

EL NUEVO ROSTRO DE
LOS FREIGHT FORWARDERS

COMERCIO GLOBAL DE LOS DERECHOS
DE AUTOR Y LA PROPIEDAD INTELECTUAL

PEDIMENTOS BAJO LA LUPA:
IMPACTO OPERATIVO Y FISCAL

estrategia **ADUANANERA**[®]

LA REVISTA MEXICANA DE COMERCIO EXTERIOR

ADUANAS 4.0 DEL CONTENEDOR AL CÓDIGO



¿ESTAMOS LISTOS?

www.estrategiaaduanera.mx

MÉXICO 2025

\$100.00

00143



7 52435 78175 8

**ESPECIALIZACIÓN AUTOMOTRIZ DE UN 3PL
Y SU EFICIENCIA EN LA CADENA DE SUMINISTRO**

DELITOS FISCALES Y LA PRISIÓN
PREVENTIVA OFICIOSA

PRONÓSTICOS DE CRECIMIENTO
ECONÓMICO DE MÉXICO

LAS PL'S, LO TRENDY EN
COMERCIO INTERNACIONAL



GOBIERNO DEL ESTADO DE
BAJA CALIFORNIA SUR

SECRETARÍA DE FINANZAS
Y ADMINISTRACIÓN



1^a CUMBRE 20 INTERNACIONAL DE ESPECIALISTAS EN COMERCIO EXTERIOR Y ADUANAS 25

LA PAZ, BAJA CALIFORNIA SUR
22.23.24 DE OCTUBRE



CENCOMEX
Centro Nacional para la Competitividad
del Comercio Exterior

estrategia
ADUANERA
LA REVISTA MEXICANA DE COMERCIO EXTERIOR

UN ACONTECIMIENTO ESPECIAL
QUE MARCARÁ EL RUMBO EN
LAS RELACIONES COMERCIALES
INTERNACIONALES.

El evento
mundial que reúne
a la comunidad
global de
expertos

VEN, ÚNETE, DESCUBRE,
RELACIONATE, CONVIVE,
CAPACÍTATE, CREA AMISTADES
VALIOSAS, INTÉGRATE Y
DISFRUTA CON TU FAMILIA.

LA PAZ TE RECIBE CON SUS PARADISIÁCAS PLAYAS EN EL MAR DE CORTÉS, MÉXICO



INFORMES E
INSCRIPCIONES CON

Lic. Ana Rojas S.
WhatsApp 2227350518
ana.rojas@estrategiaaduanera.mx
congresos@cencomex.com

Lic. Gabriela Rojas
WhatsApp 222 926 8469
gabriela.rojas@estrategiaaduanera.mx
www.cencomex.com

SPONSORS:

CENCOMEX
Centro Nacional para la Competitividad
del Comercio Exterior

academia
aduanera
Academia para la
Difusión del Conocimiento
y el Derecho Aduanero

Arola
End to end International
Trade Partners

**RUFFO
DE ALBA**

WISDOM
Digital Logistics

estrategia
ADUANERA
LA REVISTA MEXICANA DE COMERCIO EXTERIOR

Lateral
FULFILLMENT

UNIVERSIDAD
ISIDÉ

CIME
World Council of Foreign
Trade Specialists

**SOMOS
URUGUAY**
Información y diálogo

estrategia **ADUANERA**

LA REVISTA MEXICANA DE COMERCIO EXTERIOR



SUSCRIPCIÓN ANUAL DIGITAL

ESCANEA Y OBTÉN UN
EJEMPLAR GRATUITO



Forma parte del círculo de lectores de **mayor prestigio en México**

Suscríbete directamente en nuestra web:

www.estrategiaaduanera.mx →

O mándanos whatsapp al: **2227350518**

EstrategiaAduanera



@RevistaAduanera



/Estrategia Aduanera



EstrategiaAduanera



estrategia **ADUANERA**[®]

LA REVISTA MEXICANA DE COMERCIO EXTERIOR

María Guadalupe Guzmán Santander

DIRECTORA EDITORIAL

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

Luis Fernando Barbosa Sahagún

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
Fanny Angélica Euran Graham	Raúl Sahagún Ayala
Fauzi Hamdan Amad	Ricardo Koller Revueltas
Federico Schaffler González	Ricardo Santoyo Reyes
Francisca Moyotl Hernández	Rogelio Cruz Vernet
Gustavo Alejandro Uruchurtu Chavarrín	Roberto Carlos Salazar
Héctor Alejandro Gutiérrez Fuentes	Roberto Serralde Rodríguez
Héctor Francisco Bravo Sánchez	Rubén Darío Rodríguez Larios
Héctor Landeros Almaraz	Rubén González Contreras
Jorge Alberto Lagos Ramón	Sandra Maldonado Flores
José Alberto Campos Vargas	Theany Berumen Pérez
José Alberto Ortúzar Cárcova	Victor Hugo Vázquez Pola

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
DISEÑO GRÁFICO	Iván Aarón Jiménez Robles
INNOVACIÓN TECNOLÓGICA	Salvador de la Barrera Von Schmeling
EDITOR EN JEFE	Amanda Quintanilla Bernal
DPTO. DE COMUNICACIÓN	Pedro Herrera Llaguno

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

PUBLICACIÓN INSCRITA EN
DIRECCIÓN GENERAL DE MEDIOS IMPRESOS
PADRÓN NACIONAL DE MEDIOS IMPRESOS



Publicación Certificada por la Asociación Nacional de Dictaminadores de Medios

CORPORATIVO IDGS
Innovación & Desarrollo por Gestión Sostenible

MEDIO INTEGRANTE DEL
CONSEJO DE LA COMUNICACIÓN Voz de las empresas

PUBLICACIÓN OFICIAL DE
CENCOMEX
Centro Nacional de la Comunicación del Comercio Exterior

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 XVIII, Edición Número 143. 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 2025.

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.



PUBLICACIONES DE ALTA CALIDAD PARA LOS **PROFESIONALES** DE MÉXICO

CONTACTA UN ASESOR

¡SUSCRÍBETE HOY!

222 129 2597

222 735 0518

www.estrategiaaduanera.mx

www.revistareddenegocios.com

www.energiamagazine.mx

ADUANAS 4.0

DEL CONTENEDOR AL CÓDIGO

¿ESTAMOS LISTOS?

EDITORIAL

La Aduana 4.0 brota como un territorio de transformación inaplazable, donde la tecnología más avanzada se entrelaza con la gobernanza del comercio exterior. Su fuerza más que en la acumulación de procedimientos digitales, en la creación de un sistema capaz de pensar, anticipar y responder con una precisión inédita.

En este nuevo orden aduanero, la inteligencia artificial sustituye la inspección rutinaria por la capacidad analítica; el blockchain confiere trazabilidad incorruptible a cada operación; y la automatización reinterpreta la velocidad sin sacrificar el rigor normativo. Se trata de una metamorfosis profunda que trasciende la mecánica de los trámites para configurar un verdadero laboratorio de confianza y eficiencia.

El comercio internacional, lejos de ser únicamente intercambio de bienes, se convierte en un campo de datos, algoritmos y cadenas de suministro inteligentes. La Aduana 4.0, al articular estos instrumentos, establece un horizonte en el que la fiscalización se ejerce con mayor sagacidad, el contrabando pierde terreno y la transparencia deja de ser aspiración para volverse práctica tangible.

Esta edición invita al lector a recorrer las aristas de un cambio que reconstruye los límites de la aduana tradicional. Cada apartado convoca al lector a ponderar la relevancia de las nuevas formas de control, la integración de la analítica predictiva, la interoperabilidad entre autoridades y la emergencia de un comercio exterior donde la velocidad convive con la integridad.

La Aduana 4.0 no es una consigna técnica; es un lenguaje de confianza, un código que ordena las relaciones entre Estados, empresas y consumidores, y que exige preparación, talento y visión estratégica. Quien pretenda ignorarla se encontrará ante un muro de rezago. Quien la abraza, hallará un instrumento de prosperidad.

La editora



estrategia
ADUANERA[®]
LA REVISTA MEXICANA DE COMERCIO EXTERIOR

*Síguenos ahora
en*



TikTok

[@estrategia.aduanera](https://www.tiktok.com/@estrategia.aduanera)

Descubre una
forma diferente
de aprender
comercio exterior

El comercio exterior
nunca fue tan sencillo.

¡Descúbrelo!



CONTENIDO DE LA EDICIÓN



08

**ADUANAS 4.0
DEL CÓDIGO AL CONTENEDOR.
¿ESTAMOS LISTOS?**

La digitalización abre un horizonte donde algoritmos, inteligencia artificial y trazabilidad conforman nuevas reglas de operación. Los procesos tradicionales ceden paso a plataformas dinámicas que requieren mayor agilidad, transparencia y coordinación internacional

Mtro. Héctor Gustavo Fadda



14
LOGÍSTICA
**EL NUEVO ROSTRO DE LOS FREIGHT
FORWARDERS. INNOVACIÓN, TECNOLOGÍA Y
VISIÓN REDEFINIEN LA LOGÍSTICA DEL MUNDO**

Dr. Federico Schaffler González



22
OPERACIÓN ADUANERA
**PEDIMENTOS BAJO LA LUPA: EL IMPACTO
OPERATIVO Y FISCAL DEL USO INCORRECTO DE
IDENTIFICADORES ADUANALES**

Lic. María Fernanda Horta González



26
LOGÍSTICA
**LA ESPECIALIZACIÓN AUTOMOTRIZ DE UN
3PL Y SU EFICIENCIA EN LA CADENA DE
SUMINISTRO: CLAVE ESENCIAL PARA LA
COMPETITIVIDAD GLOBAL**

Lic. Paola Hayde Vaca Favela



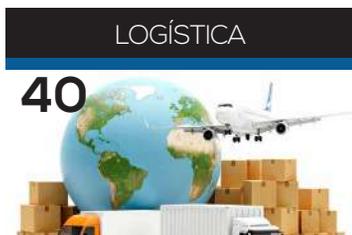
30
PROPIEDAD INTELECTUAL
**EL COMERCIO GLOBAL DE LOS DERECHOS DE
AUTOR Y LA PROPIEDAD INTELECTUAL**

Mtro. Héctor Gustavo Fadda



36
ANÁLISIS
**PRONÓSTICOS DE CRECIMIENTO
ECONÓMICO DE MÉXICO DIFIEREN
SIGNIFICATIVAMENTE CON LOS DATOS
DE ORGANISMOS INTERNACIONALES**

Dr. Carlos Alfaro Miranda



40
LOGÍSTICA
**LAS PL'S LO TRENDY EN COMERCIO
INTERNACIONAL**

Lic. Esaú Menchaca Garcés



44
DELITOS ADUANEROS
**PRISIÓN PREVENTIVA OFICIOSA, DELITOS
FISCALES - INCONSTITUCIONALIDAD, SCJN**

Dr. Erick Fimbres Ramos



52
OPERACIÓN ADUANERA
**PROTECCIÓN DE ACTIVOS EN LA
CADENA DE SUMINISTRO**

Mtro. José Ramón Reynoso Carballo



54
INTERNACIONAL
**SERVICIOS POSTALES EUROPEOS SUSPENDEN
LOS ENVÍOS DE PAQUETES A EE. UU. ANTE
LA INCERTIDUMBRE SOBRE LOS ARANCELES
IMPUESTOS POR DONALD TRUMP TRAS
DEJARLOS CON "UN PLAZO EXTREMADAMENTE
LIMITADO PARA PREPARARSE"**

**Síguenos en todas
nuestras redes sociales**

www.estrategiaaduanera.mx



f Estrategia Aduanera
@RevistaAduanera
Estrategia Aduanera
Estrategia Aduanera



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/

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

ADUANAS 4.0

DEL CONTENEDOR AL CÓDIGO



¿ESTAMOS LISTOS?

LA DIGITALIZACIÓN ABRE UN HORIZONTE DONDE ALGORITMOS, INTELIGENCIA ARTIFICIAL Y TRAZABILIDAD CONFORMAN NUEVAS REGLAS DE OPERACIÓN. LOS PROCESOS TRADICIONALES CEDEN PASO A PLATAFORMAS DINÁMICAS QUE REQUIEREN MAYOR AGILIDAD, TRANSPARENCIA Y COORDINACIÓN INTERNACIONAL. LA FRONTERA TECNOLÓGICA MODIFICA LOS TIEMPOS, LENGUAJES Y RESPONSABILIDADES EN EL COMERCIO EXTERIOR. LA PREGUNTA INEVITABLE SURGE: ¿ESTAMOS PREPARADOS PARA ESTA TRANSFORMACIÓN QUE AVANZA CON RITMO INCESANTE?

E

El mundo que conocimos en el siglo XX, regido por el comercio de bienes tangibles, ha dado paso a una nueva era. Como he expuesto en mis publicaciones, la *Revolución Industrial y Globalización 4.0* está evolucionando el valor económico. Hoy, el activo más valioso no es el producto físico, sino el *intangibles* que lo acompaña: el software, los datos, el diseño y los servicios profesionales. Esta transición, apalancada en tecnologías como la *Inteligencia Artificial (IA)*, el *Big Data*, el *Internet de las Cosas (IoT)*, la *Realidad Virtual (VR)*, la *Digitalización* y la *Ciberseguridad*, exige una transformación de todos los eslabones de la cadena logística. Y, de manera crítica, obliga a las aduanas a evolucionar, incluso con tecnologías de código abierto como *Blockchain*.

La aduana, un espejo de la evolución económica

Históricamente, la aduana fue diseñada para la Globalización 2.0, enfocada en la fiscalización de grandes volúmenes de mercancías físicas. Sin embargo, en la era de la *"economía del clic"*, donde un servicio se exporta en segundos y un software cruza fronteras sin un contenedor, la aduana tradicional se vuelve obsoleta.

Es aquí donde el futuro de las aduanas emerge como un eslabón crítico. Ya no se trata solo de controlar una caja, sino de gestionar el flujo de información, minimizar los riesgos y acelerar los procesos en un entorno hiperconectado.

De la inspección al análisis predictivo: El poder del macrodato y la IA

Países como *China* están a la vanguardia de esta transformación. Su inversión en *más de 260 puertos automatizados* y la integración de *Inteligencia Artificial* en su sistema aduanero es una muestra del camino a seguir. La clave es analizar mejor.

- Macrodato (Big Data) para el perfilamiento de riesgos:** La aduana digital no necesita inspeccionar el 100% de la carga. En su lugar, utiliza el macrodato para analizar millones de transacciones, identificando patrones, anomalías y comportamientos fraudulentos con una precisión sin precedentes. Esto permite un *análisis de riesgo predictivo*, focalizando los recursos humanos y tecnológicos en los envíos de mayor riesgo, tal como lo hace la *CBP de Estados Unidos*.
- IA para la eficiencia operativa:** La IA puede automatizar la clasificación arancelaria de productos, cotejar documentos de forma instantánea y facilitar el despacho aduanero. El caso de *Singapur* y su sistema *TradeNet* es un ejemplo de cómo una plataforma integrada, con un análisis de datos avanzado, minimiza los tiempos de trámite y elimina los cuellos de botella burocráticos.
- Blockchain para la transparencia y trazabilidad:** La tecnología de cadena de bloques ofrece una



POR: MTRO. HÉCTOR GUSTAVO FADDA

Licenciado en Administración y Magíster en Relaciones Internacionales por la UNCBA. Fue becario de la OEA y del Gobierno de España. Cuenta con 40 años de trayectoria en la Dirección General de Aduanas, donde ocupó cargos como Subdirector General de Operaciones Aduaneras Metropolitanas, Director Regional de Hidrovía y Administrador de las Aduanas de Rosario y Córdoba. También ejerció como Consejero General en la institución. Desde hace 33 años es docente universitario de grado y posgrado en diversas universidades argentinas. Actualmente es consultor independiente, especialista en comercio exterior y miembro de la Red Soft Landing World.

solución a la necesidad de confianza en la cadena de suministro. Al crear un registro inmutable y descentralizado de cada transacción, desde el origen hasta el destino, se garantiza la

autenticidad y la trazabilidad del producto. La aduana puede verificar la información de un envío en tiempo real, reduciendo la burocracia y la posibilidad de fraude.

• **Digitalización y Realidad Virtual:**

La digitalización de documentos a través de plataformas de ventanilla única es el primer paso. La Realidad Virtual (VR), por su parte, podría usarse en el futuro para la inspección remota de contenedores o para la capacitación de los agentes aduanales en entornos simulados de alto riesgo, mejorando la seguridad y la eficiencia.

Gobernanza y capital humano: Los pilares del cambio

El éxito de esta transformación tecnológica no depende únicamente de la inversión en equipos. Requiere una estrategia integral de *gobernanza y capital humano* que sostenga la innovación.

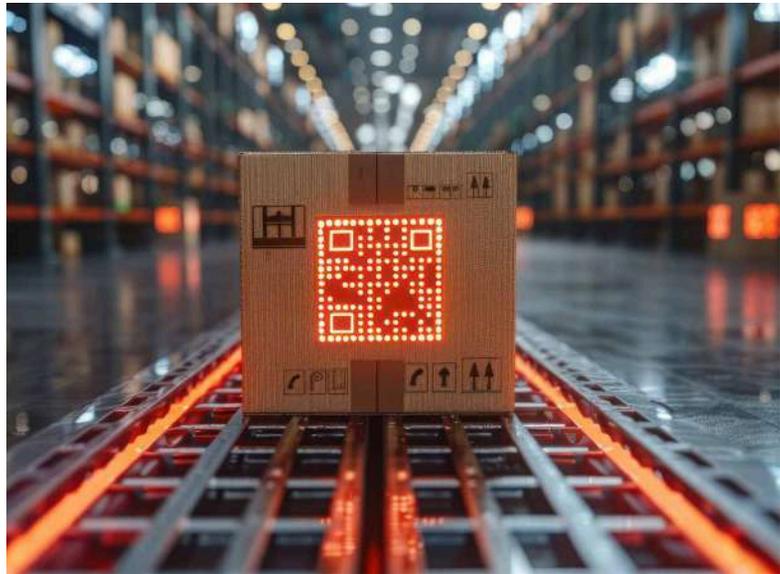
• **Marcos regulatorios y cooperación internacional:**

La adopción de estas tecnologías exige la creación de nuevos marcos legales que regulen el uso de la IA y el macrodato, garantizando la ciberseguridad y la privacidad de la información. La colaboración con organismos como la OMA y la estandarización de procesos son esenciales para que las aduanas de los países puedan integrarse y operar de manera fluida en el ecosistema global.

• **Recapacitación y nuevos roles:**

El agente aduanal del futuro ya no será un simple inspector. Su rol se transformará para convertirse en un *analista de riesgos, un experto en datos y un gestor de tecnología*. La inversión en la

“LA IA PUEDE AUTOMATIZAR LA CLASIFICACIÓN ARANCELARIA DE PRODUCTOS, COTEJAR DOCUMENTOS DE FORMA INSTANTÁNEA Y FACILITAR EL DESPACHO ADUANERO. EL CASO DE SINGAPUR Y SU SISTEMA TRADENET ES UN EJEMPLO DE CÓMO UNA PLATAFORMA INTEGRADA, CON UN ANÁLISIS DE DATOS AVANZADO, MINIMIZA LOS TIEMPOS DE TRÁMITE Y ELIMINA LOS CUELLOS DE BOTELLA BUROCRÁTICOS”



formación del personal en estas nuevas habilidades es crucial para que la aduana pueda realmente aprovechar el potencial de las herramientas digitales y convertirse en un motor de competitividad.

El rol de China y el desafío para los BRICS

La iniciativa de China de colaborar con la OMA y proyectar su modelo a otros países BRICS no es casualidad. Representa una visión muy clara para estandarizar y digitalizar el comercio global, lo que, a su vez, solidifica su posición como potencia económica. Para los países de la región, el desafío más que copiar el modelo, es adaptarlo y aprovechar las oportunidades que ofrece. (Es importante mencionar que, aunque Argentina fue invitada a unirse al bloque, el actual gobierno rechazó la integración, por lo que el país no forma parte de este grupo de cooperación).

La Aduana 4.0 en América Latina y Argentina

América Latina avanza, aunque a un ritmo heterogéneo, en la adopción de estas tecnologías. Países como Chile, con su “Operador Económico Autorizado” digital, y México, con el uso de sistemas de análisis de riesgo, están dando pasos importantes.

En Argentina, la modernización aduanera es un proceso continuo. La implementación del SIM (*Sistema Integrado Malvinas*) y, más recientemente, la digitalización de varios trámites, son pasos fundamentales. Sin embargo, el desafío actual es integrar estas tecnologías para pasar de la simple digitalización a



la automatización y el análisis predictivo. El trabajo en conjunto entre el sector público y el privado, y la inversión en capital humano, será crucial para aprovechar el potencial de la IA, el *Big Data* y *Blockchain*, y así posicionar al país en la Aduana del futuro.

La Aduana 4.0 como impulsor de competitividad

La cuarta revolución industrial ha llegado a la frontera, y la aduana es su nuevo campo de acción. La trans-

formación digital no es un lujo, sino una necesidad imperante para que las economías se mantengan competitivas. Al abrazar la IA, el *Big Data*, *Blockchain* y la digitalización, las aduanas no solo se volverán más eficientes en su rol fiscalizador, sino que se convertirán en un verdadero impulsor de la competitividad de las empresas, facilitando el flujo del comercio global de bienes tangibles y, sobre todo, de los valiosos intangibles que definen nuestra era.

“AMÉRICA LATINA AVANZA, AUNQUE A UN RITMO HETEROGÉNEO, EN LA ADOPCIÓN DE ESTAS TECNOLOGÍAS. PAÍSES COMO CHILE, CON SU “OPERADOR ECONÓMICO AUTORIZADO” DIGITAL, Y MÉXICO, CON EL USO DE SISTEMAS DE ANÁLISIS DE RIESGO, ESTÁN DANDO PASOS IMPORTANTES”



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

**NUEVAS
EDICIONES**



Dr. Erick Fimbres Ramos
**DELITOS
ADUANEROS**



Dr. Erick Fimbres Ramos
**JUSTICIA
ADUANERA**



**METODOLOGÍA DE LA
CLASIFICACIÓN
ARANCELARIA**

Y BASES LEGALES DEL ACTUAL SISTEMA ARMONIZADO



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

VERSIÓN IMPRESA **\$699.00**
VERSIÓN DIGITAL **\$599.00**



**LITIGIO
ADUANERO**

VERSIÓN IMPRESA **\$499.00**
VERSIÓN DIGITAL **\$399.00**



**ANÁLISIS DEL RECHAZO
DEL VALOR
EN ADUANA**

y de la Subvaluación en México

VERSIÓN IMPRESA **\$499.00**
VERSIÓN DIGITAL **\$399.00**



**MANUAL PRÁCTICO
AMPARO
INDIRECTO
Y EMBARGO
DE MERCANCIAS**



**PROCEDIMIENTOS
ADUANEROS**



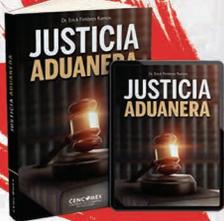
La única **editorial especializada** en libros de
comercio exterior, aduanas y logística de México



Compilación
ESTRATEGIAS PARA IMPORTADORES
TOMO II



Compilación
ESTRATEGIAS PARA IMPORTADORES
TOMO I



JUSTICIA ADUANERA



LINEAMIENTOS DE DERECHO PENAL-ADUANERO



LEY ANTILAVADO Y SU IMPACTO EN EL COMERCIO EXTERIOR



EL IVA EN LAS OPERACIONES INTRACOMUNITARIAS



CORRECTA CLASIFICACIÓN ARANCELARIA PRINCIPIOS & LINEAMIENTOS



CÓMO OBTENER Y CONSERVAR LA CERTIFICACIÓN IVA & IEPS



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



MANUAL PRÁCTICO PARA LA ADMINISTRACIÓN DEL PROGRAMA IMMEX

*EJEMPLARES IMPRESOS CONLLEVAN UN COSTO EXTRA DE ENVÍO.

EL NUEVO ROSTRO DE LOS FREIGHT FORWARDERS

*Innovación, tecnología y visión
redefinen la logística del mundo*

EL DESAFÍO PARA LOS AGENTES DE CARGA EN MÉXICO ES SIGNIFICATIVO. A DIFERENCIA DE LO QUE SUCEDE EN ESTADOS UNIDOS Y CANADÁ, DONDE LAS ACTIVIDADES ESTÁN MÁS PROFESIONALIZADAS Y SEPARADAS DE LA FIGURA DEL AGENTE ADUANAL, EN MÉXICO TODAVÍA SE CONFUNDEN LAS FUNCIONES. ESTA SITUACIÓN, JUNTO CON LA DEPENDENCIA DEL AGENTE ADUANAL PARA COMPLETAR EL PROCESO LOGÍSTICO, LIMITA LA CAPACIDAD DE LOS AGENTES DE CARGA NACIONALES PARA CONVERTIRSE EN JUGADORES IMPORTANTES A NIVEL GLOBAL.



E

El comercio internacional evoluciona de manera sistemática, siempre en busca de una mayor competitividad. En este escenario, el papel del freight forwarder, como se le conoce en los Estados Unidos, o transitarios, en Europa, o agente de carga, como se le conoce en buena parte de América Latina (y como principalmente habré de referirme a ellos en este análisis), resulta fundamental. Durante años se le consideró como un mero intermediario entre transportistas, importadores y exportadores. Hoy esa visión ha quedado atrás.

Sea cual fuere la designación, estos profesionales ya no pueden limitarse a mover mercancías de un punto a otro. La interdependencia global, los desafiantes cambios regulatorios y la acelerada innovación tecnológica los obliga a ser verdaderos estrategas logísticos. Como empresa de servicios, buena parte de su valor radica en anticiparse, integrar soluciones y mantener cadenas de suministro fluidas, incluso bajo presión o en momentos de crisis.

El Tratado entre Canadá, México y Estados Unidos (T-MEC) lo ha hecho aún más relevante. El acuerdo amplía los flujos de comercio, a la vez que exige coordinación fina, trazabilidad confiable y cumplimiento absoluto de las normas y regulaciones. Hoy, no basta con saber mover carga; es necesario dominar la tecnología digital, adecuar modelos de negocio y

fomentar una cultura de innovación que permita que cualquier adaptación se dé con rapidez y precisión.

Cuando me refiera aquí al *freight forwarder*, agente de carga o transitario, estoy considerando, de una manera muy general, a la misma figura profesional. No es el dueño de barcos, aviones o camiones. Es quien organiza la operación completa. Es quien arma la red de transporte adecuada, tramita la documentación, asegura la mercancía, coordina almacenajes y se asegura de que los requisitos aduaneros estén en regla en todos los países de la cadena de suministro.

Esto lo distingue de otros actores. El transportista aporta el medio de transporte y la logística del movimiento del punto "A" al "B". El agente aduanal gestiona el despacho en frontera y el compliance legal, aduanero o fitosanitario, entre muchas otras acciones y áreas, mientras que el *forwarder*, en cambio, es quien conecta todas esas piezas. Es quien ofrece al cliente una solución integral y confiable para competir en un mercado que no perdona fallas.

Más que un intermediario, hoy es un socio estratégico y, en tiempos de incertidumbre global, como los que se han vivido recientemente, el contar con un aliado así puede ser la diferencia entre cumplir un contrato comercial, perder un mercado o reducir la competitividad.



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 (AADAM) y Colombia, N.L.

Una profesión con muchos matices

No existe un modelo único de agente de carga. En Estados Unidos, su papel está claramente regulado por la Comisión Marítima Federal (q), que determina licencias, alcances y responsabilidades. En Canadá, han evolucionado hacia funciones más amplias, ligadas a la integración logística y la gestión de soluciones completas. En México, en cambio, las fronteras entre operador logístico, agente aduanal y agente de carga son más difusas, lo que genera tanto retos como oportunidades. Entender estas diferencias es fundamental

para valorar el potencial de innovación y los retos de la profesión en cada lugar. El reto no es sólo introducir nuevas tecnologías en las empresas de transporte de carga. Es resignificar y revalorar también la identidad profesional de su capital humano.

El agente de carga deja de ser visto como un intermediario y se perfila como asesor estratégico. Debe anticipar riesgos, diseñar soluciones integrales y adaptarse a un entorno cada vez más marcado por la regulación y por las demandas de sostenibilidad.

¿Qué es un transitario en Europa y cómo se distingue de los demás actores?

Agente de carga es la traducción más usada del término inglés freight forwarder. Su papel principal es el de organizar y coordinar el transporte internacional de carga por vía marítima, aérea, terrestre o ferroviaria en nombre de importadores y exportadores. A diferencia de una aerolínea o una naviera, el transitario generalmente no tiene los vehículos. Su importancia radica en establecer rutas eficientes, consolidar cargas, negociar tarifas y manejar la documentación necesaria para el comercio internacional.

La Federación Internacional de Asociaciones de Agentes de Carga (FIATA) los llama “*arquitectos del transporte*” y la metáfora no es casual

Refleja la capacidad de diseñar soluciones a la medida de cada cliente, optimizando costos, tiempos y cumplimiento normativo. Desde esa óptica, los transitarios europeos se convierten en un punto de contacto único entre el cliente y una red amplia de proveedores logísticos.

Conviene distinguir su trabajo del de otros actores de la cadena. El

“EN MÉXICO, EN CAMBIO, LAS FRONTERAS ENTRE OPERADOR LOGÍSTICO, AGENTE ADUANAL Y AGENTE DE CARGA SON MÁS DIFUSAS, LO QUE GENERA TANTO RETOS COMO OPORTUNIDADES”



agente de aduanas es un especialista autorizado por cada país para llevar a cabo los procedimientos de despacho oficial. Su responsabilidad recae en el cumplimiento normativo: clasificación arancelaria, cálculo de impuestos y observancia de restricciones no arancelarias. El transitario europeo, salvo que cuente con acreditación como agente aduanal, no tiene autoridad para representar legalmente al cliente en este terreno

También es útil comparar a los transitarios con los proveedores de servicios logísticos de tercer y cuarto nivel, conocidos como 3PL y 4PL. Mientras que el transitario se enfoca en la organización del transporte, los 3PL ofrecen soluciones más amplias que incluyen almacenamiento, distribución y administración de inventarios. Los 4PL van un paso más allá: actúan como integradores y coordinan a varios proveedores dentro de una sola cadena de suministro. Las fronteras entre estos niveles pueden parecer difusas, pero comprenderlas es esencial para valorar con precisión el verdadero alcance de un transitario.

La adaptabilidad es quizás la cualidad más reconocible de los tran-

sitarios. Pueden ofrecer sus servicios a PyMES así como a medianas empresas sin departamentos de logística, a la vez que lo hacen también con corporaciones internacionales con envíos multimodales en todo el mundo. Esa dimensión es la que hace que empresas como Kuehne+Nagel, DB Schenker o DHL Global Forwarding sean referentes a nivel mundial. Su éxito se basa en que gestionan cadenas de suministro completas y ofrecen servicios de valor añadido, desde seguridad en la cadena de suministro hasta consultoría en sustentabilidad.

En Europa, el transitario ya es un socio estratégico de primer nivel. Pero en México es diferente. El agente de carga generalmente se limita a coordinar la documentación y organizar el transporte. Para cerrar el ciclo logístico, mucho dependerá de la relación que tenga con los agentes aduanales. Esa codependencia evidencia la necesidad de que el *freight forwarder* mexicano se transforme en un agente más completo, estratégico e innovador. Solo de este modo podrá acompañar a sus clientes en un comercio internacional cada vez más complejo.



Innovación tecnológica aplicada por los agentes de carga

La tecnología está transformando el papel del agente de carga. Lo que antes era sincronización manual y conocimiento experto ahora se basa en software que predice, optimiza y responde. Entre ellas destacan los gemelos digitales y el blockchain, que están revolucionando la manera en que se concibe la logística mundial.

Un gemelo digital es una réplica virtual de los procesos logísticos. Puede simular el despacho aduanero o por completo la operación de un flujo de carga. Incluso considerando diferentes variables. Al usarlo, el agente de carga puede prever retrasos, ajustar rutas y mejorar la coordinación con transportistas y agentes aduanales. El blockchain, por su parte, abre un nivel de seguridad y transparencia adicional. Gracias a esta tecnología, documentos sensibles como certificados de origen o conocimientos de embarque se intercambian entre las partes de manera inmediata y confiable, reduciendo los riesgos de manipulación, alteración, errores o fraude.

La automatización también se presenta de manera sistemática en los cruces fronterizos y en los aeropuertos. En estos lugares los escáneres de nueva generación, así como los sistemas biométricos, aceleran el movimiento de mercancías y personas, con menor necesidad de intervención manual o incluso riesgo. Para un agente de carga con visión estratégica, estos desarrollos no son solo mejoras operativas, son herramientas que elevan la competitividad y que permiten responder a las demandas de clientes cada vez más exigentes y conocedores.

Hacia una logística inteligente

Los agentes de carga más especializados ya operan con plataformas digitales que concentran información en tiempo real sobre aduanas, localización de envíos y alertas de riesgo. Esa visibilidad transforma la atención al cliente y su confianza en el proceso y en los profesionales que están al tanto de la operación. Permite reaccionar de inmediato ante imprevistos como una inspección, un desastre natural o un retraso inesperado.

En un entorno como el del T-MEC, donde eficiencia y capacidad de respuesta siempre son esenciales, pero especialmente en estos tiempos, estas innovaciones marcan la diferencia. Un agente de carga con acceso a información actualizada puede desviar un envío terrestre por otra ruta si detecta congestión en frontera, un riesgo climatológico o cualquier otra posible inseguridad para la carga o para los operadores. También puede prepararse para una nueva disposición aduanera antes de que afecte el tránsito de mercancías. En otras palabras, convierte la información en una ventaja competitiva.

Nuevas maneras de hacer negocios

La innovación tecnológica es solo una parte de la transformación que están viviendo los agentes de carga. Igual de crucial es la evolución de sus modelos de negocio. Durante años, su trabajo fue el de gestor de espacios en barcos, aviones o camiones. Hoy las tendencias mundiales los obligan a ir más allá. Ahora deben transformarse en integradores de soluciones logísticas de toda la cadena de suministro.

Uno de los conceptos que más impacto ha tenido es la nueva visión de la logística portuaria. En este modelo, los puertos y terminales logísticos son los nodos en torno a los cuales se articula toda la operación de comercio internacional. Almacenamiento, distribución y transporte en un solo lugar. Para el agente de carga, esto se traduce en más control sobre los tiempos, menos costos de manipulación y, sobre todo, la capacidad de ofrecer una solución integral como lo es un paquete que incluye transporte, almacenaje, despacho de aduanas y entrega final.



Ecosistemas de valor agregado

Otra tendencia que está tomando fuerza es la de crear ecosistemas logísticos. En vez de competir, empresas de transporte, agentes aduanales, transitarios y proveedores de tecnología están colaborando, haciendo sinergias sobre la base de sus respectivas fortalezas. El agente de carga es el orquestador de este mecanismo. Su misión es garantizar que cada pieza agregue valor real al cliente.

Los ejemplos son muchos: acuerdos con empresas tecnológicas que crean plataformas de seguimiento en tiempo real, alianzas con transportistas ferroviarios y terrestres que aseguran capacidad en momentos pico. En el marco del T-MEC, esto cobra especial relevancia. Los flujos comerciales entre México, Canadá y Estados Unidos no solo necesitan puntualidad, sino cadenas de suministro perdurables, integradas, fuertes y adaptables.

La innovación del modelo de negocio ya no es solo una cuestión de reducción de costos. Es acompañar a las empresas en su estrategia. El agente de cargas o *freight forwarder* del futuro no solo mueve carga, sino asesora para sortear la complejidad normativa, la incertidumbre del mercado y la exigencia de cumplir con estándares ambientales y de sostenibilidad. Es decir, pasa de ser operador a ser realmente asesor estratégico.

Innovación en el capital humano y en la cultura de la organización.

La innovación en las empresas de transporte de carga no siempre tiene que ver con tecnología o nuevos modelos de negocio. El cambio se produce cuando llega a las personas y a la cultura de la organización. Un agente de carga que apueste por la tecnología, pero conserve estruc-

turas inflexibles o personales poco formado, difícilmente triunfará en un mercado tan competitivo.

Las capacidades que hoy se demandan van más allá de la logística. Los transportistas deberán ser expertos en datos, ciberseguridad y cumplimiento digital. Ya no es suficiente con llamar a transportistas y rellenar papeles para un envío internacional. Ahora se trata de leer alertas electrónicas de aduana, administrar certificados de origen bajo el T-MEC y anticipar riesgos con datos en tiempo real.

Como la tecnología, el capital humano es un recurso estratégico.

La cultura innovadora como factor de ventaja competitiva

Sembrar una cultura de innovación permanente es transformar la forma en que trabajan los equipos. No basta con conocer nuevas herramientas, sino que hay que crear hábitos de mejora continua, de creatividad para la resolución de problemas y de colaboración con los distintos actores de la cadena logística. Una empresa de transporte disruptiva anima a sus empleados a desafiar procesos ineficientes, proponer soluciones digitales y aceptar que la sostenibilidad es

una forma de competir en los mercados globales.

El reto es aún mayor en México. Muchas son PyMES o medianas empresas, centradas en el día a día y con escaso margen para dedicarlo a formación de su capital humano o a la implementación de programas de innovación organizativa. Pero cada vez está más claro que la habilidad para moldear la cultura interna de la organización es lo que separa a los ganadores globales de quienes son apenas supervivientes. En este mundo, la innovación ya no es una opción. Es un deber ineludible para estar al día y para ser siempre más competitivos.

México en el T-MEC: hacia una visión de evolución permanente

El T-MEC revolucionó la logística en Norteamérica. Modernizó no solo los procesos y el registro y aseguramiento de las normas de origen sino también los mecanismos de solución de controversias. Además, expandió el comercio en áreas clave como la electrónica, la automotriz, la aeroespacial y la agroindustria. Aquí es donde los agentes de carga asumen un papel más importante. Son asesores de cumplimiento normativo



“LOS AGENTES DE CARGA SE HAN VUELTO JUGADORES CLAVE EN EL COMERCIO EXTERIOR. SU VALOR NO ES REGATEAR PRECIOS O COORDINAR ENVÍOS. PROPORCIONA TECNOLOGÍA, INNOVACIÓN Y CONOCIMIENTO PARA SUPERAR LOS DESAFÍOS DE UN MUNDO CADA VEZ MÁS COMPETITIVO Y REGULADO”



y facilitadores de flujos transfronterizos multimodales más rápidos.

Una de las más evidentes es el *nearshoring*. Cada vez más cadenas de suministro se están reubicando en México. Para que esto se consolide en una provechosa y productiva realidad, los agentes de carga deben integrar en una misma solución logística operaciones marítimas, aéreas, ferroviarias y terrestres. Todo ello con estricto apego a las reglas de origen del T-MEC y a las constantemente cambiantes políticas comerciales del socio más fuerte del grupo, los Estados Unidos.

En este contexto, el agente de carga deja de ser un simple intermediario y se convierte en un socio estratégico que apoya a las empresas para moverse en un panorama regulatorio cada vez más complejo.

Ejemplos y desafíos de la integración regional

El desafío para los agentes de carga en México es significativo. A diferencia de lo que sucede en Estados Unidos y Canadá, donde las actividades

están más profesionalizadas y separadas de la figura del agente aduanal, en México todavía se confunden las funciones. Esta situación, junto con la dependencia del agente aduanal para completar el proceso logístico, limita la capacidad de los agentes de carga nacionales para convertirse en jugadores importantes a nivel global.

Pero no todo es cuesta arriba. Existen ejemplos positivos. El Puerto Interior Monterrey, en alianza con Alliance Texas, prueba que un puerto terrestre puede ser la plataforma para que agentes de carga ofrezcan soluciones integrales a nivel regional. Este tipo de proyectos demuestra que los agentes aduanales mexicanos pueden jugar un papel protagónico en la integración logística de América del Norte, siempre y cuando cuenten con infraestructura y visión empresarial de innovación y competitividad.

Sus funciones y relevancia no pasan desapercibidos

Los agentes de carga se han vuelto jugadores clave en el comercio exte-

rior. Su valor no es regatear precios o coordinar envíos. Proporciona tecnología, innovación y conocimiento para superar los desafíos de un mundo cada vez más competitivo y regulado.

La experiencia internacional lo demuestra. En Canadá y Estados Unidos, donde la profesión está más desarrollada, los transitarios se han separado de operadores logísticos y agentes de aduanas. Lo han hecho expandiendo sus servicios y convirtiéndose en consultores estratégicos. En México, por el contrario, todavía hay mucho por hacer para superar la confusión de funciones y avanzar hacia un perfil más especializado e innovador.

En el T-MEC esta evolución no es opcional. El comercio americano se está integrando cada vez más con mayor cumplimiento regulatorio, trazabilidad y sostenibilidad. Los agentes de carga mexicanos que no apuesten por la innovación podrían quedarse atrás ante colegas competidores que ya utilizan tecnología de vanguardia y modelos colaborativos para elevar el valor de sus servicios.

Por el contrario, quienes adopten cambios con una nueva perspectiva empresarial podrán convertirse en valores conocidos y confiables de cadenas logísticas integrales. Serán capaces de anticipar riesgos, diseñar soluciones integrales y aportar a la competitividad regional.

La innovación no es una inversión aislada en tecnología. Es una mirada integral que transforma al agente de carga. Tecnología, cultura y estrategia son los tres pilares de esta nueva era. El éxito será para los freight forwarders que, sin vacilar, se conviertan en proveedores de soluciones logísticas globales. Mucho más allá del pensar solo en el T-MEC.

No pierdas el tiempo viendo **Netflix**, mejor capacítate y actualízate.



CENCOMEX > IDEO[®]
CAPACITACIÓN ONLINE DE COMERCIO EXTERIOR



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



Disfruta de
+ DE
1000 horas
DE CAPACITACIÓN EN
COMERCIO EXTERIOR

LOS MEJORES
ESPECIALISTAS
DE MÉXICO EN COMERCIO
EXTERIOR Y ADUANAS

De la misma forma
que ves una serie o
una película, ahora
invierte tiempo en
tu preparación
profesional.

UNA

APLICACIÓN ÚNICA,

QUE TIENE TODOS LOS CURSOS
QUE SIEMPRE **QUISISTE TOMAR**

SÚPER PRECIO

PLAN Anual \$5,000.00 + IVA

(Ahorras \$988.00)

OPCIÓN Mensual \$499.00 + IVA

Incluye: Acceso a más de 1000 horas de videos de capacitación en Comercio Exterior, Logística y Aduanas
+ Contenido nuevo cada mes + Acceso sin costo a eventos online exclusivos
+ Material descargable + Promociones especiales + Descuento en cursos CENCOMEX presenciales.

Actualízate y conoce nuestra plataforma en WWW.CENCOMEX.COM

MÁS INFORMACIÓN: ✉ ana.rojas@estrategiaaduanera.mx

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



ESCANEA AQUÍ

ADQUIERE EL MEJOR CATÁLOGO DE CAPACITACIÓN EN COMERCIO EXTERIOR



Y MUCHOS MÁS

Conoce nuestra plataforma
en **WWW.CENCOMEX.COM**



Pedimentos bajo la lupa: **EL IMPACTO OPERATIVO Y FISCAL DEL USO INCORRECTO DE IDENTIFICADORES ADUANALES**

UN ERROR EN SU USO, YA SEA POR OMISIÓN, INCORRECTA DECLARACIÓN O APLICACIÓN INOPORTUNA PUEDE DESENCADENAR SANCIONES ECONÓMICAS, SUSPENSIÓN DE BENEFICIOS, E INCLUSO LA PÉRDIDA DEL PROGRAMA IMMEX



E

En el ecosistema del comercio exterior, cada dato transmitido en un pedimento aduanal tiene una consecuencia. Lejos de ser simples claves operativas, los identificadores contemplados en el Apéndice 8 del Anexo 22 de las Reglas Generales de Comercio Exterior (RGCE) cumplen una función crítica: permiten a la autoridad fiscal y aduanera interpretar el tipo de operación, su legalidad, y los beneficios fiscales a los que puede ser acreedor el contribuyente.

Un error en su uso, ya sea por omisión, incorrecta declaración o aplicación inoportuna puede desencadenar sanciones económicas, suspensión de beneficios, e incluso

la pérdida del programa IMMEX o la certificación IVA e IEPS. Estos identificadores se clasifican en dos niveles:

- Globales, que afectan a todo el pedimento.
- Por partida, que aplican exclusivamente a ciertas fracciones arancelarias.

Identificadores críticos bajo esquemas fiscales específicos

Las empresas con programa IMMEX y aquellas que operan bajo certificación IVA e IEPS deben cumplir con obligaciones específicas en su transmisión de datos.

Entre los identificadores esenciales se encuentran:

IDENTIFICADOR	NIVEL	APLICACIÓN
IM – EMPRESAS CON PROGRAMA IMMEX	Global	Importaciones temporales y retornos que requieren acreditar la autorización IMMEX
CI – CERTIFICACIÓN EN MATERIA DE IVA E IEPS	Global	Declaración del beneficio fiscal ligado a la certificación IVA/IEPS
MS – MODALIDAD DE SERVICIOS DE EMPRESAS CON PROGRAMA IMMEX	Global	Modalidad de servicios para IMMEX Servicios; incluye clave de actividad conforme al Anexo 3.2.2
PT – EXPORTACIÓN O RETORNO DE PRODUCTO TERMINADO	Partida	Retornos de producto terminado sujeto a procesos de elaboración, transformación o reparación
ST – OPERACIONES SUJETAS AL ART. 2.5 DEL T MEC	Global	Tratamiento fiscal del IGI bajo el Art. 2.5 del T-MEC, con complementos específicos



POR: LIC. MARIA FERNANDA HORTA GONZÁLEZ

Licenciada en Comercio Exterior, por la Universidad Escuela Superior de Comercio Internacional, con especialidad en Tráfico y Tramitación Aduanal, diplomado en Logística y Comercio Exterior, especialista en matriz de seguridad, data stage y gestión de reglas octavas.

Consultora en el Área de Auditoría Preventiva en materia de Comercio Exterior y Aduanas y atención de auditorías de comercio exterior por parte de la Autoridad.

Instructora y asesora en diversos temas tales como auditoría preventiva en comercio exterior, data stage, principales errores en pedimento, correcto llenado de manifestación de valor y hoja de cálculo, así como gestión de tramites en materia de comercio exterior.

Ciertos identificadores merecen especial atención, como es el caso del identificador ST, con base al Art. 2.5 del TMEC y a las reglas 1.6.12., 1.6.13., 1.6.14., 1.6.15., 1.6.16., y 1.6.17 de las RGCE cuya aplicación se detalla en diversos momentos procesales, es decir, marcan el momento en que se puede realizar el pago del impuesto general de importación, así como las excepciones correspondientes al pago, su declaración erró-

nea puede ser interpretada como una omisión del pago de impuesto, con consecuencias fiscales, de forma general se puede decir que, si una empresa importa de forma temporal un insumo no originaria de la región TMEC (Estados Unidos o Canadá) en donde el impuesto general de importación se determina pero no se causa (forma de pago 5 – temporal no sujeta a impuestos) y a su vez se realiza un proceso productivo o transformación de dicho insumo, al momento de realizar la exportación donde el producto terminado al que se incorporó el insumo no originario será retornado a región TMEC, será necesario que se pague el impuesto general de importación que no se pagó a la entrada, ya que, no es posible obtener el beneficio de eliminar o reducir el arancel de mercancías no originarias de región TMEC.

Implicaciones legales: de lo técnico a lo sancionable

La transmisión incorrecta de identificadores está catalogada como infracción en el numeral XXI del Anexo 19 de las RGCE. Conforme a los artículos 184 fracción III y 185 fracción II de la Ley Aduanera, se puede imponer una multa que oscila entre \$2,330 y \$3,310 por cada documento transmitido incorrectamente. En casos como el incorrecto uso de ST-22, la Autoridad podría incluso exigir el pago retroactivo del IGI con actualizaciones y recargos conforme al artículo 17-A y 21 del Código Fiscal de la Federación.

Existen acciones preventivas para blindar la operación y mitigar riesgos, asimismo, mantener los beneficios operativos y fiscales, para lo cual se recomienda:

- Auditorías internas periódicas, que verifiquen la correcta aplica-



ción y transmisión de identificadores de acuerdo al tipo de operación.

- Capacitación continua al personal encargado de la revisión de dicha de información, así como conocer el uso y aplicación de cada identificador.
- Revisión electrónica de pedimentos a través del data stage, así como revisión documental de los expedientes de comercio exterior.
- Actualización constante de

manuales, criterios operativos y aplicativos, acorde al perfil de cada empresa (IMMEX Industrial, Servicios o RFE).

En el Plan Maestro de Fiscalización 2025, que fue publicado a principios de año, la Autoridad precisa especial énfasis en los abusos relacionados con la certificación IVA e IEPS y la declaración incorrecta de datos.

Estar preparados es la mejor defensa.

“ES RECOMENDABLE IMPLEMENTAR POLÍTICAS QUE MEJOREN LA SATISFACCIÓN Y PERMANENCIA DEL PERSONAL, OFRECIENDO SUELDOS COMPETITIVOS, POSIBILIDADES DE CRECIMIENTO Y, POR ÚLTIMO, UNA CAPACITACIÓN CONSTANTE QUE PERMITA EL DESARROLLO DE NUEVAS HABILIDADES PROFESIONALES”



CURSO ESPECIALIZADO

TECNOLOGÍAS DE LA **INFORMACIÓN** PARA EL COMERCIO **EXTERIOR**

24
septiembre
18:00 - 21:00 HRS

TOTALMENTE
EN LÍNEA

zoom



Universidad ISIDE
www.iside.mx



Imparte: Dra. Norma Alicia Dick Alcalá
Diseñadora y desarrolladora de tecnologías de la información para el comercio exterior.

SOBRE EL EXPOSITOR

Cuenta con más de 28 años de experiencia en operación aduanal. Licenciada en Sistemas Computacionales por la Universidad Autónoma de Occidente.

Cuenta con un MBA por la Escuela de negocios del Pacífico, Tijuana Baja California; y DBA, por la misma institución.

Ha sido instructora y capacitadora del uso de herramientas tecnológicas para el comercio exterior y pertenece al Consejo Técnico Consultivo del Instituto Profesional de la Contaduría Pública de Tijuana A.C.

Es colaboradora en investigaciones científicas y asesora de tesis de titulación. Catedrática en diversas universidades de la ciudad de Tijuana B.C., impartiendo materias de comercio exterior y administración de negocios a grados de Licenciatura y Maestría, además de sinodal en diversos exámenes de grado en instituciones educativas.

INCLUYE:

- Constancia con valor curricular
- Material electrónico

INSCRÍBETE HOY

Por WhatsApp  2227.350518
ana.rojas@estrategiaaduanera.mx



LA ESPECIALIZACIÓN AUTOMOTRIZ DE UN 3PL Y SU EFICIENCIA EN LA CADENA DE SUMINISTRO: *Clave esencial para la competitividad global*

LA RELEVANCIA DE UN 3PL ESPECIALIZADO EN AUTOMOTRIZ RADICA EN SU CAPACIDAD DE ANTICIPAR NECESIDADES. IDENTIFICA RIESGOS, AJUSTA RUTAS Y ASEGURA LA FLUIDEZ DE MATERIALES EN TODO MOMENTO. ESA VISIÓN INTEGRAL FORTALECE LA PRODUCTIVIDAD DE LAS PLANTAS. Y AL HACERLO, PROYECTA LA COMPETITIVIDAD DEL PAÍS HACIA EL EXTERIOR.



E

En el dinámico entorno del comercio exterior, la industria automotriz se enfrenta a un doble desafío: mantener su posición como motor económico y adaptarse a los cambios en las cadenas de suministro globales. Debido a esto, los *Third Party Logistics* (3PL) especializados en el sector automotriz se han consolidado como actores estratégicos que en conjunto, optimizan operaciones e impulsan la competitividad de las armadoras y sus proveedores frente a las nuevas tendencias globales.

¿Qué diferencias hay entre un Freight Forwarder, un 3PL y un 4PL?

Aunque a menudo se confunden, cada figura cumple un rol distinto:

- **3PL (Third Party Logistics):** Proveedor que gestiona y ejecuta operaciones logísticas para sus clientes. En la industria automotriz, esto incluye desde almacenamiento especializado de autopartes, manejo de inventarios just-in-time y secuenciados, hasta transporte nacional e internacional con control de calidad y trazabilidad.
- **4PL (Fourth Party Logistics):** Actúa como integrador logístico que coordina y supervisa a múltiples 3PL, aportando una visión estratégica y de gestión integral, pero sin ejecutar directamente las operaciones.
- **Freight Forwarder:** Especializado

en la gestión del transporte internacional, organizando envíos por vía marítima, aérea o terrestre, pero sin involucrarse en procesos logísticos internos o de valor agregado dentro de la cadena productiva.

Pilares de su competitividad

1. Capacitación constante en temas afines al sector automotriz

El quipo recibe formación en normativas internacionales, estándares OEM y Tier 1, tecnologías logísticas aplicadas a autopartes, y estrategias de cumplimiento aduanero para comercio exterior. Esto permite ofrecer soluciones alineadas con las exigencias de las armadoras y sus proveedores.

2. Presencia en los principales puntos de encuentro automotriz

Participando activamente en clusters automotrices, foros, ferias y encuentros de la industria.

3. Infraestructura adaptada a la industria automotriz

Como almacenes y centros de distribución ubicados estratégicamente cerca de plantas ensambladoras, con capacidades para manejo just-in-time y just-in-sequence, así como control de calidad especializado en piezas críticas.

4. Integración tecnológica y visibilidad total

Sus sistemas de gestión de almacenes (WMS) y transporte



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. Actualmente es Directora de CENCOMEX Bajío.

(TMS) están integrados para ofrecer trazabilidad en tiempo real, tanto a clientes nacionales como internacionales, facilitando la coordinación logística y aduanera.

5. Respaldo internacional con número DUNS

El contar un número D-U-N-S® refuerza la confianza y credibilidad ante clientes y socios globales, permitiendo que las armadoras y proveedores de primer nivel validen su solidez operativa y financiera.

Impacto en el sector automotriz y comercio exterior

En la industria automotriz, donde la precisión y la sincronización son vitales, *Grupo Zeit* se convierte en un socio estratégico que asegura que las piezas, componentes y materias primas lleguen a tiempo, en secuencia y en perfectas condiciones.

En el comercio exterior, nuestra experiencia en logística internacional y operaciones aduaneras nos permite facilitar la conexión entre fabricantes, proveedores y mercados globales, minimizando riesgos y tiempos muertos. Nuestra cercanía a los hubs productivos del Bajío, sumada a nuestro conocimiento especializado, nos permite acortar distancias logísticas, reducir costos y responder con flexibilidad a cambios en la demanda.

-DUNS® como indicador clave de confianza dentro de un 3PL

Una de las credenciales más reconocidas a nivel internacional para garantizar confiabilidad es el **número D-U-N-S®**, un identificador único que se ha convertido en un estándar en los negocios globales. Hoy más que nunca, tener este número es sinónimo de formalidad, transparencia y competitividad en mercados exigentes como el automotriz.

Contar con un número D-U-N-S® (*Data Universal Numbering System*) aporta un sello de confianza y visibilidad internacional. Este identificador único permite a fabricantes, OEMs y Tier 1 validar la solidez financiera y operativa de su socio logístico. En un sector donde las certificaciones, auditorías y cumplimiento normativo son críticos, un 3PL con número DUNS:

- Mejora su reputación en licitacio-

“FREIGHT FORWARDER: ESPECIALIZADO EN LA GESTIÓN DEL TRANSPORTE INTERNACIONAL, ORGANIZANDO ENVÍOS POR VÍA MARÍTIMA, AÉREA O TERRESTRE, PERO SIN INVOLUCRARSE EN PROCESOS LOGÍSTICOS INTERNOS O DE VALOR AGREGADO DENTRO DE LA CADENA PRODUCTIVA”.



- Facilita acuerdos con clientes internacionales.
- Garantiza trazabilidad y transparencia en operaciones.
- Incrementa la seguridad en la cadena de suministro.

El D-U-N-S® es utilizado por empresas, instituciones financieras, gobiernos y organizaciones multinacionales para verificar la existencia legal de una empresa, evaluar su reputación y solidez financiera, establecer contratos con grandes corporativos o entes gubernamentales entre muchos otros fines.

Aquí, los 3PL especializados en automotriz son un eslabón esencial en la cadena de suministro ya que proporcionan:

- **Proximidad estratégica:** Cuentan con almacenes y centros de distribución cercanos a plantas de ensamble.

- **Operaciones just-in-sequence:** Adaptadas a la precisión que exige la producción automotriz.
- **Flexibilidad ante picos de demanda:** Capacidad para responder a cambios en volúmenes de producción sin comprometer la calidad.
- **Integración tecnológica:** Sistemas de gestión (WMS, TMS, EDI) que permiten sincronizar inventarios y transporte en tiempo real.

En el nuevo mapa del comercio exterior y la manufactura automotriz, el 3PL especializado no es un proveedor más: es un socio estratégico que potencia la eficiencia operativa y garantiza el cumplimiento normativo.

En un contexto donde la velocidad, la visibilidad y la confiabilidad son factores determinantes, apostar por un 3PL con respaldo internacional y visión sectorial puede marcar la diferencia entre liderar el mercado o quedarse atrás en la carrera global.





CENCOMEX

Centro Nacional para la Competitividad
del Comercio Exterior

CALENDARIO CURSOS CENCOMEX

¡NO LO PIENSES, AGENDA TU PRÓXIMA CAPACITACIÓN EN CENCOMEX!

17 Y 18 **SEP**

INCOTERMS

MODALIDAD:
EN LÍNEA

24 **SEP**

**TI PARA EL
COMERCIO EXTERIOR**

MODALIDAD:
EN LÍNEA

22, 23 y
24 **OCT**

**1ª CUMBRE 20
INTERNACIONAL
DE ESPECIALISTAS
EN COMERCIO EXTERIOR
Y ADUANAS 25**

MODALIDAD:
PRESENCIAL

SEDE:
BAJA CALIFORNIA
SUR

12 **NOV**

**LEGALIDAD Y
CUMPLIMIENTO
EN COMERCIO EXTERIOR**

MODALIDAD:
PRESENCIAL

SEDE:
SANTIAGO DE
QUERETARO

22 y 23 **ENE**

2026

CONGRESO NACIONAL
**XII ACTUALIZACIÓN
INTEGRAL ADUANERA**

MODALIDAD:
PRESENCIAL

SEDE:
CIUDAD DE
MÉXICO

PARA MÁS INFORMACIÓN CONTÁCTANOS:

ana.rojas@estrategiaaduanera.mx

222 735 0518 | 222 926 8469 | 222 129 7080

www.cencomex.com

E

En un mundo cada vez más conectado, el comercio global de bienes y servicios es un motor esencial para la economía mundial. Dentro de este contexto, los *derechos de autor* y la *propiedad intelectual* emergen como pilares fundamentales, no solo para la protección de las obras creativas y los activos tecnológicos, sino también para impulsar la innovación y el desarrollo económico.

Además, al analizar la guerra comercial entre Estados Unidos y China, podemos observar cómo la rivalidad económica no solo refleja un enfrentamiento por el dominio global, sino también cómo se distribuyen los roles en el comercio de bienes tangibles e intangibles.

Este análisis se enmarca y tiene relevancia todos los años en el contexto del *Día Mundial del Libro y del Derecho de Autor*, que se celebra en el mes de abril, el día 23, y el *Día Mundial de la Propiedad Intelectual*, el 25 de abril, fechas que subrayan la relevancia de estas disciplinas para la economía global y regional.

El comercio global como una transición de lo físico a lo digital

El comercio internacional ha experimentado una evolución significativa en las últimas décadas, marcada por la digitalización de sectores clave como los libros y la propiedad intelectual. Esta transición ha generado oportunidades sin precedentes, pero también desafíos que merecen atención.

Sector de los libros

- **Libros físicos:** En 2024, las exportaciones de libros impresos alcanzaron aproximadamente USD 17.5 mil millones, lideradas por Estados Unidos, Reino Unido y China. Los principales países importadores incluyen Estados Unidos, China y Alemania, con una alta demanda de contenido académico, técnico y literario.
- **Libros digitales:** Con exportaciones valoradas en USD 7.5 mil millones, los libros electrónicos y audiolibros representaron el 30% del mercado global en 2024. Estados Unidos, Reino Unido y Alemania sobresalen como los principales exportadores, mientras que India, Brasil y México lideran las importaciones, impulsados por su creciente digitalización.

Sector de la propiedad intelectual

- **Propiedad intelectual física:** Las exportaciones de bienes tangibles, como CDs, DVDs y videojuegos físicos, generaron USD 150 mil millones en 2024, encabezadas por Estados Unidos, Japón y Alemania. China, India y Brasil se destacaron como los mayores importadores.
- **Propiedad intelectual digital:** Dominando el comercio global con más de USD 1.05 billones en exportaciones, los bienes digitales incluyen software, música y



**POR: MTR. HÉCTOR
GUSTAVO FADDA**

Licenciado en Administración y Magíster en Relaciones Internacionales por la UNCEA. Fue becario de la OEA y del Gobierno de España. Cuenta con 40 años de trayectoria en la Dirección General de Aduanas, donde ocupó cargos como Subdirector General de Operaciones Aduaneras Metropolitanas, Director Regional de Hidrovía y Administrador de las Aduanas de Rosario y Córdoba. También ejerció como Consejero General en la institución. Desde hace 33 años es docente universitario de grado y posgrado en diversas universidades argentinas. Actualmente es consultor independiente, especialista en comercio exterior y miembro de la Red Soft Landing World.

videojuegos. Estados Unidos, Corea del Sur y Europa lideran este segmento, mientras que China, India y Brasil son los principales consumidores.

“CON EXPORTACIONES VALORADAS EN USD 7.5 MIL MILLONES, LOS LIBROS ELECTRÓNICOS Y AUDIOLIBROS REPRESENTARON EL 30% DEL MERCADO GLOBAL EN 2024”



Estados Unidos Vs. China: Rivalidad comercial y estratégica

El contraste entre estos dos gigantes económicos se plasma claramente en las cifras:

- **Estados Unidos:** Líder mundial en exportaciones de intangibles gracias a su dominio en bienes digitales como software, música, libros electrónicos y videojuegos. Su capacidad para innovar y exportar conocimiento lo posiciona como un referente en el comercio global de propiedad intelectual digital.
- **China:** Conocida como la “fábrica del mundo”, es imbatible en bienes físicos como libros impresos, productos manufacturados y bienes tangibles relacionados con la propiedad intelectual. Su enfoque en la producción masiva y los costos competitivos le permite dominar el comercio físico global.

Este enfrentamiento entre ambos países también se traduce en disputas por la propiedad intelectual, con acusaciones mutuas de robo de tecnología y derechos de autor. La digitalización está forzando a China a adaptarse y competir en un terreno donde Estados Unidos lleva la delantera.

Piratería y Falsificación: Retos globales

La piratería y la falsificación generan pérdidas económicas globales estimadas en USD 1 billón anual, afectando gravemente los derechos de autor y la propiedad intelectual.

Medidas públicas

1. Tratados internacionales:

- El Acuerdo ADPIC de la OMC y la Convención de Berna son esenciales para proteger las obras intelectuales y combatir la piratería.

Legislaciones como el DMCA en Estados Unidos refuerzan la protección en entornos digitales.

2. Operativos aduaneros:

- Los operativos tradicionales están evolucionando hacia un enfoque integral que incluye bienes digitales mediante tecnologías avanzadas como la inteligencia artificial.

Medidas privadas

1. Blockchain y tecnologías de rastreo:

- Herramientas utilizadas por empresas para autenticar productos y garantizar su origen.

2. Sistemas en plataformas digitales:

- Servicios como *Spotify* y *Netflix* han implementado mecanismos para bloquear contenido pirateado.

Impacto de la Inteligencia Artificial (IA)

La IA está transformando la creación y protección de contenido, aunque plantea desafíos éticos y legales importantes.

Medidas en curso

1. Regulación específica:

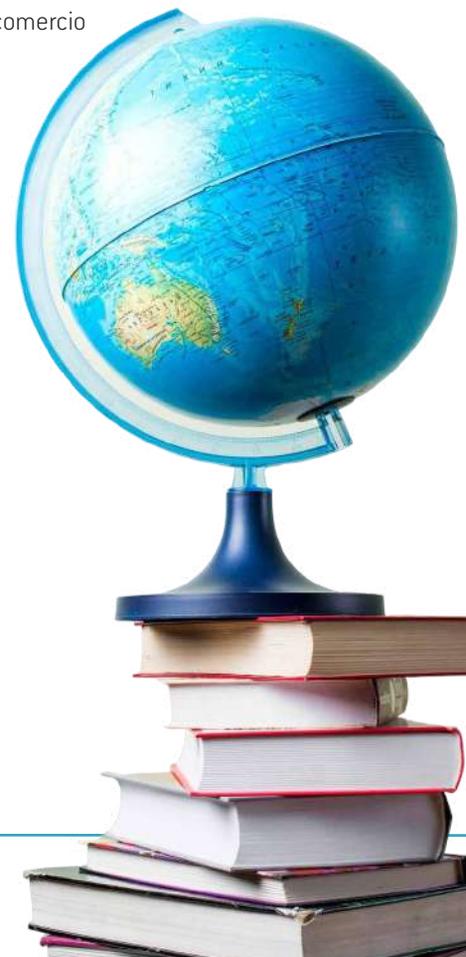
- El *Reglamento de IA* de la Unión Europea busca garantizar la transparencia y proteger los derechos en entornos digitales.

2. Colaboración interdisciplinaria:

- Gobiernos, empresas y academias trabajan en conjunto para establecer estándares internacionales y promover un uso responsable de la IA.

América Latina: Una perspectiva regional

América Latina y Argentina son una clara muestra de cómo la transición hacia lo digital está redefiniendo el comercio exterior.



Exportaciones Regionales y Nacionales

México

1. Exportaciones físicas:
 - Libros: USD 250 millones.
 - Propiedad intelectual: USD 1.5 mil millones.
2. Exportaciones digitales:
 - Libros: USD 50 millones.
 - Propiedad intelectual: USD 1.5 mil millones.

Brasil

1. Exportaciones físicas:
 - Libros: USD 400 millones.
 - Propiedad intelectual: USD 2 mil millones.
2. Exportaciones digitales:
 - Libros: USD 80 millones.
 - Propiedad intelectual: USD 2 mil millones.

Argentina

1. Exportaciones físicas:
 - Libros: USD 150 millones.
 - Propiedad intelectual: USD 1.2 mil millones.
2. Exportaciones digitales:
 - Libros: USD 20 millones.
 - Propiedad intelectual: USD 1.2 mil millones.
 - Déficit comercial: Importaciones de propiedad intelectual por USD 2.3 mil millones, mostrando una alta dependencia de productos digitales extranjeros.

Medidas de Protección

- **Brasil y México:** Participan activamente en tratados internacionales como el *Acuerdo ADPIC* y la *Convención de Berna*, mientras desarrollan legislaciones nacionales contra la piratería digital.
- **Argentina:** La Ley 11.723 y la Ley 24.766 garantizan la protección de derechos de autor y propiedad intelectual, mientras *las aduanas adoptan inteligencia artificial para supervisar bienes digitales y físicos.*

Un comercio justo y sostenible

El comercio internacional de libros y propiedad intelectual refleja no solo una transición hacia lo digital, sino también las tensiones estratégicas entre Estados Unidos



y China. América Latina y Argentina, aunque enfrentan retos como la piratería y la dependencia tecnológica, tienen la oportunidad de fortalecer sus industrias locales, reducir su déficit comercial y fomentar la innovación.

Queda claro que los esfuerzos conjuntos entre gobiernos, empresas y organismos internacionales son clave para proteger los derechos de los creadores y garantizar un comercio justo, estratégico y sostenible, además de fomentar la sostenibilidad cultural y tecnológica en todo el mundo.

“LA PIRATERÍA Y LA FALSIFICACIÓN GENERAN PÉRDIDAS ECONÓMICAS GLOBALES ESTIMADAS EN USD 1 BILLÓN ANUAL”





**Conoce nuestros
diplomados en línea**

DIPLOMADO EN IMMEX

12 módulos

DIPLOMADO EN COMERCIO EXTERIOR, OPERACIÓN ADUANERA Y LOGÍSTICA

12 módulos

- ▶ Valoración Aduanera.
- ▶ Clasificación Arancelaria.
- ▶ Medios de Defensa en Materia Aduanera.
- ▶ Impuestos al Comercio Exterior. Decreto IMMEX.
- ▶ Despacho Aduanero de Mercancías
- ▶ Delitos, Infracciones y Sanciones Aduaneras.
- ▶ Procedimientos Aduaneros.
- ▶ Tratados Internacionales.
- ▶ Incoterms.
- ▶ Logística Internacional.
- ▶ TI para el Comercio Exterior.

- ▶ Compliance Estratégico para Empresas IMMEX.
- ▶ Reglas Generales de Comercio Exterior.
- ▶ Derechos y Obligaciones de las IMMEX. Control de Inventarios (parte legal).
- ▶ Control de Inventarios (parte técnica).
- ▶ Tratamiento Fiscal de las IMMEX.
- ▶ Programas de Certificación.
- ▶ Regulaciones y Restricciones no Arancelarias para las IMMEX.
- ▶ T-MEC para IMMEX.
- ▶ Precios de Transferencia.
- ▶ Gestión de Riesgo. Programa CTPAT y mantenimiento de Certificaciones.
- ▶ Expediente Electrónico.
- ▶ Simetría Fiscal.

**Costo por módulo
\$3,500.00 + IVA**

**Costo diplomado c/u
\$40,000.00 + IVA**

DIPLOMADO EN CLASIFICACIÓN ARANCELARIA

18 módulos

- ▶ ¿Qué es la OMA?
- ▶ La nueva LIGIE.
- ▶ Reglas Complementarias.
- ▶ Precios estimados, Regulaciones no Arancelarias, Cumplimiento de las NOM's, Cuotas compensatorias, Anexos de las Reglas Generales de Comercio Exterior del SAT.
- ▶ ¿Qué es la Fracción Arancelaria?
- ▶ Reglas Generales de Aplicación Internacional y Reglas Complementarias de Aplicación Nacional.
- ▶ Productos agropecuarios, Alimentos, Complementos Alimenticios y Bebidas.
- ▶ Productos Químicos, Medicamentos y demás compuestos.
- ▶ Fibras, tejidos, prendas de vestir textiles, sus accesorios, demás confecciones y prendas de vestir no textiles.
- ▶ Calzado.
- ▶ Aceros y demás metales aleados en sus manufacturas.
- ▶ Maquinaria y Aparatos Eléctricos. Sector Automotriz y Autopartes.
- ▶ Aparatos e Instrumentos de Médico Quirúrgicos y Aparatos de Medición.
- ▶ Sexta Enmienda de la OMA, sus cambios, su problemática y errores de interpretación.
- ▶ Mesa de trabajo, Casos Prácticos y Ejercicios de Clasificación.
- ▶ Evaluación.

DIPLOMADO EN DEFENSA ADUANERA

12 módulos

- ▶ Defensa Aduanera preventiva.
- ▶ Visitas domiciliarias de Comercio Exterior.
- ▶ PAMA.
- ▶ Acuerdo Conclusivos en Materia Aduanera.
- ▶ Mecanismos de solución de diferencias (T-MEC y OMC).
- ▶ Revisiones de origen.
- ▶ Recursos administrativos del Importador.
- ▶ Juicio de Nulidad y Litigio aduanero.
- ▶ Delitos Aduaneros.
- ▶ Defensa de la Propiedad Industrial en Comercio Exterior.
- ▶ Tramitología Aduanera.

PRONÓSTICOS DE CRECIMIENTO económico de México difieren significativamente con los datos DE ORGANISMOS INTERNACIONALES

MÉXICO HOY ENFRENTA UN CLARO ESCENARIO: LOS PRONÓSTICOS DE CRECIMIENTO ECONÓMICO ELABORADOS POR EL PROPIO GOBIERNO CONTRASTAN DE MANERA NOTORIA CON LAS ESTIMACIONES DE ORGANISMOS INTERNACIONALES. MIENTRAS LAS CIFRAS LOCALES PROYECTAN UN AVANCE MÁS OPTIMISTA, LOS REPORTES EXTERNOS ADVIERTEN UNA RUTA MENOS ALENTADORA. ESTA DISCREPANCIA NO MÁS QUE UN MERO DESACUERDO ESTADÍSTICO, ES UN REFLEJO DE DISTINTAS LECTURAS SOBRE LA SÓLIDEZ DE LA ECONOMÍA MEXICANA Y SUS FUNDAMENTOS ESTRUCTURALES.



E

En la materia del comercio exterior, la previsión del crecimiento económico es una herramienta estratégica para la planeación de operaciones, inversiones y cadenas de suministro para el correcto desarrollo productivo y económico de las empresas y las naciones. Si se toma en cuenta que el 2025 empezó con tensiones comerciales, aranceles en discusión y un entorno global de baja expansión económica. Bajo este marco, los pronósticos de crecimiento para México difieren de forma significativa entre los datos que ofrece el Gobierno y los que presentan los organismos internacionales. En esta ocasión revisaremos los datos más recientes y buscaremos entender por qué divergen y qué implican para las decisiones de negocios y de política pública.

Iniciemos presentando los datos: El Gobierno de México, representado por la Secretaría de Hacienda y Crédito Público (SHCP) marca un crecimiento entre 1.5 y 2.3% de Producto Interno Bruto (PIB),¹ un dato que, aunque fue publicado en abril de 2025, el Gobierno Federal lo sigue sosteniendo.² En más datos de México, se tiene el del Banco de México (BANXICO), quien señala que el crecimiento de nuestro país será del -0,5 al 0,7% según el informe trimestral más reciente que abarca de enero a marzo.³

En el ámbito internacional, empecemos con el Fondo Monetario Inter-

nacional (FMI), como lo conocemos en México, donde se prevé un crecimiento para este 2025 de -0.3%.⁴ El Banco Mundial (BM) ofreció su dato de junio de 2025, donde se alcanza el 0.2%. Esta institución agregó que se seguirá contrayendo la economía para este 2025.⁵ En el caso de la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económicos (OCDE), según datos obtenidos a junio de 2025, nuestro país alcanzará el 0.4% de crecimiento.⁶

Como se puede apreciar, entre todos los datos de la SHCP y aquellos de organismos nacionales (BANXICO) e internacionales difieren entre sí. En el caso del BM y el FMI se incorpora la persistencia de la incertidumbre arancelaria que ha venido con la llegada de Donald Trump a la presidencia de Estados Unidos en este 2025. Esto afecta las exportaciones, la inversión y el ciclo manufacturero en el norte del continente Americano, Aunque los datos difieren entre el 0.2% del BM y el -0.3% del FMI. En el documento de la OCDE,⁷ se anticipan tensiones internas que afectan al mercado laboral interno y el consumo, por esas variables se espera dicho crecimiento de 0.4% de PIB.

Ahora, El Gobierno Federal, según los datos de la SHCP,⁸ se presume una alta resiliencia doméstica y la llegada de la inversión, además del nearshoring, según esas variables, impulsan la producción y la econo-



POR: DR. CARLOS ALFARÓ 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.

mía para alcanzar mínimo el 1.5% de PIB.

Los datos presentados nos dejan con más dudas que certe-

zas, por ello debemos seguir explicando que el crecimiento de México depende mucho de la manufactura y las autopartes, esto por estar integradas a la producción de Estados Unidos, teniendo ciclos favorables, derivado de la necesidad de trabajo coordinado entre las empresas de ambas naciones. Pero se tienen problemas con las cadenas de suministro, sobre todo en las autopartes, si suben los costos o si se siguen endureciendo las reglas de origen. Este endurecimiento ha llevado a que se reduzca la fabricación de automóviles, a la vez que el precio aumenta.⁹

Si se añade el ingrediente de incertidumbre en la inversión. En este momento se tiene una incertidumbre de política económica y comercial por los aranceles y litigios que la acompañan, cuando estos elementos se presentan en el panorama comercial, los inversionistas procuran detener sus movimientos, encareciendo en consecuencia, la producción y los inventarios, según explica BANXICO,¹⁰ por esa influencia negativa de la incertidumbre se tiene el rango de crecimiento negativo a positivo presentado por esta institución.

Tomando ahora el documento del BM, donde se prevé un crecimiento a la baja de 2.3% del PIB mundial, lo que sería el más bajo desde la crisis de 2008, esta institución cree que esto sucederá por causa de una demanda externa débil, menor tracción para exportadores manufactureros y prudencia en la inversión.¹¹ Por su parte, la Organización Mundial de Comercio (OMC) considera que el crecimiento mundial alcanzará el 0.9% de crecimiento de mercancías para este año, ya que

"EL CRECIMIENTO DE MÉXICO DEPENDE MUCHO DE LA MANUFACTURA Y LAS AUTOPARTES, ESTO POR ESTAR INTEGRADAS A LA PRODUCCIÓN DE ESTADOS UNIDOS, TENIENDO CICLOS FAVORABLES, DERIVADO DE LA NECESIDAD DE TRABAJO COORDINADO ENTRE LAS EMPRESAS DE AMBAS NACIONES"



se tienen problemas, ya mencionados de inversión y producción que afectan a los países exportadores.¹²

Como se puede ver en la dispersión de datos de cada entidad nacional e internacional, tienen distintas variables que nos llevan a perspectivas de crecimiento distintas, pero entre el FMI/BM/OCDE se tiene un crecimiento para México que va desde -0.3 al 0.4% de crecimiento para México, un dato que se traslapa con el de BANXICO que pone el crecimiento de nuestro país entre -0.5 y 0.7% y, todos los datos anteriores quedan por debajo de lo que la SHCP espera para México en este año (1.5 al 2.3%).

Entonces, para los organismos internacionales se espera un poco nulo crecimiento para México porque el motor externo está frío, es decir, la inversión y la producción tienen problemas derivados de la política comercial de Estados Uni-

dos, que impulsa un nuevo sistema basado en aranceles que busca el crecimiento interno de esa nación sin importarle la afectación al escenario internacional, incluso, sin importarle si afecta en el proceso a sus principales socios comerciales, Canadá y México. A esto hay que añadir que la política arancelaria de Estados Unidos está impactando directamente el funcionamiento del Tratado Comercial México, Estados Unidos y Canadá (T-MEC), incluyendo el endurecimiento de las reglas de origen, incrementando costos y deteniendo la toma de decisiones de las empresas en los tres países involucrados.

Con lo expuesto hasta este momento, para que México logre el mayor crecimiento posible, que se compare a lo que la SHCP señala, se deben proteger las reglas de origen y el propio T-MEC, además de seguir buscando inversiones en



nearshoring para seguir estableciendo empresas, fábricas y cadenas de suministro en nuestro territorio, sobre todo en los campos que somos más experimentados, como lo son el automotriz, el eléctrico y electrónico y los dispositivos médicos. Además, se debe seguir impulsando la obra pública para minimizar los costos logísticos para todas las empresas nacionales e internacionales que utilicen las vías de comunicación de nuestro territorio.

Pero también se tienen factores que podrían afectar el crecimiento, como más aranceles o represalias adicionales del gobierno de Estados Unidos, incluso una aplicación extrema de las reglas de origen que obliguen a reconfigurar las cadenas de suministro, incluso logrando sacarlas de México. Adicionalmente, si la incertidumbre en Estados Unidos lleva a recesión, habría un comercio interno más débil y un comercio global más lento, ocasionando que las perspectivas de crecimiento más bajas sean más accesibles ante tal escenario.

Para finalizar, ya se ha dicho que el FMI/BM/OCDE esperan para México un estancamiento o incluso, una ligera contracción (-0.3 al 0.4%), mientras que la SHCP espera un crecimiento (1.5 al 2.3%). La diferencia, se ha explicado, es por distintas formas que tiene cada organismo y entidad gubernamental para hacer sus mediciones, tomando variables y factores como aranceles, comercio mundial, inversión esperada o detenida, etc. llevando a escenarios donde se espera un crecimiento bajo o nulo, aunque para descargo de México, los reportes de estas mismas instancias son bajas o



nulas para todos los países en general.

En el caso de México, si quiere acercar la realidad a los datos ofrecidos por la SHCP, se necesita acelerar la inversión privada y, en el caso de la pública, impulsar el desarrollo de la infraestructura logística para todo el país, ayudando a las empresas a reducir los costos de transmisión y de cadenas de suministro para mantener la producción y el comercio con Estados Unidos. Asimismo, se deben proteger las reglas de origen y el propio T-MEC para evitar con ello costos arancelarios adicionales que puedan desincentivar la competitividad. Si se toman estas acciones en México, el rango alto de crecimiento para 2025 de la SHCP podría alcanzarse.

1. Secretaría de Hacienda y Crédito Público (SHCP). Comunicado No. 14 Hacienda entrega al H. Congreso de la Unión los Pre-Criterios 2026. SHCP. 01/04/2026. <https://www.gob.mx/shcp/prensa/comunicado-no-13-hacienda-entrega-al-h-congreso-de-la-union-los-pre-criterios-2026?idiom=es>
2. Barrera, Adriana y Martínez, Ana Isabel. México man-

tiene expectativas macroeconómicas 2025, ve difícil contracción. Reuters. 30/07/2025. https://www.reuters.com/latam/negocio/GBMI7MYSRN3JLYANJEMMMFVMI-2025-07-30/?utm_source=chatgpt.com

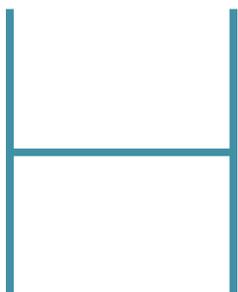
3. Banco de México (BANXICO). Resumen visual. Informe trimestral, enero-marzo 2025. BANXICO. 28/05/2025. <https://www.banxico.org.mx/publicaciones-y-prensa/informes-trimestrales/informes-trimestrales-precios.html>
4. Fondo Monetario Internacional (FMI). México. Datasets. FMI. Recuperado el 11/08/2025. <https://www.imf.org/external/datamapper/profile/MEX>
5. World Bank Group. Global Economics Prospects. June 2025, p. 4. <https://openknowledge.worldbank.org/serve/api/core/bitstreams/0e685254-776a-40cf-b0ac-f329dd182e9b/content>
6. Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económicos (OCDE). OECD Economic Outlook. Tackling Uncertainty, Reviving Growth. June 2025. Vol. 2025/1, No. 117, p. 28. https://www.oecd.org/en/publications/oecd-economic-outlook-volume-2025-issue-1_83363382-en/full-report/mexico_7ef08b92.html
7. OCDE, 2025. Op Cit. Nota 6.
8. SHCP, 2025. Op Cit. Nota 1.
9. Valdelamar, Jassiel. Las 'letras chiquitas' de las reglas de origen del T-MEC: Aumentaron el precio de autos. El Financiero. 01/07/2025. <https://www.elfinanciero.com.mx/economia/2025/07/01/reglas-de-origen-del-tmec-encarecieron-autos-segun-estudio-de-eu/>
10. BANXICO, 2025. Op Cit. Nota 3.
11. Shalal, Andrea. World Bank cuts global growth forecast as trade tensions heighten uncertainty. Reuters. 10/06/2025. https://www.reuters.com/world/china/world-bank-slashes-global-growth-forecast-trade-tensions-bite-2025-06-10/?utm_source=chatgpt.com
12. Organización Mundial de Comercio (OMC). Las medidas de anticipación y las respuestas medidas atenuan el impacto de los aranceles en 2025, pero existe un alto riesgo para 2026. OMC. 08/08/2025. https://www.wto.org/spanish/news/s/news25_s/fore_08aug25_s.htm

LAS PL'S

Lo trendy en comercio internacional

¿QUÉ HACE QUE LAS PLATAFORMAS LOGÍSTICAS ESTÉN EN EL CENTRO DE LA CONVERSACIÓN DEL COMERCIO INTERNACIONAL Y REGIONAL? SU DESARROLLO CONCENTRA INVERSIONES, ORDENA FLUJOS DE MERCANCÍAS Y MARCA LA EFICIENCIA CON LA QUE LOS PAÍSES SE INSERTAN EN LAS CADENAS DE SUMINISTRO. MÁS QUE RECINTOS DE TRÁNSITO, FUNCIONAN COMO PUNTOS DONDE LA TECNOLOGÍA, LA OPERACIÓN ADUANERA Y LA CONECTIVIDAD POTENCIAN EL INTERCAMBIO GLOBAL. ¿QUÉ NUEVAS DIMENSIONES ALCANZARÁN EN LOS PRÓXIMOS AÑOS?





Hola a todos de nueva cuenta, me complace tener este tiempo con ustedes y platicar de este tema que ha sido tendencia desde y que se fortaleció durante el panorama generado durante el periodo comercial Post-Covid-19, debido al distanciamiento y la necesidad de conectar en forma automática la cadena de suministro. Aunque la historia de las “*forwarders*” data de finales del siglo XVIII, siendo estas las raíces de la logística moderna, en el entorno de la Revolución Industrial principalmente en Inglaterra con grandes inversiones y desarrollo en el transporte ferroviario y marítimo a vapor. Esto permitió que el transporte de mercancías fuese más rápido y eficiente, haciendo precedente a la logística a gran escala que conocemos hoy.

Durante el siglo XIX, estas empresas ubicadas en las costas y dedicadas al almacenaje de carga se convirtieron principalmente a ser intermediarios entre el fabricante y el destinatario organizando las cargas, revender servicios de transporte (“*freight forwarders*”) renegociando tarifas respecto a altos volúmenes de operación con otros proveedores.

A partir del siglo XX, nacen las grandes empresas “*freight forwarders*” profesionalizado la industria del transporte y traducidas en “*Global Freight Forwarders*”.

Una de las empresas pioneras en

esta práctica humana fundamental de “**transportar algo de un lugar a otro**” es Fr. Meyer’s Sohn (FMS) que fue fundada en 1897 por Friedrich Hugo Ernst Meyer en Hamburgo, Alemania y con más de 125 años en el mercado sigue siendo de las empresas logísticas y forwarders más consolidadas. No obstante, otras marcas como Kuehne + Nagel, Sinotrans Ltd., DB Schenker (anteriormente *Schenker & Co*), GEODIS y DHL Global Forwarding, lideran los Freight Forwarders más buscados y contratados en la última década.

Siendo hoy en día las empresas “*forwarders*” y “*freight forwarders*” las que han innovado la forma en que nos movemos y somos debido a que su evolución ha marcado la pauta del comercio global.

Esta práctica ha evolucionado según las necesidades del mercado, adaptándose así a cambios estructurales y modernizándose a cada momento.

Desde la revolución Industrial que movía la cadena de suministro local, donde las empresas se abastecían de productos regionales y era muy difícil o prácticamente imposible traer de otras partes del mundo insumos, así es que la única forma era de hacerse de lo regional y de fácil acceso.

Después, durante la segunda revolución industrial, y la máquina



POR: LIC. ESAÚ MENCHACA GARCÉS

Licenciado en Comercio Exterior por parte de la Facultad de Comercio de Administración y Ciencias Sociales de la Universidad Autónoma de Tamaulipas. Cuenta con el Servicio Fiscal de Carrera “Estudio y Prevención del Delito Fiscal” y múltiples cursos en Fiscalización Aduanera, Empresas IMMEX y Certificación IVA e IEPS, Ley Aduanera, entre otros. Se desempeñó como Supervisor Aduanero en la Aduana de Nuevo Laredo donde trabajó con el CBP y la SRE durante el programa paisano.

Ha sido Asesor en Temas Fiscales y de Comercio Exterior en diversas agencias aduanales, así como importador en una empresa propia. Actualmente se desempeña como Gerente de Tráfico en Gestores Aduanales del Noreste y CIA SC.

de vapor, el acero, el aluminio, la electricidad y el petróleo marcaron la diferencia a principios del siglo XX, revolucionando la mecánica y evolucionando las conexiones

dentro de la cadena de suministro, mismas que ahora representaban lugares especializados en el almacenaje, maniobras de carga y descarga, distribución y redistribución con la llegada los pallets de madera, los contenedores estandarizados, los montacargas y las maquinas con bandas transportadoras. Haciendo más fácil y seguro el manejo de las mercancías.

Con la llegada de los PLC's (Control Lógico Programable) y la tercera revolución Industrial a finales de 1960, siendo la primera computadora utilizada para controlar máquinas, contri-

buyendo a la automatización industrial de procesos electromecánicos se agilizó la cadena de producción, insertando la programación y permitiendo reducir costos y tiempos considerablemente, convirtiendo así las computadoras como algo confiable y seguro, creando los primeros softwares (programas) dedicados a la reducción de tiempo en la recepción y la automatización en los almacenes para el control y administración de los inventarios WMS (Warehouse Management System) o en español Sistema de Gestión de Almacenes y los TMS (Transport Management Sys-

tem) traducidos como Sistemas de Gestión de Transporte. Creándose un ambiente más seguro y confiable al poner en manos de una *Forwarder* o *Freight Forwarder* tus productos.

Durante los años 70's llega el Internet y la cuarta revolución industrial, la logística 4.0 se daba a conocer a través de los ordenadores personales, programas de gestión de carga y almacenes rápidos y precisos que contribuyeron a la creación de los primeros productos inteligentes como (*smart products y smart services*) permitiendo la conexión móvil más rápida entre productos y personas. Identificándose como la información en la nube, la digitalización, el flujo de información compartida (la *Big Data* y *Blockchain*).

Y ahora estamos entrando en una nueva etapa en donde estamos orientados a la cadena de suministro inteligente a través de la IA y otras herramientas.

El concepto PL y las Forwarders

Empresas 1PL:

Son aquellas que realizan todas las actividades logísticas como almacenamiento, carga, descarga, transporte, distribución, redistribución con sus propios medios. Este permite un control total sobre la supply chain, pero requiere de una gran inversión en infraestructura y recursos.

Ejemplo:

Un fabricante que utiliza sus propios camiones para transportar sus productos o una empresa que gestiona su propio almacén y flota de vehículos son ejemplos de 1PL.

LAS 2PL:

Son aquellas empresas que subcon-

“CON LA LLEGADA DE LOS PLC'S (CONTROL LÓGICO PROGRAMABLE) Y LA TERCERA REVOLUCIÓN INDUSTRIAL A FINALES DE 1960, SIENDO LA PRIMERA COMPUTADORA UTILIZADA PARA CONTROLAR MÁQUINAS, CONTRIBUYENDO A LA AUTOMATIZACIÓN INDUSTRIAL DE PROCESOS ELECTROMECAÑICOS SE AGILIZÓ LA CADENA DE PRODUCCIÓN, INSERTANDO LA PROGRAMACIÓN Y PERMITIENDO REDUCIR COSTOS Y TIEMPOS CONSIDERABLEMENTE”





tratan algunos servicios especializados dentro de la cadena de suministro, por ejemplo:

Aquellas que son dueños de almacenes, pero contratan transporte y maniobras o distribución y reparto. Se trata de un modelo intermedio entre la gestión logística interna y la externalización completa de la cadena de suministro, permitiendo a las empresas enfocarse en su negocio principal mientras delegan tareas específicas a proveedores especializados.

LAS 3PL:

Son las empresas que contratan a un proveedor externo para gestionar parte o la totalidad de sus operaciones logísticas, como el almacenamiento, la gestión de inventario, el embalaje y el envío de productos por precios muy competitivos, debido a que no son ellas las que lo realizan, sino que al operar volúmenes de operaciones importantes consiguen costos muy competitivos. Algo que podría ser muy beneficioso, pero, debemos de revisar muy bien que todos los servicios sean efectivos.

LAS 4PL:

Estas son las que planean estraté-

gicamente optimizar la cadena de suministro, ¿cómo? Pues actúa como un gestor integral de la cadena de suministro, optimizando procesos, coordinando proveedores y utilizando tecnología para lograr eficiencia y resultados superiores. Muchas de ellas no son sino una persona con mucha experiencia y contactos suficientes para desarrollar un programa efectivo y costeable.

LAS 5 PL:

Son un modelo de gestión de la

cadena de suministro que implica la externalización completa de todas las funciones logísticas a un proveedor externo. Este proveedor no solo gestiona el transporte y almacenamiento, sino que también integra y optimiza múltiples redes logísticas utilizando tecnologías avanzadas como la IA. Se encarga de la planificación, organización, ejecución y optimización de todos los procesos logísticos del cliente, desde la adquisición de materias primas hasta la entrega final y el servicio postventa. Y asume la responsabilidad total de la gestión de la cadena de suministro, incluyendo la toma de decisiones y la gestión de riesgos.

Es así como hoy en día existen un sin número de posibilidades de que las Forwarders y Freight Forwarders sigan siendo parte fundamental de la Cadena de Suministro, ya que han formado parte del Comercio Internacional y Regional desde su comienzo, crecimiento, desarrollo y evolución.

“HOY EN DÍA EXISTEN UN SIN NÚMERO DE POSIBILIDADES DE QUE LAS FORWARDERS Y FREIGHT FORWARDERS SIGAN SIENDO PARTE FUNDAMENTAL DE LA CADENA DE SUMINISTRO, YA QUE HAN FORMADO PARTE DEL COMERCIO INTERNACIONAL Y REGIONAL DESDE SU COMIENZO”





DELITOS ADUANEROS

PRISIÓN PREVENTIVA OFICIOSA

Delitos fiscales- Inconstitucionalidad, SCJN

EL MAYOR RIESGO DE LAS LEYES NO ES SU SEVERIDAD, SINO SU INJUSTA APLICACIÓN. BAJO ESA REFLEXIÓN, EL DEBATE SOBRE LA PRISIÓN PREVENTIVA OFICIOSA EN DELITOS FISCALES HA ALCANZADO DISTINTOS ARGUMENTOS SOBRE LA MESA. LA SUPREMA CORTE DE JUSTICIA DE LA NACIÓN HA SIDO LLAMADA A PONDERAR MÁS QUE LA CONSTITUCIONALIDAD DE ESTA MEDIDA, SUS IMPLICACIONES EN EL DEBIDO PROCESO, LA PRESUNCIÓN DE INOCENCIA Y EL EQUILIBRIO ENTRE POTESTAD PUNITIVA DEL ESTADO Y LOS DERECHOS FUNDAMENTALES DEL INDIVIDUO.





Hacemos referencia a nuestro artículo publicado en la edición de enero de 2020, intitulada *“Criminalización del Contribuyente Reforma Fiscal 2020”* en la que hicimos referencia a la nota publicada a escasos días de haber tomado protesta al cargo la nueva Administración Federal encabezada por el Presidente Andrés Manuel López Obrador por *“El Financiero”* el 13 de diciembre de 2018, intitulada *“Así es como AMLO ‘afilará los dientes’ del SAT”* en la que parafraseo *“alfombra roja para los contribuyentes cumplidos y utilizar medidas de control con los evasores”*.

Recurrimos a esta cita, dado que nos queda claro que el gobierno de la Presidenta Sheinbaum no es otra cosa más que la extensión de la administración de López, originario y extendido; sin embargo, la política tributaria de esta administración, desde nuestro muy particular punto de vista ha sido la de **criminalizar al contribuyente**. Obrador, igual recordamos claramente que prometió no establecer nuevas contribuciones que resultaran en mayores cargas para los contribuyentes, situación que no han cumplido los gobiernos obradoristas.

Esta política tributaria se centra en siete ejes cardinales:

- I. Fiscalización;
- II. Combate a evasión de impuestos;

- III. Facilidades para pago de impuestos;
- IV. Mejoras al Buzón Tributario;
- V. Creación de un padrón de devoluciones;
- VI. Revisión del padrón total de contribuyentes; y
- VII. Corrupción en aduanas.

De las cuales solo observamos acciones en las dos primeras enlistadas, ya que del resto en nuestra muy particular experiencia, no se ha llevado a cabo acción alguna, no hemos observado esquemas de facilitación en el pago de contribuciones; el buzón tributario constantemente sufre desperfectos al igual que el portal SAT que no nos permiten en la practica realizar trámites, ni recibir notificaciones o cuando se reciben carecen del documento o resolución a comunicar o simplemente se queda *“congelado”* sin permitir realizar ninguna acción a través del portal *“sat.gob.mx”*, obligándonos a acudir a las oficinas de atención al contribuyente (administraciones desconcentradas de servicios al contribuyente); en cuanto al tema de las devoluciones de contribuciones a favor del contribuyente nuestra experiencia es que la autoridad una vez que ha recaudado, no tendrá intención de devolver el recurso *“lo caído, caído”*, burocratizando la devolución en caso de que esta sea procedente con el



**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 y Director Jurídico de la Agencia Aduanera Aispuro Lavenant SC; fue Subadministrador adscrito a la Administración Regional de Evaluación del Pacífico Norte con sede en Tijuana, Baja California del SAT. Es uno de los expertos en Delitos Aduaneros más respetados de nuestro país. Considerado uno de los Principales Asesores de Comercio Exterior de México por esta revista y de los Fiscalistas más importantes del país por la revista Defensa Fiscal. Autor de las obras Lineamientos de Derecho Penal Aduanero y Justicia Aduanera de CENCOMEX.

afán de impedirlo en la medida de lo posible, haciendo requerimientos, o, de plano, negando la devolución mediante resolución definitiva, en cuyo caso el contribuyente tiene el derecho de impugnar.

Respecto al esquema de revisión del padrón de contribuyentes, sí hemos observado que la tendencia

“LA INTENSIÓN DE ESTAS ADMINISTRACIONES FEDERALES ES INCREMENTAR LA RECAUDACIÓN PORQUE EL PAÍS ES DE LOS QUE MENOS RECAUDAN EN EL BLOQUE DE PAÍSES DE LA OCDE, “Y EL COMBATIR FRONTALMENTE LA EVASIÓN, ELUSIÓN Y SIMULACIÓN FISCAL”.



de la autoridad, es la de aumentar la base gravable, es decir, el universo de contribuyentes.

Por último, en cuanto aleje de combate a la corrupción en las aduanas, vemos con tristeza, que en algunas aduanas de nuestro país, se designaron, administradores que gozan de amplia reputación de ser verdaderos “bandidos” y que lejos de dar atención y solución a la problemática que se presenta en las aduanas que administran, con importadores, exportadores, agentes aduanales y usuarios de las mismas, su puerta se encuentra “cerrada” y que su único interés, es el de seguirse enriqueciendo a costa de las arcas públicas.

También establecimos claramente que la intención de estas administraciones federales es incrementar la recaudación porque el país es de los que menos recaudan en el bloque de países de la OCDE, “y el combatir frontalmente la evasión, elusión y simulación fiscal”.

Así todo lo anterior, consideramos poner en relieve que las reformas en la materia fiscal, han caído en el

ámbito penal-fiscal, criminalizando al contribuyente y aplicando lo que conocemos como terrorismo fiscal, lo cual no es nuevo, ya otras administraciones públicas lo han empleado como medida de coerción para amedrentar al contribuyente para que cumpla con sus obligaciones fiscales y no incurran en defraudación fiscal u otras figuras delictivas establecidas como delitos fiscales.

Así recordamos que el 22 de noviembre de 2018 el Senador Alejandro Armenta Mier del Grupo Parlamentario Morena, promovió ante el Pleno del Senado de la República, la Iniciativa con Proyecto de Decreto que reforma y adiciona diversas disposiciones de:

- Ley Federal Contra la Delincuencia Organizada
- Ley de Seguridad Nacional
- Código Nacional de Procedimientos Penales

Semejante iniciativa promovió la Senadora Minerva Hernández Ramos del Grupo Parlamentario del PAN.

Dichas iniciativas se turnaron a las Comisiones de Hacienda y Crédito Público, de Justicia y de Estudios Legislativos.

El 8 de noviembre de 2019 se publicó en el Diario Oficial de la Federación el Decreto que reformaba las siguientes disposiciones:

LEY FEDERAL CONTRA LA DELINCUENCIA ORGANIZADA: Incluyó en su catálogo de ilícitos los delitos de CONTRABANDO, CONTRABANDO EQUIPARADO, DEFRAUDACIÓN FISCAL y SU EQUIPARABLE, así como los relacionados con las OPERACIONES SIMULADAS.

• **LEY DE SEGURIDAD NACIONAL:**

Adicionó una fracción XIII a su artículo 5º considerando como amenazas a la Seguridad Nacional los actos ilícitos en contra del fisco federal a que hace referencia el artículo 167 del Código Nacional de Procedimientos Penales (los antes referidos).

• **CÓDIGO NACIONAL DE PROCEDIMIENTOS PENALES:**

Se adiciona un párrafo séptimo con las fracciones I, II y III, recorriéndose en su orden el subsecuente, al artículo 167 consideran delitos que ameritan prisión preventiva oficiosa CONTRABANDO Y SU EQUIPARABLE; DEFRAUDACIÓN FISCAL Y SU EQUIPARABLE; LAS RELACIONADAS CON OPERACIONES SIMULADAS, CUANDO ESTÉN A LAS SANCIONES PREVISTAS EN LAS FRACCIONES II ó III y sean calificadas en el caso de las dos primeras y de las últimas cuando superen 3 veces lo establecido en el artículo 108 del CFF.

Artículo 2o.- Cuando tres o más personas se organicen de hecho para realizar, en forma perma-



¡ADQUIERE TU

EJEMPLAR

— AHORA!

CENCOMEX
editorial

1ERA EDICIÓN

**ABRIL
2025**

CENCOMEX
**EDICIÓN DE
NOVEDAD**
CENCOMEX

VERSIÓN IMPRESA

COSTO

\$990.00 + IVA

+ GASTOS DE ENVÍO

VERSIÓN DIGITAL

COSTO

\$600.00 + IVA

Formato PDF

Dr. Erick Fimbres Ramos

DELITOS ADUANEROS

CENCOMEX
Centro Nacional para la Competitividad
del Comercio Exterior

AUTOR:

**DR. ERICK
Fimbres
Ramos**

DIRECTOR DE LA FIRMA
A&E 9272 FISCAL
ADUANERO

¡ADQUIÉRELO AHORA!

LIC. ANA ROJAS SÁNCHEZ

ana.rojas@estrategiaaduanera.mx

WhatsApp  222 735 0518



nente o reiterada, conductas que por sí o unidas a otras, tienen como fin o resultado cometer alguno o algunos de los delitos siguientes, serán sancionadas por ese solo hecho, como miembros de la delincuencia organizada:

...

VIII. Contrabando y su equiparable, previstos en los artículos 102 y 105 del Código Fiscal de la Federación;

VIII Bis. Defraudación fiscal, previsto en el artículo 108, y los supuestos de defraudación fiscal equiparada, previstos en los artículos 109, fracciones I y IV, ambos del Código Fiscal de la Federación, exclusivamente cuando el monto de lo defraudado supere 3 veces lo dispuesto en la fracción III del artículo 108 del Código Fiscal de la Federación;

VIII. Las conductas previstas en el artículo 113 Bis del Código Fiscal de la Federación, exclusivamente cuando las cifras, cantidad o valor de los comprobantes fiscales que amparan operaciones inexis-

tentes, falsas o actos jurídicos simulados, superen 3 veces lo establecido en la fracción III del artículo 108 del Código Fiscal de la Federación;

CONSECUENCIAS POR TRATARSE DE DELINCUENCIA ORGANIZADA:

Artículo 4o.- Sin perjuicio de las penas que correspondan por el delito o delitos que se cometan, al miembro de la delincuencia organizada se le aplicarán las penas siguientes:

I. ...

II. En los demás delitos a que se refiere el artículo 2o. de esta Ley:

a) A quien tenga funciones de administración, dirección o supervisión, de ocho a dieciséis años de prisión y de quinientos a veinticinco mil días multa, o

b) A quien no tenga las funciones anteriores, de cuatro a ocho años de prisión y de doscientos cincuenta a doce mil quinientos días multa.

Además, se decomisarán los obje-

tos, instrumentos o productos del delito, así como los bienes propiedad del sentenciado y aquellos respecto de los cuales éste se conduzca como dueño, si no acredita la legítima procedencia de dichos bienes.

Lo anterior, tal y como lo señala en su párrafo inicial el artículo de referencia sin perjuicio de las penas que corresponda por el delito o delitos que se cometan (contrabando, defraudación, operaciones simuladas).

SANCIONES PARA EL CONTRABANDO, PRESUNCIÓN Y EQUIPARABLE (ART. 104 CFF):

I. De 3 meses a 5 años (contribuciones hasta \$1,243,590.00, o contribuciones y cuotas hasta \$1,865,370.00).

II. De 3 a 9 años, si excede de \$1,243,590.00, o la suma de ambas excede \$1,865,370.00.

III. De 3 a 9 años cuando se trate de mercancías de tráfico prohibido.

IV.

SANCIONES PARA LA DEFRAUDACIÓN FISCAL Y DEFRAUDACIÓN FISCAL EQUIPARADA:

I. Con prisión de tres meses a dos años, cuando el monto de lo defraudado no exceda de \$1,734,280.00.

II. Con prisión de dos años a cinco años cuando el monto de lo defraudado exceda de \$1,734,280.00 pero no de \$2,601,410.00.

III. Con prisión de tres años a nueve años cuando el monto de lo defraudado fuere mayor de \$2,601,410.00.



SANCIONES PARA LA DEFRAUDACIÓN FISCAL Y DEFRAUDACIÓN FISCAL EQUIPARADA: [3 VECES LA SANCIÓN PREVISTA EN LA FRACCIÓN III PARA QUE PROCEDA COMO DELINCUENCIA ORGANIZADA]

III. Con prisión de tres años a nueve años cuando el monto de lo defraudado fuere mayor de \$2,601,410.00.

Es decir, deberá de superar la cantidad de \$7,804,230.00 para que proceda como delincuencia organizada, además haber sido cometido por tres o más personas organizadas para delinquir de manera constante o reiterada.

Las consecuencias por violar la Ley de Seguridad Nacional, propiamente las constituyen la intervención de comunicaciones y otras medidas urgentes que pueden llevar a cabo los organismos encargados de la administración de la seguridad nacional principalmente el Centro de Investigación y Seguridad Nacional (CISEN); el Consejo Nacional de Seguridad Pública y otras instituciones o autoridades que participan directamente en la administración de la seguridad nacional, tales como la Fiscalía General de la República, Guardia Nacional, Fuerzas Armadas de México.

Ilícito de operaciones inexistentes o actos simulados:

El artículo 113 Bis es el que contempla el delito de operaciones inexistentes o actos jurídicos simulados en perjuicio del Fisco Federal y señala: *“Se impondrá sanción de dos a nueve años de prisión, al que por sí o por interpósita persona, expida, enajene, compre o adquiera comprobantes fiscales que amparen operaciones*

“AL HABERSE REFORMADO EL ARTÍCULO 167 DEL CÓDIGO NACIONAL DE PROCEDIMIENTOS PENALES PARA ESTABLECER LA PRISIÓN PREVENTIVA OFICIOSA EN EL CASO DE LOS DELITOS FISCALES ANTES SEÑALADOS, SIEMPRE QUE SE COMETAN POR TRES O MÁS PERSONAS, ORGANIZADAS PARA DELINQUIR DE MANERA CONSTANTE O REITERADA”



inexistentes, falsas o actos jurídicos simulados.”

Y su segundo párrafo sanciona la promoción a través de cualquier medio al señalar: *Será sancionado con las mismas penas, al que a sabiendas permita o publique, a través de cualquier medio, anuncios para la adquisición o enajenación de comprobantes fiscales que amparen*

operaciones inexistentes, falsas o actos jurídicos simulados.

Al haberse reformado el artículo 167 del Código Nacional de Procedimientos Penales para establecer la prisión preventiva oficiosa en el caso de los delitos fiscales antes señalados, siempre que se cometan por tres o más personas, organizadas para delinquir de manera constante



o reiterada (delincuencia organizada) y se cumplan las demás circunstancias señaladas en el decreto de reforma para cada delito en lo particular, las personas imputadas por estos ilícitos bajo el esquema de la delincuencia organizada tendrán que enfrentar el proceso penal en prisión y defenderse recluidos hasta ser sentenciados y cumplir con la misma en caso de ser condenatoria, o ser absueltos, en cuyo caso alcanzarán su libertad hasta el dictado de la sentencia.

SE ADICIONA UN PÁRRAFO TERCERO AL ART.192 DEL CNPP.- A través del cual se establece la improcedencia del beneficio de la CONDENA CONDICIONAL a favor del imputado en las hipótesis anteriores en las que se estableció los casos en los que procede la prisión preventiva oficiosa. Esto significa que los reos sentenciados por estos delitos bajo las circunstancias ya establecidas, no tendrán derecho a este beneficio preliberacional y tendrán que cumplir la pena de principio a fin.

SE REFORMA EL PÁRRAFO SEGUNDO DEL ART. 187 DEL CNPP.- Se establece la improcedencia sobre acuerdos reparatorios tratándose de los delitos que nos ocupan. Es decir, no tienen derecho a llegar a un acuerdo con el Fisco Federal pagándole las contribuciones omitidas y obtener su perdón legal y en consecuencia su libertad.

SE REFORMA EL PÁRRAFO TERCERO DEL ART. 256 DEL CNPP.- “”” criterios de oportunidad “””. Esto significa que la Fiscalía General de la República tendrá que ejercer la acción penal, aun cuando considere ínfimo el beneficio al hacerlo.

CÓDIGO PENAL FEDERAL: Se adicionó al Apartado B del artículo 11 Bis, la fracción VIII Bis (CONSECUENCIAS JURÍDICAS PARA LAS PERSONAS MORALES CUANDO PARTICIPAN EN LA COMISIÓN DE ALGUNO DE LOS ILÍCITOS CONSIDERADOS EN EL PROPIO ARTÍCULO) Operaciones simuladas; las fracciones VII y VIII ya consideraban el contrabando, la defraudación y los equiparables de estos.

De acuerdo a los artículos transitorios del decreto, la reforma entró en vigor a partir del primero de enero de dos mil veinte y derogó tácitamente todas las disposiciones que se le oponían.

Hicimos patente que la Suprema Corte de Justicia de la Nación admitió a trámite la acción 130/2019 promovida por el extitular de la CNDH, LUIS RAÚL GONZÁLEZ PÉREZ, en sus últimas horas en el organismo, para impugnar parcialmente el decreto publicado el pasado 8 de noviembre. Así



la Suprema Corte de Justicia de la Nación resolvió declarar inconstitucionales dichas reformas y dar marcha atrás.

INCONSTITUCIONALIDAD PRISIÓN PREVENTIVA, DELITOS FISCALES

El pasado 20 de agosto de 2025 el Pleno de la Suprema Corte de Justicia de la Nación mediante publicación en el Diario Oficial de la Federación, declaró formalmente la invalidez del artículo 167, párrafo séptimo, del Código Nacional de Procedimientos Penales y 5º, fracción XIII, de la Ley de Seguridad Nacional, la motivación de la resolución de nuestro máximo tribunal expuso que el artículo 19 constitucional establece un catálogo cerrado de delitos que pueden ameritar prisión preventiva oficiosa y que este sólo puede ampliarse mediante reformas a la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, no a las leyes ordinarias, por lo que determinó que el Congreso de la Unión excedió sus facultades legislativas al incluir en el artículo 167 del Código Nacional de Procedimientos Penales los delitos de CONTRABANDO, DEFRAUDACIÓN FISCAL y USO DE COMPROBANTES FISCALES FALSOS.

Con esta decisión en los procesos penales que se sigan por delitos fiscales quedan imposibilitados los jueces de control de dictar como medida cautelar la prisión preventiva oficiosa, bajo la escusa directa de estar contemplado como delito grave, reforzando la protección de los derechos fundamentales de procesos penales fiscales.



CENCOMEX
editorial

¡ADQUIERE TU

EJEMPLAR
— AHORA!

VERSIÓN IMPRESA

COSTO
\$990.00 +IVA
+ GASTOS DE ENVÍO

1ª EDICIÓN
ABRIL
2025

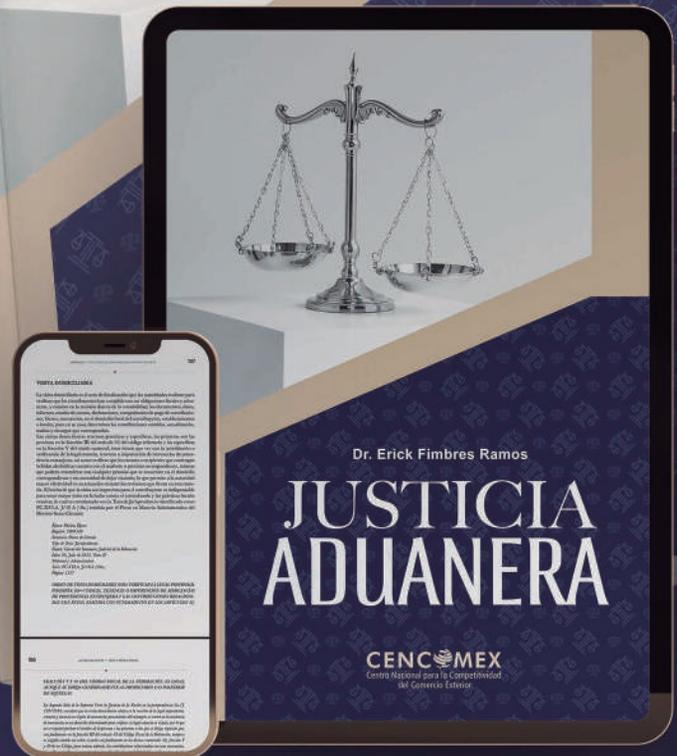
CENCOMEX
EDICIÓN DE NOVEDAD
CENCOMEX

VERSIÓN DIGITAL

COSTO
\$600.00 +IVA
Formato PDF

AUTOR:
DR. ERICK
Fimbres
Ramos

DIRECTOR DE LA FIRMA
A&E 9272 FISCAL
ADUANERO



¡ADQUIÉRELO AHORA!

LIC. ANA ROJAS SÁNCHEZ

ana.rojas@estrategiaaduanera.mx

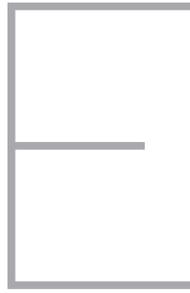
WhatsApp  222 735 0518



PROTECCIÓN DE ACTIVOS *en la cadena de suministro*

LA PROTECCIÓN DE ACTIVOS EN LA CADENA DE SUMINISTRO MÁS QUE UN RECURSO PREVENTIVO, CONSTITUYE UN ARTE DE ANTICIPACIÓN EN EL QUE LA EXPERIENCIA OPERATIVA SE AMALGAMA CON LA TECNOLOGÍA AVANZADA PARA RESGUARDAR BIENES, INFORMACIÓN Y CAPITAL INTANGIBLE. SIN ELLA, EL COMERCIO PERDERÍA SU FUNDAMENTO MÁS VALIOSO: LA CONFIANZA.





En los últimos años, los programas de seguridad en la cadena de suministro, como el *Operador Económico Autorizado (OEA) en México y CTPAT en Estados Unidos*, han fortalecido la adopción de *mejores prácticas* para el cumplimiento de los requisitos mínimos de seguridad como *Implementación de normas internacionales* como ISO 31000 e ISO 28000, apoyadas en técnicas de análisis de riesgo bajo ISO 31010, Estos estándares se han convertido en un referente clave para las organizaciones que buscan garantizar operaciones seguras, confiables y resilientes.

La *protección de activos en la cadena de suministro* va más allá de custodiar mercancías: implica establecer medidas integrales para resguardar *productos, información, procesos y activos físicos* frente a amenazas como *robos, sabotajes, ciberataques o desastres naturales*. Lo que garantiza la *continuidad operativa y la resiliencia empresarial*.

La integración de marcos normativos internacionales como ISO 31000 e ISO 28000 permite a las organizaciones avanzar hacia un modelo de seguridad más sólido genera resultados tangibles como;

- *Gestión de riesgos mejorada:*
- *Mayor confianza y credibilidad:*
- *Cumplimiento normativo:*
- *Continuidad del negocio:*
- *Mejora continua:*

Con lo anterior da pie a una cultura de seguridad en la identificación e implementación de mejores prácticas de seguridad, el cual nos lleva a que las organizaciones se apoyen en uso de tecnología para robustecer sus controles de seguridad, dentro de los beneficios de implementación de mejores prácticas de seguridad podemos identificar;

- *Agiliza el despacho aduanero:* Facilita las operaciones de comercio exterior.
- *Mejora la seguridad:* Protege las mercancías ante robos, manipulaciones y otros actos ilícitos.
- *Fortalece la confianza:* Genera mayor confianza entre socios comerciales y autoridades.
- *Identifica, analiza y mitiga riesgos:* Ayuda a las empresas a identificar y solucionar posibles vulnerabilidades en su cadena de suministro.



POR: MTRO. JOSÉ RAMÓN REYNOSO CARBALLO

Director de Cumplimiento en Grupo UNO Consultoría S de R.L. de C.V.

Cuenta con una Maestría en Administración con especialidad en cadena de suministro por CETYS Universidad. Licenciatura en Comercio Exterior y Aduanas por el Tecnológico de Baja California con más de 27 años en el área de Cadena de suministro, Comercio Exterior, Aduanas y Logística dentro del Sector Médico y Eléctrico y los últimos 13 dentro del área de Consultoría, Asesoría y Desarrollo de Negocios. Nombrado en varias ocasiones como uno de los Principales Asesores de Comercio Exterior por la revista Estrategia Aduanera.

La *protección de activos* radica en el éxito de implementar *estrategias integrales* bajo un *Sistema de Gestión de Seguridad*, promover la *colaboración entre todos los actores de la cadena en la cadena de suministro* siendo este un pilar fundamental para garantizar la *continuidad operativa*.

SERVICIOS POSTALES EUROPEOS SUSPENDEN LOS ENVÍOS DE PAQUETES A EE. UU. ANTE LA INCERTIDUMBRE SOBRE LOS ARANCELES IMPUESTOS POR DONALD TRUMP TRAS DEJARLOS CON "UN PLAZO EXTREMADAMENTE LIMITADO PARA PREPARARSE".

CTT – Correios de Portugal ha anunciado que suspenderá temporalmente los envíos de paquetes a Estados Unidos y Puerto Rico debido a los aranceles que entran en vigor esta semana y que están afectando al negocio del operador postal.

«A pesar del poco tiempo transcurrido entre el anuncio de la orden ejecutiva y el inicio del nuevo régimen, CTT está haciendo todo lo posible para implementar los cambios necesarios para garantizar la prestación del servicio postal para el envío de mercancías a Estados Unidos en todas las modalidades de envío. La suspensión durará el tiempo estrictamente necesario para implementar estos cambios», explica la empresa, dirigida por João Bento.

A partir del viernes, Estados Unidos cobrará derechos de aduana de entre 80 y 200 dólares estadounidenses por cada artículo (mercancías importadas) valorado en menos de 800 dólares. El presidente de Estados Unidos, Donald Trump, pretende “cerrar una laguna catastrófica que se utiliza, entre otras cosas, para eludir los derechos de aduana y enviar opioides sintéticos y otras mercancías peligrosas”.

La decisión se produce tres días después de que la empresa alemana DHL, uno de los principales socios de CTT, anunciara que limitaría los envíos de particulares a Estados Unidos a los considerados «regalos» y con un valor máximo de 100 dólares estadounidenses. La Poste francesa se unió a otros operadores, entre ellos Deutsche Post alemana, Correos española, Poste Italiane y los servicios postales belga, sueco y danés, que de igual manera suspendieron la mayoría de los envíos con destino a EE. UU. durante el fin de semana.

PostEurop, una asociación de 51 operadores postales públicos europeos, afirmó que, de no encontrarse soluciones prácticas antes del 29 de agosto, es probable que todos sus miembros suspendan la mayor parte de los envíos de paquetes a Estados Unidos.

Según la Aduana de EE. UU., el año pasado se enviaron un total de 1360 millones de paquetes bajo la denominada exención «de minimis», con un valor de 64 600 millones de dólares, pero ahora estos paquetes estarán sujetos a un arancel del 15 %, el mismo tipo



que la mayoría de las demás importaciones procedentes de la UE.

Los analistas han señalado que, si se mantienen, los cambios normativos probablemente tendrán un impacto considerable, especialmente en las pequeñas y medianas empresas europeas que exportan mercancías de menor valor a Estados Unidos.

El mes pasado, el presidente de Estados Unidos firmó un decreto ejecutivo por el que se suprime, a partir del 29 de agosto, la exención fiscal que permitía la entrada en Estados Unidos sin aranceles de los paquetes pequeños de menos de 800 dólares, la opción preferida por muchas pequeñas empresas europeas.

Con información de Associated Press y CTT.



EUROPEAN POSTAL SERVICES SUSPEND PARCEL DELIVERIES TO THE U.S. AMID UNCERTAINTY OVER TARIFFS IMPOSED BY DONALD TRUMP AFTER GIVING THEM "EXTREMELY LIMITED TIME TO PREPARE."



CTT – Correios de Portugal has announced that it will temporarily suspend parcel deliveries to the United States and Puerto Rico due to tariffs coming into effect this week that are affecting the postal operator's business.

"Despite the short time between the announcement of the executive order and the start of the new regime, CTT is doing everything possible to implement the necessary changes to ensure the provision of postal services for the shipment of goods to the United States in all modes of shipment. The suspension will last only as long as is strictly required to implement these changes," explains the company, led by João Bento.

Starting Friday, the United States will charge customs duties ranging from US\$80 to US\$200 for each item (imported goods) valued at less than US\$800. US President Donald Trump aims to "close a catastrophic loophole that is used, among other things,

to evade customs duties and ship synthetic opioids and other dangerous goods."

The decision comes three days after German company DHL, one of CTT's main partners, announced that it would limit shipments from individuals to the United States to those considered "gifts" and with a maximum value of US\$100. La Poste France joined other operators, including Germany's Deutsche Post, Spain's Correos, Poste Italiane, and the Belgian, Swedish, and Danish postal services, which also suspended most shipments to the US over the weekend.

PostEurop, an association of 51 European public postal operators, stated that if practical solutions are not found before August 29, it is likely that all of its members will suspend most parcel shipments to the United States.

According to US Customs, a total of 1.36 billion packages were shipped last year under the so-called "de mini-

mis" exemption, worth \$64.6 billion, but these packages will now be subject to a 15% tariff, the same rate as most other imports from the EU.

Analysts have pointed out that, if maintained, the regulatory changes are likely to have a considerable impact, especially on small and medium-sized European companies that export lower-value goods to the United States.

Last month, the US president signed an executive order abolishing, as of August 29, the tax exemption that allowed small packages worth less than \$800 to enter the United States duty-free, the option preferred by many small European businesses.

With information from the Associated Press and CTT



La **Biblioteca Indispensable**
de todo **Importador**

ESTRATEGIAS PARA **IMPORTADORES**

VOLÚMENES I, II, III Y IV



Adquiere la
colección completa por

~~\$2,400.00~~

\$1,990.00

Libros en
formato PDF

- ✓ Análisis
- ✓ Opiniones
- ✓ Perspectivas
- ✓ Estrategias

De los expertos **más connotados** de México

¡Ahora en 4 tomos!

 BIBLIOTECA
CENCOMEX
digital

Adquiere los ahora en:
www.cencomex.com/editorial-cencomex
o vía whatsapp al 222 735 0518 | 222 926 8469
tel. 222 129 7080





GOBIERNO DEL ESTADO DE
BAJA CALIFORNIA SUR

SECRETARÍA DE FINANZAS
Y ADMINISTRACIÓN



1^a CUMBRE 20 INTERNACIONAL DE ESPECIALISTAS EN COMERCIO EXTERIOR Y ADUANAS 25

LA PAZ, BAJA CALIFORNIA SUR
22.23.24 DE OCTUBRE



CENCOMEX
Centro Nacional para la Competitividad
del Comercio Exterior

estrategia
ADUANERA
LA REVISTA MEXICANA DE COMERCIO EXTERIOR

UN ACONTECIMIENTO ESPECIAL
QUE MARCARÁ EL RUMBO EN
LAS RELACIONES COMERCIALES
INTERNACIONALES.

El evento
mundial que reúne
a la comunidad
global de
expertos

VEN, ÚNETE, DESCUBRE,
RELACIONATE, CONVIVE,
CAPACÍTATE, CREA AMISTADES
VALIOSAS, INTÉGRATE Y
DISFRUTA CON TU FAMILIA.

LA PAZ TE RECIBE CON SUS PARADISIÁCAS PLAYAS EN EL MAR DE CORTÉS, MÉXICO



INFORMES E
INSCRIPCIONES CON

Lic. Ana Rojas S.
WhatsApp 2227350518
ana.rojas@estrategiaaduanera.mx
congresos@cencomex.com

Lic. Gabriela Rojas
WhatsApp 222 926 8469
gabriela.rojas@estrategiaaduanera.mx
www.cencomex.com

SPONSORS:

CENCOMEX
Centro Nacional para la Competitividad
del Comercio Exterior

academia
aduanera
Academia para la
Difusión del Conocimiento
y el Derecho Aduanero

Arola
End to end International
Trade Partners

**RUFFO
DE ALBA**

WISDOM
Digital Logistics

estrategia
ADUANERA
LA REVISTA MEXICANA DE COMERCIO EXTERIOR

Lateral
FULFILLMENT

UNIVERSIDAD
ISIDE

CIME
World Council of Foreign
Trade Specialists

**SOMOS
URUGUAY**
Información y diálogo