the product, thus affecting the national and international economy.

Las tensiones que se están viviendo con el país vecino, Estados Unidos, por la intención de China de instalar armadoras automotrices en la región ponen en riesgo los beneficios económicos actuales que tiene México en el comercio internacional con EE. UU. Un incremento en los aranceles afectaría enormemente a la economía nacional.

También es importante analizar la balanza comercial, pese a que México logró tener una cifra récord en su superávit comercial con 78 mil 638 millones de dólares en el periodo Enero 2024 - Abril 2024, el país sigue presentando un déficit en la misma por 6 mil 451 mdd, la cual se puede atribuir en un 50% a la importación de autos asiáticos.

Una vez que venza el plazo del decreto sobre los aranceles impuestos a vehículos eléctricos para su importación, nuestro país podrá recaudar una mayor suma en la importación de estos vehículos. José Luis Adriano ejemplifica el incremento de aranceles con el siguiente caso: “Un alza de entre 15% y 20% sería significativo en varios modelos. Con eso, el BYD Dolphin Mini EV, por ejemplo, podría pasar de 398,800 a 478,560 pesos, con el arancel incluido de 20%. El JAC E30X, un pequeño eléctrico que llegó a México apenas en julio, pasaría de los 490,000 (en su modelo de entrada) a los 588,000 pesos.” (José Luis Adriano para motorpasión México, 2024, párr.8)

The current tensions with the neighboring country, the United States, due to China's intention to install automotive assembly plants in the region jeopardize Mexico's current economic benefits in international trade with the U.S. An increase in tariffs would greatly affect the national economy.

It is also important to analyze the trade balance, despite the fact that Mexico achieved a record trade surplus of 78.638 billion dollars in the period January 2024 - April 2024, the country still has a trade deficit of 6.451 billion dollars, 50% of which can be attributed to the import of Asian cars.

Once the term of the decree on tariffs imposed on electric vehicles for their importation expires, our country will be able to collect a greater amount on the importation of these vehicles. José Luis Adriano exemplifies the increase in tariffs with the following case: “A 15% to 20% increase would be significant in several models. With that, the BYD Dolphin Mini EV, for example, could go from 398,800 to 478,560 pesos, with the 20% tariff included. The JAC E30X, a small electric car that arrived in Mexico just in July, would go from 490,000 (in its entry model) to 588,000 pesos.” (José Luis Adriano for motorpasión México, 2024, para.8)



Desafíos Logísticos en la Importación de Autos Chinos

Las tensiones comerciales y económicas junto con la incertidumbre actual que se vive sobre el cambio de gobierno en Estados Unidos y México, principalmente por los planes de cada candidato, han puesto a todos con la piel chinita; tanto que poco se habla del impacto logístico que han traído las importaciones de autos chinos al país.

¿Te habías preguntado por qué en tan corto plazo llegaron tantas marcas de autos asiáticos a nuestro país si estos no cuentan con un acuerdo comercial con México?

Claro que los costos tan accesibles de ciertas marcas han logrado que su catálogo de vehículos se posicione muy rápido en el mercado mexicano; sin embargo, sus bajos costos logísticos han logrado este gran posicionamiento.

La importación de vehículos chinos se duplicó, provocando una saturación en los puertos. El puerto de Lázaro Cárdenas es hasta el momento el punto de entrada de la mayoría de los vehículos de Asia, seguido del puerto de Manzanillo. La saturación en dichos puertos ha obligado a las compañías a movilizar la carga a otros puertos como Mazatlán, Ensenada y Acapulco.

Actualmente, este intercambio comercial que ha provocado una saturación en los principales puertos se ha visto reflejado en problemas logísticos: cuellos de botella en los patios, incremento de costos, y retraso en las entregas. Ante esta situación, se ha acelerado la necesidad de ampliar la infraestructura portuaria existente; invertir más en los puertos y sobre todo agilizar y mejorar la eficiencia de sus operaciones podría ayudar a reducir este impacto negativo.

Las armadoras chinas han tenido ventaja en la importación de sus automóviles debido a las alianzas con las que cuenta con navieras de su nación, ya que les dan más espacio para los coches y esto les permite a las armadoras agendar grandes volúmenes de producción para su importación, tanto que ha provocado que otras marcas asiáticas como japonesas o coreanas no puedan ingresar al país con la misma velocidad.



Logistical Challenges in Importing Chinese Automobiles

Trade and economic tensions along with the current uncertainty about the change of government in the United States and Mexico, mainly due to the plans of each candidate, have made everyone's skin crawl; so much so that little is said about the logistical impact that Chinese car imports have brought to the country.

Have you ever wondered why in such a short period of time so many Asian car brands have arrived in our country if they do not have a trade agreement with Mexico?

Of course, the very affordable costs of certain brands have allowed their vehicle catalog to be positioned very quickly in the Mexican market; however, their low logistic costs have achieved this great positioning.

The import of Chinese vehicles doubled, causing saturation in the ports. The port of Lázaro Cárdenas is so far the point of entry for most vehicles from Asia, followed by the port of Manzanillo. Saturation in these ports has forced companies to move cargo to other ports such as Mazatlán, Ensenada and Acapulco.

Currently, this commercial exchange, which has caused saturation in the main ports, has been reflected in logistical problems: bottlenecks in the yards, increased costs, and delayed deliveries. This situation has accelerated the need to expand existing port infrastructure; investing more in ports and, above all, streamlining and improving the efficiency of their operations could help reduce this negative impact.

Chinese automakers have had an advantage in the importation of their automobiles due to the alliances they have with their national shipping companies, since they are given more space for the cars and this allows the automakers to schedule large volumes of production for importation, so much so that other Asian brands such as Japanese or Korean cannot enter the country with the same speed.

La saturación de medios de transporte no se encuentra únicamente en el transporte marítimo, el reto continúa con el transporte terrestre. La saturación de los patios con coches chinos ha logrado una escasez de madrinas que retrasa el movimiento de los vehículos a los concesionarios.

Compañías mexicanas que dependen de la importación de productos desde China han comenzado a presentar ciertos desafíos en su cadena logística y de suministro al tener una incertidumbre de los tiempos de retraso que tenga la mercancía y cuánto se elevará el costo de importación, provocando así problemas en el inventario e incremento en el costo total del producto. Esto afecta directamente la competitividad de las empresas en el mercado.

The saturation of means of transportation is not only found in maritime transportation, the challenge continues with land transportation. The saturation of the yards with Chinese cars has led to a shortage of godmothers, which delays the movement of vehicles to the dealerships.

Mexican companies that depend on the importation of products from China have begun to face certain challenges in their logistics and supply chain as they are uncertain about the delay times of the merchandise and how much the import cost will increase, thus causing inventory problems and increasing the total cost of the product. This directly affects the competitiveness of companies in the market.



¿Qué soluciones se han visto?

El fortalecimiento de la infraestructura férrea permite a los concesionarios tomar la opción del transporte intermodal que facilitará el movimiento de su mercancía sin necesidad de contar con la disponibilidad de madrinan. Incluso algunas industrias privadas de propios ferrocarriles y navieras han comenzado a invertir para atender estos sectores.

La modernización de los puertos actuales es una de las soluciones que podrían implementarse ante este desafío, como implementar sistemas automatizados de manejo de carga que aceleren las operaciones y reduzcan cuellos de botella.

Optar por una infraestructura digital en donde se utilicen plataformas digitales para mejorar la coordinación entre importadores, operadores portuarios y aduanas; ayudaría a reducir la congestión actual en los puertos mexicanos.

Actualmente hemos visto una diversificación de rutas en donde se ha desviado parte del tráfico a otros puertos menos saturados dentro del país.

La relación comercial entre ambos países China-México ha ido creciendo gracias a la importación de autos principalmente, no caerá de sorpresa si en un futuro no tan lejano estos países buscan llegar a un acuerdo o alianza comercial.

La llegada de autos chinos al país incrementa la diversificación de la oferta automotriz con la que cuenta México sobre todo a precios más competitivos para los consumidores, sin embargo, también plantea varios desafíos y retos principalmente en la infraestructura portuaria y el sistema logístico actual.

Es crucial que nuestro país implemente políticas y estrategias que permitan que la integración de autos chinos al mercado mexicano sea una oportunidad valiosa y que a su vez se mitiguen los impactos negativos en la logística y economía nacional.



What solutions have been considered?

The strengthening of the railroad infrastructure allows concessionaires to take the option of intermodal transportation that will facilitate the movement of their merchandise without the need to count on the availability of godmothers. Even some private railroads and shipping companies have begun to invest in these sectors.

The modernization of existing ports is one of the solutions that could be implemented to meet this challenge, such as implementing automated cargo handling systems that speed up operations and reduce bottlenecks.

Opting for a digital infrastructure where digital platforms are used to improve coordination between importers, port operators and customs would help reduce the current congestion in Mexican ports.

Currently we have seen a diversification of routes where part of the traffic has been diverted to other less saturated ports within the country.

The trade relationship between both countries, China-Mexico, has been growing thanks to the import of cars mainly, it will not come as a surprise if in the not so distant future these countries seek to reach an agreement or trade alliance.

The arrival of Chinese cars to the country increases the diversification of Mexico's automotive supply, especially at more competitive prices for consumers; however, it also poses several challenges, mainly in port infrastructure and the current logistics system.

It is crucial that our country implements policies and strategies that allow the integration of Chinese cars into the Mexican market to be a valuable opportunity and at the same time mitigate the negative impacts on logistics and the national economy.

Nuevas obligaciones de Cumplimiento y Facilidades para la Certificación de IVA e IEPS

New Compliance Obligations and Facilities for VAT
and STPS Certification



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.

El 14 de octubre de 2024 se dio a conocer en el DOF la “**Segunda Resolución de Modificaciones a las Reglas Generales de Comercio Exterior para 2024 y sus anexos 1, 2, 5, 24**”, para entrar en vigor al día siguiente de su publicación, salvo sus transitorios.

En relación con la reforma de este instrumento normativo, a continuación se destacan los aspectos más relevantes sobre el cumplimiento de las obligaciones que deben observar las empresas que cuenten con el Registro en el Esquema de Certificación de Empresas de la modalidad IVA e IEPS.

I. Obligaciones Fiscales y de Seguridad Social

Desde la perspectiva fiscal, las empresas deben estar cumpliendo con este tipo de obligaciones generales o específicas con base en la normativa fiscal, sin embargo, algunas de ellas se encuentran vinculado al registro de la certificación de IVA e IEPS, por ejemplo:¹

- Tener personal para realizar el proceso productivo o prestar el servicio registrado ante el IMSS.
- Cumplir con el pago de cuotas obrero-patronales.
- Retener y enterar el ISR de los trabajadores.
- Cumplir con obligaciones al subcontratar servicios especializados o la ejecución de obras especializadas.
- No ser publicado por el SAT como empresa que realiza operaciones inexistentes.
- No ser publicado por el SAT como empresa que incumple obligaciones fiscales.
- No ser publicado por el SAT como empresa que transmitió indebidamente pérdidas fiscales.
- Acreditar que cuenta con inversión en territorio nacional.
- Los representantes legales con facultades para actos de dominio no deben estar vinculados con empresas a las que se les canceló el RECE bajo ciertos supuestos.

On October 14, 2024, the “**Second Resolution of Amendments to the General Foreign Trade Rules for 2024 and its Annexes 1, 2, 5, 2**” was published in the Official Gazette of the Federation, to become effective the day after its publication, except for its transitory provisions.

In connection with the reform of this regulatory instrument, the following are the most relevant aspects regarding compliance with the obligations to be observed by companies that have registered in the VAT and STPS Business Certification Scheme.

I. Tax and Social Security Obligations

From a tax perspective, companies must be complying with these types of general or specific obligations based on tax regulations, however, some of them are linked to the registration of VAT and STPS certification, for example: ¹

- Have personnel to carry out the production process or provide the service registered with the IMSS.
- Comply with the payment of labor and employer contributions.
- Withhold and pay the workers' income tax.
- Comply with obligations when subcontracting specialized services or the execution of specialized works.
- Not to be published by the SAT as a company that performs non-existent operations.
- Not to be published by the SAT as a company that does not comply with its tax obligations.
- Not to be published by the SAT as a company that improperly transmitted tax losses.
- Proof that the company has an investment in Mexican territory.
- The legal representatives with powers for acts of dominion must not be linked to companies whose Registration in the Business Certification Scheme was cancelled under certain assumptions.

Por otro lado, se modifican las causales de requerimiento en donde se considera los supuestos de incumplimiento, por ejemplo, cuando la empresa sea publicada por el SAT como un contribuyente que realizó presuntivamente la transmisión indebida del derecho a disminuir pérdidas fiscales, así como cuando no acredite que cuenta con personal suficiente para realizar el proceso productivo o prestar el servicio, incluso cuando no se cumplan las obligaciones fiscales en el supuesto de contratar servicios especializados o la ejecución de obras especializadas.²

Hay que destacar que la AGACE podrá revisar la visita de inspección inicial o inspecciones de supervisión sobre el cumplimiento de los requisitos y obligaciones relacionadas con este registro.

On the other hand, the causes of requirement are modified, where the assumptions of noncompliance are considered, for example, when the company is published by the SAT as a taxpayer that presumptively made an improper transfer of the right to reduce tax losses, as well as when it does not prove that it has sufficient personnel to carry out the production process or provide the service, even when the tax obligations are not met in the case of hiring specialized services or the execution of specialized works.²

It should be noted that the General Administration of Foreign Trade Auditing may review the initial inspection visit or supervisory inspections on compliance with the requirements and obligations related to this registration.



II. Obligaciones Aduaneras y de Comercio Exterior

También, las empresas se encuentran sujetas a dar entero cumplimiento de las obligaciones aduaneras y de comercio exterior que se relacionan con la gestión del trámite del registro o de las operaciones de comercio exterior. Por ejemplo:

- Verificar que la descripción de las actividades relacionadas con los procesos productivos o prestación de servicios detalle el proceso, desde el arribo de la mercancía al territorio nacional, su almacenamiento, su proceso productivo y su retorno.
- Las empresas IMMEX con Certificación de IVA e IEPS que realicen la importación de mercancías sensibles (acero, aluminio, textil, desperdicios de metal, etc.) del Anexo II del Decreto IMMEX y del Anexo 28 de las RGCE deben cumplir los requisitos que se indican:
 - a) Programa IMMEX autorizado para la elaboración, transformación o reparación de mercancías, deberán retornar aquellas que se hayan utilizado en dichos procesos en al menos el 80% del valor total de las importaciones temporales de insumos realizadas.
 - b) Programa IMMEX autorizado tenga por objeto actividades distintas a la elaboración, transformación o reparación de mercancías y retornen en el mismo estado las mercancías importadas temporalmente, deberán retornarlas en al menos el 80% del valor total de sus importaciones temporales.

Aun cuando aparentemente existe una restricción en cuanto al tiempo de retorno de 12 meses, no se establece una reducción expresa en otra regla que indique que disminuye la temporalidad para las mercancías sensibles de 18 meses, los 36 meses para las empresas OEA, o bien, los 48 meses para las empresas OEA de los rubros Aeronaves o SECIIT.

Por otra parte, con respecto a las causales de cancelación del registro, se incorpora el supuesto cuando el contribuyente no realice el retorno de las mercancías importadas temporalmente conforme a los porcentajes previstos que pueden ser del 60% para mercancías no sensibles y del 80% para las mercancías sensibles, según el tipo autorizado.⁴



II. Customs and Foreign Trade Obligations

Also, companies are subject to full compliance with customs and foreign trade obligations related to the management of the registration process or foreign trade operations. For example:

- Verify that the description of the activities related to the production processes or provision of services details the process, from the arrival of the merchandise to the national territory, its storage, its production process and its return
- IMMEX companies with VAT and STPS certification that import sensitive goods (steel, aluminum, textile, scrap metal, etc.) from Annex II of the IMMEX Decree and Annex 28 of the General Foreign Trade Rules must comply with the following requirements:
 - a) Authorized IMMEX Program for the manufacture, transformation or repair of goods, they must return the goods that have been used in such processes in at least 80% of the total value of the temporary imports of inputs made.
 - b) If an authorized IMMEX program has as its objective activities other than the manufacture, transformation or repair of goods and the goods imported temporarily are returned in the same state, they must return at least 80% of the total value of their temporary imports.

Even though there is apparently a restriction regarding the return time of 12 months, there is no express reduction in another rule that indicates that the temporary period for sensitive goods is reduced to 18 months, 36 months for AEO companies, or 48 months for AEO companies in the Aircraft or SECIIT categories.

On the other hand, with respect to the causes for cancellation of the registration, the assumption is incorporated when the taxpayer does not return the temporarily imported goods according to the percentages provided, which may be 60% for non-sensitive goods and 80% for sensitive goods, depending on the type authorized. ⁴

- La empresa RECE que requiera importar mercancías adicionales (fracciones arancelarias) a las descritas en el documento de la descripción de las actividades relacionadas con los procesos productivos o prestación de servicios, exhibido en su solicitud de inscripción deberá presentar el aviso al menos 30 días hábiles previos a aquél en el que pretenda efectuar la primera importación de dicha mercancía.

El aviso en ningún caso se podrá presentar para actividades relacionadas con procesos productivos o prestación de servicios distintos a los manifestados en su solicitud de inscripción.

La presentación de avisos electrónico se realiza con base en la ficha de trámite 154/LA “Avisos relacionados con el Registro en el Esquema de Certificación de Empresas” a través de la Ventanilla Digital, y los requisitos generales son los que se indican:

- a) Listado de fracciones arancelarias y descripción de las mercancías.
- b) Diagrama de flujo que muestra el proceso productivo que involucra a las mercancías con los aspectos siguientes:
 - Lugar de origen de las mercancías, su entrada al país y su recepción en la empresa.
 - Integración al proceso productivo.
 - Realización del proceso productivo o de servicios.
 - Punto de salida y su destino.
 - Procesos complementarios y servicios que le agregan valor agregado al producto final (proceso de manufactura).
- Verificar que los informes de descargo e inventario inicial tengan el estatus de “válido”, además la información de los pedimentos a descargar corresponda a las claves de los mismos y al periodo que se reporta.



- The Registration in the Business Certification Scheme company that requires to import additional merchandise (tariff fractions) to those described in the document of the description of the activities related to the productive processes or rendering of services, exhibited in its registration application must present the notice at least 30 business days prior to the one in which it intends to carry out the first importation of such merchandise.

In no case may the notice be filed for activities related to productive processes or rendering of services other than those stated in the registration application.

The electronic filing of notices is made based on the procedure form 154/LA “Notices related to the Registration in the Certification Scheme of Companies” through the Digital Window, and the general requirements are as follows:

- a) List of tariff items and description of the goods.
- b) Flow chart showing the production process involving the goods with the following aspects:
 - Place of origin of the goods, their entry into the country and their reception at the company.
 - Integration into the production process.
 - Realization of the productive or service process.
 - Exit point and destination.
 - Complementary processes and services that add value to the final product (manufacturing process).
- Verify that the initial inventory and unloading reports have the status of “valid”, and that the information of the customs declarations to be downloaded corresponds to their codes and to the period being reported.

Cumplir con los requisitos mínimos del Sistema Automatizado de Control de Inventarios para las empresas RECE conforme al Anexo 24, apartado C de las RGCE, por ejemplo:

- a) Recibir electrónicamente la información del Apartado A del SACI (Catálogos, Módulos de Aduanas y Reportes).
- b) La información del Apartado A del SACI debe obtenerse de manera obligatoria del Sistema Corporativo.
- c) El plazo de recepción de la información esencial no debe exceder de 48 horas y la información restante debe de recibirse a más tardar al momento del pago del pedimento.
- d) Permitir el acceso en línea a la autoridad aduanera y, por lo que, deberá de otorgarse el usuario y contraseña de acceso.
- e) Presentar escrito libre con la información requerida a la oficialía de partes de la AGACE.

Las empresas IMMEX con Certificación de IVA e IEPS deberán contactar a su proveedor de sistema de control de comentarios con el propósito de revisar las alternativas que se tienen para dar cumplimiento con esta obligación tomando como base los requisitos antes mencionados.

Comply with the minimum requirements of the Automated Inventory Control System for Registration in the Business Certification Scheme companies in accordance with Annex 24, section C of the General Foreign Trade Rules, for example:

- a) Receive electronically the information from Section A of Customs Inventory Control System (Catalogs, Customs Modules and Reports).
- b) The information in Section A of the Customs Inventory Control System must be obtained from the Corporate System.
- c) The deadline for receipt of essential information must not exceed 48 hours and the remaining information must be received no later than the time of payment of the customs declaration.
- d) Allow online access to the customs authority and, therefore, a user name and password must be provided.
- e) Submit a free written document with the required information to the General Administration of Foreign Trade Auditing's official office.

IMMEX companies with VAT and STPS Certification should contact their supplier of the commentary control system in order to review the alternatives available to comply with this obligation based on the aforementioned requirements.



Sobre este punto, la autoridad fiscal dio a conocer ciertas preguntas frecuentes en el portal del SAT que abordan la obligación cumplir con el Sistema Automatizado de Control de Inventarios, por ejemplo:⁵

- a) Algunas empresas certificadas por medidas de ciberseguridad requieren contar con una dirección de correo electrónico del usuario externo que se va a conectar electrónicamente al sistema automatizado de control de inventarios, por consiguiente, la AGACE comparte un medio de contacto (control.inventarios@sat.gob.mx) para cumplir con esta petición de los usuarios de comercio exterior.
- b) Las empresas que cuentan con el Registro de Empresas de Certificación de Empresas tienen la obligación general del cumplir con llevar el control de inventarios de conformidad con el artículo 59, fracción I de la Ley, en términos del Anexo 24, apartado C de acuerdo de la regla 7.1.1, fracción XIV de las RGCE para 2024.

Por lo anterior, también los contribuyentes que operen el régimen de depósito fiscal para someterse al proceso de ensamble y fabricación de vehículos, a empresas de la industria automotriz terminal o manufacturera de vehículos de autotransporte deben cumplir los requisitos mínimos del apartado C del sistema automatizado de control de inventarios para controlar la introducción y extracción de mercancías al y del régimen de depósito fiscal.

- c) La obligación de permitir el acceso en línea a la autoridad fiscal al sistema de control de inventarios únicamente se limitó a indicar de forma general que el contribuyente proporcionará el usuario y contraseña del sistema sin detallar el procedimiento de acceso que debe seguir la autoridad.

Por ello, la autoridad aduanera con el propósito de lograr los objetivos establecidos en el Anexo 24 apartado C de las RGCE a manera de ejemplo indica los documentos que podrá compartir el usuario como son manuales, instructivos o guías, aplicativos que requieran instalarse, además de proporcionar los datos de contacto del soporte técnico de la empresa.

Es importante considerar que la Procuraduría de la Defensa del Contribuyente dio a conocer el 14 de febrero de 2024 un comunicado donde informa que el SAT señaló que las distintas preguntas frecuentes que se encuentran publicadas en el Portal del SAT, no son un instrumento de carácter obligatorio, pues únicamente son una herramienta de orientación optativa para los contribuyentes, por lo que, debe seguirse puntualmente lo establecido en los ordenamientos fiscales vigentes para el cumplimiento de tus obligaciones fiscales.



On this point, the tax authority released certain frequently asked questions on the SAT's website that address the obligation to comply with the Automated Inventory Control System, for example:

- a) Some companies certified by cybersecurity measures require having an email address of the external user that will be electronically connected to the automated inventory control system, therefore, the General Administration of Foreign Trade Auditing shares a means of contact (control.inventarios@sat.gob.mx) to comply with this request from foreign trade users.
- b) The companies that have the Registry of Business Certification Companies have the general obligation to comply with the inventory control in accordance with Article 59, Section I of the Law, in terms of Annex 24, Section C in accordance with rule 7.1.1, Section XIV of the General Foreign Trade Rules for 2024.

Therefore, taxpayers that operate the tax warehouse regime to undergo the assembly and manufacturing process of vehicles, to companies of the automotive terminal or manufacturing industry of motor vehicles must also comply with the minimum requirements of section C of the automated inventory control system to control the introduction and extraction of goods to and from the tax warehouse regime.

- c) The obligation to allow the tax authority online access to the inventory control system was only limited to indicating in general terms that the taxpayer must provide the user and password of the system without detailing the access procedure to be followed by the authority.

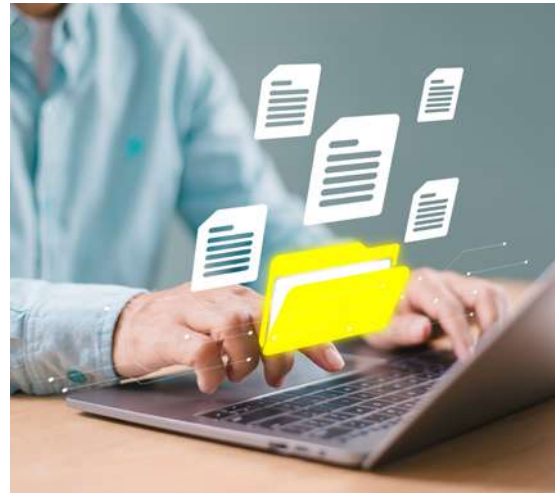
Therefore, in order to achieve the objectives established in Annex 24 paragraph C of the General Foreign Trade Rules, the customs authority indicates by way of example the documents that the user may share such as manuals, instructions or guides, applications that need to be installed, in addition to providing the contact information of the company's technical support.

It is important to consider that the Procuraduría de la Defensa del Contribuyente (Taxpayer's Defense Office) released on February 14, 2024 a statement where it informs that the SAT pointed out that the different frequently asked questions that are published in the SAT Portal are not a mandatory instrument, since they are only an optional orientation tool for taxpayers, therefore, what is established in the tax regulations in force for the compliance of your tax obligations must be followed punctually.

III. Simplificación Administrativa y Seguridad Jurídica

La autoridad fiscal tuvo a bien simplificar algunas obligaciones administrativas las cuales se duplicaban con otras gestiones que realizaban los contribuyentes ante el mismo Servicio de Administración Tributaria, además de unificar la documentación para realizar los trámites de la solicitud inicial o las renovaciones del RECE. Por ejemplo:

- Se adiciona la ficha de trámite 153/LA para la “Solicitud para la inscripción en el Registro del Esquema de Certificación de Empresas y aviso para su renovación” en el Anexo 2, y se eliminan los formatos F3 para la “Solicitud del RECE” y el B15 para el “Aviso único de renovación del RECE”. Cabe resaltar que en la actualidad las gestiones para obtener el RECE de la modalidad de IVA e IEPS se efectúan a través de la Ventanilla Digital.
- También, se incorpora la ficha de trámite 154/LA “Avisos relacionados con el Registro en el Esquema de Certificación de Empresas” en el Anexo 2, y se deroga el formato B13 que refería al “Avisos a que se refiere la regla 7.2.1., relacionados con el RECE”.
- Al respecto, es importante recordar que la autoridad fiscal informó mediante la hoja informativa número 16 con fecha del 22 de junio de 2020 que, a partir del 16 de junio del mismo periodo, el único medio de presentación de dichos avisos será a través Ventanilla Digital.
- Se elimina la obligación de presentar los avisos electrónicos de cambios de la denominación o razón social, domicilios fiscal o domicilios donde se realizan procesos productivos, y altas de domicilios.⁶
- Asimismo, se elimina la obligación de presentar el aviso relacionado con la fusión o escisión de sociedades que se encuentre registradas en el RECE en una misma modalidad y subsista una de ellas.⁷



III. Administrative Simplification and Legal Certainty

The tax authority decided to simplify some administrative obligations which were duplicated with other procedures that taxpayers had to carry out before the Tax Administration Service, in addition to unifying the documentation to carry out the procedures for the initial application or renewals of the Registration in the Business Certification Scheme. For example:

- Form 153/LA for the “Application for registration in the Registry of the Business Certification Scheme and notice for its renewal” is added to Annex 2, and forms F3 for the “Registration in the Business Certification Scheme Application” and B15 for the “Single notice for renewal of the Registration in the Business Certification Scheme” are eliminated. It should be noted that at present the procedures to obtain the Registration in the Business Certification Scheme of the VAT and STPS modality are carried out through the Digital Window.
- Also, form 154/LA “Notices related to the Registration in the Business Certification Scheme” is included in Annex 2, and form B13, which referred to “Notices referred to in rule 7.2.1, related to the Registration in the Business Certification Scheme”, is repealed.
- In this regard, it is important to remember that the tax authority informed through information sheet number 16 dated June 22, 2020 that, as of June 16 of the same period, the only means of filing such notices will be through the Digital Window.
- The obligation to file electronic notices of changes in the company name or corporate name, tax domiciles or domiciles where production processes are carried out, and additions of domiciles is eliminated.⁶
- Likewise, the obligation to file the notice related to the merger or spin-off of companies that are registered in the Registration in the Business Certification Scheme in the same modality and one of them remains is eliminated.⁷

Otro aspecto que resalta, y no menos importante, es que se brinda seguridad jurídica en los procedimientos administrativos de requerimiento o cancelación que inicia la autoridad fiscal, por ejemplo:

- Cuando la AGACE haya iniciado un procedimiento de requerimiento, ahora la autoridad fiscal cuenta con el plazo de 6 meses a partir de que el contribuyente haya desahogado el requerimiento, para emitir la resolución.⁸
- Asimismo, en el procedimiento de inicio de cancelación del registro se precisa que las autoridades aduaneras deben dictar la resolución en un plazo que no exceda de los 4 meses que inicia a partir del día en que haya ofrecido las pruebas o alegatos, o bien, transcurra el plazo de los 10 días hábiles.⁹

Sobre los citados cambios, las empresas RECE en las modalidades de IVA e IEPS, rubros A, AA y AAA con la autorización activa deberán de cumplir con los requisitos y obligaciones vigentes en el momento en el que se les otorgó el registro y durante la vigencia señalada en el último oficio notificado donde se les concede el mismo, a excepción del requisito de llevar un sistema automatizado de control de inventario cumpliendo los requisitos mínimos del apartado C del Anexo 24 de las RGCE, el cual deberán cumplir dentro del plazo de un mes contado a partir de la entrada en vigor de la citada Resolución, es decir, el día 15 de noviembre de 2024.

Finalmente, es importante que las empresas IMMEX con Certificación de IVA e IEPS, a través de los departamentos de cumplimiento aduanero, pongan especial atención y trabajen de forma coordinada con otras áreas administrativas sobre estos aspectos críticos implementando mejores prácticas sobre la administración de la Certificación de IVA e IEPS, debido a que la AGACE del SAT tiene la atribución de verificar la información y documentación para asegurarse que los contribuyentes cumplen cabalmente con las obligaciones adquiridas, así como de aplicar la suspensión y cancelación de los registros en caso de detectar irregularidades, lo cual impacta a otros registros o certificaciones, además que impide la continuidad de las operaciones de comercio exterior.



Another aspect that stands out, and no less important, is that legal certainty is provided in the administrative procedures of requirement or cancellation initiated by the tax authority, for example, as follows:

- When the General Administration of Foreign Trade Auditing has initiated an injunction procedure, the tax authority now has a period of 6 months after the taxpayer has complied with the injunction to issue a resolution.⁸
- Likewise, in the procedure to initiate the cancellation of the registration, it is specified that the customs authorities must issue the resolution within a term not exceeding 4 months starting from the day on which the evidence or allegations have been offered, or the 10 working days period has elapsed.⁹

Regarding the aforementioned changes, the Registration in the Business Certification Scheme companies in the VAT and STPS modalities, items A, AA and AAA with the active authorization must comply with the requirements and obligations in force at the time the registration was granted and during the term indicated in the last notified official notice where the registration was granted, with the exception of the requirement to have an automated inventory control system complying with the minimum requirements of section C of Annex 24 of the General Foreign Trade Rules, which must be complied with within a period of one month from the date of entry into force of the above mentioned Resolution, that is, on November 15, 2024.

Finally, it is important that IMMEX companies with VAT and STPS Certification, through their customs compliance departments, pay special attention and work in coordination with other administrative areas on these critical aspects by implementing best practices on the administration of VAT and STPS Certification, because the General Administration of Foreign Trade Auditing of the SAT has the power to verify the information and documentation to ensure that taxpayers fully comply with the obligations acquired, as well as to apply the suspension and cancellation of registrations in case of detecting irregularities, which impacts other registrations or certifications, in addition to impeding the continuity of foreign trade operations.

Fuentes

1. Cfr. Reglas 7.1.1, fracciones III, IV, IX y XVII y 7.1.2, fracción III de las RGCE para 2024.
2. Cfr. Regla 7.2.2, primer párrafo, fracciones I, inciso c) y II, inciso b) de las RGCE para 2024.
3. Cfr. Regla 7.1.2, fracción I y apartados A y B de las RGCE para 2024.
4. Cfr. Regla 7.2.4, primer párrafo, apartado B, fracción VII de las RGCE para 2024.
5. Cfr. Portal del SAT: www.sat.gob.mx, noviembre 2024.
6. Cfr. Regla 7.2.1, primero párrafo, fracción III derogada de las RGCE para 2024.
7. Cfr. Regla 7.2.1, primero párrafo, fracción IV de las RGCE para 2024.
8. Cfr. Regla 7.2.2, penúltimo párrafo de las RGCE para 2024.
9. Cfr. Regla 7.2.2, apartado C, cuarto párrafo de las RGCE para 2024.

Sources

1. Cfr. Rules 7.1.1, Sections III, IV, IX and XVII and 7.1.2, Section III of the General Foreign Trade Rules for 2024.
2. Cfr. Rule 7.2.2, first paragraph, sections I, subsection c) and II, subsection b) of the General Foreign Trade Rules for 2024.
3. Cfr. Rule 7.1.2, section I and subparagraphs A and B of the General Foreign Trade Rules for 2024.
4. Cfr. Rule 7.2.4, first paragraph, section B, subsection VII of the General Foreign Trade Rules for 2024.
5. Cfr. SAT website: www.sat.gob.mx, November 2024.
6. Cfr. Rule 7.2.1, first paragraph, section III of the General Foreign Trade Rules for 2024 repealed.
7. Cfr. Rule 7.2.1, first paragraph, section IV of the General Foreign Trade Rules for 2024.
8. Cfr. Rule 7.2.2, penultimate paragraph of the General Foreign Trade Rules for 2024.
9. Cfr. Rule 7.2.2, paragraph C, fourth paragraph of the General Foreign Trade Rules for 2024.



TU PUNTO DE ENCUENTRO EN COMERCIO EXTERIOR

Ingresa a
espacios únicos
e información
exclusiva

Foros

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

Becas en
oferta
educativa

COMUNIDAD
TLC

Networking

Beneficios
exclusivos

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

Sitios de
interés

Cursos
especializados

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

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

Contáctanos: comunidadtlc@tlcasociados.com.mx

www.comunidadtlc.com.mx



¡Suscríbete hoy mismo!

Suscripción anual

Incluye:

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



¡Envío a domicilio gratis!

\$800.00 anuales

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



Suscripción digital

Incluye:

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



\$350.00 anuales



Tu centro de **control y riesgo**

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

Comercio Exterior



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

14 Submódulos

6 medidores de cumplimiento

Más de **200** reactivos que se evalúan

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

26 Reportes correspondientes a los archivos que conforman el DS

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

Empresarial



Evaluación intuitiva de la **información**

Observa el estado de tu área en un solo vistazo

Facilita la toma de decisiones y disminuye el riesgo

9 Submódulos

5 medidores de cumplimiento

Más de **200** reactivos que se evalúan

Fiscal



Enfocado en **indicadores clave de cumplimiento**

Actualizado acorde a los lineamientos de la autoridad

9 Submódulos

2 medidores de cumplimiento

Más de **50** reactivos que se evalúan

OEA



Audita y vigila tus **procesos**

Evalúa a tus socios comerciales

Facilita la toma de decisiones y disminuye el riesgo

10 Submódulos

4 medidores de cumplimiento

Más de **100** reactivos que se evalúan

Hub One



4 módulos principales de cumplimiento

24 Submódulos

17 medidores de cumplimiento

Más de **500** reactivos que se evalúan

Audita y vigila tus procesos

Enfocado en indicadores clave de cumplimiento

Facilita la toma de decisiones y disminuye el riesgo

Permite que tu equipo trabaje con más eficiencia y ahorre tiempo

Solicita tu demo gratis
contáctanos:

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

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



- » Asesoría legal especializada.
- » Certificación IVA e IEPS.
- » Acompañamiento en visita domiciliaria y revisiones de gabinete.
- » Trámites y gestiones en comercio exterior.
- » Mantenimiento para empresas IMMEX.
- » Consultoría fiscal y de comercio exterior.
- » NANO FIT
- » Clasificación arancelaria.
- » IMMEX 360°
- » Capacitaciones especializadas.
- » Mantenimiento a empresas PYMEs.
- » Esquema de cumplimiento fiscal.
- » Certificación y mantenimiento de OEA y CTPAT.
- » Plataforma de control de riesgos HUBTLC.
- » Cumplimiento de Anexo 24 y Anexo 30.
- » Arquitectura aduanera.
- » Auditorías preventivas y de cumplimiento.
- » Auditoría de cumplimiento T-MEC.
- » Biblioteca virtual TLC INFINITI.