

MARCO NORMATIVO DEL  
DERECHO ADUANERO

MÉXICO COMO PROTAGONISTA EN EL COMERCIO  
EXTERIOR DEL ESCENARIO ECONÓMICO MUNDIAL

EDICIÓN  
*Especial*

# estrategia **ADUANERA**®

LA REVISTA MEXICANA DE COMERCIO EXTERIOR

# LAS GRANDES FIRMAS DE CONSULTORÍA EN COMERCIO EXTERIOR

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

MÉXICO 2023

\$120.00

18



OPORTUNIDADES PARA LOS  
INVERSIONISTAS EN MÉXICO

INTERPRETACIÓN DE LA  
FRACCIÓN ARANCELARIA

NORMATIVIDAD EN EL COMERCIO  
EXTERIOR MEXICANO

# INFRACCIONES Y SANCIONES ADUANERAS POR EL USO DE DOCUMENTOS FALSOS

## [ CONTENIDO DE LA OBRA ]

### CAPÍTULO • I

MARCO JURÍDICO CONCEPTUAL

### CAPÍTULO • II

LAS INFRACCIONES Y SANCIONES ADUANERAS EN LA LEGISLACIÓN MEXICANA

### CAPÍTULO • III

ANÁLISIS DE DERECHO COMPARADO RESPECTO DEL ARTÍCULO 151, FRACCIÓN VI DE LA LEY ADUANERA Y SUS CONSECUENCIAS

### CAPÍTULO • IV

ALGUNOS ASPECTOS CONTEMPLADOS EN ORGANISMOS INTERNACIONALES Y ACUERDOS RELACIONADOS CON EL TRATAMIENTO A LAS FACTURAS FALSAS, DOMICILIOS INEXISTENTES, SANCIONES ADUANERAS Y LUCHA CONTRA EL FRAUDE

### CAPÍTULO • V

CRITERIOS JURISDICCIONALES DE INTERÉS EN MATERIA DE EMBARGO PRECAUTORIO POR DOMICILIO FALSO O INEXISTENTE, Y PROCEDIMIENTOS DE CANCELACIÓN DE PATENTE ADUANAL CON FUNDAMENTO EN EL ARTÍCULO 151, FRACCIÓN VI DE LA LEY ADUANERA

### CAPÍTULO • VI

PROPUESTA DE REFORMA LEGISLATIVA



AUTOR:

**DR. BALAM**

*Lammoglia  
Riquelme*

Considerado por la Revista Estrategia Aduanera como uno de los Principales Asesores en Comercio Exterior de México.

DISPONIBLE AHORA

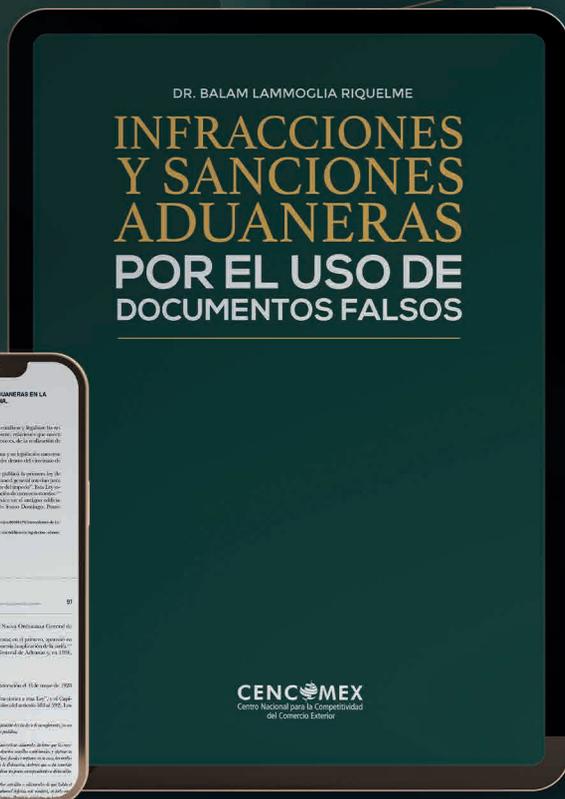
# ¡ADQUIERE YA — TU EJEMPLAR!



**\$699.00**

+ GASTOS DE ENVÍO

VERSIÓN IMPRESA



**CENCOMEX**  
Centro Nacional para la Competitividad  
del Comercio Exterior

VERSIÓN DIGITAL

**\$599.00**

Formato PDF

**ADQUIÉRELO AHORA**

LIC. ANA ROJAS S.

ana.rojas@estrategiaaduanera.mx

WhatsApp  2227.350518

# estrategia ADUANERA®

LA REVISTA MEXICANA DE COMERCIO EXTERIOR

Isidoro Daniel Guzmán Santander

DIRECTOR GENERAL

Ana Rojas Sánchez

DIRECCIÓN OPERATIVA

Luis Antonio Xaltenco Alonso

DIRECCIÓN DE ARTE

Sara Raquel Rivera Rojas

DIRECCIÓN DE EA DIGITAL

Rosario Guzmán Santander

DIRECCIÓN EJECUTIVA

José Guzmán Montalvo

PRESIDENTE DEL CONSEJO EDITORIAL

Gustavo Alejandro Uruchurtu Chavarrín

VICEPRESIDENTE DEL CONSEJO EDITORIAL

#### COLABORADORES & CONSEJEROS EDITORIALES

Alejandro E. Espadas Martínez	Juan Manuel Jiménez Illescas
Alejandro García Seimandi	Juan José Paullada Figueroa
Alejandro Ramos Gil	Julio César Cuevas Castro
Armando Melgoza Rivera	Karina Sánchez Márquez
Balam Lammoglia Riquelme	Lourdes Moreno Quinn
Carlos Alfaro Miranda	Luis Carlos Moreno Durazo
Carlos Romero Aranda	Manuel Luciano Hallivis Pelayo
Carlos Novoa Mandujano	Pablo Emilio Guerrero Peimbert
Cecilia Montaña Hernández	Pedro Alberto Ibarra Melchor
Chang Beom Kim	Pedro Trejo Vargas
Daniel Cabrera Hernández	Raúl Sahagún Ayala
Fanny Angélica Euran Graham	Ricardo Koller Revueltas
Fauzi Hamdan Amad	Ricardo Santoyo Reyes
Federico Schaffler González	Rogelio Cruz Vernet
Francisca Moyotl Hernández	Roberto Carlos Salazar
Georgina Estrada Aguirre	Roberto Serralde Rodríguez
Héctor Alejandro Gutiérrez Fuentes	Rubén Darío Rodríguez Larios
Héctor Francisco Bravo Sánchez	Rubén González Contreras
Héctor Landeros Almaraz	Sandra Maldonado Flores
Jorge Alberto Lagos Ramón	Theany Berumen Pérez
José Alberto Campos Vargas	Víctor Hugo Vázquez Pola
José Alberto Ortúzar Cárcova	

#### CORRESPONSALÍAS

WASHINGTON	Javier Amieva
NUEVA YORK	Luis Parra
URUGUAY	Mario Lev Burcikus
COSTA RICA	Margarita Libby H.
ESPAÑA	Alejandro Arola García

#### STAFF CORPORATIVO

PROTECCIÓN DE MARCAS	Miguel Ángel Andrade Labrenz
CONSEJERO JURÍDICO	Erick Fimbres Ramos
ATENCIÓN A CLIENTES	Gabriela Rojas Sánchez
BANCO DE IMÁGENES LICENCIADA	Freepik
FOTOGRAFÍA	Jorge Aponte Álvarez
RELACIONES PÚBLICAS	Grissel Pérez Castillo
WEB MASTER	Fernando Mireles López
DISEÑO GRÁFICO	Iván Aarón Jiménez Robles
INNOVACIÓN TECNOLÓGICA	Salvador de la Barrera Von Schmeling
DEPTO. EDITORIAL Y COMUNICACIÓN	Amanda Quintanilla Bernal



Promedio de circulación pagada mensual 34,322 ejemplares  
Certificada por SEGOB

PUBLICACIÓN INSCRITA EN



Publicación Certificada por la Asociación Nacional de Dictaminadores de Medios



PUBLICACIÓN OFICIAL DE



ESTRATEGIA ADUANERA, La Revista mexicana de comercio exterior, es una publicación de carácter mensual editada por SEI SOLUCIONES EMPRESARIALES INTEGRALES, S.C. Oficinas generales: Avenida Malintzi No.23, Zona Industrial Malintzi, C.P. 72210, Puebla, Puebla de Zaragoza, Teléfono [222] 129.2597, 129.7080, Editor Responsable, director y titular Isidoro Daniel Guzmán Santander, Certificado de Licitud de título y contenidos en trámite ante la Comisión Calificadora de Publicaciones y Revistas Ilustradas de la Secretaría de Gobernación. Certificado de Reserva de derechos al uso exclusivo No. 04-2023-020812263600-102, Año XVII, Edición Especial 18. Impresión a cargo de IMPRESOS DIEGO. Privada 37 Nte 211, Ampliación Aquiles Serdán, Amor, C.P. 72140, Puebla, Puebla, Distribución a cargo de Comercializadora GBN, S.A. de C.V., Federico Dávalos #35, entre Manuel Salazar y Puente de Guerra, Col. San Juan Tihuaca, Alcaldía Azcapotzalco, Ciudad de México, C.P. 02400, Los artículos que integran este ejemplar son responsabilidad de sus autores y no reflejan necesariamente el punto de vista de Estrategia Aduanera. Todos los derechos reservados, queda estrictamente prohibida la reproducción total o parcial, por cualquier medio impreso, electrónico o magnético, sin el permiso por escrito del titular de la revista y sin citar a la fuente origen. ESTRATEGIA ADUANERA, La Revista mexicana de comercio exterior, es una marca registrada y vigente que se encuentra surtiendo efectos legales ante el Instituto Mexicano de la Propiedad industrial y terceros, fecha de última modificación del cintillo, 15 de mayo de 2023.

Los anuncios y publicidad son propiedad y responsabilidad de los anunciantes. El contenido de esta publicación tiene un propósito exclusivamente informativo y no deberá ser considerada como la opinión directa o relativa de ESTRATEGIA ADUANERA, sino de sus autores.

En ningún caso ESTRATEGIA ADUANERA, sus sociedades o corporaciones vinculadas, ni los socios, agentes o empleados, serán responsables de ninguna decisión o medida tomada confiando en la información contenida en esta publicación, ni de ningún daño directo, indirecto, especial o similar.



# CTA

Agencia Aduanal



Somos una empresa integradora de soluciones en comercio exterior, contamos con las mejores tarifas para trámites de importación, exportación e intercambios comerciales.

**CONTAMOS CON UNA AMPLIA GAMA DE SERVICIOS EN MATERIA FISCAL Y ADUANERA, QUE NOS PERMITEN FACILITAR SUS OPERACIONES**

## SERVICIOS

- Gestión de Compras
- Trámites Aduanales
- Asesoría de Comercio Exterior
- Defensa Fiscal
- Logística Puerta a Puerta
- Forwarding

## DIRECCIÓN

González #3525.  
Col. Centro  
Nuevo Laredo, Tamps, CP. 88000

## CONTACTO

 +52 (867) 714-3435 / 52 (867) 712-1499



A.A Carlos Fco. Cruz: [carlos.cruz@gtaduanales.com](mailto:carlos.cruz@gtaduanales.com)  
A.A. Manuel Cárdenas: [manuel.cardenas@gtaduanales.com](mailto:manuel.cardenas@gtaduanales.com)  
Lic. Gerardo Castro: [gerardo.castro@gtaduanales.com](mailto:gerardo.castro@gtaduanales.com)  
Lic. Esau Menchaca: [esau.menchaca@gtaduanales.com](mailto:esau.menchaca@gtaduanales.com)

# LAS GRANDES FIRMAS DE CONSULTORÍA EN COMERCIO EXTERIOR

## EDITORIAL

**L**as Grandes Firms de Consultoría en Comercio Exterior, es la nueva edición que presenta la revista, para este medio de comunicación, el tener la oportunidad de exponer su grandiosa relevancia y labor de los que, en las páginas posteriores serán mencionados, es una prueba de que su participación no debe pasar desapercibida bajo ningún contexto.

Representan en gran medida el éxito de las empresas mexicanas que desean expandir sus horizontes comerciales en los mercados internacionales. Estas firmas ofrecen un gran apoyo y seguridad a sus clientes a través de su amplia experiencia, conocimientos especializados y una red global de contactos estratégicos.

Cada colaborador que forma parte de la funcionalidad y gestión en ellas, imprime su conocimiento especializado para el asesoramiento a sus clientes de manera precisa y eficiente, evitando posibles contratiempos legales y aduaneros. Además, de que mantienen un seguimiento constante de los cambios de las políticas y regulaciones comerciales, asegurando que sus aliados estén siempre al día y cumplan con todas las exigencias legítimas.

Cuentan con expertos en investigación de mercados, análisis de tendencias y evaluación de riesgos, realizando un estudio detallado y personalizado para los que gracias a su intachable reputación, confían en sus servicios. En favor de ello, las empresas pueden tomar decisiones comerciales fundamentadas, minimizando riesgos y optimizando sus oportunidades de crecimiento en el sector.

Al aprovechar sus amplias conexiones de socios y proveedores de servicios, estas firmas pueden garantizar una gestión competente y segura, permitiendo a las empresas concentrarse en su core business. Su constante monitoreo de las tendencias y cambios en el ámbito del comercio exterior, las hace expertas para dar respuesta a los rápidos cambios en los desafíos y oportunidades que surgen día a día.

Su impacto y compromiso con este país se visibiliza en sus acciones y procesos, la experiencia que tienen solamente reafirma sus ganas de prosperar e innovar para estar a la vanguardia de lo que la evolución en la industria exige, promoviendo un comercio seguro, una mayor transparencia y productividad, elevando sus estándares en los negocios nacionales e internacionales.

*La editora*



Manejo de

# importaciones

y exportaciones en un solo lugar.

Las importaciones y exportaciones son una actividad manejada y operada por profesionales debido al complejo proceso del derecho aduanero y la normatividad suscrita en los Tratados Internacionales.

Grupo Aduanal Blanco es una empresa altamente especializada como OPL, que con recursos propios, mueve, almacena y distribuye todo tipo de mercancías a lo largo de la cadena de suministros en el país y el mundo.



Importación



Exportación



Almacenaje



Logística



Transporte



Asesoría legal



#### NUESTRAS OFICINAS



Ciudad de México  
Tel. +52 55 5682.5100  
lbeagad@lblancoe.com

H. Matamoros, Tamaulipas  
Tel. +52 868 813.3333  
lbeagad@lblancoe.com

Piedras Negras, Coahuila  
Tel. +52 878 783.7730  
lbeagad@lblancoe.com

Altamira, Tamaulipas  
Tel. +52 833 219.1469  
lbeagasoc@lbeblanco.com

Brownsville, Texas  
Tel. +1 956 831.8321  
rgf@lblancoe.com

Transportes Matamoros  
**GOPASA**  
Tel. +52 868 813.3333  
gopasa@lblancoe.com

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

## CONTENIDO DE LA EDICIÓN

### LAS GRANDES FIRMAS DE CONSULTORÍA EN COMERCIO EXTERIOR

# 08

LAS GRANDES FIRMAS EN CONSULTORÍA DE COMERCIO EXTERIOR

El compromiso es lo que transforma una meta en realidad, y por eso, ganarse una posición de respeto y respaldo en la comunidad aduanera, merece ser aplaudida. Nos complace presentar el listado de las Grandes Firmas de Consultoría en Comercio Exterior que han sido seleccionadas rigurosamente para formar parte de esta edición.

Síguenos en todas nuestras redes sociales

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



Estrategia Aduanera  
 @RevistaAduanera  
 Estrategia Aduanera  
 Estrategia Aduanera

# 14

ENTREVISTA



JA DEL RÍO, FIRMA EXPERTA EN CONSULTORÍA

Mtro. José Antonio Ávila Núñez

# 16

ENTREVISTA



MORENO TORRES CONSULTORES, LA EXCELENCIA Y UN ENFOQUE INNOVADOR SON SUS MAYORES FORTALEZAS

Lic. Victoria Moreno López

DERECHO ADUANERO

# 18



MARCO NORMATIVO DEL DERECHO ADUANERO

Dr. Erick Fimbres Ramos

ANÁLISIS

# 26



VISUALIZANDO LOS PUERTOS DEL FUTURO. TECNOLOGÍAS INNOVADORAS, VISIÓN A FUTURO Y PROYECTOS INTEGRALES SON LA BASE DE LA COMPETITIVIDAD DEL COMERCIO MARÍTIMO Y LA LOGÍSTICA PORTUARIA

Dr. Federico Schaffler González

ACTUALIDAD

# 34



EN EL ESCENARIO ECONÓMICO GLOBAL MÉXICO HA EMERGIDO COMO UN PROTAGONISTA EN EL COMERCIO EXTERIOR

Dr. Carlos Alfaro Miranda

CLASIFICACIÓN ARANCELARIA

# 42



LA INTERPRETACIÓN DE LA FRACCIÓN ARANCELARIA

Dr. Rubén González Contreras

SUPLEMENTO ESPECIAL

# 46



INFORME ESPECIAL: ADUANAS MARÍTIMAS

OPERACIÓN ADUANERA

# 56



LA NORMATIVIDAD EN EL COMERCIO EXTERIOR MEXICANO

Lic. Victoria I. Moreno López

# 58

ANÁLISIS

OPORTUNIDADES PARA LOS INVERSIONISTAS QUE BUSCAN INSTALARSE EN MÉXICO: NUEVAS TENDENCIAS

Mtra. Arcelia Pérez Rangel

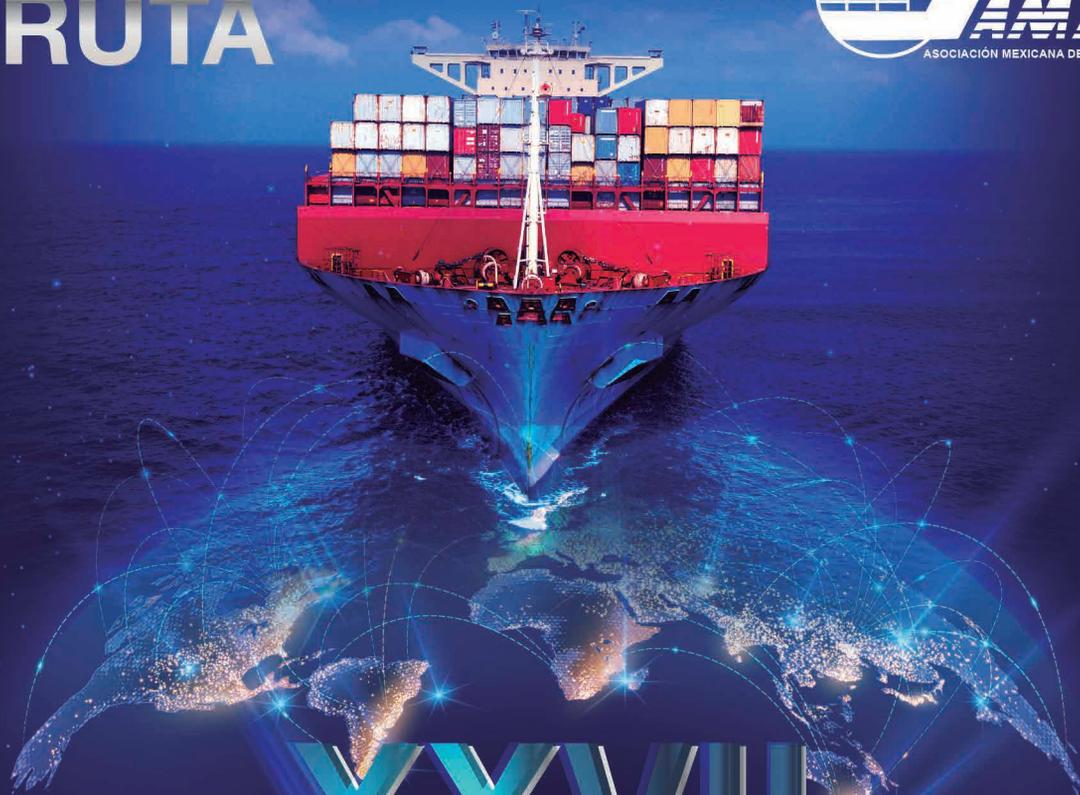
# 62

LOGÍSTICA

INTER Y MULTIMODALISMO DEL FERROCARRIL Y LOS PUERTOS

Mtra. Paola H. Vaca Favela

» TRAZAMOS  
LA RUTA



XXVII<sup>®</sup>

**CONGRESO ANUAL DE  
AGENTES NAVIEROS**

EL EVENTO LÍDER MARÍTIMO  
PORTUARIO DE MÉXICO

**MÉRIDA, YUCATÁN**

HOTEL FIESTA AMERICANA

**4 - 7 DE OCTUBRE**

**2023**

» **EL CONGRESO MÁS ICÓNICO  
DEL TRANSPORTE MARÍTIMO**

**Contacto:** Jessica Ancona | [jancona@amanac.org.mx](mailto:jancona@amanac.org.mx) | Cel.: 55 8549 4525

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

# **LAS GRANDES FIRMAS DE CONSULTORÍA EN COMERCIO EXTERIOR**

# EL REFLEJO DE *La Excelencia*

**E**l compromiso es lo que transforma una meta en realidad, y por eso, ganarse una posición de respeto y respaldo en la comunidad aduanera, es un logro que solo consiguen muy selectos despachos y empresas en nuestro país. Nos complace presentar el listado de las Grandes Firmas de Consultoría en Comercio Exterior que han sido seleccionadas rigurosamente para formar parte de esta edición, haciendo énfasis en que cada una de ellas se especializa en la materia, no son multidisciplinarias. Estas pioneras en acción han obtenido un lugar destacado a través de su experiencia probada y un historial de reconocimientos que sobrepasa fronteras. Pero sobre todo, por dirigirse a sus clientes con principios y valores éticos en todas sus operaciones.

*¡Conoce a las grandes firmas de  
consultoría únicas en lo que hacen!*

# LAS GRANDES FIRMAS DE CONSULTORÍA EN COMERCIO EXTERIOR

FIRMA	SEDE	PÁGINA WEB
A&C especialistas fiscales y de comercio exterior	Monterrey, N.L.	<a href="https://aycib.com/">https://aycib.com/</a>
Almanza Villarreal Grupo de Logística Internacional	Laredo Texas, Estados Unidos	<a href="https://www.almanzavillarreal.com/">https://www.almanzavillarreal.com/</a>
Alvaro Quintana Tecnología- Consultoría - Logística	CDMX	<a href="https://alvaroquintana.com/">https://alvaroquintana.com/</a>
Arias Quinn Consulting	Texas, Estados Unidos	<a href="https://ariasquinn.com/es/">https://ariasquinn.com/es/</a>
Bakertilly México	CDMX	<a href="https://www.bakertilly.mx/">https://www.bakertilly.mx/</a>
BASHAM, Ringe & Correa S.C.	CDMX	<a href="https://basham.com.mx/">https://basham.com.mx/</a>
BG Consulting	California, Estados Unidos	<a href="https://bgconsulting.mx/es/">https://bgconsulting.mx/es/</a>
Blindaje en Comercio Exterior, S.C.	Manzanillo, Col.	<a href="https://bcmx.com/">https://bcmx.com/</a>
Burgoa Consulting	Nuevo Laredo, Tamaulipas	<a href="http://burgoaconsulting.com/">http://burgoaconsulting.com/</a>
CMO Asesores en Comercio Exterior y Aduanas	CDMX	<a href="https://www.facebook.com/cmoadvisors/">https://www.facebook.com/cmoadvisors/</a>
Comercializadora y Logística I & RMH S.A. de C.V.	Nuevo Laredo, Tamaulipas	<a href="https://irmlogistic.com/">https://irmlogistic.com/</a>
Consortio Jurídico Aduanero	CDMX	<a href="https://www.cjaduanero.com/">https://www.cjaduanero.com/</a>
Consortio Logística Integral	León, Guanajuato	<a href="https://www.mxcli.com.mx/">https://www.mxcli.com.mx/</a>
Consultoría y Servicios ENCOR	Monterrey, N.L.	<a href="https://www.csencor.com/">https://www.csencor.com/</a>
Cruz Vernet, Trade & Customs Law	CDMX	<a href="https://mx.linkedin.com/company/chevez-y-cruz-vernets-c.">https://mx.linkedin.com/company/chevez-y-cruz-vernets-c.</a>
D&C Global Logistic del Sur S.C.	Monterrey, N.L.	<a href="https://www.facebook.com/DCGlobalLogisticDelSur/">https://www.facebook.com/DCGlobalLogisticDelSur/</a>
Deloitte	CDMX	<a href="https://www.aedcr.com/directorio/deloitte">https://www.aedcr.com/directorio/deloitte</a>
Despacho Faz Palau	Tijuana, B.C.	<a href="https://fazpalau.com/es/">https://fazpalau.com/es/</a>
Despacho Víctor Hugo Vázquez Pola	Monterrey, N.L.	<a href="https://vazquezpola.com.mx/">https://vazquezpola.com.mx/</a>
Ernst & Young (EY)	CDMX	<a href="https://www.ey.com/es_mx">https://www.ey.com/es_mx</a>
ESKA Consultores y Asesores S.C.	CDMX	<a href="https://eskaconsultores.com.mx/">https://eskaconsultores.com.mx/</a>
Estrada & Villavicencio Consultores	CDMX	<a href="https://evico.com.mx/">https://evico.com.mx/</a>
Global Bussines & Customs Solutions, S.C.	CDMX	<a href="https://globalbcgroup.com/">https://globalbcgroup.com/</a>
GPC Consultores	CDMX	<a href="https://www.gpcconsulting.mx/">https://www.gpcconsulting.mx/</a>
Grupo Cargo y Logística S.A. De C.V.	CDMX	<a href="https://www.grupocargo.com/">https://www.grupocargo.com/</a>
Grupo Farías, Abogados Tributarios	Tijuana, B.C.	<a href="https://www.grupofarias.com/esp/index.php">https://www.grupofarias.com/esp/index.php</a>
Grupo Uno	Tijuana, B.C.	<a href="https://grupouno.com.mx/ayres/">https://grupouno.com.mx/ayres/</a>



**MTRO. ALEJANDRO EMMANUEL ESPADAS MARTÍNEZ**

*Director General*

*Ha sido reconocido con el galardón "El Asesor del Año 2019 y 2022", por la revista Estrategia Aduanera.*

ESKA CONSULTORES S.C., es una firma líder dedicada a la prestación de servicios profesionales en el ramo fiscal y de comercio exterior con más de 8 años de experiencia en el mercado, cuya principal característica es ofrecer una atención personalizada y eficiente a cada uno de sus clientes, cuidando minuciosamente todos los detalles técnicos, legales y formales para lograr la mejor solución jurídica a la problemática que les plantean.

Sus asociados, gozan de una amplia trayectoria en materia fiscal, aduanera y de comercio exterior.



**MTRA. ELIZABETH MEZA PAREDES**

*Asociada*



**MTRO. ANDRÉS BAUTISTA ESPINOZA**

*Asociado*



**MTRA. DACIL GONZÁLEZ ROJAS**

*Asociada*



### CONSULTORÍA EN MATERIA FISCAL, ADUANERA Y ADMINISTRATIVA.

- Asesoría y manejo de auditorías preventivas en materia fiscal, administrativa y de comercio exterior, (SAT, PROFECO, y Gobierno de los estados);
- Visitas domiciliarias, revisiones de gabinete y auditorías electrónicas;
- Reconocimiento aduanero y procedimientos del Art. 152 de la Ley Aduanera;
- Acuerdos conclusivos y quejas ante la PRODECON;
- Atención de requerimientos (información, cumplimiento de obligaciones fiscales, cartas invitación, etc.); y
- Consultas ante las autoridades.



### CONSULTORÍA EN COMERCIO EXTERIOR Y ADUANAS

- Diagnóstico integral de operaciones de Comercio Exterior;
- Procedimientos Administrativos en Materia Aduanera, y resoluciones administrativas;
- Servicios y asesoría en materia de padrón de importadores (altas y reincorporaciones);
- Control de inventarios;
- Trámite de certificaciones;
- Asesoría general en materia de comercio exterior y aduanas; y
- Asesoría en materia de regulaciones y restricciones no arancelarias.



### DEFENSA FISCAL

- Recursos de revocación (SAT y Gobierno de los Estados);
- Recursos de inconformidad (PROFECO);
- Juicio de nulidad (TFJFA); y
- Juicios de Amparo.



### SERVICIOS DE IMPORTACIÓN Y EXPORTACIÓN

- Padrón de Importadores General;
- Padrón de Importadores Sectorial "Textil y Confección";
- Padrón de Importadores Sectorial "Calzado";
- Padrón de Importadores Sectorial "Alcohol"; y
- Padrón de Exportadores "Alcohol".



### LOGÍSTICA INTERNACIONAL

- Transportación de mercancía vía marítima, aérea, (4PL);
- Previo en origen; y
- Búsqueda de proveedores en el extranjero.



### DESPACHO ADUANAL

Contamos con alianzas en:

- AICM;
- Manzanillo;
- Nuevo Laredo;
- Veracruz;
- Altamira; y
- Lázaro Cárdenas.



direcciongeneral@eskaconsultores.com.mx  
eskaconsultoresyasesores@gmail.com



70902943 y 70902941



www.eskaconsultores.com.mx

# LAS GRANDES FIRMAS DE CONSULTORÍA EN COMERCIO EXTERIOR

FIRMA	SEDE	PÁGINA WEB
Grupo Zeit	Querétaro, Querétaro	<a href="https://grupozeit.com/">https://grupozeit.com/</a>
GTA Gestora de Trámites Aduanales	Nuevo Laredo, Tamaulipas	<a href="http://gtaduanales.com/">http://gtaduanales.com/</a>
Habilidad Aduanera y Comercio Exterior S.C.	Monterrey, N.L.	<a href="http://hace.mx/">http://hace.mx/</a>
IC Lawyers	Zapopan, Jalisco	<a href="https://iclawyers.mx/">https://iclawyers.mx/</a>
JA Del Río	Guadalajara, Jalisco	<a href="https://www.jadelrio.com">https://www.jadelrio.com</a>
KPMG International (KPMG)	CDMX	<a href="https://kpmg.com/xx/en/home.html">https://kpmg.com/xx/en/home.html</a>
Lagos Ramón & Abogados	CDMX	<a href="https://www.abogacia.mx/barras/lagos-ramon-asociados">https://www.abogacia.mx/barras/lagos-ramon-asociados</a>
Lammoglia Riquelme & Asociados S.C.	CDMX	<a href="https://www.blr.com.mx/">https://www.blr.com.mx/</a>
Mexican Trade Board S.C.	CDMX	<a href="https://www.mextrade.net/page0.php">https://www.mextrade.net/page0.php</a>
MFB Asesores Corporativos S.C.	CDMX	<a href="https://www.mfb.com.mx/">https://www.mfb.com.mx/</a>
Moreno Torres Consultores	Estado de México	<a href="https://www.morenotorresconsultores.com/">https://www.morenotorresconsultores.com/</a>
Orantes Abogados	Tijuana, B.C.	<a href="https://orantesabogados.com.mx/">https://orantesabogados.com.mx/</a>
PricewaterhouseCoopers (PwC)	CDMX	<a href="https://www.pwc.com/mx/es.html">https://www.pwc.com/mx/es.html</a>
PROCOFA	Cd. Juárez, Chih.	<a href="https://m.facebook.com/people/Procofa/100064916654211/">https://m.facebook.com/people/Procofa/100064916654211/</a>
REAACE abogados, Comercio Exterior y Aduanas.	CDMX	<a href="https://www.reaaceabogados.com/comercioexterioraduanas">https://www.reaaceabogados.com/comercioexterioraduanas</a>
Revueltas Sarabia & Asociados S.C. (xtrategas)	CDMX	<a href="https://www.xtrategas.com">https://www.xtrategas.com</a>
Sánchez Devanny	Querétaro, Querétaro	<a href="https://sanchezdevanny.com/es">https://sanchezdevanny.com/es</a>
SKATT Asesores Fiscales S.C.	CDMX	<a href="https://skatt.com.mx/">https://skatt.com.mx/</a>
TMI Abogados	CDMX	<a href="https://www.tmilaw.com.mx/">https://www.tmilaw.com.mx/</a>
TRADE & COMPLIANCE MANAGER CWL MÉXICO	CDMX	<a href="https://mx.linkedin.com/jobs/trade-compliance-manager-empleos?position=1&amp;pageNum=0">https://mx.linkedin.com/jobs/trade-compliance-manager-empleos?position=1&amp;pageNum=0</a>
TRC Group	Querétaro, Querétaro	<a href="https://trcgroup.com.mx/">https://trcgroup.com.mx/</a>
TREID Comercio Exterior	San Luis Potosí, S.L.P.	<a href="https://treid.com.mx/">https://treid.com.mx/</a>
Uruchurtu & Abogados Consultores S. C.	CDMX	<a href="https://www.facebook.com/UruchurtuyAbogadosConsultores/">https://www.facebook.com/UruchurtuyAbogadosConsultores/</a>
Vázquez Tercero & Zepeda	CDMX	<a href="https://vtz.mx/">https://vtz.mx/</a>
Wise Customs Services	Guadalajara, Jalisco	<a href="mailto:aandalon@wisenet.com.mx">aandalon@wisenet.com.mx</a>



# LÍDERES Y ESPECIALISTAS EN COMERCIO EXTERIOR

**DIOS creó al mundo y Moreno Torres Consultores lo mueve**

## SERVICIOS



### ESTRATEGIA

Desarrollamos una estrategia acorde a tu operación de Comercio Exterior, previniendo los puntos ciegos que se pueden tener al realizar una importación o exportación.



### CLASIFICACIÓN ARANCELARIA

Te ayudamos a que de manera anticipada tengas una fracción arancelaria de acuerdo a tu producto de esta forma sabrás que Regulaciones debe cumplir, así como los impuestos a cubrir, de esta forma tendrás los costos reales de tu operación.



### AUDITORIAS PREVENTIVAS

Esquemas de prevención enfocado en las operaciones de acuerdo al perfil de la empresa.

- Revisión de fracciones arancelarias.
- Glosa de pedimentos.
- Identificación de Riesgos y Omisiones.



### DESPACHO ADUANERO

Coordinación de Embarques por las Aduanas de:

- Altamira, AICM
- Cancún, Cd. Juárez
- Ensenada, Guadalajara
- Lázaro Cárdenas
- Manzanillo, Mexicali
- Nuevo Laredo, Nogales
- Progreso
- San Luis Río Colorado
- Tijuana
- Veracruz



### CUMPLIMIENTO DE NORMATIVIDAD

Si requieres de las siguientes NOMS, te ayudamos a disminuir el tiempo de normatividad.

- **NOM-029-ENERO-2017** EFICIENCIA ENERGÉTICA DE FUENTES DE ALIMENTACIÓN EXTERNA.
- **NOM-032-ENERO-2013** LÍMITES MÁXIMOS DE POTENCIA ELÉCTRICA.
- **NOM-031-ENERO-2019** EFICIENCIA ENERGÉTICA PARA LUMINARIOS CON LED PARA ILUMINACIÓN DE VIALIDADES Y ÁREAS EXTERIORES PÚBLICAS.
- **NOM-001-SCFI-2018** APARATOS ELECTRÓNICOS - REQUISITOS DE SEGURIDAD Y MÉTODOS DE PRUEBA.
- **NOM-019-SCFI-1998** SEGURIDAD DE EQUIPO DE PROCESAMIENTO DE DATOS.

**“Si cree que el cumplimiento es costoso, pruebe el incumplimiento”.**

*Ex Fiscal Federal Adjunto, Paul McNurty*

- **NOM-016-SCFI-1993** APARATOS ELECTRÓNICOS DE USO EN OFICINA Y ALIMENTADOS POR DIFERENTES FUENTES DE ENERGÍA ELÉCTRICA NOM-064-SCFI-2000
- **NOM-133/1-SCFI-1999** PRODUCTOS INFANTILES, FUNCIONAMIENTO DE ANDADERAS
- **NOM-133/2-SCFI-1999** PRODUCTOS INFANTILES, FUNCIONAMIENTO DE CARRIOLAS
- **NOM-133/3-SCFI-1999** PRODUCTOS INFANTILES, FUNCIONAMIENTO DE CORRUALES Y ENCIERROS
- **NOM-058-SCFI-2017** EFICIENCIA ENERGÉTICA DE FUENTES DE ALIMENTACIÓN EXTERNA
- **IFT-008-2015\*** SISTEMAS DE RADIOCOMUNICACIÓN
- **NOM-208-SCFI-2016** SISTEMAS DE RADIOCOMUNICACIÓN.



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



[MT.CONSULTORES.Y.ESTRATEGAS](https://www.facebook.com/MT.CONSULTORES.Y.ESTRATEGAS)



[morenotorresconsultoresyestrategas](https://www.linkedin.com/company/morenotorresconsultoresyestrategas)



Calle Miguel Hidalgo Oriente Número 17  
Colonia Santa Clara Coatitla, C.p. 55540



[direccion@morenotorresconsultores.com.mx](mailto:direccion@morenotorresconsultores.com.mx)  
[vmoreno@morenotorresconsultores.com.mx](mailto:vmoreno@morenotorresconsultores.com.mx)



55 2691 9098 | 55 3587 7779

# JA Del Río

## FIRMA EXPERTA EN CONSULTORÍA

En la vibrante industria del comercio exterior, hay nombres que resuenan y se convierten en sinónimo de éxito. Tenemos el placer de presentar a una firma de asesores conformada por un equipo experto en servicios de contabilidad, comercio exterior, auditoría, consultoría, finanzas, impuestos y laborales. Fundada en Guadalajara, Jalisco, México. Con gran orgullo el Director Senior en JA Del Río, Antonio Ávila, nos comenta que este año celebran su 35 aniversario.

### UN LÍDER COMPROMETIDO Y CAPACITADO

Dentro de su experiencia de más de 20 años ha sido asesor y entrenador en compliance de comercio exterior de cientos de empresas de distintos sectores, su conocimiento sin igual lo respalda como asesor especialista en compliance certificado a nivel internacional con varias ISO por *International Accreditation Service*, y *Professional Evaluation and Certification Board* de Canadá, solo por mencionar algunas. Es vicepresidente del comité de Comercio Exterior y Logística por parte de la Cámara Americana de Comercio [AMCHAM] y un extraordinario Director Senior de Comercio Exterior en la firma de contadores JA Del Río.

### CONQUISTANDO EL MUNDO DEL COMERCIO EXTERIOR CON UN IMPACTO QUE REBASA FRONTERAS

Son reconocidos como una de las principales firmas de contadores a nivel internacional gracias a su alianza con Praxity. *“Contamos con una presencia sólida en todo el país, apoyando a las empresas a hacer negocios en Latinoamérica a través de nuestras oficinas en México ubicadas en Ciudad de México, Guadalajara, Monterrey, León y Tijuana”*, explica Antonio Ávila. Su impecable reputación ha sembrado importantes logros, al ser acreedores a una amplia gama de servicios en múltiples países, con oficinas en Colombia, específicamente en Bogotá y Medellín; en San José, Costa Rica, además de colaborar con clientes en los cinco continentes.



Oficina Corporativa Guadalajara, JA Del Río.

### LA CALIDAD ES SU VALOR DIFERENCIADOR

La satisfacción del cliente se ha convertido en una prioridad para JA Del Río. En un sector tan competitivo como el comercio exterior, ofrecer servicios de calidad puede ser la diferencia entre destacar frente a la competencia o ser uno más en el mercado. *“Para esta firma, el contar con los servicios más especializados es un factor clave para sobresalir y atraer a nuevos clientes, ya sea en paquetes integrales o separados por proyectos”*, son las palabras con las que el Director Senior explica el valor que tiene la confianza y las relaciones sólidas de los clientes para ellos.

Nombrando entre los más relevantes: Consultoría en comercio exterior, Customs Compliance, auditorías preventivas, trámites de comercio exterior, certificaciones, registros y programas de fomento, atención de auditorías del SAT y Gobiernos Estatales, servicios especializados para la operación IMMEX, Softlanding de comercio exterior, entre muchos otros.

### LAS CERTIFICACIONES Y RECONOCIMIENTOS QUE DEFIENDEN SU ÉTICA EMPRESARIAL

Esta firma tiene un formidable compromiso por actuar de manera ética en sus operaciones comerciales. Una de las formas en que JA Del Río respalda y fortalece su ética empresarial es a través de la obtención de certificaciones y reconocimientos, que constatan su deber y diligencia para garantizar la rectitud e integridad en todas sus actividades y procesos.

En el área de comercio exterior, cuentan con: Certificaciones en compliance a nivel internacional con varias ISO por *International Accreditation Service*, y *Professional Evaluation and Certification Board* de Canadá. ISO 37301:2021 *Compliance management systems*, ISO 37001 *Lead Auditor*, ISO 37301 *Lead Compliance*, ISO 31000 *Risk Manager*, ISO 31022 *Management of legal risk*, ISO 28000 *Lead Implementer*, ISO 22301 *Business*



*continuity management systems* e ISO 9001. Certificado por CONOCER en materia de Riesgos de Comercio Exterior.

### **LA SATISFACCIÓN DE TRABAJAR EN LA INDUSTRIA NACIONAL E INTERNACIONAL**

De acuerdo con Antonio Ávila, “ambas industrias en un ambiente globalizado obligan a que se otorguen servicios que sustenten valores agregados”. Se cuenta con vasto conocimiento y capacidad téc-

nica para enfrentar los desafíos del comercio internacional, brindan informes frecuentes con información destacable para la operación del negocio. Igualmente, existe una disponibilidad para compartir ideas sobre temas relevantes para sus clientes en conjunto de una supervisión ininterrumpida por parte de socios y directores. Concluimos enfatizando que son una firma en la cual, tomar acciones de prevención es un principio elemental que consolida su mercado nacional e internacional.



**MTR. JOSÉ  
ANTONIO  
ÁVILA NÚÑEZ**

DIRECTOR SENIOR DE COMERCIO EXTERIOR



# MORENO TORRES CONSULTORES

LA EXCELENCIA Y UN  
ENFOQUE INNOVADOR SON  
SUS MAYORES FORTALEZAS

Victoria Moreno López es una destacada líder empresarial y figura prominente en el ámbito de la consultoría en Comercio Exterior. Con una carrera llena de éxitos y logros significativos, su profundo conocimiento de la industria, la ha convertido en una referencia e inspiración para otras mujeres.



LIC. VICTORIA  
Moreno López

Socia Directora de  
Moreno Torres  
Consultores

La admiración por colegas en el medio y su trascendencia, la dirigen a seguir sus pasos y fundar Moreno Torres Consultores, una empresa que inició brindando asesoría y tramitología en normatividad.



MT.CONSULTORES.Y.ESTRATEGAS

## << VICTORIA MORENO HA DEPOSITADO TODOS SUS ESFUERZOS, PERSONALES Y VOCACIONALES EN LA FUNDACIÓN DE LA FIRMA, FUE UN MOMENTO QUE DEFINIÓ SU VIDA Y SE CONVIRTIÓ EN UN LOGRO GLORIOSO >>

Esta gran fundadora ha sido determinante en el crecimiento y desarrollo de la firma, estableciendo una reputación sólida como experta en asesoramiento y soluciones personalizadas en la materia. Su pasión por ayudar a las empresas a expandir sus horizontes y alcanzar su máximo potencial se refleja en la atención meticulosa que brinda a cada cliente.

### LA ACTIVIDAD PRINCIPAL DE UNA FIRMA EXITOSA

Desde su enfoque, ha realizado a lo largo de los años una labor que describe como camaleónica y dinámica, su labor conlleva principalmente el trato directo al cliente, conocer sus necesidades y darle soluciones aterrizadas y beneficiosas. En palabras de una mujer caracterizada por defender sus ideas desde la motivación y el respeto, su preponderante es la gestión de regulaciones y restricciones no arancelarias, así como la planeación door to door y el despacho de mercancías, enfocadas a los puertos de China y Europa. El éxito que han tejido, está intrínsecamente ligado al de los clientes, al cerrar un negocio, al conseguir la venta de su producto, al formar parte de su cadena de suministro y sobre todo en sus valiosas recomendaciones y reconocimiento de su trabajo.

Entusiasta, nos comparte que todos los días se esfuerzan por ofrecer calidad, gestionando cualquier detalle, con una estructuración que va desde el origen hasta la entrega. Además, de explicar que a comparación de incontables empresas que no prevén en gastos, y, por lo tanto, no cuentan con las herramientas sobre cómo sistematizar su departamento, para ellos ese no es un problema, proponiendo retos más exigentes para estar un paso adelante.

### EL DESEO DE ALCANZAR OBJETIVOS MÁS AMBICIOSOS

Moreno Torres Consultores es una firma que tiene absolutamente todo para convertirse en una dinastía dentro del Comercio Exterior, la honestidad, resiliencia, empatía y profesionalismo es la línea que conduce y rige a su equipo de trabajo.

Uno de sus pilares clave de éxito, radica en su presencia estratégica en las aduanas de México, al estar presentes en Manzanillo, Lázaro Cárdenas, Nuevo Laredo, Veracruz, Altamira, AIFA, Guadalajara y Toluca; estableciendo relaciones muy valiosas con autoridades

aduaneras, importadores y exportadores. Cumpliendo con las necesidades de sus clientes de manera efectiva. Nos comparte Victoria Moreno con mucha satisfacción que, no tienen límites y por supuesto, se han hecho de una extraordinaria reputación a nivel internacional, su nombre es reconocido en puertos internacionales como Corea, China, Países Bajos, Italia, Barcelona, Grecia y diversos en Latinoamérica.

### UNA LÍDER QUE DIRIGE CON PROFESIONALISMO Y CUMPLIMIENTO

Un triunfo muy importante para ella, radica en el gozo y entrega de hacer Comercio Exterior, así como en la capacidad de sus colaboradores para convertirse en embajadores de sus servicios. Una firma de este calibre, que es considerada en los nuevos proyectos que beneficiarán a México, adquiere un plus que no todas pueden disfrutar. De la misma manera, los grandes resultados, se deben a un conjunto de decisiones y operatividad bajo normatividades específicas. Moreno Torres Consultores da cátedra de buenas prácticas comerciales, contando con registros reglamentarios, contratos controlados, permisos, licencias, estatus, políticas y procedimientos internos. Evitando sanciones legales que a futuro generan incertidumbre y presión.

### DESAFIANDO LOS LÍMITES

Indudablemente, la valía y talento que ostenta la mujer dentro de su desenvolvimiento profesional en un sector tan concurrido, se puede ver reflejado en las habilidades innatas de Victoria Moreno, dejando una huella significativa e inspiradora en su firma. Su aguda perspicacia en la identificación y aprovechamiento de oportunidades de negocio nacional e internacional, la convierten en una pionera que transforma y moldea el futuro con su visión y sabio liderazgo.



# MARCO NORMATIVO *del Derecho Aduanero*

EL MARCO NORMATIVO DEL DERECHO ADUANERO ES FUNDAMENTAL PARA REGULAR EL FLUJO DE MERCANCÍAS A TRAVÉS DE LAS FRONTERAS. DICHAS NORMAS ESTABLECEN LOS PROCEDIMIENTOS ADUANEROS, REQUISITOS DOCUMENTALES, TARIFAS Y LOS CRITERIOS PARA DETERMINAR EL VALOR DE LAS MERCANCÍAS. SU OBJETIVO ES FACILITAR EL COMERCIO INTERNACIONAL Y GARANTIZAR EL CUMPLIMIENTO DE LAS REGULACIONES ADUANERAS.



# B

## Bases Constitucionales del Derecho Aduanero

El Derecho Aduanero es una rama del Derecho Tributario, el cual encuentra sustento en el artículo 31, fracción IV de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, el cual establece la obligación de “los mexicanos” de contribuir al gasto público de la Federación, la Ciudad de México, los Estados y los municipios en la forma proporcional y equitativa que dispongan las leyes. En consecuencia de lo anterior significa que las contribuciones al comercio exterior deben estar establecidas en la Ley, así encontramos la Ley del Impuesto General de Importación y Exportación y las demás contribuciones a las que se encuentran sujetas las mercancías, tales como LIVA, LIEPS, LISAN, por señalar las más destacadas o frecuentes, que de igual manera están reguladas en su propia Ley que les da sustento.

De igual manera el artículo 131 de nuestra Carta Magna dispone:

*“Artículo 131. Es facultad privativa de la Federación gravar las mercancías que se importen o exporten, o que pasen de tránsito por el territorio nacional, así como reglamentar en todo tiempo y aún prohibir, por motivos de seguridad o de policía, la circulación en el interior de la República de toda clase de efectos, cualquiera que sea su procedencia.*

*El Ejecutivo podrá ser facultado por el Congreso de la Unión para aumentar, disminuir o suprimir las cuotas de las tarifas de exportación e importación, expedidas por el propio Congreso, y para crear otras; así como para restringir y para prohibir las importaciones, las exportaciones y el tránsito de productos, artículos y efectos, cuando lo estime urgente, a fin de regular el comercio exterior, la economía del país, la estabilidad de la producción nacional, o de realizar cualquiera otro propósito, en beneficio del país. El propio Ejecutivo al enviar al Congreso el Presupuesto Fiscal de cada año, someterá a su aprobación el uso que hubiese hecho de la facultad concedida.”*

Esta disposición del constituyente hace privativa de la Federación la atribución de gravar el comercio exterior, igualmente queda restringida para las entidades federativas la facultad para gravar el tránsito de las mercancías por el territorio nacional, incluso esta privativa se confirma expresamente en el artículo 117, fracciones IV, V, VI y VII de la propia Carta Magna al prohibir a los Estados la imposición de gabelas al comercio exterior, así como a dicho tránsito de mercancías:

*“Artículo 117. Los Estados no pueden, en ningún caso:*

*... IV. Gravar el tránsito de perso-*



**POR: DR. ERICK  
FIMBRES RAMOS**

Director de la Firma A&E 9272 Fiscal Aduanero. Destacado Doctor en Derecho, su amplia trayectoria y experiencia lo han llevado a ser desde 2018 Consejero Jurídico de la revista Estrategia Aduanera. Fungió como Socio Titular de la Firma INTELLEX Soluciones Fiscales durante 2 años, además de prestar sus servicios dentro del Servicio de Administración Tributaria como Subadministrador en la Administración Pacífico Norte en Tijuana, Baja California. Considerado uno de los Principales Asesores de Comercio Exterior de México de la revista Estrategia Aduanera.

*nas o cosas que atraviesen su territorio.*

*V. Prohibir ni gravar directa ni indirectamente la entrada a su territorio, ni la salida de él,*

a ninguna mercancía nacional o extranjera.

**VI.** Gravar la circulación ni el consumo de efectos nacionales o extranjeros, con impuestos o derechos cuya exención se efectúe por aduanas locales, requiera inspección o registro de bultos o exija documentación que acompañe la mercancía.

**VII.** Expedir ni mantener en vigor leyes o disposiciones fiscales que importen diferencias de impuesto o requisitos por razón de la procedencia de mercancías nacionales o extranjeras, ya sea que esta diferencia se establezca respecto de la producción similar de la localidad, o ya entre producciones semejantes de distinta procedencia.” [sic].

El Segundo Párrafo del artículo 131 anteriormente transcrito dispone que el Congreso de la Unión podrá facultar al Ejecutivo Federal para:

- Aumentar, disminuir o suprimir las cuotas de las tarifas de exportación e importación, expedidas por el propio Congreso,
- Crear otras;
- Restringir y prohibir las importaciones, las exportaciones y el tránsito de productos, artículos y efectos, cuando lo estime urgente, a fin de regular el comercio exterior, la economía del país, la estabilidad de la producción nacional,
- Realizar cualquiera otro propósito, en beneficio del país.

*El propio Ejecutivo al enviar al Congreso el Presupuesto Fiscal de cada año, someterá a su aprobación el uso que hubiese hecho de la facultad concedida.*

**“EN ARTICULADO LA LIGIE SOLO CONTIENE 2 NUMERALES; SIN EMBARGO, PODEMOS ASEGURAR QUE ES LA MÁS EXTENSA EN CONTENIDO, YA QUE ESTABLECE LA “TARIFA” DE LOS IMPUESTOS GENERALES DE IMPORTACIÓN Y EXPORTACIÓN”**



El Presidente de la República ejerce esta atribución a través del presupuesto de egresos y de la ley de ingresos que remite al Congreso cada año para su aprobación; a su vez el Congreso ha facultado al Presidente de la Nación el ejercicio de esta prerrogativa a través de diversos ordenamientos jurídicos.

#### **Normas Aduaneras**

El Derecho Aduanero se encuentra regulado por los Tratados Internacionales en Materia de Comercio Exterior de que México es parte; la Ley Aduanera, La Ley de los Impuestos Generales de Importación y Exportación; la Ley de Comercio Exterior y las Reglas de Carácter General en Materia de Comercio Exterior, enunciadas jerárquicamente.

La Ley Aduanera vigente que aplicamos como derecho positivo data de mil novecientos noventa y cinco y su artículo 1º dispone:

**“ARTÍCULO 1o.-** Esta Ley, las de los Impuestos Generales de Importación y Exportación y las demás

leyes y ordenamientos aplicables, regulan la entrada al territorio nacional y la salida del mismo de mercancías y de los medios en que se transportan o conducen, el despacho aduanero y los hechos o actos que deriven de este o de dicha entrada o salida de mercancías. El Código Fiscal de la Federación se aplicará supletoriamente a lo dispuesto en esta Ley.

Están obligados al cumplimiento de las citadas disposiciones quienes introducen mercancías al territorio nacional o las extraen del mismo, ya sean sus propietarios, poseedores, destinatarios, remitentes, apoderados, agentes aduanales o cualesquiera personas que tengan intervención en la introducción, extracción, custodia, almacenaje, manejo y tenencia de las mercancías o en los hechos o actos mencionados en el párrafo anterior.

Las disposiciones de las leyes señaladas en el párrafo primero se aplicarán sin perjuicio de lo dispuesto por los tratados inter-



*nacionales de que México sea parte.” (sic).*

Como podemos observar esta disposición confirma nuestro concepto de **“Derecho Aduanero”** y establece el objeto de la misma, enunciativamente al regular:

- La entrada y salida de mercancías del país
- De los medios en que se transportan o conducen dichas mercancías
- El despacho aduanero, y
- Los hechos o actos que se deriven de dicho despacho
- Los hechos o actos que se deriven de dicha entrada o salida al país

Por otra parte, tal y como lo dispone el artículo 31, fracción IV de nuestra Constitución Política las contribuciones relacionadas al comercio exterior, se encuentran reguladas por la tarifa de los impuestos generales de importación y exportación mejor conocida como TIGIE que a su vez se encuentra contenida en la Ley de los impuestos generales de importación

y exportación (LIGIE). En articulado la LIGIE solo contiene 2 numerales, sin embargo podemos asegurar que es la más extensa en contenido, ya que establece la **“tarifa”** de los impuestos generales de importación y exportación, misma que constituye el catálogo de las mercancías universales de conformidad a los acuerdos del GATT y de la OMA, recordemos que esta última se conforma por sus dos principales Consejos, **“De Valor”** y de **“Nomenclatura”**, en este sentido el primero de sus artículos establece:

**“ARTÍCULO 1o.-** *Los Impuestos Generales de Importación y de Exportación se causarán, según corresponda, de conformidad con la siguiente: TARIFA” (sic).*

Se basa en el Convenio del Sistema Armonizado de Designación y Codificación de Mercancías del primero de enero de 1988.

El artículo primero anteriormente transcrito regula la Tarifa de los Impuestos Generales de Importación y Exportación y su artículo segundo establece las Reglas, al disponer:

**“ARTÍCULO 2.-** *Las Reglas Generales y las Complementarias para la aplicación de la Tarifa de la Ley de los Impuestos Generales de Importación y de Exportación, son las siguientes: ... (sic)”*

Igualmente, tenemos la Ley de Comercio Exterior, Ley que tiene por objeto regular y promover el comercio exterior, incrementar la competitividad de la economía nacional, propiciar el uso eficiente de los recursos productivos del país, integrar adecuadamente la economía mexicana con la internacional, defender la planta productiva de prácticas desleales del comercio internacional y contribuir a la elevación del bienestar de la población, la cual es aplicada en su carácter de autoridad reguladora por la Secretaría de Economía.

Por su parte las Reglas de Carácter Generales en Materia de Comercio Exterior nacen o surgen a partir de la facultad que le otorga nuestro código tributario al Ejecutivo Federal en la fracción I, inciso g) de su numeral 33 al señalar:

**“Artículo 33.-** *Las autoridades fiscales para el mejor cumplimiento de sus facultades, estarán a lo siguiente:*

*l.- Proporcionarán asistencia gratuita a los contribuyentes y para ello procurarán:*

*g) Publicar anualmente las resoluciones dictadas por las autoridades fiscales que establezcan disposiciones de carácter general agrupándolas de manera que faciliten su conocimiento por parte de los contribuyentes; se podrán publicar aisladamente aquellas disposiciones cuyos*



*efectos se limitan a periodos inferiores a un año. Las resoluciones que se emitan conforme a este inciso y que se refieran a sujeto, objeto, base, tasa o tarifa, no generarán obligaciones o cargas adicionales a las establecidas en las propias leyes fiscales... [sic]"*

En este sentido, debemos dejar claro que dichas resoluciones tienen por objeto o finalidad facilitar el cumplimiento de las disposiciones fiscales por parte de los contribuyentes y tal y como lo señala la parte final de este inciso, cuando se refieran al sujeto, objeto, base, tasa o tarifa, no pueden generar obligaciones o cargas adicionales a las establecidas en las propias leyes fiscales, esto atiende al principio de jerarquía normativa.

Por último haremos referencia a los Tratados Internacionales, al respecto Carbajal, Máximo (2004), señala *En el Derecho Aduanero los convenios internacionales revisten una importancia muy particular, ya que son auténticas fuentes de derecho para esta disciplina jurídica, en razón de que son Ley para los países. En México, el artículo 133 de la Carta Magna preceptúa que los tratados internacionales que estén de acuerdo con la Constitución, celebrados o que se celebren por el Presidente de la República, con la aprobación del Senado; conjuntamente con las Leyes del Congreso de la Unión y de la misma Constitución; son la Ley suprema de toda la República. Por lo tanto, los tratados internacionales son leyes y hemos afirmado en el capítulo correspondiente que la fuente formal fundamental del derecho es la ley.*

*Los tratados internacionales han*

## “DICHAS RESOLUCIONES TIENEN POR OBJETO O FINALIDAD FACILITAR EL CUMPLIMIENTO DE LAS DISPOSICIONES FISCALES POR PARTE DE LOS CONTRIBUYENTES”

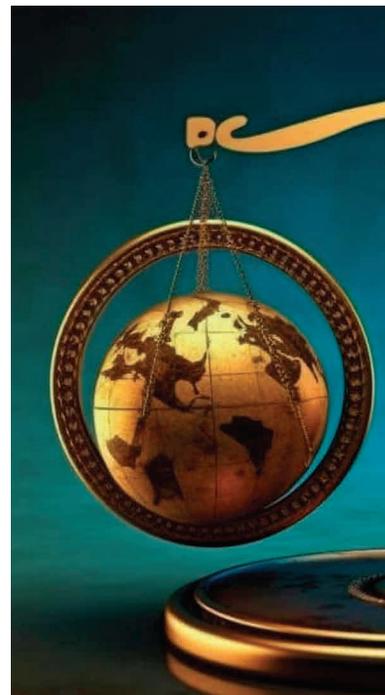


*creado organismos cuyo estudio y actividad cae dentro del campo del Derecho Aduanero. De manera ejemplificativa podemos señalar: La Organización Mundial de Aduanas (OMA); el Acuerdo General sobre Aranceles Aduaneros y Comercio (GATT); La Conferencia de las Naciones Unidas Sobre Comercio y Desarrollo (UNCTAD); la Organización de Cooperación y Desarrollo Económico (OCDE); la Comisión Aduanera Económica del África Central (ADEAC).*

*México ha firmado entre otros, los siguientes convenios bilaterales en materia de comercio exterior, con Alemania, República Democrática en 1975; Bélgica en 1954; Brasil en 1932; Bulgaria en 1978; Cuba en 1991; Canadá en 1947; República de Corea en 1970; Costa Rica en 1984; Checoslovaquia en 1976; China en 1975; Egipto en 1954; Gabón en 1977; Grecia en 1934; Guatemala en 1985; Hungría en 1976; Indonesia en 1961 (no publicado); Israel en 1952 (no publicado); Italia en 1953; Jamaica en 1976; Japón en 1970; Luxemburgo en 1974; Nicaragua en 1986; Países Bajos en 1952; Panamá en 1986; Polonia en 1977 y 1984; Portugal en 1981; Rumania en*

*1975; Suiza en 1951; Yugoslavia en 1954; URSS en 1975 y con Estados Unidos en 1994 y con Estados Unidos y Canadá T-MEC en 2020.*

Los tratados internacionales pueden tener diversos propósitos y objetivos tales como facilitar el comercio; la doble imposición tributaria entre los suscriptores; cooperación y asistencia recíproca, etc.



# C12 | BAJIO SAN MIKE

16 & 17 OCTUBRE 2023

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

Guanajuato | Aguascalientes | Querétaro | San Luis Potosí



## 6 Industrias



Automotriz



Agroindustria



Aeroespacial



Textil



Manufactura



Transporte y logística



Síguenos en nuestras redes

En colaboración con



Headliner sponsors



Aliados estratégicos



Partners Educativos



Organismo de apoyo



Medios Oficiales



# MEXICANA DE AVIACIÓN INICIARÁ OPERACIONES

*con una inversión de 4 mil millones de pesos*



**L**a aerolínea será operada por militares, el Gobierno de México concretó la compra en 815 millones de pesos.

La Secretaría de Defensa Nacional anunció planes para crear una nueva aerolínea estatal para competir a nivel nacional con *Volaris*, *Viva Aerobus* y *Aeroméxico*, con una inversión inicial de MXN 4 mil millones [\$236 millones de dólares].

Arrancará operaciones con boletos a un costo entre el 18 y 20% por debajo del resto de aerolíneas, de acuerdo con Luis Crescencio Sandoval, secretario de la Defensa Nacional. Tendrá como base el Aeropuerto Internacional Felipe Ángeles (AIFA), y contará con 10 aeronaves *Boeing 787 800*, que serán arrendadas junto con su tripulación, los primeros tres aviones se recibirán el 30 de septiembre y los siete restantes en octubre.

Este nuevo proyecto comprenderá 20 rutas hacia las ciudades de Cancún, Monterrey, Guadalajara, Tijuana, Cam-

peche, Chetumal, Mérida, Puerto Vallarta, Cozumel, Ixtapa Zihuatanejo, Los Cabos, Hermosillo, Ciudad Juárez, Villahermosa, Huatulco, Oaxaca, Mazatlán, La Paz y León.

Sin embargo, existen diferentes problemáticas, por mencionar algunas: las Leyes de Aviación y de Aeropuertos, que pertenecen al paquete de leyes impugnadas, el factor de que la empresa del Estado contrate a una holding en Texas aunque sus operadores sean mexicanos o colombianos, quitándole valor a la justificación de desarrollar una aerolínea de Estado, además de la probabilidad estar en manos de un grupo de exoperadores que, además, han dejado un amargo sabor de boca en sus gestiones pasadas en el país.

# PUEBLA BATE RÉCORD EN INVERSIÓN EXTRANJERA

*durante el primer semestre del año*



**E**l estado se colocó entre los nueve principales receptores de inversión foránea, al aportar el 3.4 por ciento de los 29 mil 041 millones de dólares generados a nivel nacional.

En el primer semestre de 2023 el estado de Puebla recibió mil 002.3 millones de dólares por concepto de Inversión Extranjera Directa (IED), de acuerdo con información de la Secretaría de Economía. Catalogado como el más alto, en un periodo similar, de los últimos 17 años, es decir, batiendo un récord del que no se tenía registro desde el 2006, cuando la dependencia federal dio marcha con el registro de información.

En esa misma línea, la reinversión de utilidades totalizó 875.2 millones de dólares; las cuentas entre compañías, 121.2 millones de dólares, y las nuevas inversiones, 4.0 millones de dólares. La cantidad acumulada de enero a junio

*“La inversión de Puebla provino únicamente de nueve países, destacando Estados Unidos, con una aportación de 360.2 millones de dólares”*

de este año, superó en un 9.3 por ciento al semestre más competitivo que había tenido el estado en el 2019, cuando alcanzó los 916.3 millones de dólares. Según la dependencia, la inversión de Puebla provino únicamente de nueve países, destacando Estados Unidos, con una aportación de 360.2 millones de dólares.



# PUEDE COSTAR HASTA 20 MIL MILLONES DE DÓLARES

## *conflicto de Estados Unidos con México a causa del Maíz Transgénico*

**E**stados Unidos presentó una solicitud ante el panel de solución de controversias contra el país sobre el maíz transgénico en el marco del T-MEC.

Dicha controversia se emitirá hasta marzo de 2024, pero para México representaría un costo de entre 4 mil a 20 mil millones de dólares. *Chuck Grassley*, senador de *Iowa* y *Deb Fischer*, senadora de *Nebraska*; han dado diversas opiniones sobre el monto que Estados Unidos debería reclamar en caso de un fallo favorable. *Grassley* sugiere una cifra de 4 mil millones de dólares, de lado contrario, *Fischer* reclama por una cifra de hasta 20 mil millones de dólares, bajo diversos factores que pueden ser tomados por la indemnización.

Tomando un poco de contexto y con datos disponibles a la fecha (2022), México adquirió más de 4 mil millones de dólares en maíz a Estados Unidos, consolidándose como el segundo destino más importante para las exportaciones de maíz de China. La compra representa la adquisición de más de 15 millones de toneladas de maíz, esto hace destacar a México con una dependencia en las importaciones de este producto.

Tomando en cuenta que el argumento principal de Estados Unidos se basa en el artículo 11 del capítulo dos del T-MEC, donde se resalta que el decreto mexicano trata de manera similar a todas las importaciones de maíz, sin importar su tipo o uso. En caso de que México pierda el caso, Estados Unidos podría optar por establecer aranceles a productos mexicanos, incluyendo los del sector agroalimentario donde el territorio nacional es competitivo, también el tequila, aguacates, berries, productos cárnicos y cerveza.

En torno a la controversia, Canadá se unió a Estados Unidos al proceso como tercera parte interesada de la disputa. Su decisión tomada en virtud del Artículo 31.14 del T-MEC, muestra una creciente complejidad y alcance en las discusiones en materia de comercio agrícola entre estos países. De acuerdo con el comunicado del Ministerio de Comercio, Canadá es un “importante productor y exportador de productos agrícolas”, por lo cual tiene un interés sistemático en esta disputa al resaltar la importancia de interpretar correctamente las obligaciones de sanidad y fitosanidad (SPS) establecidas en el T-MEC.

*“En caso de que México pierda el caso, Estados Unidos podría optar por establecer aranceles a productos mexicanos, incluyendo los del sector agroalimentario”*



# VISUALIZANDO LOS PUERTOS DEL FUTURO.

*TECNOLOGÍAS INNOVADORAS, VISIÓN A FUTURO Y PROYECTOS INTEGRALES SON LA BASE DE LA COMPETITIVIDAD DEL COMERCIO MARÍTIMO Y LA LOGÍSTICA PORTUARIA.*

LA TECNOLOGÍA, EL DISEÑO Y LAS INNOVACIONES EN LOS AÑOS VENIDEROS REVOLUCIONARÁN (AÚN MÁS) EL COMERCIO INTERNACIONAL MARÍTIMO Y LA LOGÍSTICA PORTUARIA, COMO ENGRANES DE UN MUNDO EN CONSTANTE CAMBIO. LOS PUERTOS CONTINUARÁN SIENDO PILARES FUNDAMENTALES DEL COMERCIO GLOBAL Y EN ESTE ANÁLISIS SE VISUALIZAN ALGUNAS POSIBILIDADES DE CÓMO LAS TECNOLOGÍAS AVANZADAS Y EL DISEÑO VANGUARDISTA PODRÁN LLEGAR A MOLDEAR SU FUTURO.



# E

En el comercio internacional, la importancia de los sistemas portuarios como engranajes fundamentales en la cadena de suministro global es innegable. La confluencia de tecnologías disruptivas está desencadenando una transformación profunda en la operación de los puertos, redefiniendo procesos, potenciando la seguridad y robusteciendo las cadenas de suministro. Desde la inteligencia artificial hasta el *blockchain*, pasando por vehículos autónomos y drones, son innovaciones que prometen una continua evolución en el comercio marítimo internacional, permitiendo que los puertos mantengan su vanguardia en un mundo en constante evolución.

## El poder transformador de la tecnología en las operaciones portuarias

La inteligencia artificial (IA) se alza como el núcleo de esta transformación. A través del análisis avanzado de datos, la IA puede anticipar patrones de tráfico, optimizar la administración de recursos y prever posibles cuellos de botella. Estos avances se traducen en eficiencia elevada durante la carga y descarga de mercancías, lo que a su vez reduce tiempos y costos. Mientras tanto, la realidad aumentada (RA) y la realidad virtual (RV) proporcionan herramientas de capacitación y simulación que perfeccionan la precisión y seguridad

en las operaciones portuarias.

El *blockchain* emerge como un pilar crucial para garantizar la transparencia y seguridad en las transacciones y trazabilidad de mercancías. Esta tecnología elimina la necesidad de intermediarios y reduce el riesgo de fraudes, agilizando los procesos de importación y exportación. Por su parte, la *Big Data*, fusionada con el Internet de las cosas (IoT), posibilita la supervisión en tiempo real de las operaciones portuarias, facilitando la toma de decisiones informadas y previniendo pérdidas o robos.

## Vislumbrando el futuro del transporte y la logística en este sector

La revolución tecnológica no se limita al ámbito marítimo, también se extiende al transporte terrestre de mercancías, transformando la forma en que estas llegan a su destino final. Los vehículos autónomos emergerán como una solución integral en esta etapa futura, prometiendo eficiencia elevada en la distribución y reduciendo la dependencia de recursos humanos. Podrán operar de manera continua, sin las limitaciones de tiempo que enfrenta un conductor humano, lo que agilizará el flujo de mercancías desde el puerto hasta los centros de distribución y más allá. Además, su capacidad para comunicarse con otros vehículos y la infraestructura vial habrá de opti-



**POR: DR. FEDERICO SCHAFFLER GONZÁLEZ**

Doctor en Política Pública y Creador Emérito de Tamaulipas. Ha sido llamado "El historiador del Comercio Exterior Mexicano" por sus múltiples libros e investigaciones, especialmente sobre la historia de CAAAREM, así como de las Asociaciones de Agentes Aduanales de Nuevo Laredo (AAANLD), Aduanas Metropolitanas (AAADAM) y Colombia, N.L.

mizar el tráfico y reducir la congestión en las rutas de transporte, contribuyendo a una logística más fluida y rápida.

Actualmente, los drones están cambiando la cara de la inspección de carga y la vigilancia de las instalaciones portuarias. Estos dispositivos aéreos no tripulados pueden realizar inspecciones visuales y térmicas de manera eficiente y precisa, identificando posibles problemas en las mercancías y las infraestructuras. Esta agilidad en la inspección no solo acelera los procesos, sino que también eleva los estándares de seguridad al reducir el riesgo para el personal.

Los drones también pueden monitorear áreas de difícil acceso y patrullar extensas zonas portuarias, proporcionando una capa adicional de protección y prevención de incidentes.

### Optimización y diseño futurista de las infraestructuras en los puertos

La optimización de los sistemas portuarios va más allá de las operaciones diarias de carga y descarga; también se extiende al diseño y gestión de las infraestructuras. Las tecnologías están revolucionando cada etapa, desde la concepción y diseño de muelles, almacenes y edificios administrativos, hasta la planificación de terminales intermodales y accesos marítimos. El uso de modelos digitales y simulaciones permite a los planificadores y diseñadores crear infraestructuras más eficientes y adaptables, considerando factores como el flujo de mercancías, el tráfico de buques y la integración con el transporte terrestre.

En el camino hacia la sostenibilidad, la integración de energías alternativas

como la solar y la eólica tienen la posibilidad también de incidir en la operación portuaria. Los paneles solares en techos y estructuras portuarias aprovechan/aprovecharán la energía solar para alimentar operaciones y sistemas auxiliares. Las turbinas eólicas instaladas estratégicamente podrán capturar la energía del viento y contribuir a la generación de electricidad para las instalaciones portuarias. Esta transición hacia fuentes de energía más limpias no solo reducirá la huella ambiental de los puertos, sino que también fomentará la autonomía energética y reducirá los costos operativos a largo plazo.

### Manteniéndose a la vanguardia: una necesidad imperante

En un mundo interconectado y globalizado, la vanguardia tecnológica se ha convertido en una necesidad imperante para las autoridades portuarias, operadores logísticos y navieras. La adopción temprana de innovaciones ofrece ventajas significativas en términos de eficiencia

operativa, seguridad y satisfacción del cliente. Los sistemas portuarios que abrazan la tecnología tienen la capacidad de agilizar los procesos de importación y exportación, reduciendo los tiempos de espera y aumentando la capacidad de respuesta a las demandas del mercado.

La adaptación rápida a las nuevas tecnologías no solo implica la adopción de herramientas y sistemas avanzados, sino también un cambio cultural hacia la innovación continua. Los países y puertos que se mantienen al tanto de las últimas tendencias y evolucionan constantemente para aprovechar las oportunidades emergentes estarán en una posición privilegiada para atraer inversiones y maximizar su participación en el comercio internacional. La colaboración entre diferentes actores de la industria y la inversión en capacitación y desarrollo de habilidades son esenciales para asegurar que las operaciones portuarias estén alineadas con los avances tecnológicos y las necesidades cambiantes del mercado.

### Fortaleciendo las cadenas de suministro y abordando los desafíos

En el proceso de transformación de la eficiencia operativa de los puertos, las tecnologías también impactan directamente en la solidez global de las cadenas de suministro. Una de estas tecnologías es el *blockchain*, que posibilita una trazabilidad mejorada de las mercancías a lo largo de toda la cadena, desde su origen hasta su destino final. Este nivel de visibilidad en tiempo real disminuye la probabilidad de pérdidas, robos y errores, al mismo tiempo que brinda a los participantes de la cadena una comprensión más profunda de los flujos y procesos.

“ESTA TRANSICIÓN HACIA FUENTES DE ENERGÍA MÁS LIMPIAS NO SOLO REDUCIRÁ LA HUELLA AMBIENTAL DE LOS PUERTOS, SINO QUE TAMBIÉN FOMENTARÁ LA AUTONOMÍA ENERGÉTICA Y REDUCIRÁ LOS COSTOS OPERATIVOS A LARGO PLAZO”



Junto a estas innovaciones, aparece como gran ventaja competitiva para el comercio internacional mexicano los conceptos de *Nearshoring* y *Ally-Shoring*, desempeñando un rol fundamental en la optimización de las cadenas de suministro. Al trasladar la producción y el almacenamiento de mercancías en proximidad a los mercados de destino, las compañías logran un tránsito más veloz. La colaboración estratégica con socios comerciales cercanos y la adopción de modelos de distribución adaptable permiten una adaptación ágil a las cambiantes demandas del mercado, minimizando riesgos y maximizando la eficiencia en el flujo de mercancías.

El reto aquí es abordar de lleno las oportunidades que implican esta nueva realidad del comercio mundial, sobre todo de los Estados Unidos. La posición geográfica estratégica y competitiva de México no debe desaprovecharse.

### El futuro del diseño y construcción de buques autosustentables

La revolución tecnológica no solo genera un impacto en la infraestructura portuaria, sino que también ejerce una influencia transformadora en el diseño y la construcción de buques de carga. La propulsión eléctrica y la automatización de operaciones, no solo promete una mayor eficiencia en la navegación, sino que también desencadena un impacto positivo en la preservación del medio ambiente marítimo y, por ende, en el bienestar global del planeta.

La propulsión eléctrica, por ejemplo, representa un avance significativo al reemplazar los tradicionales motores diésel con sistemas eléctricos más limpios y eficientes. Este cambio fundamental no solo se traduce en una navegación más silenciosa y económica, sino que también resulta en una reducción sustancial de las emisiones de gases nocivos a la atmósfera. Al reducir la huella

de carbono y minimizar la contaminación del aire, esta innovación contribuye directamente a la conservación y protección del medio ambiente marino, preservando hábitats frágiles y salvaguardando la biodiversidad marítima.

Además, la automatización ejerce un rol crucial en la sostenibilidad del transporte marítimo. La capacidad de control remoto y supervisión de diversas funciones a bordo no solo aumenta la eficiencia operativa y la seguridad, sino que también permite una navegación más precisa y responsable. Al minimizar el error humano y optimizar la gestión de recursos, la automatización contribuye a una operación más ecológica al reducir el riesgo de derrames de petróleo u otros incidentes que puedan dañar irreversiblemente los ecosistemas marinos.

Los buques del futuro, modelados por estas tecnologías avanzadas, no solo serán más inteligentes y adaptables a las cambiantes demandas del comercio marítimo, sino que también representarán un impulso significativo hacia la sostenibilidad global. Al incorporar principios ecológicos en la esencia misma del diseño y la operación de las embarcaciones, la industria naviera no solo mejorará su eficiencia y competitividad, sino que también habrá de asumir una responsabilidad valiosa en la protección de los océanos y la preservación de los recursos naturales para las generaciones futuras. En este sentido, la revolución tecnológica en el diseño de buques trasciende los límites del sector y se erige como una contribución esencial al cuidado y respeto del planeta que todos compartimos.



### Fortaleciendo la operatividad portuaria y enfrentando desafíos

Además de la eficiencia en la carga y descarga, las tecnologías avanzadas también ofrecen soluciones para optimizar la construcción y operación de infraestructuras portuarias. Desde la concepción y diseño de muelles, almacenes y terminales intermodales hasta la planificación de accesos marítimos y sistemas de energías alternativas, la tecnología está revolucionando la forma en que se construyen y gestionan las instalaciones portuarias.

La visión a futuro y la adopción de planes directores o maestros son esenciales para guiar la evolución de los sistemas portuarios. Estos planes brindan una hoja de ruta para la implementación progresiva de tecnologías innovadoras y mejoras en las infraestructuras, asegurando la adaptación continua a las demandas cambiantes del comercio internacional.

La colaboración entre gobiernos, autoridades portuarias y actores industriales es clave para establecer objetivos claros y fomentar el desarrollo sostenible de los puertos. El gran reto es lograr que las autoridades de gobierno (y los gobiernos mismos) tengan una visión a largo plazo y no solo con el objetivo de ganar la siguiente elección. Se necesitan líderes políticos con visión de estadista y no cortoplacista.

### Preparándose para lo imprevisible en la era tecnológica

La anticipación y la preparación ante lo imprevisible son también elementos cruciales en este escenario de constante cambio. La prevención de riesgos imprevistos, como eventos naturales extremos o bloqueos

“LA CAPACIDAD DE CONTROL REMOTO Y SUPERVISIÓN DE DIVERSAS FUNCIONES A BORDO NO SOLO AUMENTA LA EFICIENCIA OPERATIVA Y LA SEGURIDAD, SINO QUE TAMBIÉN PERMITE UNA NAVEGACIÓN MÁS PRECISA Y RESPONSABLE”



comerciales por conflictos geopolíticos, demanda la implementación de protocolos de emergencia y sistemas de alerta temprana. Esta capacidad de respuesta efectiva no solo garantiza la continuidad de las operaciones portuarias, sino que también resguarda la seguridad de las mercancías y el personal involucrado.

La resiliencia portuaria, en términos de infraestructura y operaciones, se funda como un elemento determinante para superar los desafíos. Fortalecer las estructuras de abrigo, los puntos de atraque y las capacidades de almacenamiento permite a los puertos mantener su operatividad en situaciones adversas.

En conjunto, el desafío de enfrentar lo imprevisible y proteger los sistemas portuarios en una era de avances tecnológicos requiere una mentalidad de anticipación y una cooperación intersectorial sólida. Solo a través de un enfoque integral en seguridad podremos garantizar un futuro sostenible y

exitoso para los sistemas portuarios, apostando por la fluidez del comercio y el bienestar de las comunidades a nivel global.

### Un futuro que promete grandes ventajas

La revolución tecnológica está redibujando el paisaje de los sistemas portuarios, ofreciendo oportunidades emocionantes para una mayor eficiencia, seguridad y competitividad en el comercio internacional. La adopción de innovaciones como la inteligencia artificial, el *blockchain* y la energía renovable habrán de ser factores en que incidan en el proceso de remodelado de la manera en que operan los puertos, fortaleciendo las cadenas de suministro y preparando a las nuevas generaciones para liderar en este entorno de constante evolución.

Para asegurar un futuro exitoso, los sistemas portuarios deben abrazar la innovación, estar a la van-



guardia tecnológica y abordar los desafíos de seguridad y prevención con determinación y colaboración. La visión a futuro y la planificación estratégica son la base para el desarrollo sostenible y la excelencia operativa en los sistemas portuarios del mañana. Así, los puertos del futuro no solo serán centros de intercambio de mercancías, sino también motores de innovación y catalizadores del comercio internacional en un mundo en constante cambio.

Para los consultores expertos en comercio internacional, esta revolución tecnológica presenta una serie de oportunidades y responsabilidades cruciales. Es fundamental mantenerse actualizados sobre las últimas tendencias y avances en tecnología portuaria para poder asesorar a sus clientes de manera eficaz. Estar al tanto de los desarrollos en inteligencia artificial, blockchain, logística autónoma y otras áreas relevantes permitirá a los consultores brindar recomendaciones informadas y estratégicas a sus clientes, ayudándoles a optimizar sus operaciones y mantenerse competitivos en el mercado global.



**“ASEGURAR UN FUTURO EXITOSO, LOS SISTEMAS PORTUARIOS DEBEN ABRAZAR LA INNOVACIÓN, ESTAR A LA VANGUARDIA TECNOLÓGICA Y ABORDAR LOS DESAFÍOS DE SEGURIDAD Y PREVENCIÓN CON DETERMINACIÓN Y COLABORACIÓN”**



Además, los consultores deben fomentar la importancia de la planificación a largo plazo y la adopción proactiva de tecnologías en los sistemas portuarios de sus clientes, ya sean empresas, organismos gremiales o instancias de gobierno. La identificación temprana de oportunidades para implementar solu-

ciones tecnológicas innovadoras puede marcar la diferencia en términos de eficiencia y rentabilidad. Asimismo, la colaboración con expertos en ciberseguridad y gestión de riesgos es esencial para mitigar posibles amenazas y salvaguardar las operaciones portuarias de posibles ataques.

En resumen, los consultores expertos en comercio internacional tienen un papel crucial en esta era presente y futura de transformación portuaria. Su capacidad para comprender y aplicar las últimas tecnologías en el contexto del comercio marítimo será un factor determinante en el éxito y la competitividad de sus clientes. Al estar en la vanguardia del conocimiento y la innovación, los consultores se convierten en aliados estratégicos que pueden guiar a sus clientes hacia un futuro prometedor y enfrentar los desafíos con confianza y preparación.

# EMPRESA MAGNA AMPLIFICARÁ SU PLANTA EN QUERÉTARO

*con una inversión  
millonaria*

**E**n su primera etapa generará 200 empleos y en la segunda llegarán a 800, de acuerdo a su informe.

La empresa canadiense tiene presencia en el estado desde hace 7 años con la fabricación de autopartes. Magna inició la ampliación de su planta ubicada en Querétaro con una inversión de 17 millones de dólares.

Con esta ampliación adoptarán equipos de vanguardia y de última generación para mejorar la capacidad de producción y eficientar los sistemas, además de reducir el impacto ambiental. Es un compromiso para satisfacer las demandas en constante evolución del mercado automotriz, y proporcionar productos y servicios acordes con las necesidades de los clientes.

En materia de infraestructura, la ampliación de la planta será de 165 mil pies cuadrados, para la división de la fabri-

cación de tecnología de iluminación trasera, luces traseras y aplicaciones. Además, plantean que la producción de estas autopartes arranque en 2024. Dicha expansión busca continuar como proveedores de las empresas Stellantis, Volkswagen, Nissan y Honda. El valor de la manufactura ha tenido un crecimiento del 17% este año en comparación con el 2021, y el sector de fabricación de transporte ha crecido 8% anual.

Es vital continuar avanzando y entregar resultados a Querétaro, para generar una mejor calidad de vida, el segundo estado más competitivo del país y dicho por el IMCO, es el primer estado de derecho. A través de las universidades del estado se desarrollan programas para que los jóvenes estén actualizados en las nuevas tendencias de manufactura.

## FEDERACIÓN IGNORA PETICIÓN para la mejora de carreteras

**L**as carreteras estatales reciben mantenimiento de los recursos remanentes que provienen de un fideicomiso que recibe las cuotas de peaje en las 11 casetas de la entidad.

Mario Vazquez, secretario de Comunicaciones y Obras Públicas, dio a conocer que hasta el momento la Federación no ha emitido respuesta alguna a las gestiones realizadas para el envío de más recursos para el mantenimiento de la red carretera federal.

Con lo anterior, se destaca que se están buscando nuevos esquemas que le permitan al estado dar mantenimiento a ciertos tramos afectados que rondan en un aproximado de 3 mil kilómetros, según cifras expuestas por expertos y funcionarios.

Hasta el momento solo hay una autorización por parte de la Federación es un presupuesto de 70 millones de pesos



*“Se están buscando nuevos esquemas que le permitan al estado dar mantenimiento a ciertos tramos afectados que rondan en un aproximado de 3 mil kilómetros”*

para el mantenimiento de las carreteras federales, del cual dispone la delegación Chihuahua de la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transporte (SICT), por consiguiente solo se podrían rehabilitar 70 kilómetros.



# NEARSHORING SE DESPLAZA DEL SURESTE DE MÉXICO

## *por falta de gas natural*

**E**l Nearshoring necesita este insumo para considerar la factibilidad de que una empresa internacional pueda considerarse instalarse en el sur.

La región del sur-sureste del país no puede aprovechar todos los beneficios que ofrece el Nearshoring, debido a una limitación en la transportación de gas natural, lo cual representa un obstáculo para la competitividad, puesto que no se logra llamar la atención de diversas industrias, de acuerdo con un reporte del Instituto Mexicano para la Competitividad (IMCO).

Un claro ejemplo es Monterrey, quien se desarrolló por su acceso al gas natural, este hidrocarburo es un gran precursor indispensable para la industrialización de cualquier región. El sector industrial demandó un promedio de 2 mil 68 millones de pies cúbicos diarios de gas natural, según datos recientes del Sistema de Información Energética (SIE).

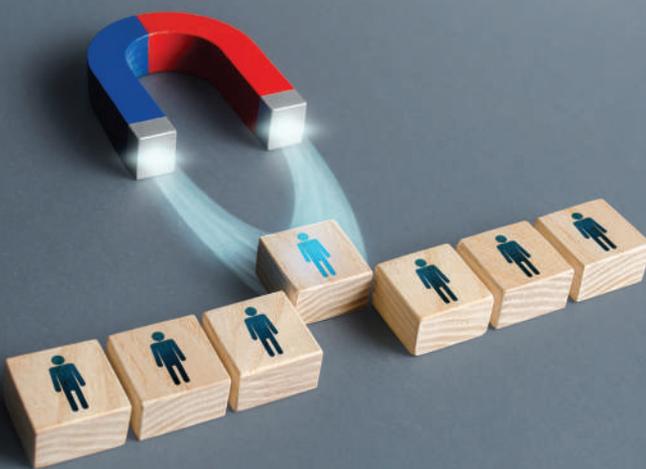
Durante el 2011-2012 se incrementó un 68 por ciento la longitud de la red de gasoducto en el país, por lo cual expandió el acceso de gas natural a regiones que previamente

no contaban con él, por desfortunio la infraestructura aún no llega a todas las regiones del México y como consecuencia presenta una limitante ante las posibilidades de la región para atraer inversionistas de alto valor agregado, tales como la industria del hierro y el acero, la fabricación de cemento y productos de concreto, entre otros.

De esta demanda, el 48.1 por ciento se concretó en seis entidades al norte del país (Baja California, Chihuahua, Coahuila, Nuevo León, Sonora y Tamaulipas), mientras que los 9 estados de la región del sureste apenas logran representar el 16 por ciento de la demanda del sector, lo que se traduce a 331 mil millones de pies cúbicos diarios. Puebla, Tabasco, Veracruz y Yucatán son la excepción, para Oaxaca es marginal, mientras que para Chiapas, Campeche, Guerrero y Quintana Roo es nula.

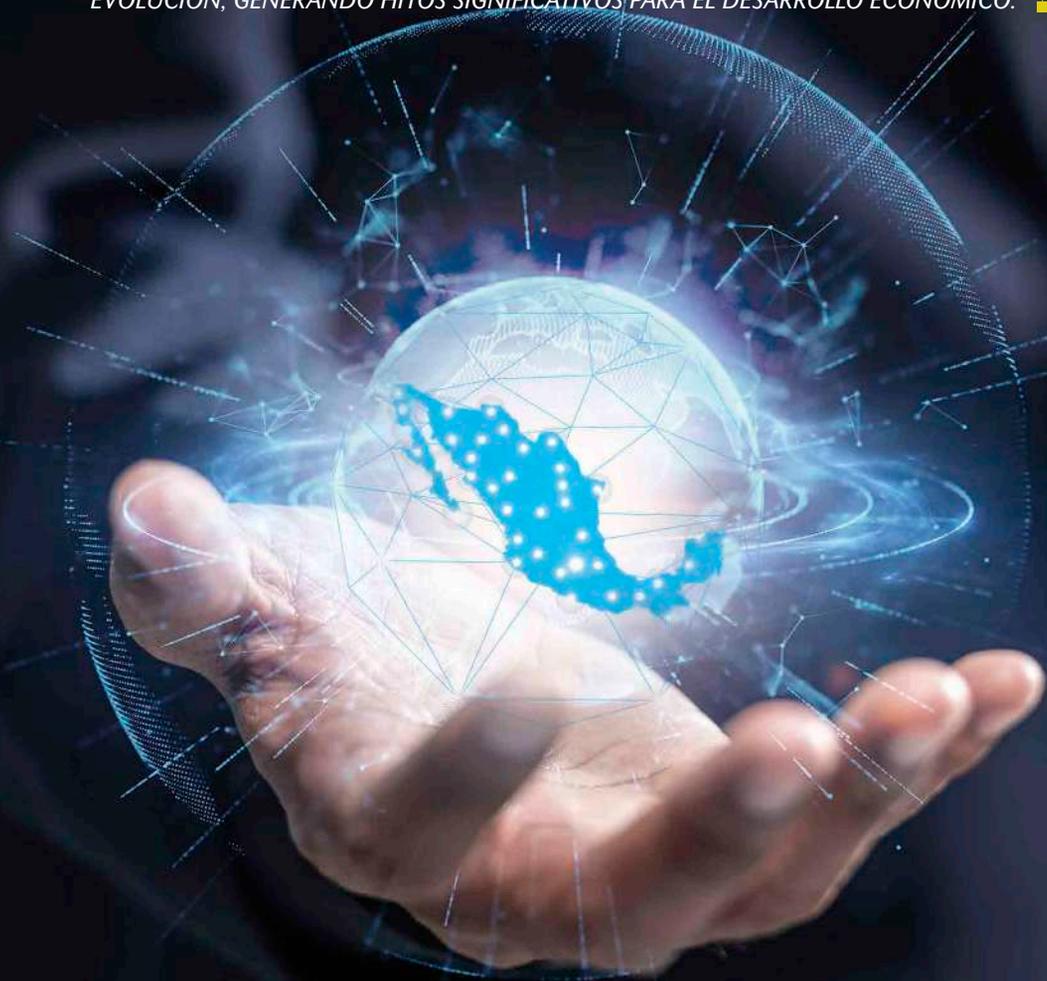
El gas natural es crucial para el desarrollo, pero su instalación de ductos se vuelve difícil; sin embargo, es vital, ya que proporciona cerca del 50% de la energía eléctrica en el país. Existen proyectos para la cobertura, pero al momento, ninguno se ha concretado; estos proyectos tenían el objetivo de llevar gas natural a regiones del país donde no había sido económicamente viable llevar hidrocarburos.

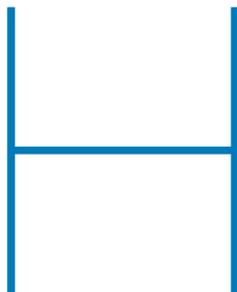
Los proyectos en cuestión son: el gasoducto Salina Cruz-Tapachula, que llevaría gas natural a Chiapas, y el gasoducto Lázaro Cárdenas-Acapulco, que permitiría el acceso de la molécula al estado de Guerrero. Además, en 2017 entraría en operación el gasoducto Jáltipan-Salina Cruz, que incrementaría la disponibilidad de gas natural en la región del Istmo de Tehuantepec.



# **EN EL ESCENARIO ECONÓMICO GLOBAL** *México ha emergido como un protagonista en el comercio exterior*

EN EL ESCENARIO ECONÓMICO GLOBAL, NUESTRO PAÍS HA EMERGIDO COMO UN PROTAGONISTA EN EL COMERCIO EXTERIOR Y ESTÁ, EN ESTOS MOMENTOS, EN CONSTANTE EVOLUCIÓN, GENERANDO HITOS SIGNIFICATIVOS PARA EL DESARROLLO ECONÓMICO.





Históricamente, México tiene la tasa de desempleo más baja.<sup>1</sup> Este indicador refleja a una economía activa y pujante, pero también refleja a un país con capacidad de adaptación que se ha encarado de frente a la oportunidad que representa el Nearshoring. Se puede decir que han convergido distintos factores cruciales para impulsar el crecimiento y la generación de empleo. Sobre esto hay que hablar sobre qué se puede hacer en el sector portuario y logístico. Debido a esto, en el presente artículo revisaremos el cómo la inversión privada, el fenómeno del Nearshoring y la necesaria modernización de puertos pueden desencadenar un mejor desarrollo económico, que permita a las empresas extranjeras que están llegando, a tener mejores opciones de vías de transporte para el manejo de sus mercancías y, de lograr la mejora, México se convertiría en un referente en el escenario internacional y una puerta bastante grande para entrar al principal mercado mundial: Estados Unidos.

Empecemos afirmando que, en el escenario económico, global y actual, México ya es un ejemplo de éxito en la generación de empleo. En el trabajo periodístico de Barragán<sup>2</sup> se afirmó que, para enero de 2023, nuestro país ya tenía la tasa más baja de desempleo desde 2005, con una tasa que alcanzó el 2.8% y, desde entonces, hasta julio de 2023,

ya bajó a un valor de 2.7%<sup>3</sup>, se tiene así un panorama laboral prometedor para los mexicanos. Pero esta situación no es algo fortuito, tiene factores internos y externos que se han venido conjugando en beneficio de la economía de nuestro país.

Algunos de esos factores se enumeran a continuación: crisis de energéticos que incrementaron los costos de la materia prima, de logística y transporte en el mundo, situación que empeoró en el año 2022, cuando se inició la guerra de Rusia contra Ucrania, un país apoyado por Estados Unidos y la Organización del Tratado Atlántico Norte (OTAN)<sup>4</sup>; además de la inflación mundial por la misma situación. Así, el incremento en los costos de los combustibles derivó en una alza de precios de todas las mercancías, materias primas, alimentos, etc. que complicaron, para las grandes empresas, el trasladar sus productos por el mundo, afectando también las cadenas de suministro y por estas y otras razones es que muchas de esas empresas realizaron el Nearshoring y encontraron en México a un país con condiciones políticas, económicas y sociales estables, además de su posición privilegiada, ya que es la puerta más importante para ingresar a Estados Unidos.

Es importante mencionar que, se tiene el Tratado Comercial México, Estados Unidos y Canadá (T-MEC) como una política considerada como macroeconómica por parte de



**POR: DR. CARLOS  
ALFARO MIRANDA**

Director de Operaciones Aduaneras y Logísticas en Almanza Villarreal Grupo de Logística Internacional. Doctor y Maestro en Derecho Aduanero y Derecho del Comercio Exterior, Licenciado en Comercio Internacional, cuenta con más de 20 años de experiencia en Materia Aduanera y de Comercio Exterior, de 2001 a 2016 laboró en diversas áreas del SAT y la Administración General de Aduanas.

Convencido de la importancia del liderazgo y el agregar valor a otros, es Coach, Orador y Capacitador certificado de John Maxwell Team, reconocido por la revista Estrategia Aduanera como uno de los Principales Asesores en Comercio Exterior de México.

la Secretaría de Economía (SE),<sup>5</sup> una política que busca mantener el libre comercio para todos los bienes originarios de la región. Incluso, se ha calificado a México como un país con mano de obra

competitiva y más económica que la que se puede encontrar en otras naciones, y esto lo afirma la compañía *Franklin Templeton*.<sup>6</sup> La competitividad de nuestra mano de obra es de nivel internacional y eso da confianza a las empresas, quienes sabrán que la inversión en capacitación será menor que la que podrían encontrar en cualquier otro país.

Por otro lado, México no es un país improvisado en la fabricación y producción de mercancías, partes, hasta automóviles y microchips se producen aquí, esto derivado de las oportunidades del anterior Tratado de Libre Comercio de América del Norte (TLCAN), que ayudó a poner las bases y desarrollar la productividad. Esto lleva a la existencia de varios parques industriales desde el centro del país y hacia el norte, junto a Estados Unidos. Hoy, a México se le considera *“un jugador importante en la industria automotriz, minera, aeroespacial y aeronáutica, ‘sin tener una marca de avión ni de automóviles’ ”*<sup>7</sup> por parte del presidente del Consejo

## “MÉXICO TIENE LAS CONDICIONES PARA ATRAER, CONTENER Y ATENDER A LAS DISTINTAS EMPRESAS DEL MUNDO, QUIENES ESTÁN PLANEANDO Y EJECUTANDO ACCIONES PARA UBICARSE AQUÍ”



Coordinador Empresarial (CCE). Por lo tanto, México tiene las condiciones para atraer, contener y atender a las distintas empresas del mundo, quienes están planeando y ejecutando acciones para ubicarse aquí.

Aparte, se tiene un crecimiento económico en Inversión Extranjera Directa e Indirecta, que han tenido confianza en nuestra economía porque, aparte de la estabilidad econó-

mica y social, han visto que México fue uno de los muy pocos países que no contrató deuda en los últimos 5 años, como sí lo hicieron la mayoría de los países, por ejemplo, cuando el mundo enfrentó la pandemia del COVID-19.<sup>8</sup> Este acto ha dado confianza a los inversionistas y a las empresas.

Esa certeza ha traído, solo durante el primer semestre de 2023, 29 mil 041 millones de dólares [mdd], significando un incremento del 41% respecto al mismo periodo de 2022, según los datos que presentó la SE.<sup>9</sup> Como se aprecia con esta información, los inversionistas y el *Nearshoring* ya están tomando forma como plantas y complejos productivos de empresas que vienen desde Asia, Europa y del mismo Estados Unidos, como lo está haciendo Tesla.<sup>10</sup>

Se puede agregar que, derivado de la experiencia que ya tiene nuestro país en el tema de comercio exterior con Estados Unidos y Canadá, a raíz del TLCAN, se tienen redes de comunicación como carreteras, vías de tren, vías marítimas y aeropuertos acondicionados para llevar las mer-



cancías y partes a Estados Unidos y con planes de tener un ferrocarril que pase por los tres países, como el Canadian Pacific Kansas City (CPKC).<sup>11</sup>

Hasta aquí, se tienen los principales factores que han considerado las empresas del mundo para invertir en México. Ahora se debe analizar la situación de nuestros puertos, específicamente marítimos. Que son fundamentales para poder sostener y mejorar el comercio exterior de México. Somos conscientes que la apertura comercial y la globalización han llevado a convertir nuestros puertos en engranajes que son vitales para el desarrollo económico.

Pero si no se ejecutan acciones de modernización, se podría limitar la exportación e importación de mercancías y ello podría ser una limitante para las empresas que están llegando por el Nearshoring, lo que podría orillarlas a buscar otras alternativas si ven que las condiciones de comercio exterior están limitadas en México. Si no se trabaja en este asunto, las condiciones de México para las empresas no serán *“miel sobre hojuelas”* en el futuro.

Por un lado, se tiene la infraestructura de trabajo a mejorar. Por ejemplo, en el puerto de Veracruz se tienen ocupados 569 hectáreas [ha] y se tiene potencial de expansión de 322 ha. más; Mazatlán tiene una ocupación efectiva de 496 ha. y puede incrementarla en 305 ha. potenciales; siendo estas las que menos podrían incrementar su área de trabajo, ya que se limitan por sus respectivas ciudades.<sup>12</sup> Además, se tienen tres puertos más con gran potencial de crecimiento en su espacio de trabajo: Manzanillo tiene ocupadas 437 ha. y puede multiplicar por cuatro su espa-

**“SI NO SE EJECUTAN ACCIONES DE MODERNIZACIÓN, SE PODRÍA LIMITAR LA EXPORTACIÓN E IMPORTACIÓN DE MERCANCÍAS Y ELLO PODRÍA SER UNA LIMITANTE PARA LAS EMPRESAS QUE ESTÁN LLEGANDO POR EL NEARSHORING”**



cio de trabajo; en el Puerto de Lázaro Cárdenas se tienen 794 ha. y puede triplicar su área de trabajo y; el Puerto de Altamira, con una extensa área de trabajo que alcanza las 1175 ha., también puede, fácilmente, triplicarlo. Esto significa inversión y potencial de crecimiento para seguir atendiendo con eficiencia las empresas nacionales y extranjeras, para poder introducir al país partes, mercancías, materias primas y sacar productos terminados, acelerar las cadenas de suministro y, en general, beneficiar con un rápido flujo de mercancías desde México, hacia Estados Unidos y Canadá si se fortalecen las condiciones de trabajo en todos los puertos mexicanos.

En segundo lugar, sería interesante llevar al máximo las capacidades de los Puertos de Veracruz y Mazatlán para aprovechar su máximo potencial y, de los otros tres, generar una planeación adecuada para optimizar el comercio exterior, siempre en beneficio de las empresas insta-

ladas en México y para favorecer el flujo de las cadenas de suministro. Dicho de otra forma, se tiene un alto potencial de atraer capital humano a los puertos, esperando un adecuado manejo de cada actividad portuaria, como son para la carga y descarga, inventarios, controladores marítimos, personal de aduanas, de documentación y facturación, técnicos en todas las áreas, de seguridad, planificación, logística, manejo de las grúas e inspección y control de calidad, además de los conductores de los vehículos de importación y exportación.<sup>13</sup>

En tercer lugar, en este momento se sabe, por parte del Gobierno y de la iniciativa privada, se deben seguir fortaleciendo las vías de comunicación en todo el país para satisfacer las necesidades logísticas de las empresas instaladas en México. Se podrían enumerar otros puntos de interés, pero con lo señalado tenemos elementos para afirmar que la situación económica en México

ha ayudado a crecer las tasas de empleo, resultado de los factores internos y externos que ya hemos tratado, factores que han propiciado un mayor desarrollo nacional, apoyados por el T-MEC y el deseo de reducir costos de las empresas que están llegando de todo el mundo.

Con base en lo expuesto, se pueden derivar las siguientes conclusiones: En el ámbito portuario y logístico, resulta crucial reconocer y permitir la integración de la inversión privada en el desarrollo de la infraestructura en el comercio exterior mexicano. Esta inversión se vuelve tanto necesaria como fundamental para impulsar la modernización y expansión de los puertos marítimos. La colaboración con el sector privado posibilitará mantener y elevar los niveles de eficiencia en el comercio exterior, atendiendo las necesidades de las empresas extranjeras que han optado por establecerse en México, así como aquellas que ya han activado sus cadenas de producción y suministro, factores que coadyuvan al crecimiento productivo y económico.

El potencial de desarrollo en todos los puertos es innegable y significativo. Requieren adaptarse mediante la adopción de las últimas tecnologías, lo que incrementaría notablemente su eficiencia y promovería un flujo ininterrumpido de mercancías hacia nuestros principales socios comerciales, Estados Unidos y Canadá. Adicionalmente, es imperativo focalizar los esfuerzos en la formación y atracción de profesionales altamente capacitados, capaces de desempeñar una amplia gama de roles en las operaciones portuarias que son vitales para el comercio.

La consolidación de un sistema de comunicaciones robusto a lo largo y

## “PARTE DEL GOBIERNO Y DE LA INICIATIVA PRIVADA, SE DEBEN SEGUIR FORTALECIENDO LAS VÍAS DE COMUNICACIÓN EN TODO EL PAÍS PARA SATISFACER LAS NECESIDADES LOGÍSTICAS DE LAS EMPRESAS INSTALADAS EN MÉXICO”



ancho del territorio mexicano también se presenta como requisito fundamental si se desea un mayor desarrollo de la industria y la economía en nuestro país. Esto permitiría, en conjunto con la mano de obra calificada, satisfacer de manera óptima las demandas logísticas de las empresas radicadas en México. Este panorama, potenciado por el fenómeno del Nearshoring y la gestión acertada de la economía nacional por parte del Estado en colaboración con el sector privado, contribuirá de manera trascendental al desarrollo y optimización de los puertos marítimos mexicanos.

- Hernández, Enrique. México tiene el desempleo más bajo de su historia gracias al TMEC y al Nearshoring. IP. Forbes México, 02/08/2023. <https://www.forbes.com.mx/mexico-tiene-el-desempleo-mas-bajo-de-su-historia-gracias-al-tmec-y-al-nearshoring-ip/>
- Barragán, Víctor. La tasa de desempleo se encuentra en su nivel más bajo desde 2005. El Economista, 19/01/2023. <https://www.eleconomista.com.mx/empresas/La-tasa-de-desempleo-se-encuentra-en-su-nivel-mas-bajo-desde-2005-20230119-0007.html>
- EFE. Tasa de desempleo en México baja a 2.7% en junio. El Siglo de Torreón, 27/07/2023. <https://www.elsiglodetorreon.com.mx/noticia/2023/tasa-de-desempleo-en-mexico-baja-a-27-en-junio.html>
- Mpoke, Matthew. Guerra en Ucrania: 6 consecuencias que ha tenido en el mundo. The New York Times, 28/02/2023.

- <https://www.nytimes.com/es/2023/02/28/espanol/guerra-ucrania-impacto.html>
- Secretaría de Economía [SE]. Resumen del Tratado Comercial México, Estados Unidos y Canadá [T-MEC]. Senado de la República, 01/06/2019. [https://comisiones.senado.gob.mx/puntos\\_constitucionales/docs/TMEC/resumen\\_SE\\_050619.pdf](https://comisiones.senado.gob.mx/puntos_constitucionales/docs/TMEC/resumen_SE_050619.pdf)
- Marcos, Luz Elena. El Nearshoring cobra fuerza en México gracias al T-MEC. Expansión, 13/06/2022. <https://expansion.mx/economia/2022/06/13/el-nearshoring-cobra-fuerza-en-mexico-gracias-al-t-mec>
- Hernández, 2023. Op Cit. Nota 1.
- Rodríguez, Israel. México no tuvo que contratar deuda para enfrentar la pandemia: SHCP. La Jornada, 13/04/2021. <https://www.jornada.com.mx/notas/2021/04/13/economia/mexico-no-tuvo-que-contratar-deuda-para-enfrentar-la-pandemia-shcp/>
- Redacción T21. Inversión Extranjera Directa en México toma fuerza en primer semestre de 2023. Periódico T21, 10/08/2023. <https://t21.com.mx/2023/08/10/inversion-extranjera-directa-mexico-toma-fuerza-primers-terrestre-2023>
- Peláez-Fernández, Aida. Kloeckner & Co intensifica su presencia en México de cara al Nearshoring y la demanda de acero. Market Screener, 09/08/2023. <https://es.marketscreener.com/cotizacion/accion/TSLA-INC-6344549/noticias/Kloeckner-Co-intensifica-su-presencia-en-Mexico-de-cara-al-nearshoring-y-la-demanda-de-acero-44554771/>
- Del Toro, Evangelina. CPKC de México, plataforma para el T-MEC y el Nearshoring. Periódico T21, 02/05/2023. <https://t21.com.mx/ferroviario/2023/05/02/cpkc-mexico-plataforma-t-mec-nearshoring>
- Carranza, Octavio. Análisis de Puertos. Secretaría de Economía [SE], 2018, p. 93.
- Coca, Pedro y Compés, Raúl [Dir]. Evaluación de los principales puertos de América del Sur. Análisis institucional, técnico y económico. Universidad Politécnica de Valencia-IIRSA, junio de 2003. [http://www.iirsa.org/admin\\_iirsa\\_web/uploads/documents/mad\\_eppas.pdf](http://www.iirsa.org/admin_iirsa_web/uploads/documents/mad_eppas.pdf)





## **COFEPRIS AUTORIZA MÁS DE 10 MIL TRÁMITES PARA OPERACIONES DE *comercio exterior durante el primer trimestre de 2023***

**F**ue a través de un comunicado que el órgano informó sobre esta situación.

Incrementó un 18% el número de permisos de importación a productos e insumos de calidad sin riesgos para la salud, lo cual impacta positivamente la economía de México. Mediante la Ventanilla Única de Comercio Exterior Mexicano (VUCEM), plataforma integral de servicios que facilita el cumplimiento de las Regulaciones y Restricciones No Arancelarias (RRNA), que simplifica y potencializa las operaciones de trámites de comercio exterior, COFEPRIS emitió 10 mil 127 permisos en las siguientes categorías: Un claro ejemplo es Monterrey, quien se desarrolló por su acceso al gas natural, este hidrocarburo es un gran precursor indispensable para la industrialización de cualquier región. El sector industrial demandó un promedio de 2 mil 68 millones de pies cúbicos diarios de gas natural, según datos recientes del Sistema de Información Energética (SIE).

- Permiso sanitario de importación de medicamentos destinados a tratamientos especiales (en enfermedades de baja incidencia con repercusión social).
- Permiso sanitario previo de importación de productos.
- Permiso sanitario de importación de productos de muestra o consumo personal.
- Permiso sanitario previo de importación por retorno de productos.
- Permiso sanitario de importación de insumos que no sean o contengan estupefacientes o psicotrópicos, por retorno.

Entre enero y junio de 2023, aumentó un 16 por ciento las autorizaciones de permisos sanitarios a medicamentos con registro sanitario. Además, incrementó un 22 por ciento la autorización de permisos sanitarios de dispositivos médicos. La COFEPRIS seguirá trabajando a través de VUCEM, en las autorizaciones que impulsan el crecimiento económico del país con el fin de proteger la salud de la población.



*“Entre enero y junio de 2023, aumentó un 16 por ciento las autorizaciones de permisos sanitarios a medicamentos con registro sanitario”*





ESCANEA AQUÍ

LOS MEJORES CURSOS DIGITALES EN COMERCIO EXTERIOR,  
LOGÍSTICA Y ADUANAS DE MÉXICO



+ DE

**500** horas

DE CAPACITACIÓN DE  
COMERCIO EXTERIOR

Te ofrece

LOS MEJORES  
**ESPECIALISTAS**  
DE MÉXICO EN COMERCIO  
EXTERIOR Y ADUANAS

ACCEDE A TODO  
EL CONTENIDO

*PLAN* **Annual** \$5,000.00 + IVA

*OPCIÓN* **Mensual** \$499.00 + IVA

**Incluye:** Acceso a más de 500 horas de videos de capacitación en Comercio Exterior, Logística y Aduanas + Contenido nuevo cada mes + Acceso sin costo a eventos on-line exclusivos + Material descargable + Promociones especiales + Descuento en cursos CENCOMEX presenciales.

Actualízate y conoce nuestra plataforma en [WWW.CENCOMEX.COM](http://WWW.CENCOMEX.COM)

**MÁS INFORMACIÓN:** ✉ [ana.rojas@estrategiaaduanera.mx](mailto:ana.rojas@estrategiaaduanera.mx)

☎ 22 2735 0518 | 222 926 8469 | 222 1 29 7080

# ADQUIERE EL MEJOR CATÁLOGO DE CAPACITACIÓN EN COMERCIO EXTERIOR



**Y MUCHOS MÁS**

Conoce nuestra plataforma en [WWW.CENCOMEX.COM](http://WWW.CENCOMEX.COM)

# LA INTERPRETACIÓN de la Fracción Arancelaria

LA INTERPRETACIÓN DE LA FRACCIÓN ARANCELARIA ES UN PROCESO ESENCIAL EN EL ÁMBITO DEL COMERCIO INTERNACIONAL. ESTA FRACCIÓN, TAMBIÉN CONOCIDA COMO CÓDIGO ARANCELARIO O CÓDIGO HS (HARMONIZED SYSTEM), ES UN SISTEMA DE CLASIFICACIÓN UTILIZADO A NIVEL GLOBAL PARA IDENTIFICAR Y CATEGORIZAR LOS DISTINTOS TIPOS DE MERCANCIAS QUE SE IMPORTAN Y EXPORTAN. INTERPRETAR CORRECTAMENTE LA FRACCIÓN ARANCELARIA ES FUNDAMENTAL PARA DETERMINAR LOS ARANCELES, IMPUESTOS Y REGULACIONES COMERCIALES APLICABLES A CADA PRODUCTO ESPECÍFICO. A TRAVÉS DE LA INTERPRETACIÓN PRECISA DE ESTOS CÓDIGOS, SE FACILITA EL COMERCIO TRANSFRONTERIZO Y SE GARANTIZA LA CORRECTA APLICACIÓN DE LAS NORMATIVAS ADUANERAS.



Encontramos en el artículo 1 de la Ley de los Impuestos Generales de Importación y de Exportación (LIGIE) que comprende a la tarifa de la Ley de los Impuestos Generales de Importación y de Exportación (TIGIE) y que a su vez, en esta tarifa encontramos lo siguiente:

- Las Fracciones Arancelarias
- La Descripción de la Mercancía
- La Unidad de Medida de la Tarifa
- El Impuesto General de Importación
- El Impuesto General de Exportación
- El Número de Identificación Comercial (NICO)

Este es el contenido que se encuentra de conformidad con la última publicación del Diario Oficial de la Federación del 7 de junio del 2022 y sus posteriores modificaciones.

En el artículo 2 en su apartado II se encuentran las Reglas Complementarias y haciendo alusión a la 2ª. Que a la letra dice:

*“2ª La tarifa del artículo 1o. de esta ley está dividida en 22 Secciones que se identifican con números romanos, ordenados en forma progresiva, sin que dicha numeración afecte la codificación de las fracciones arancelarias.*

*Las fracciones arancelarias son las que definen la mercancía y la cuota aplicable a la misma dentro de la subpartida que les corresponda, y estarán formadas por un código de 8 dígitos, de la siguiente forma:*

*a) El Capítulo es identificado por los dos primeros dígitos, ordenados en forma progresiva del 01 al 98;*

*b) El Código de partida se forma por los dos dígitos del Capítulo, seguidos de un tercer y cuarto dígitos ordenados en forma progresiva;*

*c) La subpartida se forma por los cuatro dígitos de la partida adicionados de un quinto y sexto dígito, separados de los de la partida por medio de un punto. Las subpartidas pueden ser de primer o segundo nivel, que se distinguen con uno o dos guiones respectivamente, excepto aquellas cuyo código numérico de subpartida se representa con ceros {00}; Son de primer nivel, aquellas en las que el sexto número es cero {0}; Son de segundo nivel, aquellas en las que el sexto número es distinto de cero {0}; Para los efectos de la Regla General 6, las subpartidas de primer nivel a que se refiere este inciso, se presentarán en la tarifa de la siguiente manera:*

*i) Cuando no existen subpartidas de segundo nivel, con 6 dígitos, siendo el último “0”, adicionados de su texto precedido de un guion.*

*ii) Cuando existen subpartidas de segundo nivel, sin codificación, citándose únicamente su texto, precedido de un guion. Las subpartidas de segundo nivel son el resultado de desglosar el texto de las de primer nivel mencionadas en el subin-*



**POR: DR. RUBÉN GONZÁLEZ CONTRERAS**

Licenciado en Comercio y Negocios Internacionales y Vista Aduanal. Representante de México ante: la Organización Mundial de Aduanas (OMA), la Organización de Estados Americanos (OEA), y el Comité Iberoamericano de Nomenclatura. Fue Asesor Comercial en Materia de Aduanas y Comercio Internacional en la Secretaría Particular de la Presidencia de la República en la administración del Dr. Ernesto Zedillo Ponce de León. Participó en la elaboración de las Leyes de Comercio Exterior en México. Fue presidente de la Asociación Mexicana de Vistas Aduanales (AMVA).

*ciso ii) anterior.*

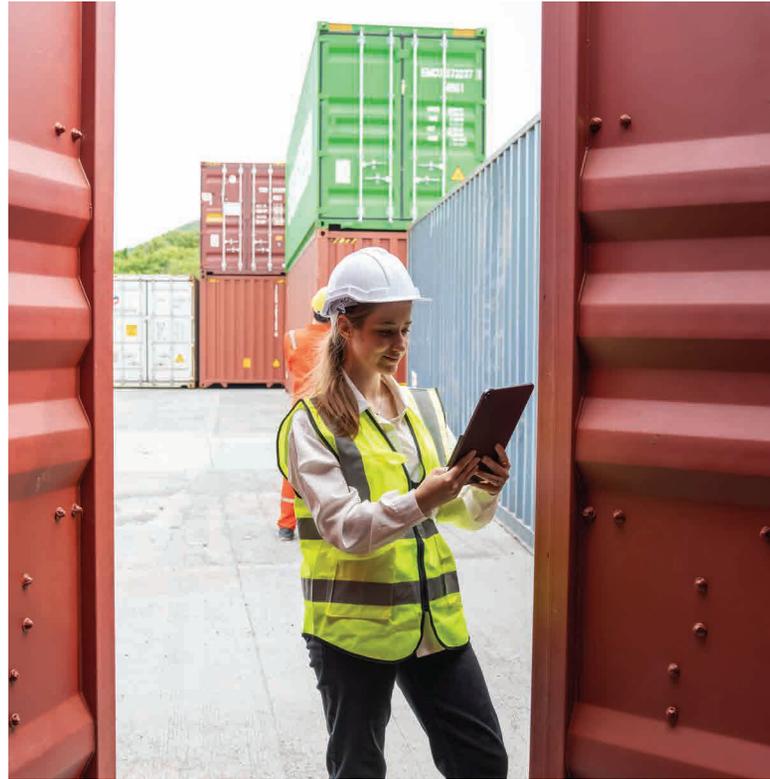
*En este caso el sexto dígito será distinto de cero y el texto de la subpartida aparecerá precedido de dos guiones, y*

*d) Los seis dígitos de la subpartida adicionados de un séptimo*

y octavo dígitos, separados de los de la subpartida por medio de un punto, forman la fracción arancelaria.

Las fracciones arancelarias estarán ordenadas del 01 al 99, reservando los códigos noventa (90 a 99) para clasificar las mercancías que no estén comprendidas en las fracciones arancelarias específicas con terminación 01 a 89.

La cuota señalada en las fracciones arancelarias de la Tarifa de la presente Ley se entenderá expresada en términos de porcentaje exclusivamente, salvo disposición en contrario, y se aplicará sobre la base gravable del impuesto general de importación o la base gravable del impuesto general de exportación que corresponda.”



Se desprende lo siguiente:

- Las fracciones arancelarias (son las que definen la mercancía y la cuota aplicable a la misma dentro de la subpartida que les corresponda).
- Que la fracción arancelaria es a OCHO DÍGITOS (estarán formadas por un código de 8 dígitos, de la siguiente forma:).
- El capítulo (es identificado por los dos primeros dígitos, ordenados en forma progresiva del 01 al 98), los dos primeros dígitos.
- Que la partida se identifica por (El código de partida se forma por los dos dígitos del Capítulo seguidos de un tercer y cuarto dígitos ordenados en forma progresiva;), los cuatro primeros dígitos.
- 29: Que la subpartida se forma (por los cuatro dígitos de la partida

adicionados de un quinto y sexto dígitos, separados de los de la partida por medio de un punto.), los seis primeros dígitos.

### 2904.10

Estos primeros seis dígitos corresponden al Sistema Armonizado, por lo tanto, son de observancia internacional, es decir se deben de observar los mismos en todos países, su metodología para la aplicación e interpretación lo establecen las Reglas Generales.

Que la fracción arancelaria está constituida por (Los seis dígitos de la subpartida adicionados de un séptimo y octavo dígitos, separados de los de la subpartida por medio de un punto, forman la fracción arancelaria.)

### 2904.10.01 = fracción arancelaria

También es muy importante recalcar

que en México a partir de finales de diciembre del 2020 con la entrada en vigor de la LIGIE que se publicó el 1 de julio del 2020 la cual entre otras comprende la incorporación de la sexta enmienda del Sistema Armonizado de la Organización Mundial de Aduanas (OMA), la compactación de las fracciones arancelarias, la incorporación del Número de Identificación Comercial (NICO), entre otros y nace la figura de la clasificación arancelaria que se compone de la fracción arancelaria (ocho dígitos) más el número de identificación comercial que es a dos dígitos de conformidad con la Regla Complementaria 10ª., de la LIGIE la cual la transcribo:

*“Se establecerán números de identificación comercial en los que se clasifican las mercancías*

en función de las fracciones arancelarias y la metodología para la creación y modificación de dichos números, los cuales serán determinados por la Secretaría de Economía, con opinión previa de la Secretaría de Hacienda y Crédito Público. La metodología será publicada en el Diario Oficial de la Federación por conducto de la Secretaría de Economía.

Además, someterá una consulta pública, la cual deberá explicar claramente su funcionamiento y estar disponible permanentemente en el sitio web destinado para ello, la metodología para la creación y modificación y el procedimiento a seguir de los números de identificación comercial.

La Secretaría de Economía, dará a conocer mediante su

Acuerdo publicado en el Diario Oficial de la Federación:

a) Los números de identificación comercial de las fracciones arancelarias.

b) Las tablas de correlación de las fracciones arancelarias de la tarifa, así como de los números de identificación comercial.”

Por lo que debemos de tomar en cuenta estos tres conceptos, en nuestro país, que son:

- Fracción Arancelaria (FA)
- Es a ocho dígitos 2904.10.01
- Número de Identificación Comercial (NICO)
- Es a dos dígitos 00
- Clasificación Arancelaria es la fracción arancelaria más el Número de Identificación Comercial (NICO)
- Es a diez dígitos 2904.10.01 00
- En la clasificación arancelaria,

los dígitos 7 y 8 así como el Número de Identificación Comercial (NICO), dígitos 9 y 10 están sujetos a la metodología para su aplicación e interpretación de conformidad con lo que establecen las reglas complementarias y estas tienen valides solo en México.

- La Clasificación Arancelaria es la base legal de la referencia para: Los impuestos generales de importación y los de exportación, así como para las cuotas compensatorias, permisos previos, las Regulaciones y Restricciones No Arancelarias, NOM, las Reglas de Origen en los Tratados de Libre Comercio, llenado de pedimento, identificación de la mercancía, cumplimiento del anexo 24 y 31, determinar el cobro de IVA, IEPS, ISAN, cupos, impuestos a zonas fronterizas, entre otros.

**LA CLASIFICACIÓN ARANCELARIA ES LA BASE LEGAL DE LA REFERENCIA PARA: LOS IMPUESTOS GENERALES DE IMPORTACIÓN Y LOS DE EXPORTACIÓN, ASÍ COMO PARA LAS CUOTAS COMPENSATORIAS, PERMISOS PREVIOS, LAS REGULACIONES Y RESTRICCIONES NO ARANCELARIAS, NOM, LAS REGLAS DE ORIGEN EN LOS TRATADOS DE LIBRE COMERCIO, LLENADO DE PEDIMENTO, IDENTIFICACIÓN DE LA MERCANCÍA, CUMPLIMIENTO DEL ANEXO 24 Y 31, DETERMINAR EL COBRO DE IVA, IEPS, ISAN, CUPOS, IMPUESTOS A ZONAS FRONTERIZAS, ENTRE OTROS.**



EJEMPLARES DISPONIBLES EN  
**VERSIÓN IMPRESA \$990 Y DIGITAL \$600**



Correcta Aplicación del  
**IMPUESTO  
 AL VALOR  
 AGREGADO**  
 EN OPERACIONES  
 DE COMERCIO EXTERIOR



**LINEAMIENTOS  
 DE DERECHO  
 PENAL-ADUANERO**



**LEY  
 ANTILAVADO  
 Y SU IMPACTO EN EL  
 COMERCIO EXTERIOR**



**PROCEDIMIENTOS  
 ADUANEROS**



**CORRECTA CLASIFICACIÓN  
 ARANCELARIA  
 PRINCIPIOS & LINEAMIENTOS**



**EL IVA EN LAS  
 OPERACIONES  
 INTRACOMUNITARIAS**



**MANUAL PRÁCTICO  
 AMPARO  
 EMBARGO  
 DE MERCANCIAS**



**INFRACCIONES  
 Y SANCIONES  
 ADUANERAS  
 POR EL USO DE  
 DOCUMENTOS FALSOS**

EJEMPLAR DISPONIBLE EN  
 VERSIÓN IMPRESA \$699  
 DIGITAL \$599

\*Ejemplares impresos, son más gastos de envío



## ANÁLISIS DEL RECHAZO DEL VALOR EN ADUANA

y de la Subvaluación en México

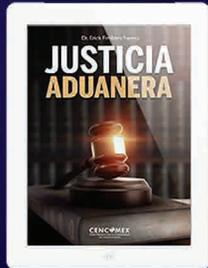
EJEMPLAR DISPONIBLE EN  
VERSIÓN IMPRESA \$499  
DIGITAL \$399



## LITIGIO ADUANERO

EJEMPLAR DISPONIBLE EN  
VERSIÓN IMPRESA \$499  
DIGITAL \$399

EJEMPLARES DISPONIBLES  
SOLO VERSIÓN DIGITAL \$600



## JUSTICIA ADUANERA



## ESTRATEGIAS PARA IMPORTADORES

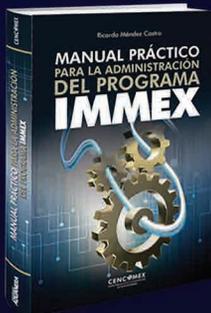
TOMO I



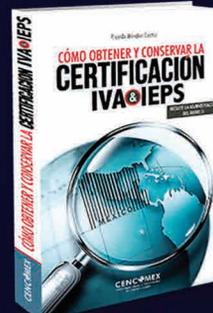
## ESTRATEGIAS PARA IMPORTADORES

TOMO II

EJEMPLARES DISPONIBLES  
SOLO VERSIÓN IMPRESA \$990



## MANUAL PRÁCTICO PARA LA ADMINISTRACIÓN DEL PROGRAMA IMMEX



## CÓMO OBTENER Y CONSERVAR LA CERTIFICACIÓN IVA & IEPS

Adquíerelos directamente en: [www.cencomex.com/editorial](http://www.cencomex.com/editorial)

escríbenos a [ana.rojas@estrategiaaduanera.mx](mailto:ana.rojas@estrategiaaduanera.mx)  
o vía whatsapp al 222 735 0518



# SISTEMA PORTUARIO NACIONAL

# INFORME ESPECIAL: ADUANAS MARÍTIMAS



El Sistema Portuario Mexicano apoya a la producción y la exportación de industrias tan importantes como la petrolera, la siderúrgica, la cementera, la automotriz y la petroquímica, entre otras.

**P**or su localización marítima, nuestro país ocupa la tercera posición a nivel mundial en longitud de litorales con los océanos Pacífico y Atlántico. Y por si fuera poco, el transporte por esta vía constituye un elemento fundamental para el comercio exterior, además de conectar regionalmente con el territorio continental, transportando más del 80% de las exportaciones del país.

México tiene una ubicación geográfica privilegiada, lo que le permite ser un punto estratégico para la exportación e importación de productos, los puertos están conectados con diferentes países de todo el mundo, generando un flujo constante.

## **LA ADMINISTRACIÓN PORTUARIA INTEGRAL**

La Administración Portuaria Integral surge cuando la

planeación, programación, desarrollo y demás actos relativos a los bienes y servicios de un puerto, se encomiendan en su totalidad a una sociedad mercantil, mediante la concesión para el uso, aprovechamiento y explotación de los bienes y la prestación de los servicios respectivos. Una API es autónoma en su gestión operativa y financiera, por lo que, sus órganos de gobierno establecen sus políticas y normas internas.

Los servicios portuarios son complementarios o conexos al transporte marítimo y comprenden un amplio conjunto de actividades, así se distinguen: los servicios portuarios de estiba y desestiba de mercancías, de remolque de buques, de practicaje, de amarre de buques, de aprovisionamiento de alimentos, de abastecimiento de combustible, de recojo de residuos sólidos y líquidos, de señalización portuaria, de dragado, entre otros.

## SISTEMA PORTUARIO NACIONAL

103 Puertos y 15 Terminales Habilitadas

### ASIPONAS y sus puertos

- Altamira
- Coatzacoalcos
- 01 Pajaritos
- Dos bocas
- Ensenada
- 02 Costa Azul
- 03 El Sauzal
- Guaymas
- Lázaro Cárdenas
- Manzanillo
- 04 Laguna de Cuyutlán
- 05 San Pedrito
- Mazatlán
- Progreso
- 06 Celestín
- 07 Chabihau
- 08 Chuburná
- 09 Dzilam de Bravo
- 10 El Cuyo
- 11 Las Coloradas
- 12 Río Lagartos
- 13 San Felipe
- 14 Sisal
- 15 Telchac

### Puertos en proceso administrativo para ser sectorizados a la Secretaría de Marina como ASIPONA

- 16 Yucaltepén
- Puerto Chiapas
- Puerto Vallarta
- Salina Cruz
- Tampico
- Topolobampo
- Tuxpan
- Veracruz
- Puertos - 32
- Terminales - 0

### API FONATUR

[PUERTOS - 1 / TERMINALES - 0]

- 17 Bahías de Huatulco

### API Estatal de Baja California Sur

[PUERTOS - 6 / TERMINALES - 4]

- 18 Isla San Marcos
- 19 La Paz
- 20 Loreto
- 21 Pichilingue
- 22 Puerto Escondido
- 23 Punta Prieta
- 24 San Carlos
- 25 San Juan de la Costa
- 26 Santa María
- 27 Santa Rosalía

### API Municipal de Guaymas

[PUERTOS - 1 / TERMINALES - 1]

- 28 Gral. Rodolfo Sánchez Taboada
- 29 San Carlos

### API Estatal de Campeche

[PUERTOS - 12 / TERMINALES - 2]

- 30 Campeche
- 31 Cayo Arcas
- 32 Champotón
- 33 Emiliana Zapata
- 34 Isla Aguada
- 35 Isla Arena
- 36 Isla del Carmen
- 37 Lerma
- 38 Nueva Campechito
- 39 Sanbacuy
- 40 San Francisco
- 41 Seybaplaya
- 42 Takuntah
- 43 Yúm K'ak' N'ab

### API Estatal de Quintana Roo

[PUERTOS - 8 / TERMINALES - 0]

- 44 Cancún
- 45 Chetumal
- 46 Isla Cozumel
- 47 Isla Mujeres
- 48 Puerto Juárez
- 49 Puerto Morelos
- 50 Playa del Carmen
- 51 Punta Venado

### API Estatal de Tabasco

[PUERTOS - 2 / TERMINALES - 1]

- 52 Chiltepec
- 53 Frontera
- 54 Sánchez Magallanes

### API Estatal de Tamaulipas

[PUERTOS - 1 / TERMINALES - 0]

- 55 Matamoros

### API Estatal Sistema Portuario Veracruzano

[PUERTOS - 2 / TERMINALES - 0]

- 56 Alvarado
- 57 Tlacotalpan



### Puertos y Terminales No Concesionados a una ASIPONA/API

[PUERTOS - 36 / TERMINALES - 7]

- 58 Adolfo López Mateos
- 59 Altata
- 60 Bahía Colonet
- 61 Barra de Navidad
- 62 Chacala
- 63 Cruz de Huanacaxtle
- 64 El Sábalo
- 65 Escuinapa
- 66 Guerrero Negro
- 67 Holbox
- 68 Isla Cedros
- 69 Ixtapa
- 70 La Aguada
- 71 La Pesca
- 72 La Reforma
- 73 Los Barriles
- 74 Mahahual
- 75 Minatitlán
- 76 Mulegé
- 77 Nanchital
- 78 Nautla
- 79 Nuevo Vallarta
- 80 Puerto Ángel
- 81 Puerto Aventuras
- 82 Puerto Balleto
- 83 Puerto Escondido
- 84 Puerto Libertad
- 85 Puerto Marqués
- 86 Puerto Peñasco
- 87 Punta Allen
- 88 Punta Venado
- 89 Rosarito
- 90 San Blas
- 91 San Felipe
- 92 San José del Cabo
- 93 Santa Clara
- 94 Teacopán
- 95 Tecolutla
- 96 Venustiano Carranza
- 97 Vicente Guerrero
- 98 Villa Hermosa
- 99 Xcalak
- 100 Yavaros
- 101 Zihuatanejo

### SIMBOLOGÍA

- Puertos
- ◆ Terminales

### Notas:

- ASIPONA.**- Administración del Sistema Portuario Nacional
- API.**- Administración Portuaria Integral
- APIM.**- Administración Portuaria Integral Municipal
- FONATUR.**- Fondo Nacional de Fomento al Turismo

Diseño de gráfica propiedad de la revista Estrategia Aduanera

“LOS PRINCIPALES PUERTOS MEXICANOS ESTÁN INAUGURANDO UNA NUEVA ÉPOCA EN SU MARCHA HACIA LA DIGITALIZACIÓN, EL CONTROL DE PROCESOS, Y EN CONTRA DE LOS RIESGOS CIBERNÉTICOS, A PARTIR DE LA IMPLEMENTACIÓN DEL NUEVO SISTEMA: PUERTO INTELIGENTE Y SEGURO (PIS)”

**LAS ADUANAS MARÍTIMAS MÁS IMPORTANTES DE MÉXICO POR OPERACIÓN**

Se encuentran mencionadas aquí, gracias a que cuentan con la infraestructura y maquinaria necesaria para recibir un mayor número de operaciones y, porque estas se han concentrado mayormente en puntos estratégicos en el país que facilitan la logística interna a casi cualquier punto dentro de México.

**ADUANA DE MANZANILLO**

Sin dudarlo, Manzanillo es una de las principales aduanas de México. Y es que por esta aduana transita una gran cantidad de mercancía importada mayormente del continente asiático.

De acuerdo con (ASIPONA) Manzanillo, en los primeros 7 meses del año en curso, el Puerto de Manzanillo gestionó un total de 19 millones 405 mil 521 toneladas de carga, consolidando su posición como uno de los puertos más destacados tanto en México como en América Latina. Los resultados específicos por tipo de

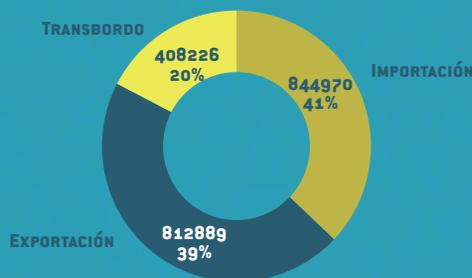
carga reportados son los siguientes: Carga General, el puerto movilizó un total de 1 millón 016 mil 662 toneladas de carga general, reafirmando su relevancia como un hub clave para la mercancía. En Granel Agrícola, el

puerto manejó 1 millón, 018 mil 435 toneladas de granel agrícola. Con Granel Mineral, se reporta un incremento del 6.6% en este rubro, con un total de más de 3.12 millones de toneladas operadas durante el periodo, en comparación con los resultados del año anterior. Respecto a contenedores, un total de 2 millones 066 mil 085 TEU's fueron registrados, demostrando un crecimiento significativo del 4% en relación con el mismo período del año pasado.

La distribución de los TEU's manejados durante los primeros 7 meses de 2023 es la siguiente: Carga de Importación: 41%; Carga de Exportación: 39%; Transbordos: 20%; Por si fuera poco, en el mes de julio de 2023 marcó un hito en la productividad mensual con un manejo de 331 mil 143 TEU's, una cifra histórica en la operación portuaria.

**PARTICIPACIÓN DE TEU'S POR TRÁFICO**

**TOTAL: 2'066,085 TEU'S**



**TEU's DE IMPORTACIÓN 2023**



**TEU's DE EXPORTACIÓN**

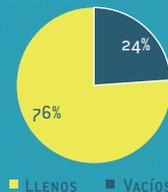


Imagen: ASIPONA Manzanillo Enero-Julio 2023

En términos de embarcaciones atendidas, se registraron 1 mil 129 barcos en el Puerto de Manzanillo durante el período, reflejando un aumento del 1% en comparación con los primeros 7 meses del año anterior. La distribución de los tipos de embarcaciones es la siguiente: Embarcaciones de Contenedores: 66%; Carga General Suelta: 12%; Granel Mineral: 9.6%; Petróleo y Derivados: 8.7%; Otros Tipos: 3.7%.

## BUQUES (COMERCIALES Y PETROLEROS)

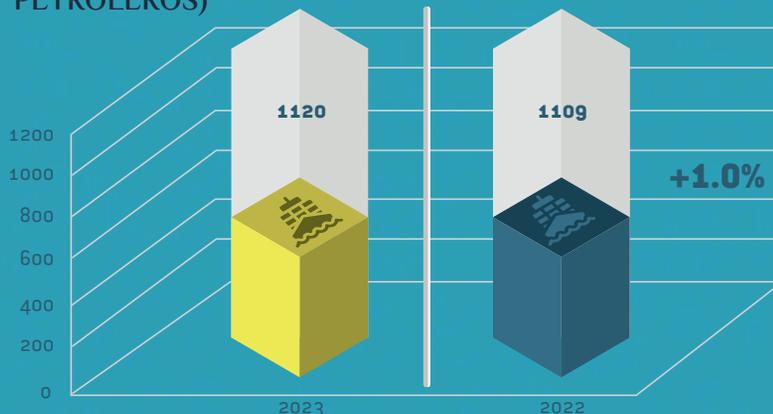


Imagen: ASIPONA Manzanillo Enero-Julio 2023



“LA ADUANA DE VERACRUZ ES LA ÚNICA EN EL PAÍS CON REVISIÓN DE SUS MERCANCÍAS A TRAVÉS DE EQUIPOS DE RAYOS GAMMA, RAYOS X Y CONTROL DE ACCESOS Y CÁMARAS DE CIRCUITO CERRADO”

## ADUANA DE VERACRUZ

Veracruz es la principal puerta de salida de las zonas industriales de la Ciudad de México, Estado de México, Puebla y Veracruz, a la Costa Este de los Estados Unidos y a Europa. Esta aduana se caracteriza por ser muy valiosa dentro del país debido al valor de la mercancía que transporta y la segunda por el volumen de operaciones que maneja.

Además, es la única en el país con revisión de sus mercancías a través de equipos de Rayos Gamma, Rayos X y control de accesos y cámaras de circuito cerrado.

## MOVIMIENTO POR TIPO DE CARGA

COMPARATIVO 2022-2023

Periodo: Enero-Junio de 2023

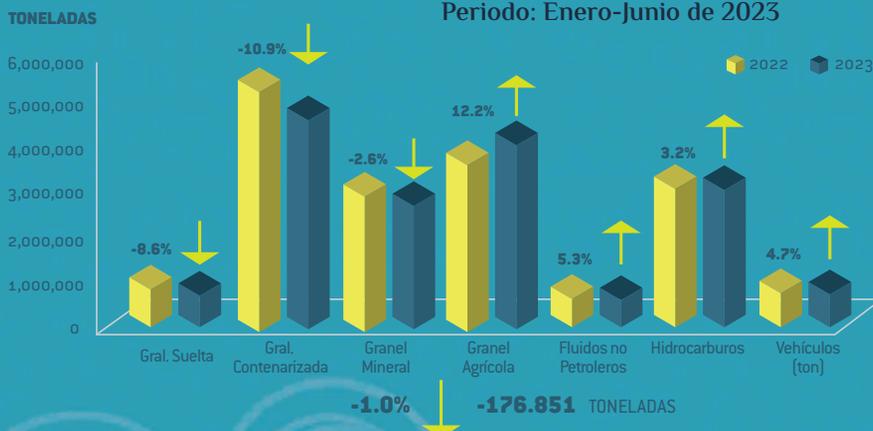


Imagen: ASIPONA Veracruz Enero-Junio 2023

## ADUANA DE LÁZARO CÁRDENAS

La aduana de Lázaro Cárdenas ha logrado incentivar la operación que se recibe del pacífico implementando mayor infraestructura para despachar con mayor agilidad las mercancías que se importan o exportan por esta vía. La intención es desahogar la operación que tiene la aduana de Manzanillo, ya que esta aduana constantemente sufre congestión.

Por su capacidad, sus instalaciones, su localización y conexiones clave a la hora de alcanzar el mercado estadounidense, el puerto Lázaro Cárdenas es un punto estratégico para el tráfico de contenedores mexicanos.

“EL GOBIERNO DE MICHOACÁN Y LA ADMINISTRACIÓN DEL SISTEMA PORTUARIO NACIONAL (ASIPONA) INVERTIRÁN 5 MIL MILLONES DE PESOS EN INFRAESTRUCTURA PARA COLOCAR AL PUERTO DE LÁZARO CÁRDENAS COMO LA PRINCIPAL PLATAFORMA LOGÍSTICA PARA EL COMERCIO MARÍTIMO INTERNACIONAL”

## MOVIMIENTO COMPARATIVO DE CARGA 2022/2023 POR TIPO DE CARGA



## COMPARATIVO A JUNIO 2022-2023

TONELADAS

Imagen: ASIPONA Lázaro Cárdenas Enero-Junio 2023

## ADUANA DE ALTAMIRA

Durante los primeros seis meses de este 2023, al Puerto de Altamira, en Tamaulipas llegaron alrededor de 173,432 vehículos en proceso de importación y exportación, además de 898 embarcaciones con carga comercial, equivalentes a más de 10,000 toneladas de mercancía.

El mayor movimiento se registró en junio con más de 1,983 toneladas, luego en marzo y mayo con 1,755 y 1,715 toneladas de manera respectiva, después en abril con 1,701 toneladas, febrero con 1,443 toneladas y finalmente enero con 1,414 toneladas.



## ADMINISTRACIÓN DEL SISTEMA NACIONAL ALTAMIRA S.A. DE C.V.

MOVIMIENTO ACUMULADO DE CONTENEDORES  
POR TIPO DE TRÁFICO ENERO-JUNIO 2023-2022 (MILES DE TEU'S)

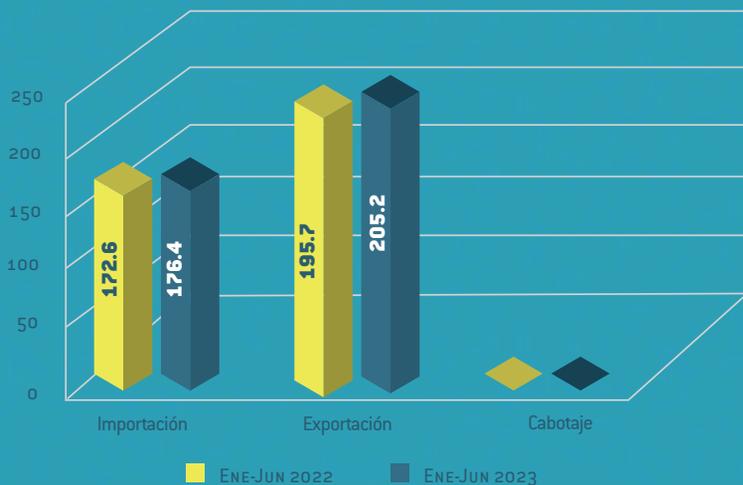


Imagen: Administración del Puerto de Altamira Enero-Junio 2023

### SISTEMA PORTUARIO FORTALECIDO, QUE MUESTRA RESULTADOS

Así como lo ha informado la Coordinación General de Puertos y Marina Mercante (2023), más de 44 millones de toneladas de mercancía se están movilizándose en el interior del país con destino nacional e internacional. El 2023 arrancó con 600 mil contenedores en operación y de acuerdo con la Secretaría de Marina operaron alrededor de 7.6 millones de contenedores.

Además, el resto de los puertos nacionales gestiona y desarrolla interesantes propuestas, tales como el proyecto "Tampico 1900", que contempla que en la Antigua Aduana de Tampico se realicen espacios culturales y comerciales. En marzo de este año, se presentó la licitación para concesionar un área terrestre de 39 mil 448 metros cuadrados del área dentro del recinto portuario para incentivar el comercio.

A su vez, en materia de operatividad,

economía, crecimiento y desarrollo, los puertos de Mazatlán y Long Beach, California, realizaron la firma de una carta de intención de convenio con el puerto de Long Beach y la Administración del Recinto Portuario Mazatlán.

En el caso de la modernización del puerto de Guaymas, cuenta con un avance cercano al 50 por ciento, un proyecto puesto en marcha a través del Gobierno de Sonora y la Secretaría de Marina, en conjunto con la Administración del Sistema Portuario Nacional (ASIPONA), quienes informaron que el proyecto completo consta de 13 frentes de obra, de los cuales ocho están en activo, y que requieren de una inversión general de tres mil 926 millones de pesos.



“EL MES DE JULIO ARRIBARON AL PUERTO DE MAZATLÁN DOS DE LOS BARCOS MÁS GRANDES QUE HAN LLEGADO AL ESTADO, EL PRIMERO CON 20 MIL TONELADAS DE CARGA Y EL SEGUNDO CON 10 MIL TONELADAS, DE ACUERDO CON MARIEL AQUILEO ANCONA INFRANZÓN, DIRECTOR GENERAL DE LA ADMINISTRACIÓN DEL SISTEMA PORTUARIO NACIONAL DE MAZATLÁN”



# EL PODCAST DE COMERCIO EXTERIOR DE MÉXICO

*Escucha*

LAS NOTICIAS MÁS  
**IMPORTANTES DE**  
COMERCIO EXTERIOR

*en 1 minuto*



Escúchalo de  
lunes a viernes  
por nuestro canal  
de Spotify



Regístrate para obtenerlo  
directamente en tu WhatsApp en  
[www.estrategiaaduanera.mx/EA/earadio/](http://www.estrategiaaduanera.mx/EA/earadio/)

**¡ANÚNCIATE CON NOSOTROS**  
Y POTENCIALIZA TU MARCA!  
Mándanos whatsapp: 2227350518

# **LA IMPORTANCIA DE LA NORMATIVIDAD** *en el comercio exterior mexicano*

CADA VEZ MÁS EMPRESAS Y PERSONAS IMPORTAN MERCANCÍAS DESDE ALGÚN PUNTO DEL MUNDO, EXISTEN PÁGINAS QUE TE VENDEN SIN PREGUNTARSE SI EL COMPRADOR TIENE IDEA DE QUE ES UN INCOTERM O SI EL PRODUCTO QUE VENDE REQUIERE DE CUMPLIMIENTO DE ALGUNA REGULACIÓN.



# E

En un mes hasta 5 personas físicas o microempresas se han comunicado con MORENO TORRES CONSULTORES, por medio de redes o por recomendación. En todos los casos buscando ayuda con sus despachos, porque el Agente Aduanal comentó que por falta de cumplimiento de normatividad, su mercancía tiene objeciones y es que cuando embarcó no contaba con un asesor de comercio exterior o simplemente se aventuró en realizar la compra desconociendo todo el proceso.

Actualmente, existen 113 normas oficiales mexicanas para cumplimiento, que van desde una norma de etiquetado comercial y normas técnicas, siendo estas últimas las más complejas a cumplir por los requerimientos por parte de los Órganos Certificadores.

Estamos enfrentando una gran problemática para comprender quién determina las regulaciones a cumplir por ley, sabemos que es el Agente Aduanal por ser la primera interacción con el importador, pero en la práctica lo que se tiende a hacer, es que se pide al Órgano Certificador que determine dichas regulaciones con la revisión de información muy específica, como son fichas técnicas, manuales y diagramas eléctricos con la que se determinó la Fracción arancelaria.

Tenemos consciencia de que las Regulaciones y Restricciones No Arancelarias se determinan conforme a la Fracción arancelaria y su nomenclatura, así como las acotaciones a nivel Fracción arancelaria teniendo

él únicamente y excepto, olvidando que las Normas Mexicanas tienen un contexto más complejo, entre esto el texto de la norma en la cual encontraremos: el objetivo con que fue creada, el campo de aplicación, sus definiciones, sus notas, las pruebas de laboratorio que deben realizarse y lo que necesitan cumplir en cuanto a información en etiqueta.

Y es que las normas técnicas conjugan en un punto con las normas de información comercial, porque estas deben ser evaluadas y revisadas por un especialista, de forma que los Agentes Aduanales, ceden la responsabilidad al Órgano Certificador en que normas se deben cumplir.

Las normas pasaron a formar parte de las Regulaciones y Restricciones No Arancelarias, por qué dejaron de ser optativas, sufriendo cambios en los que importadores grandes o pequeños comenzaron a buscar alternativas para su cumplimiento. Existen normas en las que hay circulares para que se permita hacer familias y las condiciones que deben cumplir. Existen normas que permiten la amplitud de titularidad y su homologación entre normas internacionales.

Aún hay normas que no cuentan con un laboratorio para ser evaluadas, existiendo circulares que permiten la importación de estos productos sin tener una aprobación emitida por un Órgano Certificador. Las normas se obligaron al cumplimiento para protección de los ciudadanos y el medio ambiente.



## **POR: VICTORIA I. MORENO LÓPEZ**

Socia fundadora de Moreno Torres Consultores y Estrategas en Comercio Exterior. Licenciada en Negocios Internacionales en el Instituto Leonardo Bravo. Cuenta con Diplomado en alta Especialización en Operación Aduanera. Embajadora Mexicana de la Comisión Internacional de la Red de Mujeres Aduaneras de Latinoamérica. Nombramiento como Mujer Líder de las Américas representante de México. Conferencista en diversos programas de Comercio Exterior como "Diálogos de comercio exterior con ESKA Consultores y Asesores", "Contacto Aduanero", "Táctica Aduanera".

Los documentos actuales que se pueden obtener son los certificados y un documento que se creó y se ha vuelto muy popular entre los Agentes Aduanales como un blindaje a ciertas normas, las Cartas de Justificación Técnica o Cartas Resolución, un documento que muchos hemos usado para explicar a la autoridad aduanera que la norma no nos aplica por las características de nuestro producto.

# OPORTUNIDADES PARA LOS INVERSIONISTAS QUE *buscan instalarse en México: Nuevas tendencias*

EL NEARSHORING ES UNA TENDENCIA EN NEGOCIOS QUE CONSIDERA LA REESTRUCTURACIÓN Y RELOCALIZACIÓN DE LAS CADENAS DE SUMINISTRO ACTUALES, CON LA FINALIDAD DE PRODUCIR LO MÁS CERCANO POSIBLE DEL CONSUMIDOR FINAL, ASEGURANDO UNA CADENA DE SUMINISTRO QUE PUEDA PERMITIR ESA PRODUCCIÓN, EN TIEMPO EFICIENTE, REDUCIENDO COSTOS Y RIESGOS.



# E

El concepto nace hace algunos años en los Estados Unidos de Norteamérica bajo el eslogan “*Made in America*” y se vuelve importante por los efectos que la pandemia COVID-19 dejó en la economía mundial a causa de la disrupción en las cadenas de suministro que generó la falta de insumos provenientes de Asia, la inflación, la guerra fría y los problemas geopolíticos tales como la Guerra entre Rusia y Ucrania que causó disrupción en cadenas de suministro de algunos minerales, energéticos y alimentos. Ante este escenario se vuelve importante replantear la vulnerabilidad en las cadenas de suministro de muchas empresas que actualmente se encuentran instaladas en Asia y/o cuyo mercado meta se encuentra en los Estados Unidos de Norteamérica, buscando encontrar menor dependencia y vulnerabilidad de países como China, la India y Rusia. Encontrando especialmente en México y otros países de América, beneficios tales como la proximidad, el ahorro en costos logísticos, la alineación en zona horaria, similitudes en la cultura de trabajo, bajos costos de mano de obra, localización geográfica y condiciones beneficiosas otorgadas por los Tratados de Libre Comercio como el T-MEC.

Por su parte, el Gobierno de los EE.UU busca fortalecer algunos sectores de su economía que considera críticos:

- Minerales
- Semiconductores y baterías eléctricas (sector automotriz)
- Medicamentos y dispositivos médicos

- Agricultura y comida procesada

Ante este escenario, la administración actual del gobierno del presidente Biden ha diseñado políticas industriales de apoyo a estos sectores tales como la inversión de 1 billón de dólares en apoyo a la industria para transitar a baterías eléctricas, 52,000 millones de dólares para semiconductores y apoyo para mejorar la infraestructura logística en Norteamérica, estableciendo un mandato al más alto nivel político para fortalecer cadenas de suministro en América del Norte.

Según cálculos del Banco Interamericano de Desarrollo (BID), la ganancia potencial para América Latina y el Caribe de las oportunidades de Nearshoring en el corto y mediano plazo podrían representar un aumento de hasta US\$78.000 millones en nuevas exportaciones de bienes y servicios, con importantes oportunidades para la región en la industria automotriz, textil, farmacéutica y energías renovables, entre otras. Siendo México y Brasil los países que tendrían las mayores oportunidades. Ante este escenario, el BID ha anunciado que apoyará el fomento de la relocalización de empresas y la reconfiguración de las cadenas globales de valor para detonar nuevas inversiones a nivel público y privado que contribuyan al desarrollo sustentable de México, particularmente en los estados del Sur-Sureste. Lo anterior a través del financiamiento de pequeñas y medianas empresas que participan en las cadenas de valor, por un monto



**POR: MTRA. ARCELIA  
PÉREZ RANGEL**

Licenciada en Comercio Exterior por la Universidad Autónoma del Estado de Hidalgo. Maestra en Derecho Aduanero y de Comercio Exterior por el Centro Universitario de Estudios Jurídicos (CUEJ). Avalada con más de 15 años de experiencia en la consultoría de comercio exterior, logística y aduanas. Actualmente Socia de la Firma GPC Consultores, Consultoría Fiscal y Aduanera con amplia experiencia en Programa IMMEX.

aproximado de entre US\$1,750 y US\$2,250 millones en el corto y largo plazo para los próximos 3 años.<sup>2</sup>

Estos factores clave están fortaleciendo la relación entre los EE. UU., y México, posicionando el comercio transfronterizo como un verdadero agente de cambio para muchas empresas cuyo mercado meta se encuentra en los Estados Unidos de América. Actualmente ya hay algunas grandes empresas que han transferido exitosamente sus

operaciones de manufactura a México tales como Whirlpool, Honeywell, and General Motors. En 2022, el 99% de la inversión extranjera que llegó a México por la reubicación de los centros de producción (Nearshoring) fue captada por 13 estados: Nuevo León (50%), Coahuila (11%), Yucatán (8%), Chihuahua y Ciudad de México (7%), San Luis Potosí (6%), Guanajuato (3%), Baja California (2%), Durango, Jalisco, Querétaro, Estado de México y Aguascalientes (1%)<sup>3</sup>.

De acuerdo a *Luis Manuel Hernández, presidente del Consejo Nacional de la Industria Maquiladora y Manufacturera de Exportación (Index)* de México, “Este año se espera mayor inversión, se esperan entre unos 15.000 y 18.000 millones de dólares, por esta tendencia”. En este sentido, se pretende aprovechar instrumentos gubernamentales de fomento a las exportaciones como el Programa IMMEX y el T-MEC que permiten la integración y desarrollo de cadenas de suministro para muchas empresas, ofreciendo beneficios tales como:

- Red de 14 Tratados de Libre Comercio con diferentes países, incluyendo el T-MEC.
- Reducción de costos a través de

**“ES IMPORTANTE MENCIONAR QUE MÉXICO CUENTA CON LA INFRAESTRUCTURA QUE NO TIENEN OTROS PAÍSES DE AMÉRICA, ES EL 7° PRODUCTOR MUNDIAL DE AUTOS Y EL 4° PRODUCTOR DE AUTOPARTES”**



cumplimiento de reglas de origen bajo T-MEC.

- Exención en el pago de impuestos para productos fabricados en México bajo el Programa IMMEX.
- Bajo costo, talento y calidad de la mano de obra mexicana.
- Acceso a subsidios al consumidor que da el gobierno de USA para vehículos fabricados en México.

Adicional a esto, es importante mencionar que México cuenta con la infraestructura que no tienen otros países de América, es el 7° productor mundial de autos y el 4° productor de autopartes.

El reto para México es ofrecer la infraestructura necesaria para atraer y mantener a las empresas que están llegando, generar cadenas de suministro sustentables, integrar a las pequeñas y medianas empresas (PYMES) a las cadenas de suministro de las grandes empresas y ser facilitador de la operación de estas cadenas globales de producción. Asimismo, se requiere trabajar en la infraestructura de transporte, logística y telecomunicaciones, seguridad, desarrollo de un ecosistema empresarial atractivo para los sectores más demandados por el Nearshoring tales como minería, baterías eléctricas, dispositivos médicos, entre otros, privilegiando la inversión, la educación y la capacitación en estas industrias.



1. Nearshoring agregaría US\$78.000 millones en exportaciones de América Latina y Caribe, BID, Comunicados de Prensa, <https://www.iadb.org/es/noticias/nearshoring-agregaria-us78000-millones-en-exportaciones-de-america-latina-y-caribe>
2. Fuente: El BID, aliado del Gobierno mexicano en el fomento del nearshoring, BID, Comunicados de Prensa, <https://www.iadb.org/es/noticias/el-bid-aliado-del-gobierno-mexicano-en-el-fomento-del-nearshoring>
3. Fuente: Mexico-US trade: Challenges and opportunities in the era of supply chain nearshoring, Luz María de la Mora, March 14, 2023





# CURSO INTENSIVO DE PREPARACIÓN INTEGRAL PARA LA OBTENCIÓN DE LA CERTIFICACIÓN COMO ASESOR EN COMERCIO EXTERIOR Y ADUANAS



## DURACIÓN

- 30 horas
- 5 semanas



## MODALIDAD

- Sesiones Virtuales en vivo



## HORARIO

- Sesiones Semanarias Martes y Jueves de 18:00 a 21:00 hrs

*Al finalizar el curso, se te entregará una  
Constancia de acreditamiento con valor curricular*



estrategia  
**ADUANERA**  
LA REVISTA MEXICANA DE COMERCIO EXTERIOR

Para más información contacta a:  
Lic. Ana Rojas Sánchez

📧 [ana.rojas@estrategiaaduanera.mx](mailto:ana.rojas@estrategiaaduanera.mx)  
☎ 2227350518



**INICIAMOS  
19 DE SEPT.**



Estrategia Aduanera

# INTER Y MULTIMODALISMO *del Ferrocarril y los Puertos*

EL INTER Y MULTIMODALISMO DEL FERROCARRIL Y PUERTOS ES UN SISTEMA DE TRANSPORTE INTEGRADO EN EL CUAL SE COMBINAN DIFERENTES MODOS DE TRANSPORTE, PARA UN MOVIMIENTO EFICIENTE DE MERCANCÍAS. ESTA SINERGIA PERMITE UNA MAYOR CAPACIDAD DE CARGA, REDUCCIÓN DE COSTOS Y MENOS IMPACTO AMBIENTAL.



# E

El transporte multimodal se relaciona con la planeación y la vinculación e interconexión de distintos modos. Los puertos marítimos tienen un papel preponderante en la inter y multimodalidad, por lo que se requiere de nodos de interconexión portuaria que realicen la transferencia de la carga de un modo de transporte a otro o el transbordo a un buque de menor calado para la distribución regional.

Tiene como objetivo que se *“incremente la competitividad de la economía nacional, mediante la coordinación de los diferentes agentes que intervienen en la operación y el traslado de las mercancías”*. A pesar de lo anterior, el transporte tradicional o unimodal continúa siendo en México el más utilizado para la distribución de carga tanto nacional como de exportación, principalmente el autotransporte, a pesar de que en comparación con el tren resulta más costoso. Por otro lado, el desconocimiento de cómo funcionan los servicios multimodales y ferroviario empuja a los usuarios al uso de los métodos más conocidos y comunes, restando competitividad al precio de sus productos.

Con la creciente integración económica mundial, el desarrollo sostenible de la economía y la sociedad mundial es una necesidad un sistema eficiente de transporte de mercancías. El transporte multimodal ha sido vigorosamente promovido

y desarrollado en todo el mundo. Según las estadísticas, el transporte multimodal representa el 80% del tráfico total en Canadá y se estima que para 2040, el volumen total de carga de los Estados Unidos alcanzará los 3.575 millones de toneladas, lo que representará el 12,5% del volumen total de carga.

## El ferrocarril y su conectividad con los puertos

La invención del contenedor lo transformó desde mediados del siglo pasado, lo cual dio paso a la intermodalidad. Esta consiste en el cambio de un modo de transporte a otro sin desconsolidar la carga, para lo que se recurre a contenedores; en cambio, el multimodalismo es un convenio de servicios logísticos, es decir, un contrato que suscriben el productor y el operador multimodal para que este se haga cargo de la gestión y la coordinación de los distintos modos de transporte que efectúen la entrega a tiempo de mercancías.

Si bien hay acuerdos de todos los implicados en este tipo de servicio, todavía no se puede decir que la multimodalidad en México sea la regla en el manejo de mercancías; en algunos rubros todavía le falta ser tan eficaz como se espera para la planeación y la administración de las cadenas de suministro.

En México, la primera ruta ferroviaria partía del puerto de Veracruz hacia la capital del país. En la actua-



**POR: MTRA. PAOLA H. VACA FAVELA**

Licenciada en Comercio y Negocios Internacionales por la Escuela Bancaria y Comercial. Mtra. En Desarrollo Humano, cursando 2da Maestría en Logística y Comercio Internacional en la Universidad Anáhuac.

Cuenta con diversas certificaciones, entre las que destacan: Introducción al transporte marítimo de mercancías peligrosas, transporte aéreo de mercancías peligrosas, y carga aérea internacional.

lidad, los puertos tienen el papel de nodos de interconexión global, y éste sólo lo pueden cumplir a cabalidad teniendo enlaces terrestres eficaces con el interior del país, por lo que se requiere de una estrecha vinculación de los puertos, en términos logísticos, con el ferrocarril.

En cuestión de la competencia frente al autotransporte, el ferrocarril comenzó a captar aquellas mercancías que podían resultar renta-

bles y en las que sólo los camiones de gran tonelaje son su competencia. Después se determinó que el desgaste que sufren las carreteras por este tipo de camiones, el costo de peaje y otros elementos supondrían una mayor ventaja del ferrocarril, no sólo en términos de menor contaminación, sino de menos gasto en

infraestructura, lo que colocaría a los ferrocarriles en posición de competir frente a los camiones. La cuestión no es sencilla, ya que el desgaste de la infraestructura carretera lo paga el Estado y no el autotransporte.

La RFN está conformada por cinco (5) capas geográficas que describen la infraestructura ferroviaria en

cuanto a vías, túneles, cruces a nivel, puentes, patios, terminales, estaciones de pasajeros, puertos ferroviarios, marítimos y fronterizos, así como placas kilométricas. En total suman 25, 216 elementos puntuales y 309 vectores que representan un total de 21,755 km de vías ferroviarias, asignadas o remanentes.



Fuente: SCT "Atlas del Sistema Ferroviario Mexicano". Sin modificación desde Diciembre 2022.

El ferrocarril continúa siendo un medio adecuado para el transporte de mercancías de gran peso y volumen, y en efecto logra este desempeño en los productos a granel, cuya problemática en la interconexión portuaria se ha ido mejorando; sin embargo, es aún muy

baja su participación en el manejo de contenedores pese al uso de la doble estiba en los últimos años. En cuanto al traslado de mercancía por las fronteras, es necesario un programa equiparable al del autotransporte en el norte del país, que agiliza el paso fronterizo. Es imprescindible

la participación del ferrocarril en las cadenas de suministro, por lo que requiere que su servicio, más que rápido, sea confiable en cuanto a sus tiempos. Su eficacia en la operación de los corredores multimodales mejorará la logística de las cadenas de suministro.



# 7<sup>o</sup> ENCUENTRO DE ESPECIALISTAS ADUANEROS

25•26•27 DE OCTUBRE | CDMX

Un magno  
evento único  
en su género  
en México

Modalidad  
presencial  
y en línea  
 zoom

+ DE **30** EXPERTOS • **8** MESAS DE ANÁLISIS

➤ ¡JUNTOS OTRA VEZ!  
LA GRAN COMUNIDAD DE ESPECIALISTAS ADUANEROS DE MÉXICO ◀



MODALIDAD PRESENCIAL:

**\$10,000 + IVA**

PREVENTA MOD. PRESENCIAL:

**\$8,000 + IVA**

(Válido hasta el 30 de septiembre)

MODALIDAD EN LÍNEA:

**\$6,000 + IVA**



INCLUYE:

- Constancia de participación
- Material electrónico
- Coffee break continuo
- Comida (sólo el segundo día de congreso)
- Brindis de bienvenida



**CUPO LIMITADO**

estrategia  
**ADUANERA**  
LA REVISTA MEXICANA DE COMERCIO EXTERIOR

www.estrategiaaduanera.mx

INSCRÍBASE AL  2227350518  
ana.rojas@estrategiaaduanera.mx  
congresos@cencomex.com

**CENCOMEX**  
Centro Nacional para la Competitividad  
del Comercio Exterior

www.cencomex.com



# LA UNIVERSIDAD DE LOS EXPERTOS DEL COMERCIO EXTERIOR

## **Certifícate** como Asesor en Comercio Exterior y Aduanas

La **UNIVERSIDAD ISIDE** pone a tu alcance un programa de capacitación único en su género en México, impartido por los más connotados especialistas para que obtengas el resultado aprobatorio en la evaluación de la Normativa emitida por el CONOCER

« Estar certificado es un signo de *distinción* que te coloca por encima de tu competencia. »

Consulta el programa completo  
o pide informes a:  
ana.rojas@estrategiaaduanera.mx  
WhatsApp: 2227350518



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