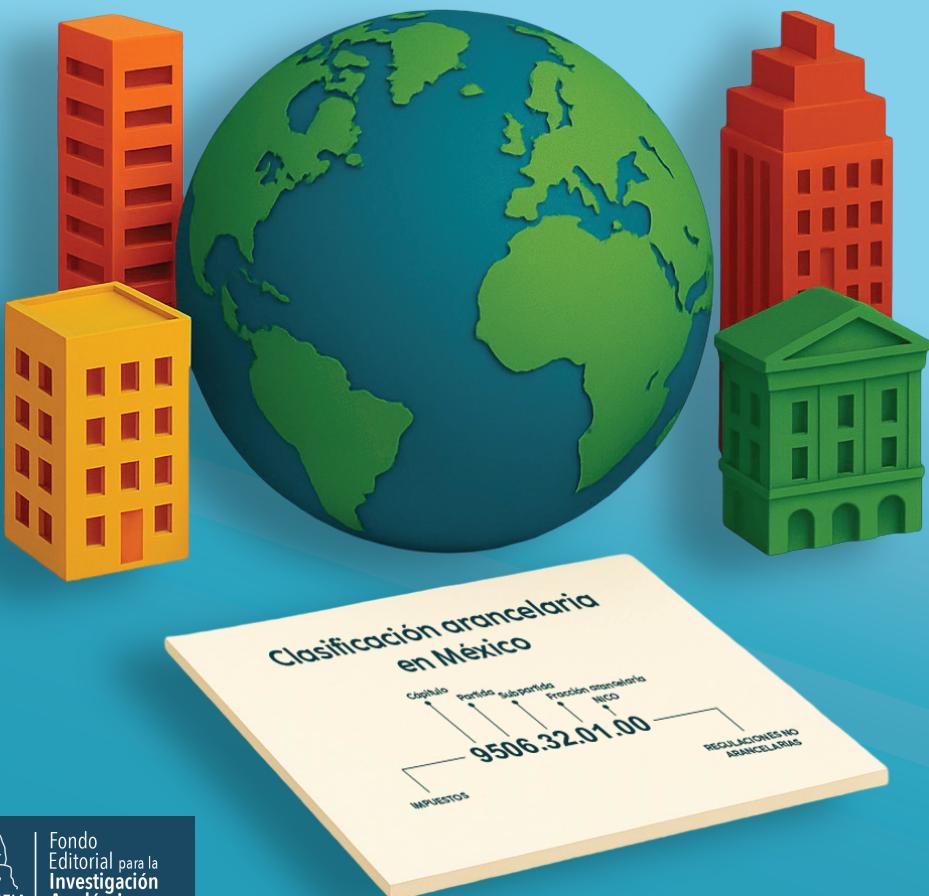


ESTRUCTURA DEL COMERCIO EXTERIOR:

DE LOS ORGANISMOS INTERNACIONALES A LA TARIFA ARANCELARIA

Rosa María Cuellar Gutierrez
Dirección

Jessica Garizurieta Bernabe
Margarita Altamirano Vásquez
Coordinadoras



SINOPSIS

El libro **Estructura del comercio exterior: de los organismos internacionales a la tarifa arancelaria** presenta un análisis integral de los principales elementos que conforman el comercio exterior, desde el marco institucional internacional hasta la aplicación de los aranceles. A lo largo de seis capítulos, la obra aborda temas clave como los organismos internacionales, los tratados comerciales, la legislación aduanera, los Incoterms, las rutas de exportación e importación y la tarifa arancelaria.

El texto destaca la importancia de comprender los aspectos jurídico-económicos que regulan el intercambio internacional de bienes y servicios, con especial énfasis en el contexto mexicano. Asimismo, analiza cómo estos instrumentos influyen en la competitividad, la logística y el cumplimiento normativo de las operaciones de comercio exterior. En conjunto, el libro constituye una herramienta fundamental para estudiantes universitarios y profesionales que buscan una visión clara y estructurada del funcionamiento del comercio exterior.



Fondo
Editorial para la
Investigación
Académica



ESTRUCTURA DEL COMERCIO EXTERIOR:





El tiraje digital de esta obra: “Estructura del comercio exterior: de los Organismos Internacionales a la Tarifa Arancelaria” se realizó posterior a un riguroso proceso de arbitraje “doble ciego” efectuado por expertos miembros del Sistema Nacional de Investigadoras e Investigadores (SNII) de la Secretaría de Ciencia, Humanidades, Tecnología e Innovación (SECIHTI) en México, además de revisión anti-plagio, uso ético de la inteligencia artificial y aval del Consejo Editorial del Fondo Editorial para la Investigación Académica (FONEIA). Primera edición digital de distribución gratuita, diciembre de 2025.

El Fondo Editorial para la Investigación Académica es titular de los derechos de esta edición conforme licencia Creative Commons de Reconocimiento – No Comercial – Compartir Igual (by-nc-sa). Las coordinadoras Rosa María Cuellar Gutierrez, Jessica Garizurieta Bernabe y Margarita Altamirano Vásquez, así como los autores y co-autores de esta obra son titulares y responsables únicos del contenido.

Portada: Indra Mendoza Hernández

Formación editorial: Graciela Isabel Pérez Luzárraga Cerón

Editor: José Francisco Báez Corona

Sello Editorial: Fondo Editorial para la Investigación Académica (FONEIA). www.foneia.org consejoeditorial@foneia.org, 52 (228)1383728, Paseo de la Reforma Col. Centro, Cuauhtémoc, Ciudad de México.

Requerimientos técnicos: Windows XP o superior, Mac OS, Adobe Acrobat Reader.

ISBN: 978-607-5905-44-0



9 786075 905440

CONTENIDO

CAPÍTULO I. ORGANISMOS INTERNACIONALES Y SU IMPACTO EN EL DESARROLLO DEL COMERCIO EXTERIOR.....	3
CAPÍTULO II. LOS TRATADOS INTERNACIONALES COMO CATALIZADORES DEL COMERCIO EXTERIOR.....	21
CAPÍTULO III. NORMATIVIDAD ADUANERA CONTEMPORÁNEA	50
CAPÍTULO IV. ENTRE FRONTERAS Y CONTRATOS: EL PAPEL ESTRATÉGICO DE LOS INCOTERMS 2020.....	72
CAPÍTULO V. COMPETITIVIDAD Y ESTRATEGIA DE LAS RUTAS DE EXPORTACIÓN E IMPORTACIÓN.....	90
CAPÍTULO VI. LA ARMONIZACIÓN DE LA TARIFA ARANCELARIA	114
CONCLUSIONES GENERALES	137

INTRODUCCIÓN

Esta publicación presenta seis capítulos, en torno a temas relacionados con el comercio exterior. En estas páginas se exponen temas como los organismos internacionales, el desarrollo del comercio exterior, los tratados internacionales, la legislación aduanera, los Incoterms, las turas de exportación e importación, la tarifa arancelaria. A lo largo de esta obra, los autores presentan la importancia de conocer todos los aspectos del mundo de esta área del comercio, especialmente los de tipo jurídico-económico.

El primer capítulo aborda la naturaleza y relevancia de los organismos internacionales en el comercio mundial, incluyendo sus antecedentes, conceptos y funciones; se revisa el alcance de la Organización Mundial del Comercio, la Organización Mundial de Aduanas, el Foro de Cooperación Económica Asia-Pacífico y la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económicos, especialmente en lo relativo a las decisiones y programas que afectan a los miembros, incluido México.

En el Capítulo II se analiza el desarrollo del comercio exterior y se estudia el rol de los tratados internacionales como herramientas jurídicas que guían el intercambio de bienes y servicios. Se examinan sus beneficios y riesgos, así como su impacto en la atracción de inversión y en la diversificación de las empresas. Por otro lado, se brindan ejemplos con acuerdos como el T-MEC, el TLC en la Unión Europea y México, el Tratado Integral y Progresista de Asociación Transpacífica (CPTPP) y los convenios celebrados en el marco de Asociación Latinoamericana de Integración (ALADI), además de otros instrumentos bilaterales y multilaterales. La finalidad es mostrar cómo estos acuerdos conllevan oportunidades y retos para los agentes económicos de nuestro país.

El tercer capítulo se dedica a la normatividad aduanera y comienza explicando por qué las leyes son la base de las transacciones internacionales. Se estudia la Ley Aduanera y su Reglamento, las Reglas Generales de Comercio Exterior y las disposiciones anexas, con especial atención a los procesos de digitalización, detección y facilitación. Se destaca cómo es que una correcta aplicación de estas normas permite cumplir con las obligaciones fiscales, sanitarias, ambientales y de seguridad a nivel nacional, así como los beneficios para la logística de

empresas exportadoras e importadoras y los agentes aduanales.

En el Capítulo IV se presentan los Incoterms en términos de su lenguaje jurídico y comercial que establece las responsabilidades, costos, riesgos y documentación en las operaciones a través de las fronteras. Se revisa la versión del año 2020 y se señala el alcance de cada regla, con ejemplos prácticos sobre la entrega, los seguros y la coordinación con el transporte.

Más adelante, el quinto capítulo presenta las rutas de exportación e importación que crean las cadenas de suministro aéreo, terrestre y marítimo. Se describen los puntos más importantes de la infraestructura, como puertos, aeropuertos, ferrocarriles y carreteras, así como sus requerimientos y peso en aspectos como tiempos, costos y riesgos. Asimismo, se habla de las herramientas de simulación logística, útiles para crear escenarios de transporte y distribución que incrementen la competitividad y la seguridad de las empresas de este ramo.

Por último, el Capítulo VI se enfoca en la tarifa arancelaria, instrumento jurídico y económico que rige la clasificación y el gravamen que se impone a las mercancías. Se explica su relación con el Sistema Armonizado de Designación y Codificación de Mercancías y con el Sistema de Clasificación Industrial de América del Norte, con la finalidad de mostrar cómo su clasificación hace más fácil la recaudación, las estadísticas y la aplicación de leyes arancelarias y no arancelarias.

*Paola Fabiola Cuéllar Gutiérrez
Ex-Subdirectora de Planeación Aduanera
en la Agencia Nacional de Aduanas de México*

METODOLOGÍA GENERAL DE LA OBRA

La obra Estructura del comercio exterior: de los organismos internacionales a la tarifa arancelaria se construye a partir de una metodología de carácter documental, expositivo-analítico e interpretativo, cuyo propósito es explicar y contextualizar la arquitectura jurídica, institucional y operativa del comercio exterior. Se parte de la revisión y análisis de fuentes normativas, doctrinales e institucionales, sin recurrir a métodos empíricos o estadísticos. De este modo, la obra se sitúa dentro del análisis jurídico-económico, orientado a comprender cómo funcionan las normas y las instituciones en la práctica, y cómo condicionan la inserción internacional de México.

Métodos empleados para garantizar rigor, claridad y actualización, la investigación se apoyó en los siguientes métodos:

- Análisis documental, mediante la revisión exhaustiva de literatura especializada, informes internacionales, estudios académicos y documentos técnicos.
- Revisión normativa, que incluyó leyes, reglamentos, acuerdos internacionales, tratados comerciales, lineamientos operativos, así como datos oficiales relacionados con comercio exterior.
- Comparación entre marcos institucionales, con el fin de identificar diferencias y convergencias entre organismos multilaterales, regionales y nacionales.
- Sistematización de fuentes institucionales, incorporando información de organismos como la OMC, OMA, OCDE, APEC, así como de dependencias federales y plataformas digitales oficiales.

Estos métodos permitieron articular un estudio transversal que vincula lo jurídico con lo económico, lo normativo con lo operativo y lo internacional con lo nacional.

Puntos en común entre los capítulos de la obra, cada capítulo desarrolla un eje compartido: la relación entre estructura normativa y operación real del comercio exterior. Esta perspectiva permite analizar:

- Cómo la evolución de los organismos internacionales ha incorporado temas como sostenibilidad, medio ambiente y responsabilidades comerciales derivadas del crecimiento global.
- Cómo las empresas dependen de su capacidad de adaptarse a

marcos regulatorios cambiantes y de la eficacia con que el Estado dicta lineamientos, recomendaciones y políticas públicas.

En todos los capítulos se mantiene la premisa de que el comercio exterior es simultáneamente una práctica jurídica y económica, cuyo funcionamiento depende de la interacción constante entre normas, instituciones, actores públicos y privados.

Objetivos transversales

La obra persigue dos objetivos transversales que ordenan su estructura interna:

1. Explicar, contextualizar y analizar los principales instrumentos jurídicos y económicos del comercio exterior, desde los organismos internacionales hasta la tarifa arancelaria.
2. Ofrecer una lectura coherente del sistema regulatorio nacional e internacional y su impacto en México, mostrando cómo las normas multilaterales, regionales y bilaterales se integran al orden jurídico nacional y generan efectos económicos, institucionales y sociales.

Integración temática en los capítulos, el análisis desarrollado en los capítulos también evidencia:

El rol de los tratados internacionales como base del orden jurídico y político contemporáneo. Su evolución —de acuerdos simbólicos a mecanismos multilaterales complejos— demuestra su peso en la economía global. En el caso de México, su incorporación al derecho interno genera efectos en la política económica, la competitividad y la protección de derechos. El T-MEC ejemplifica este doble efecto: modernizó procesos, atrajo inversión y elevó estándares, pero también incrementó desigualdades sectoriales y exigencias regulatorias.

La legislación aduanera como estructura central del comercio exterior. Su articulación con herramientas tecnológicas como la VUCEM permite control, fiscalización y simplificación administrativa, fortaleciendo la prevención de riesgos y la detección de fraudes.

- El valor de los Incoterms como instrumento de certeza contractual. La edición 2020 orienta la asignación de riesgos, responsabilidades y costos, como se demostró en los estudios de caso del Capítulo IV.
- La importancia de las rutas logísticas y los medios de transporte, considerando su peso en las cadenas de suministro globales. El

análisis comparado evidencia que, si bien las rutas marítimas dominan en volumen, las terrestres y aéreas ofrecen ventajas de flexibilidad, control y rapidez, especialmente con apoyo de simuladores logísticos.

- La relevancia de la armonización arancelaria, que facilita la clasificación de mercancías, la emisión de estadísticas y el cumplimiento de compromisos internacionales. La interacción entre la LIGIE, el Sistema Armonizado y sus equivalentes regionales permite distinguir con precisión productos, actividades económicas y tratamientos impositivos.

Alcances y límites

La obra no busca realizar predicciones económicas ni generar mediciones empíricas. Su alcance está en la interpretación integral de la normatividad, los procesos y las instituciones del comercio exterior, proporcionando al lector herramientas conceptuales para comprender el funcionamiento del sistema.

Su límite metodológico consiste en que no se construyen modelos estadísticos, econométricos ni proyecciones cuantitativas. En su lugar, se ofrece una lectura fundamentada, comparativa y sistematizada de un fenómeno complejo en constante evolución.

Aportación general

Como resultado, el lector puede identificar que el comercio exterior requiere no solo marcos jurídicos sólidos, sino cooperación internacional, modernización tecnológica, actualización de tratados, fortalecimiento de infraestructura y normas claras y previsibles. Asimismo, se subraya la necesidad de adaptar el comercio exterior a nuevos temas globales —como la inteligencia artificial, el trabajo digno y la protección ambiental— manteniendo la coherencia normativa y la competitividad económica.

Rosa María Cuellar Gutierrez

CAPÍTULO I

ORGANISMOS INTERNACIONALES Y SU IMPACTO EN EL DESARROLLO DEL COMERCIO EXTERIOR

Carlos Omar Martínez Carmona
Margarita Altamirano Vásquez



RESUMEN
CAPÍTULO I
ORGANISMOS INTERNACIONALES Y SU IMPACTO EN EL
DESARROLLO DEL COMERCIO EXTERIOR

Eje Temático	Contenido
Idea central del capítulo	Los organismos internacionales son instituciones que atienden y proponen soluciones para lograr la convivencia armónica entre naciones, los organismos internacionales de comercio regulan las relaciones de comercio para que sean justas y favorezcan a los involucrados en el intercambio.
Que son los organismos internacionales de comercio	Son organismos que surgen a partir de la voluntad de los Estados, en favor de resolver los problemas de coexistencia y de estimular la cooperación internacional en el ámbito de comercio.
Características	Son organismos de carácter internacional e intergubernamental, estas características atienden a la trascendencia de sus facultades entre las fronteras estatales y también a la promoción de soluciones desde los ámbitos gubernamentales locales y nacionales.
Que regulan	Delimitan y regulan la cooperación en materia de comercio internacional, con la intención de que resulte justa y beneficiosa para las partes involucradas, desde su propia perspectiva.
Principales organismos de comercio internacional	Organización Mundial del Comercio (OMC), Organización Mundial de las Aduanas (OMA), el Foro de Cooperación Económica Asia-Pacífico (APEC) y la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económicos (OCDE).
México y los organismos internacionales	México está anexado a las organizaciones de OMC, APEC y OCDE con las cuales ha logrado dinamizar y competir en el comercio internacional.
Principales Funciones	Sus principales funciones son ayudar a los países miembros y normar y exigir el cumplimiento a los países miembros.
Impacto en el desarrollo del comercio internacional	Los organismos tienen un papel limitado debido a que sus soluciones no pueden ejecutarse sino transmitirse y esperar que se adopten de la mejor manera, su impacto va relacionado a que tan bien adoptan las naciones las recomendaciones.

CAPÍTULO I

ORGANISMOS INTERNACIONALES Y SU IMPACTO EN EL DESARROLLO DEL COMERCIO EXTERIOR

Carlos Omar Martínez Carmona*
Margarita Altamirano Vásquez**

SUMARIO: I. Introducción; II. Organismos internacionales; 2.1 OMC, OMA, APEC y OCDE en México; III. Principales funciones; IV. Impacto en el desarrollo del comercio internacional; V. Conclusiones; VI. Lista de referencias.

I. Introducción

Alrededor del mundo existen diversas organizaciones encargadas de atender asuntos de distinta índole, entre ellos problemáticas sociales, políticas y económicas. En este último caso, pueden mencionarse organismos internacionales dedicados a coadyuvar en la resolución de cuestiones económicas y políticas.

Los organismos internacionales surgen de la necesidad de crear estructuras más sólidas que sostengan la cooperación entre países. Este impulso responde a la innovación y al avance tecnológico, con el propósito de favorecer una convivencia que permita una sintonía gradual entre naciones y, con ello, reducir brechas de diferenciación.

En particular, pueden enumerarse cuatro organismos con amplia trayectoria en el comercio internacional: la Organización Mundial del Comercio (OMC), la Organización Mundial de Aduanas (OMA), el Foro de Cooperación Económica Asia-Pacífico (APEC) y la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económicos (OCDE). Estas organizaciones están integradas por países que han presentado crecimiento económico y desarrollo sostenidos y estables, como Estados Unidos, Canadá y el Reino Unido, entre otros.

Todos estos organismos realizan actividades orientadas a promover el comercio. Entre sus objetivos se encuentran la apertura de mercados entre países, la promoción y vigilancia de medidas de salubridad en el intercambio de mercancías, el financiamiento de proyectos de expansión

* Lic. en Economía por la Universidad Veracruzana; correo personal: carlosmartinezcarmona01@gmail.com

** Coordinadora de la Especialización en Comercio Exterior y Docente de Tiempo Completo de la Facultad de Contaduría y Administración. Región Xalapa; correo institucional: maaltamirano@uv.mx

hacia el mercado internacional y la recopilación de información sobre el comercio mundial, entre otras acciones.

México forma parte de la OMC, el APEC y la OCDE. Estos organismos operan como mecanismos de vinculación con las naciones del mundo, promueven el comercio y facilitan la cooperación en términos comerciales. Asimismo, impulsan el cuidado del medio ambiente y la formulación de políticas dirigidas a coadyuvar en la atención del cambio climático. En síntesis, el capítulo abordará los antecedentes, las definiciones, las funciones y las facultades de dichas organizaciones, así como el impacto que generan en los países que las integran.

II. Organismos internacionales

2.1 OMC, OMA, APEC y OCDE en México

Los inicios de los organismos internacionales guardan una estrecha relación con el derecho y con la regulación de todo tipo de actividades, con el fin de generar un marco que permita a los países interactuar en condiciones justas y beneficiosas para las partes involucradas. Asimismo, estos organismos surgen de la voluntad de los Estados, en respuesta a la necesidad de resolver problemas de coexistencia y de estimular la cooperación.

Díaz (2018) señala el nacimiento de las organizaciones internacionales como un proceso complejo de evolución y adaptación de los países. Desde su aparición, el reconocimiento social, de manera formal y general, ha formado parte de su desarrollo a lo largo del tiempo.

La generación de un marco regulatorio de actividades, junto con el establecimiento de prohibiciones o condiciones especiales, permite a los países identificar los espacios que abren el intercambio. Aunque es un hecho que este marco no alcanza a todos los países, se busca que los organismos se comprometan con la promoción de los fines para los cuales están comisionados. Así, por ejemplo, en el caso de la Organización Mundial del Comercio, se pretende que este organismo internacional e intergubernamental impulse los principios del libre comercio, con independencia del nivel de adhesión de cada país al marco establecido para el comercio internacional.

En cuanto a sus características, esto es, su carácter internacional e intergubernamental, el primero obedece a que sus facultades trascienden las fronteras estatales; por su parte, el segundo radica en que involucran a los gobiernos de los Estados miembros, lo que permite promover soluciones desde ámbitos locales hasta nacionales.

Otras características relacionadas, como menciona Caldach, R. (1991), son:

- *Estructura orgánica permanente.* Esta característica explica que los organismos internacionales cuentan con la capacidad de disponer de un conjunto de órganos, capital humano y recursos financieros y jurídicos de forma estable. Se entiende, además, que su creación responde a la voluntad de los Estados miembros fundadores; por ello, su existencia se mantiene mientras esa voluntad colectiva persista y permita alcanzar los objetivos, o bien se extingue si tal voluntad se desvanece. En este punto, la intención de regular y promover la cooperación internacional resulta determinante para el surgimiento y la desaparición de los organismos. Dado que los fundadores poseen una capacidad finita para conducir y orientar los propósitos institucionales, la dirección de estos entes se ajusta con el tiempo a la voluntad de los miembros vigentes, que suceden a los fundadores. Así, los organismos internacionales no permanecen estáticos respecto de sus objetivos iniciales; evolucionan conforme a las decisiones de sus integrantes más recientes.
- *Funcionalidad de los organismos internacionales.* Esta característica señala que las funciones de los organismos deben complementar la acción del Estado, sin reemplazarla. Conviene precisar que, al igual que las estructuras nacionales, estas entidades se integran por individuos que comparten propósitos y metas. En consecuencia, los organismos buscan cooperar en la identificación y resolución de problemas de coexistencia entre naciones y en la coordinación con órdenes regionales y nacionales. De ello se desprende que carecen de facultades directas de actuación dentro de los Estados. La eficacia de su labor depende, en gran medida, del margen de intervención que les otorguen las autoridades nacionales; por ejemplo, en contextos con políticas restrictivas, su participación tiende a ser limitada.

- *Relevancia jurídica.* La relevancia jurídica alude a la capacidad de los organismos para actuar con eficacia dentro de un orden legal. Esta cualidad se vincula con la idea de que la unión de voluntades establece derechos y obligaciones en beneficio de la cooperación internacional. En ese marco, se suscribe un acuerdo constitutivo que habilita la actuación jurídica tanto al interior de la organización como hacia el exterior, este último ámbito siempre respetando la primacía del Estado.

Algunos de los organismos internacionales más relevantes en la actualidad son la OMC, la OMA, la OCDE y la APEC, todos con presencia a nivel mundial. De manera general, su propósito es promover el comercio internacional. Al respecto, la Universidad Nacional Autónoma de México (s. f.) explica que el término alude al conjunto de movimientos de carácter comercial y/o financiero que se realizan entre naciones, sin precisar a cuáles países se refiere. En conjunto, estas organizaciones delimitan y regulan la cooperación en materia de comercio internacional, con la intención de que resulte justa y beneficiosa para las partes involucradas, desde su propia perspectiva.

La OMC es el organismo internacional encargado de normar el comercio entre países. Para ello, estableció los Acuerdos de la OMC, que reúnen las disposiciones que deben observar los Estados miembros. Tales acuerdos buscan asegurar un intercambio estable y pacífico, además de comprometer a los gobiernos a mantener políticas orientadas al comercio y a promover beneficios para el conjunto de los miembros. El objetivo declarado de la organización es contribuir a mejorar las condiciones de vida de la población de los países integrantes.

De acuerdo con el Servicio Nacional de Aduanas de Chile (2013), En pocas palabras, la OMC es la única organización internacional que se ocupa de las normas de alcance mundial que regulan el comercio. Su principal función es velar por que las corrientes comerciales circulen con la mayor fluidez, previsibilidad y libertad posible (Servicio Nacional de Aduanas de Chile, 2013, párrafo 2).

La OMC es la organización sucesora del Acuerdo General sobre Aranceles Aduaneros y Comercio (GATT). Este cambio resulta de la evolución de los acuerdos y de las voluntades de los países integrantes.

Dicha transición impulsó nuevos compromisos que ampliaron el marco de actuación del organismo y favorecieron su estructuración. Además, incorporó mecanismos de solución de diferencias y de evaluación de políticas comerciales para regular el beneficio colectivo (Servicio Nacional de Aduanas de Chile, 2013, párr. 6).

La OMA es un organismo internacional e intergubernamental enfocado en promover, mejorar y estandarizar las prácticas administrativas en materia aduanera, con el objetivo de generar un entorno óptimo, transparente y honesto. Actúa, además, en la prevención de actividades ilícitas y en la lucha contra el comercio ilegal de mercancías entre los países miembros.

La OMAsurge en 1947, cuando los miembros del Comité de Cooperación Económica Europea acuerdan crear un grupo especializado para examinar el establecimiento y la unión de las aduanas de los Estados participantes, considerando los principios del GATT. De ese grupo se originan dos comités: el económico y el aduanero. Este último se convierte en el Consejo de Cooperación Aduanera (CCA), que sesionó por primera vez en 1952 con diecisiete países fundadores (Servicio Nacional de Aduanas de Chile, 2007, párr. 8). Con la incorporación de nuevos miembros y la expansión de la presencia del CCA, se adopta el nombre de Organización Mundial de Aduanas, con el propósito de consolidar la transición hacia una institución internacional e intergubernamental.

El surgimiento de la APEC ocurre cuando Australia y Japón discuten, en 1988, la organización de reuniones comerciales bilaterales. En su primer discurso sobre el tema, el primer ministro australiano Robert Hawke propuso la creación de una asociación Asia-Pacífico de cooperación económica. La idea planteaba una estructura formal de intercambio como vehículo de cooperación regional (Foro de Cooperación Económica Asia-Pacífico, 2019).

La APEC inició con la intención de establecer un foro de desarrollo regional que evitara un intercambio desigual y desproporcionado, además de promover la no discriminación entre miembros. Sus orígenes se vinculan con un diseño semejante al de la OCDE, aunque de alcance regional y enfocado en consultas comerciales, sin configurarse como un bloque económico (Foro de Cooperación Económica Asia-Pacífico, 2019).

La Organización Europea de Cooperación Económica (OECE) nació en 1948 para administrar la ayuda destinada a la reconstrucción de Europa occidental tras la Segunda Guerra Mundial, proporcionada por Estados Unidos y Canadá. El éxito de la cooperación para el crecimiento regional alentó la adhesión de más países a las discusiones, lo que condujo a la creación de la OCDE en 1960. En esta organización, la participación de los países se rige por categorías asociadas al grado de involucramiento en las actividades y al pago de cuotas.

México, país miembro, define a la OCDE como “un foro único en donde 37 naciones trabajan conjuntamente para afrontar los retos que la globalización impone a la economía global, el medio ambiente y la sociedad. Anualmente, la organización reúne a los ministros de sus países miembros para discutir los temas más importantes de la agenda internacional” (Secretaría de Economía, s. f., párr. 1).

La Secretaría de Economía (s. f.) explica que la misión de la OCDE es diseñar y mejorar políticas comerciales y de crecimiento que favorezcan la prosperidad y el desarrollo económico para todas las personas. Propone, además, establecer estándares y soluciones basadas en evidencia para enfrentar retos sociales, económicos y ambientales.

En particular, México ha participado en los mercados globales con apoyo de las vinculaciones estratégicas que ofrecen los organismos internacionales, al negociar de manera multilateral en el marco de la OMC, la OMA, la APEC y la OCDE.

La adhesión de México a estos organismos de comercio se inscribe en la apertura comercial posterior a la segunda mitad del siglo XX. De acuerdo con la Secretaría de Relaciones Exteriores (s. f.), la adhesión de México a la OMA fue oficial el 8 de febrero de 1988, tras su aprobación en 1987 por parte del Senado de la República y su posterior publicación a finales del mismo año. En este sentido, en 1993 México se hizo miembro del Foro de Cooperación Económica Asia-Pacífico (APEC, por sus siglas en inglés) en la quinta reunión de este organismo, celebrada del 17 al 19 de noviembre de 1993 en Seattle, Washington, Estados Unidos de América. El objetivo de esta adhesión fue expandir y diversificar los vínculos económicos con la región Asia-Pacífico, contar con una mayor presencia internacional y asimilar las mejores prácticas en temas asociados a la competitividad. Por otro lado, la entrada de México a este foro dio lugar

a la creación de un acuerdo por el cual el país se compromete al respeto de los principios y el cumplimiento de las reglas del grupo (Comisión Nacional de los Derechos Humanos, s. f., párr. 1)

También México se añade a la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económicos (OCDE), fundada en 1961, agrupa a 35 países miembros y su misión es promover políticas que mejoren el bienestar económico y social de las personas alrededor del mundo. El 18 de mayo de 1994 México se unió a esta organización (Gobierno de México, s. f., párr. 1)

Por último, México ha sido miembro de la OMC desde el 1 de enero de 1995 y miembro del GATT desde el 24 de agosto de 1986.” (Organización Mundial del Comercio, s. f., párr. 1)

Como se ha visto hasta aquí, México ha logrado abrir sus fronteras y dinamizar su economía mediante la adhesión a organismos internacionales. En términos de crecimiento, las estructuras de cooperación económica actúan como catalizadores relevantes para impulsar la integración comercial y favorecer la competitividad del país.

III. Principales funciones

Las funciones de los organismos internacionales buscan coadyuvar a la cooperación y a la creación de estructuras estables de comercio entre las naciones, con el propósito de prevenir conflictos y disminuir la desigualdad. En este sentido, “las organizaciones internacionales pueden ayudar a los países bilateralmente a abordar los desafíos relativos al financiamiento, la capacidad técnica, la gestión institucional y la demanda de datos, y a crear bienes públicos mundiales para superar estos obstáculos” (Banco Mundial, 2021, párr. 1).

Por otro lado, la UNESCO (2017) menciona que:

Las organizaciones internacionales, transnacionales y supranacionales movilizan y apoyan a los países en favor del cumplimiento de las normas internacionales.

Ahora bien, resulta difícil exigirles que rindan cuentas, en parte porque son responsables ante múltiples partes interesadas. Por ejemplo, las Naciones Unidas son responsables tanto ante los Estados miembros como ante las personas cuyos derechos los Estados miembros pueden estar violando (UNESCO, 2017, párr. 1).

A partir de estas definiciones pueden abstraerse dos funciones principales:

1. *Ayudar a los países miembros.* Esta función comprende la consultoría, la dotación y la intervención mediante diversos mecanismos con recursos humanos, financieros y técnicos. La participación de los organismos debe establecer metas claras orientadas a promover el bienestar social y proveer, en la medida de lo posible, lo necesario para alcanzarlas; y
2. *Normar y exigir el cumplimiento a los países miembros.* Esta función enfatiza la observancia de los acuerdos adoptados por los Estados que originaron la fundación del organismo. Se busca que los países actúen dentro de un marco legal y jurídico honesto, igualitario y libre de discriminación, con el fin de coordinar acciones y generar crecimiento y desarrollo económicos. Con todo, conviene resaltar que el alcance de esta función es limitado: carece de mecanismos absolutos para imponer el respeto o la ejecución de lo recomendado por los organismos internacionales.

Este límite se explica porque cada nación mantiene una estructura regida por sus propios órganos de control en los ámbitos local y nacional; en consecuencia, ningún organismo internacional se sitúa por encima del Estado. Por otra parte, las organizaciones internacionales pueden condicionar, de manera coercitiva, la permanencia de los países miembros para favorecer el cumplimiento de los convenios. Los Estados pueden hacerse acreedores a sanciones económicas, suspensión de derechos o expulsión del organismo.

El marco de actuación de los organismos internacionales, como menciona el Banco Mundial (2021), puede explicarse en los puntos siguientes:

- *Cooperación técnica y financiera.* Los organismos internacionales aportan capacidades técnicas acordes con sus recursos, con el propósito de promover la igualdad de condiciones. Ejemplos de ello son la propuesta de proyectos de institucionalidad y financiamiento para la resolución de conflictos, así como el acompañamiento para asegurar la transparencia en el uso de los recursos;
- *Estandarización y normatividad.* Estas entidades recaban información de los contextos regionales y nacionales en que participan los miembros, a fin de proponer soluciones integrales y estándares replicables en la mayoría de los escenarios, con el propósito de resolver conflictos o facilitar las relaciones de cooperación;

- *Resolución y mediación de problemas o conflictos.* Los organismos internacionales operan como espacios de diálogo y diplomacia que permiten establecer y solucionar controversias de cooperación entre naciones, además de formular recomendaciones en beneficio de las partes para garantizar la seguridad y la estabilidad de los Estados involucrados;
- *Abastecimiento y gestión de ayuda humanitaria.* En diversos casos, los organismos solicitan recursos para países en situación de emergencia, con el fin de coordinar y distribuirlos de la manera más eficiente posible y así facilitar la actuación del Estado frente a la crisis;
- *Promoción del desarrollo ambiental, social y económico.* Estas instituciones difunden prácticas sostenibles y sociales orientadas al bienestar global, con el reconocimiento de que deben impulsar el cuidado del medio ambiente mediante soluciones integrales, fomentar sociedades conscientes de los efectos de la sobreexplotación de recursos naturales y generar iniciativas de igualdad económica; y
- *Impulso de la cooperación en todos los niveles sociales.* Los organismos internacionales plantean condiciones para que las personas de las distintas naciones se comprometan y colaboren con los objetivos y metas vinculados al bienestar social, ambiental y económico, sin distinciones ni barreras entre países.

Los organismos de comercio internacional operan bajo los mismos principios, con ligeras variaciones derivadas de su enfoque en promover el intercambio entre países. Su principal marco de actuación es la estandarización de la documentación para agilizar el tránsito de mercancías, aspecto regulado por la OMA. Por su parte, la OMC impulsa la celebración de acuerdos comerciales; coordina y canaliza proyectos para que los flujos entre un país A y un país B cumplan con las normas y especificaciones del Estado de destino de los bienes o servicios.

En México, los organismos internacionales promueven la formalización de instituciones y empresas con el fin de iniciar la obtención de datos, lo que permite conocer y analizar múltiples aspectos de las relaciones de intercambio del país con el mundo. Por ejemplo, la OMC recibe informes de sus miembros para que, con su capacidad técnica y recursos, estudie y proponga proyectos o soluciones a las problemáticas detectadas. Asimismo, orienta su actuación desde una perspectiva de sustentabilidad.

Un factor central para la generación de información útil a la acción de los organismos internacionales es la institucionalización de los datos; esto implica la creación de entidades como el Instituto Nacional de Estadística y Geografía, que, aunque fue establecido mediante decreto presidencial y funciona como organismo autónomo, tiene por objeto recabar información de distintas índoles para conocer y estimar las principales variables macroeconómicas y microeconómicas de México.

IV. Impacto en el desarrollo del comercio internacional

Los organismos internacionales de comercio, desde su concepción, se orientan a promover el intercambio de mercancías y servicios. En esta línea, Petrova (2020) señala que “para cumplir con estos propósitos, a partir de los años cincuenta del siglo pasado, se creó, en el ámbito del derecho internacional, un complejo andamiaje jurídico-institucional, cuya misión debía consistir en promover y regular la liberalización del comercio internacional”.

Por otro lado, Macías y León (2017) explican que, en el ideal, las actividades comerciales se desarrollarían de manera espontánea y pacífica; sin embargo, en ocasiones se priorizan los beneficios individuales de una nación, razón por la cual se requiere una entidad que regule el comercio. De ahí que pueda sostenerse que los organismos de comercio deben comprometerse plenamente a lograr que los países intercambien bienes y servicios en condiciones justas y provechosas para ambas partes.

Otro aspecto esperado es la promoción del crecimiento económico, tal como señala Douglas (2008):

La región de APEC ha experimentado enormes ganancias desde su formación en 1989. Sus miembros representan alrededor de la mitad del comercio mundial, 41 por ciento de la población mundial y 57 por ciento del PIB mundial. El PIB per cápita ha aumentado un 26 por ciento, frente a un ocho por ciento en las economías no pertenecientes a APEC. Los aranceles en las economías de APEC han disminuido de un promedio de 17 por ciento en 1988 a seis por ciento en 2004. Al mismo tiempo, procedimientos aduaneros más eficientes, avances hacia el comercio sin papel y otras medidas de facilitación del comercio están ahorrando a las empresas millones de dólares cada año (Douglas, 2008, p. 170).

En cuanto a sus funciones, la APEC registró un crecimiento notable durante las tres primeras décadas desde su fundación. En sus resultados de 2024, la APEC (2025) señala que:

En 2024, 12 economías de APEC registraron tasas más altas de crecimiento del PIB real. Sin embargo, el crecimiento del PIB real de APEC se desaceleró a 3,3 % en 2024 desde 3,5 % en 2023, en medio de la desaceleración en siete economías (APEC, 2025, p. 5).

Lo anterior indica que la APEC ha logrado reportar que la mayoría de las economías bajo su ámbito crecieron en 2024; en esa medida, ha cumplido parcialmente con su función. Otro ejemplo es la obtención de información. Al respecto, la OCDE (2025) explica que:

Asimismo, las reformas estructurales pueden contribuir a revitalizar el crecimiento económico a medio plazo y a superar los retos presupuestarios. La presente edición de las Perspectivas Económicas de la OCDE incluye un capítulo especial dedicado a uno de los desafíos más importantes a los que se enfrentan muchas economías: la escasez generalizada de mano de obra. La escasez de mano de obra y de cualificaciones ha ido aumentando en el último decenio y se intensificó durante la pandemia (OCDE, 2025, p. 5).

Se observa que la OCDE actúa como analista y formula propuestas para la resolución de temas específicos, como la escasez de mano de obra mencionada en el párrafo previo. Por su parte, la OMA, en 2024, llevó a cabo una sesión en la que reportó que:

En este contexto, el Consejo tomó nota de los recientes avances relacionados con el Estudio Exploratorio sobre una Posible Revisión Estratégica del SA y la aplicación SA Browse and Check, el Plan de Acción sobre Fronteras Frágiles y los resultados de las operaciones conjuntas realizadas en el ámbito de la protección de la sociedad, el Marco SAFE de Normas y el comercio electrónico transfronterizo, las cuestiones relativas a la facilitación y el control de los viajeros, el Plan de Trabajo sobre Igualdad de Género y Diversidad de la Secretaría de la OMA, la Estrategia de Datos y el plan de acción de Aduanas Verdes (Organización Mundial de Aduanas, 2024)

Al igual que otros organismos internacionales, se presentan en sesiones los resultados vinculados con el cumplimiento de metas y objetivos propuestos, por ejemplo, la transición hacia la sustentabilidad, la igualdad de género o la aplicación de la inteligencia artificial en el ámbito del comercio.

Los avances pueden variar según las regiones y las iniciativas emprendidas. En el contexto reciente, los resultados previstos por los organismos internacionales de comercio se han visto limitados, en gran

medida, por la pandemia de COVID-19, la cual impuso un desafío de gran magnitud para todas las naciones.

Algunas de las propuestas impulsadas por los organismos internacionales fue el nearshoring, que, como señala Vásquez, B. (2024, párr. 2): “el concepto de nearshoring se refiere a la inversión extranjera directa (IED) que busca ubicarse cerca al país de origen de esa inversión”. Esta propuesta no fue adoptada por varios países, dado que requería una reinversión intensiva de capital; tal es el caso de China y Vietnam. En cambio, algunos países europeos con mercados objetivo en América Latina replantearon su estrategia para mitigar las consecuencias de la paralización del comercio.

Algunas de las críticas principales se dirigen a la OMC. Como señalan Peixoto y Knoop (2022), un caso ilustrativo de actuación deficiente es el plan “Ayuda para el Comercio”, propuesto por el organismo para fortalecer las capacidades comerciales de los países en desarrollo mediante fondos como la Ayuda Oficial para el Desarrollo (AOD). Aunque con múltiples limitaciones, este plan buscaba potenciar la competitividad de los países a través de asistencia técnica para mejorar negociaciones, ampliar la oferta de bienes y servicios y mitigar, mediante acuerdos comerciales, los costos derivados de tarifas arancelarias.

En este orden de ideas, Peixoto y Knoop (2022) explican, además, que las críticas a la iniciativa se centraron en la delimitación de necesidades por país y en qué debía considerarse como ayuda, así como en la escasa o nula incidencia de las propuestas en cambios de políticas públicas que incentivaran el comercio, lo que representó un reto significativo.

Ante este problema, se establecieron las Disposiciones de Trato Especial y Diferenciado (TED), surgidas de los esfuerzos de las naciones por corregir lo que percibían como acuerdos desiguales en el sistema de apertura comercial. Tales disposiciones introdujeron condiciones preferenciales para los países en desarrollo, con amplios beneficios en diversos ámbitos económicos, aunque generaron resistencias en economías desarrolladas.

Considerando los logros y límites de los organismos internacionales, Narlikar (2022) se pregunta: ¿cómo se miden los resultados de la OMC? En su análisis, sostiene que las intervenciones se valoran frente

a expectativas de resolución de problemas; en ese marco, la ausencia de acuerdos equivale a un fracaso institucional. De este modo, las expectativas y visiones de cada país inciden en mediciones subjetivas del éxito o fracaso de los organismos internacionales. Con todo, la intervención sustentada en datos permite reflejar con mayor fidelidad el desempeño real.

En México, el impacto de los organismos internacionales de comercio ha sido positivo desde la adhesión a proyectos de liberalización como el TLC en 1994 y el T-MEC en 2018. Este proceso ilustra la evolución del comercio internacional conforme cambiaron los patrones de consumo en América del Norte. Si bien los resultados no han sido homogéneos, el acuerdo regional ha impulsado el crecimiento en el norte de México. Aun así, no ha generado una dinámica de desarrollo equivalente en todas las regiones, especialmente en el sur del país.

Otra consecuencia de la intensificación del intercambio es la migración de personas extranjeras, que introduce un flujo constante de capital humano hacia distintas zonas de México y Estados Unidos en búsqueda de mejores oportunidades. El reto radica en que una parte de la población no logra integrarse de manera óptima al empleo formal, lo cual presiona la oferta laboral en áreas cercanas a la frontera y deja rezagadas regiones más alejadas.

Por otra parte, surgen oportunidades a partir de eventos inesperados. La pandemia de COVID-19 paralizó el comercio internacional no esencial y, ante ello, la OMC sugirió transitar hacia un modelo que redujera la interdependencia de cadenas de suministro extensas. En este escenario, México se perfiló como uno de los principales beneficiarios, al ser un socio comercial relevante de Estados Unidos, también integrante de la OMC.

Sin embargo, la oportunidad permanece incompleta debido a políticas internas que no priorizan el crecimiento económico. La insuficiente inversión en educación, infraestructura e innovación actúa como freno para adaptar y aprovechar el modelo de nearshoring. En consecuencia, los organismos internacionales carecen de facultades para imponer políticas públicas en México, ya que sus competencias no trascienden los órdenes de gobierno. Su papel se limita al análisis de información y a la emisión de recomendaciones.

La principal limitación radica en que la transmisión y adopción de dichas recomendaciones no siempre se implementa de forma adecuada. A modo de contraste, la existencia de una unión económica como la Unión Europea suele considerarse un caso exitoso —al menos en términos teóricos—, mientras que la conformación de una unión semejante en Sudamérica se percibe poco probable, debido a que los esfuerzos no se han orientado a reducir la atención a beneficios individuales y a diseñar un orden económico que favorezca a todas las naciones de la región.

V. Conclusiones

Cuando se habla de organismos internacionales, existen diversas comisiones orientadas a la resolución de los problemas presentes y futuros. Los organismos internacionales de comercio se constituyen por la voluntad de Estados que conciben el comercio internacional como requisito para el crecimiento económico mundial, orientado al desarrollo y al bienestar global.

La agenda de estas entidades evoluciona con el tiempo. Desde su creación, se propuso mejorar las relaciones de cooperación, evitar la paralización del tránsito fronterizo y mediar disputas comerciales para prevenir crisis. Décadas después, se prioriza incorporar un componente ambiental más enfático para contrarrestar las consecuencias del rápido crecimiento y la aceleración de las economías.

Se pudo también ver que los organismos internacionales funcionan como vehículos de apoyo y asistencia a las naciones. La ayuda ofrecida no siempre resulta plenamente efectiva, aunque se orienta a soluciones dinámicas que consideren el factor temporal.

Toda asistencia está condicionada por los marcos regulatorios de los países en los que se implementa; por ello, las recomendaciones y apoyos alcanzan su eficacia en la medida en que el Estado los ejecuta. Estas organizaciones han impulsado la expansión de la cooperación internacional. Los registros históricos muestran avances y crecimiento económico asociados a la creación y consolidación de dichos organismos.

Conviene resaltar que los organismos de comercio han evolucionado junto con sus metas. Como indica la revisión de la literatura, deben actualizar de manera continua los recursos a su alcance para ofrecer una asistencia acertada e integral, ajustada a las realidades nacionales

en las que intervienen. Por último, se observó que los organismos internacionales difunden ideas cuya legitimidad proviene de su institucionalidad, formalidad y capacidad operativa, aun cuando sus resultados no siempre representen soluciones integrales.

VI. Lista de referencias

- Banco Mundial (2021). *La función de las organizaciones internacionales para mejorar los datos con fines públicos*. Recuperado de <https://wdr2021.worldbank.org/es/spotlights/the-role-of-international-organizations-in-improving-public-intent-data/>
- Calduch, R. (1991). Teoría general de la organización internacional. En *Relaciones Internacionales*, pp. 1-13. Madrid: Ediciones Ciencias Sociales.
- Comisión Nacional de los Derechos Humanos (s.f.). *México ingresa al Foro de Cooperación Económica Asia-Pacífico (APEC)*. Recuperado de https://www.cndh.org.mx/noticia/mexico-ingresa-al-foro-de-cooperacion-economica-asia-pacifico-0?utm_source=chatgpt.com
- Díaz, E. (2018). Las organizaciones internacionales como sujetos del derecho internacional. Algunas reflexiones sobre los orígenes. *Revista de Estudios Políticos y Estratégicos*, 6(1).
- Foro de Cooperación Económica Asia-Pacífico (2019). *APEC regional trends analysis – APEC at 30: A region in constant change*. Singapur: Asia-Pacific Economic Cooperation Policy Support Unit
- Gobierno de México (2018). *México cumple 24 años dentro de la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económicos (OCDE)*. Recuperado de <https://shorturl.at/Y1wbB>
- Macías, T. y León, K. (2017). Importancia del órgano de solución de diferencias en la OMC en los mercados internacionales. *Innova research journal*, 2(3), pp. 1-12. <https://DOI.org/10.33890/innova.v2.n3.2017.128>
- Ministerio de Asuntos Exteriores, Unión Europea y Cooperación de España (s. f.). *Creación y países miembros*. Recuperado de <https://www.exteriores.gob.es/RepresentacionesPermanentes/ocde/es/Organismo/Paginas/Creaci%C3%B3n-y-Pa%C3%ADses-Miembros-.aspx>
- Narlikar, A. (2022). How not to negotiate: The case of trade multilateralism. *International Affairs*, 98(5), pp. 1553-1573. <https://DOI.org/10.1093/ia/iac063>
- Organización Mundial de Aduanas (2024). *Outcomes of the 2024 WCO Council Sessions*. Recuperado de <https://shorturl.at/qauSo>
- Organización Mundial del Comercio (s. f.). *Mexico and the WTO*. Recuperado de https://www.wto.org/english/thewto_e/countries_e/mexico_e.htm?utm_source=
- Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económicos (2024). *Perspectivas económicas de la OCDE*. Francia: OCDE.
- Peixoto, J., y Knoop, V. (2022). La ayuda para el comercio, sus límites y desafíos. *Latin American Journal of Trade Policy*, 5(12), pp. 107-175. <https://DOI.org/10.5354/0719-9368.2022.66785>

- Petrova, V. (2020). La crisis de la Organización Mundial del Comercio. *Anuario Mexicano de Derecho Internacional*, 20, enero-diciembre 2020, pp. 25-60. <https://DOI.org/10.22201/ijj.24487872e.2020.20.14470>
- Secretaría de Economía (2020). *Comercio exterior: Organismos multilaterales*. Recuperado de <https://www.gob.mx/se/acciones-y-programas/comercio-exterior-organismos-multilaterales?state=published>
- Secretaría de Relaciones Exteriores (2025). *Tratados celebrados por México: OMA*. Recuperado de <https://shorturl.at/ajYmN>
- Servicio Nacional de Aduanas de Chile (2007). *Organización Mundial de Aduanas OMA*. Recuperado de <https://www.aduana.cl/organizacion-mundial-de-aduanas-oma/aduana/2007-03-01/121223.html>
- Servicio Nacional de Aduanas de Chile (2013). *Organización Mundial del Comercio OMC*. Recuperado de <https://www.aduana.cl/organizacion-mundial-del-comercio-omc/aduana/2013-04-19/151731.html>
- UNESCO (2017). *Rendir cuentas en el ámbito de la educación: cumplir nuestros compromisos*. Recuperado de <https://gem-report-2017.unesco.org/es/chapter/organizaciones-internacionales-responsables/>
- Universidad Nacional Autónoma de México. (s. f.). Capítulo I. Introducción al comercio internacional. En *Derecho del comercio exterior*, pp. 1-50. México: Instituto de Investigaciones Jurídicas UNAM.
- Vásquez, B. (2024). La inversión Nearshoring en México explicada por la brecha salarial con China. *Análisis Económico*, 39(101), pp. 23–41.

CAPÍTULO II

LOS TRATADOS INTERNACIONALES COMO CATALIZADORES DEL COMERCIO EXTERIOR

Diana Estela López Rincón
Rosa Marina Madrid Paredones



RESUMEN
CAPÍTULO II
LOS TRATADOS INTERNACIONALES COMO
CATALIZADORES DEL COMERCIO EXTERIOR

Eje Temático	Contenido
Idea central del capítulo	Los tratados internacionales como herramienta para constituir acuerdos de manera jurídica entre los Estados favoreciendo la apertura de mercados para bienes y servicios con ayuda de mecanismos de protección, eliminación de barreras y resolución de controversias.
Qué es un Tratado Internacional	Acuerdo internacional celebrado por escrito entre Estados y regido por el Derecho internacional estableciendo todas aquellas condiciones y beneficios de los que son parte aquellos países que participan dentro del tratado.
Importancia	Favorecen principalmente la apertura de mercados y la eliminación de barreras arancelarias ante ciertos bienes y servicios, además que ofrecen mecanismos de protección a inversiones, derechos laborales y la resolución de controversias, contribuyendo así a la generación de confianza y estabilidad en las relaciones comerciales.
Principales organismos inmiscuidos	Organización de las Naciones Unidas (ONU) y la Organización Mundial del Comercio (OMC)
Clasificación	<ul style="list-style-type: none">• Abiertos: permiten la adhesión de otros Estados, ya sea a todo o algunas de sus disposiciones.• Cerrados: se celebran únicamente entre las Partes Contratantes, sin permitir la adhesión de otros Estados.
Principios jurídicos	<ul style="list-style-type: none">• Principio de obligatoriedad• Principio de relatividad de los tratados• Principio de jerarquía normativa• Principio de cambio fundamental de las circunstancias
Principales Tratados Internacionales	Westfalia, Osnabrück, Münster, Declaración Universal de los Derechos Humanos y No Proliferación Nuclear.
Impacto económico en México	Transformación de la economía con el aumento de las exportaciones hacia más países, principalmente Estados Unidos. Desventajas salariales y laborales para la mano de obra mexicana por la apertura de la Inversión Extranjera Directa.
Puesta en marcha en México	Los Tratados Internacionales de los que México es parte, entran en vigor una vez publicado en el Diario Oficial de la Federación (DOF).
Tratado más importante para México	Tratado entre México, Estados Unidos y Canadá (T-MEC) antes Tratado de Libre Comercio de América del Norte (TLCAN)

CAPÍTULO II **LOS TRATADOS INTERNACIONALES** **COMO CATALIZADORES DEL COMERCIO EXTERIOR**

Diana Estela López Rincón*
Rosa Marina Madrid Paredones**

SUMARIO. I. Introducción; II. Tratado internacional; III. Principales tratados internacionales; IV. Impacto económico en México; V. Conclusiones; VII. Lista de fuentes.

I. Introducción

El comercio exterior se ha convertido en un promotor del desarrollo económico de los países, pues permite la integración de las cadenas de valor a nivel global, la diversificación de mercados y el aprovechamiento de las ventajas competitivas. Es así como los tratados internacionales son una herramienta para constituir acuerdos de manera jurídica entre los Estados estableciendo todas aquellas condiciones y beneficios de los que son parte aquellos países que participan dentro del tratado, especialmente a la hora del intercambio de bienes y servicios. Estos tratados favorecen principalmente la apertura de mercados y la eliminación de barreras arancelarias ante ciertos bienes y servicios, además que ofrecen mecanismos de protección a inversiones, derechos laborales y la resolución de controversias, contribuyendo así a la generación de confianza y estabilidad en las relaciones comerciales.

México ha sido un país activo en la firma y ratificación de tratados internacionales de carácter comercial. El que por muchos es considerado como el tratado más importante del que es parte México es el Tratado de Libre Comercio entre México, Estados Unidos y Canadá (T-MEC) gracias a la magnitud de las fluctuaciones comerciales y de inversión que ha propiciado. Así mismo, ha participado en la firma de tratados con diversos países como lo es el Tratado de Libre Comercio entre México y la Unión Europea (TLCUEM), el Acuerdo Integral y Progresista de Asociación Transpacífico (CPTPP) y la Asociación Latinoamericana

* Licenciada en Administración de Negocios Internacionales por la Universidad Veracruzana; correo personal: dianaestela30@hotmail.com

** Investigadora del Instituto de Investigaciones y Estudios Superiores de las Ciencias Administrativas de la Universidad Veracruzana; correo institucional: rmadrid@uv.mx

de Integración (ALADI). También, ha establecido tratados bilaterales y multilaterales con otras naciones como Japón, Chile, Perú, Colombia, Israel y países de la Asociación Europea de Libre Comercio (EFTA). Esta amplia red de acuerdos y tratados internacionales convierte a México en uno de los países con mayor número de tratados de libre comercio en el mundo, con un total de 14 tratados activos, 30 acuerdos para la promoción y protección recíproca de las inversiones (APPRIs) y nueve acuerdos de alcance limitado (ALADI), dándole acceso a más de 50 mercados internacionales y millones de posibles consumidores a nivel mundial.

El impacto de esta estrategia comercial en la economía mexicana ha sido significativo pues los tratados han impulsado la diversificación de los productos exportados, favoreciendo así sectores e industrias mexicanas y generando un entorno atractivo para la inversión extranjera directa. Asimismo, ha propiciado la innovación y modernización en los procesos productivos y la tecnología del país, estableciendo mejoras en la calidad de los productos y servicios. Sin embargo, también ha generado aspectos negativos como la dependencia de algunos socios comerciales, la amplia competencia internacional y la vulnerabilidad ante crisis externas.

Es así como el análisis de los tratados internacionales como catalizadores del comercio exterior resulta importante para entender cómo favorece en la economía mundial mediante la integración internacional, la competitividad y el crecimiento económico, haciendo hincapié en cómo ha beneficiado a México con el pasar de los años, así como comprender de igual manera todos aquellos desafíos de los que puedan ser parte los agentes de los tratados internacionales.

II. Tratado internacional

Como punto de partida, se comenzará por arrojar una primera definición general sobre lo que los tratados internacionales son. Es importante señalar que el régimen jurídico aplicable a estos es la Convención de Viena sobre el Derecho de los Tratados de 1969 y la Convención de Viena sobre el Derecho de los Tratados entre Estados y Organizaciones Internacionales de 1986 (Ministerio de Relaciones Exteriores de Colombia, 2025).

Ahora bien, si nos remitimos a estas convenciones, encontramos la definición del tratado internacional como “un acuerdo internacional celebrado por escrito entre Estados y regido por el Derecho internacional, ya conste en un instrumento único o en dos o más instrumentos conexos y cualquiera que sea su denominación particular” (Convención de Viena, 1969, como se cita en Becerra, 2020).

En el ámbito del Derecho internacional público, los tratados internacionales son la fuente más importante de obligaciones jurídicas entre Estados. La definición que recién citamos delimita tres elementos esenciales: primeramente, el carácter de acuerdo, es decir, la existencia de una manifestación de voluntad común entre las partes, destinada a producir efectos jurídicos. No basta una simple declaración de intenciones o un acuerdo político; se requiere la intención de generar derechos y obligaciones bajo el Derecho internacional. También la calidad de las partes, que deben ser sujetos de Derecho internacional, es decir, Estados u organizaciones internacionales con capacidad jurídica para obligarse internacionalmente. Por último, la sujeción al Derecho internacional, lo que distingue al tratado de los contratos u otros acuerdos sujetos al derecho interno. Un tratado internacional se rige por las normas del Derecho internacional público, tanto en su formación como en su interpretación y ejecución.

La Convención de Viena, de 1969, resultado del trabajo de la Comisión de Derecho Internacional de las Naciones Unidas, dotó de un marco normativo uniforme a la celebración, interpretación y terminación de los tratados, lo que permitió garantizar mayor certeza y previsibilidad en las relaciones internacionales.

Así, en primera instancia, un tratado internacional surge de una negociación entre Estados. A través de ese proceso, estos manifiestan su intención de definir las reglas que regirán su interacción y los mecanismos mediante los cuales podrán atenderse eventuales diferencias o conflictos, con el propósito de fortalecer la cooperación internacional. Este momento constituye una etapa determinante, pues refleja la voluntad política de los Estados de someter sus relaciones a normas comunes y de asumir compromisos jurídicos que trascienden la esfera nacional.

Durante este proceso, los representantes estatales deben contar con una preparación exhaustiva que les permita actuar con claridad respecto a los propósitos que buscan alcanzar mediante el tratado. Es indispensable que se identifiquen de manera precisa los intereses nacionales que desean proteger o promover, así como los posibles márgenes de compromiso. Además, deben tener plena conciencia de los límites jurídicos que impone su propio orden constitucional y de las restricciones políticas derivadas del contexto internacional en que se desarrolla la negociación.

En el Derecho internacional, la negociación de un tratado requiere que la voluntad del Estado sea expresada por las personas adecuadas, mediante la figura de los plenos poderes. Estos documentos, de origen contractual, autorizan a una persona a representar al Estado en la negociación, adopción o autenticación del tratado y a manifestar su consentimiento de obligarse. Los plenos poderes son esenciales porque permiten autenticar el texto y asegurar la validez del consentimiento del Estado. Si el representante actúa fuera de sus facultades, por error, dolo o bajo coacción, pueden generarse nulidades relativas o absolutas según la gravedad del vicio.

Además, es muy destacable mencionar que no sólo los titulares de plenos poderes pueden representar al Estado: también ciertos funcionarios de alto nivel, como Jefes de Estado, Jefes de Gobierno, Ministros de Relaciones Exteriores, Jefes de Misión Diplomática y representantes acreditados ante conferencias u organizaciones internacionales tienen la capacidad de ejecutar actos relativos a la celebración y adopción de tratados, conforme al artículo 7 de la Convención de Viena de 1969 (Quintana, 2023).

Ahora bien, es importante dimensionar que las negociaciones constan de subprocesos que dependen en complejidad del tipo de tratado (véase más adelante los tratados bilaterales o multilaterales) identificándose así 3 etapas (Barreras, 2011, como se cita en Quintana, 2023) En primer lugar, se realiza una fase preparatoria, en la que los representantes de cada Estado o parte implicada establecen con claridad sus metas, identifican sus ventajas y limitaciones, y estudian cuidadosamente a la contraparte, anticipando posibles respuestas ante sus planteamientos. A partir de este análisis se determina la estrategia general y las tácticas específicas que se aplicarán durante las negociaciones.

En una segunda etapa, se lleva a cabo la interacción directa, que ocurre cuando las partes intercambian de manera formal o informal sus propuestas, argumentos y observaciones, buscando puntos de coincidencia que faciliten la construcción de un acuerdo mutuamente aceptable. Cuando las propuestas se presentan por escrito, estas funcionan como documentos de referencia para analizar de manera comparativa los beneficios, costos y posibles obstáculos de ejecución.

Finalmente, la evaluación posterior constituye la fase de cierre del proceso, en la que cada parte revisa los resultados obtenidos durante las negociaciones, valora la eficacia de sus estrategias y decide los pasos siguientes, como continuar el diálogo, reformular propuestas o concluir el proceso. Así pues, el proceso de creación, entrada en vigor y vigencia de un tratado internacional comprende una serie de etapas claramente definidas, cada una con efectos jurídicos particulares y con exigencias distintas tanto en el plano internacional como interno. Aunque la Convención de Viena sobre el Derecho de los Tratados de 1969 sigue siendo la piedra angular de esta materia, estudios recientes han profundizado en la aplicación práctica de esas etapas, especialmente en cuanto a la aplicación provisional, registro y puesta en marcha de los tratados (International Law Commission, 2021).

Cabe señalar que el resultado de las negociaciones internacionales se materializa en la estructura formal de los tratados, la cual suele organizarse en varios componentes esenciales. Primeramente, el preámbulo, donde se enuncian elementos como el título, los participantes, el propósito general y los fundamentos del acuerdo. Despues, el cuerpo o parte sustantiva, que contiene las disposiciones principales y las obligaciones jurídicas asumidas por las partes y a continuación, se incluyen las cláusulas administrativas, en las que se precisan aspectos técnicos y operativos, como la fecha, el idioma, el lugar de firma, los mecanismos de ratificación, la entrada en vigor, la posibilidad de denuncia y los procedimientos de seguimiento o ejecución. Finalmente, pueden añadirse anexos que complementan o desarrollan el contenido del tratado.

Lo anterior se puede vincular con el Manual de los Tratados de las Naciones Unidas de 2013, donde se establece que la Secretaría de la ONU es la encargada de examinar cada documento presentado para

su registro con el fin de verificar que cumple los requisitos del artículo 102 de la Carta de las Naciones Unidas, es decir, que efectivamente constituye un tratado o acuerdo internacional. Dicho manual señala también que la entidad o parte que realice el registro debe certificar que el texto presentado corresponde a una copia íntegra y fiel del documento original, incluyendo todas las reservas formuladas por los Estados participantes. Asimismo, la copia certificada debe contener el título completo del acuerdo, el lugar y la fecha de su celebración, la fecha y el mecanismo de entrada en vigor para cada una de las partes, y los idiomas auténticos en que fue redactado el instrumento.

Como complemento, podemos señalar que los tratados internacionales se sustentan en una serie de principios jurídicos que garantizan su validez, eficacia y estabilidad dentro del orden internacional. Entre ellos destacan cuatro pilares fundamentales que rigen su interpretación y cumplimiento los cuales, según Quintana (2023) son los siguientes:

2.1 Principio de obligatoriedad o *pacta sunt servanda*

Este principio, de carácter consuetudinario y formalizado en la Convención de Viena de 1969, establece que los Estados están jurídicamente obligados a cumplir los tratados que han ratificado y que dicho cumplimiento debe realizarse de buena fe. "Eso significa que obliga a las partes a aplicar el tratado de "una manera razonable", de tal modo que sea posible la realización de su propósito" (Quintana, 2023, p. 74). Su función es asegurar la confianza y la previsibilidad en las relaciones internacionales, ya que, sin la observancia de los compromisos asumidos, el sistema jurídico internacional perdería coherencia y estabilidad.

2.2 Principio de relatividad de los tratados o *res inter alios acta*

Este postulado sostiene que los efectos de un tratado se limitan exclusivamente a las partes que han consentido en obligarse por él. En consecuencia, ningún Estado ajeno al acuerdo puede ser obligado o beneficiado por sus disposiciones sin haber otorgado previamente su consentimiento.

2.3 Principio de jerarquía normativa o *jus cogens*

La Convención de Viena incorporó este principio, según el cual ningún tratado puede ser válido si contraviene una norma imperativa del Derecho internacional general. Dichas normas, conocidas como *jus cogens*, son de carácter inderogable y prevalecen sobre cualquier acuerdo contrario.

Asimismo, si surge una nueva norma imperativa posterior, todo tratado que entre en conflicto con ella pierde su validez y cesa en sus efectos.

2.4 Principio de cambio fundamental de las circunstancias o *rebus sic stantibus*

Conforme a este criterio, cuando las condiciones esenciales que motivaron la celebración de un tratado se modifican de manera sustancial e imprevisible, y dichas alteraciones afectan de forma significativa las obligaciones aún pendientes, las partes pueden invocar esta situación para poner fin al tratado o revisar sus términos. No obstante, su aplicación se interpreta de forma restrictiva, pues busca equilibrar la estabilidad de los compromisos internacionales con la necesidad de adaptarlos a realidades cambiantes.

Sin embargo, hay que denotar que, en el ámbito de los tratados de derechos humanos, no existe un mecanismo de sanción directo en caso de incumplimiento. Cada tratado cuenta con un comité específico dentro de la estructura de la Oficina del Alto Comisionado de las Naciones Unidas para los Derechos Humanos y del Consejo de Derechos Humanos, encargado de supervisar el cumplimiento por parte de los Estados miembros; no obstante, estos comités únicamente emiten recomendaciones. En situaciones de violaciones graves o sistemáticas de derechos humanos, el Consejo de Seguridad de la ONU podría imponer sanciones e incluso autorizar intervenciones militares bajo el principio de responsabilidad de proteger. No obstante, la existencia del derecho de veto para Francia, Reino Unido, Estados Unidos, Rusia y China dificulta significativamente la adopción efectiva de tales medidas (Cortés, 2020).

Por otro lado, el Tratado de Versalles representa un ejemplo emblemático de cómo los acuerdos internacionales pueden tener consecuencias económicas y políticas profundas. Este tratado impuso a las potencias derrotadas de la Primera Guerra Mundial el pago de “compensaciones económicas, pérdidas territoriales y el desarme” (Cortés, 2020). No obstante, el ascenso de Adolf Hitler al poder en Alemania condujo a un incumplimiento progresivo de estas disposiciones. La política de apaciguamiento adoptada por Francia y el Reino Unido permitió que estas violaciones pasaran casi inadvertidas hasta 1939, cuando la

invasión de Polonia desencadenó la Segunda Guerra Mundial, dejando claras las limitaciones de los mecanismos de control y cumplimiento de los tratados en contextos bélicos internacionales.

Continuando con la estructura de los tratados, podemos observar la existencia de diferentes tipos, a saber: bilaterales y multilaterales. Citando a Karkason (2024), “los tratados bilaterales se centran en los intereses bilaterales individuales y la soberanía estatal”, mientras que “los tratados multilaterales equilibran las agendas nacionales con marcos internacionales de inversión compartidos”. Es decir, los bilaterales se enlazan entre dos Estados, mientras que los multilaterales entre varios de éstos o con participación de organizaciones internacionales. Asimismo, el contenido de los tratados puede girar en torno a varias materias: comercio, derechos humanos, medio ambiente, cooperación científica, desarme o asistencia judicial.

Acerca de este tipo de tratados, existe una discusión presente sobre si debería usarse el Derecho internacional de la Convención de Viena para un subtipo de tratados: los tratados bilaterales de inversión (en adelante, TBI). Recordemos que esta convención “contempla la existencia de tratados bilaterales; y en algunos casos sí plantea una regulación diferencial entre multilaterales y bilaterales” (Vázquez, 2020), pero, como tal, no incluye a las empresas negociantes como un sujeto de Derecho internacional. Por esta razón, se plantea que:

La Convención de Viena debiera ser inaplicable por ser un tratado internacional, signado entre Estados, y que de acuerdo a las reglas del Derecho Internacional Público, no permite a otros sujetos de Derecho (como los individuos, o inversores en el Derecho de las Inversiones) ser parte. En particular, este autor entiende problemático que las empresas no puedan ser parte de la Convención de Viena; así como la interpretación de la figura del inversor como un “tercero” conforme al tratado de tratados (Sourgens, 2017, como se cita en Vázquez, 2020, p. 64)

Por otro lado, Todd Weiler (2005), como se cita en Vázquez (2020), adopta una perspectiva de análisis histórico al cuestionar si la Convención de Viena puede considerarse como la norma aplicable para la interpretación de los TBI. Su postura se orienta, en general, hacia la aceptación del uso de la Convención sobre el Derecho de los Tratados (CVDT) como marco interpretativo en estos instrumentos. No obstante,

reconoce un matiz relevante en la tesis de Sourgens, al señalar que las disposiciones de la Convención reflejan, en realidad, los principios consuetudinarios del Derecho internacional, formados a partir de la práctica de los Estados. Desde su perspectiva, debido a la aplicación irregular de dichas normas, podría argumentarse su exclusión bajo el argumento de buscar una “mayor seguridad jurídica”.

De la misma forma, Sabahi, como es mencionado en Vázquez (2020), concluye que “los tratados bilaterales de inversión siguen siendo tratados signados entre Estados, por más que sean los inversores quienes los invocan para la defensa de sus inversiones”. Esto significa que las obligaciones y derechos establecidos en dichos tratados tienen su origen en la voluntad soberana de los Estados y no en la de los inversionistas individuales. Por lo tanto, aunque los particulares puedan beneficiarse del marco legal que los TBI proporcionan, la creación, interpretación y modificación de estos instrumentos sigue correspondiendo a los Estados parte, quienes mantienen la autoridad última sobre su aplicación y alcance.

Ahora bien, retomando de nuevo la clasificación que se dio en torno a los tratados, cabe mencionar que éstos también se clasifican en abiertos o cerrados, según su accesibilidad a nuevos Estados. Como afirma Quintana (2023), los tratados abiertos son aquellos que “permiten la adhesión de otros Estados, ya sea a todo o algunas de sus disposiciones”; por otra parte, los cerrados “se celebran únicamente entre las Partes Contratantes, sin permitir la adhesión de otros Estados, [y] son ejemplos típicos los tratados bilaterales y pueden ser constitutivos (como la Carta de las Naciones Unidas) o contractuales (como los acuerdos comerciales)”.

Aunado a lo anterior, es útil diferenciar las formas bajo las que se presentan los tratados, pues estos adoptan diversas denominaciones según su naturaleza, alcance y formalidad. Entre ellas se encuentran el acta general, que consiste en acuerdos de interés general adoptados en conferencias internacionales y que registran las intervenciones de los delegados como constancia de los debates; en algunos casos, se utiliza como sinónimo de tratado, como en el Acta de Algeciras de 1906. El acuerdo, por su parte, funciona como sinónimo de convenio, generalmente con menor peso formal. Las capitulaciones, a su vez, son

pactos entre jefes militares en guerra mediante los cuales uno se rinde formalmente, mientras que las cartas, como la Carta de la ONU de 1945 o la Carta de la OEA de 1948, establecen bases jurídicas fundamentales de carácter multilateral. Otros instrumentos incluyen códigos o compromisos, utilizados para someter controversias al arbitraje, y concordatos, que regulan la relación entre un Estado y la Santa Sede, particularmente sobre asuntos religiosos y administrativos.

De igual manera, las convenciones suelen ser acuerdos multilaterales de gran relevancia que establecen normas de Derecho internacional, mientras que los convenios funcionan como términos genéricos para acuerdos bilaterales o multilaterales, formales o no. Las declaraciones expresan conductas que los Estados prevén seguir, aunque no siempre sean vinculantes; los estatutos regulan el régimen jurídico de un territorio u organización internacional, como los de la Corte Internacional de Justicia o la Corte Penal Internacional. También existen memorandos de entendimiento, utilizados para acuerdos informales, y pactos multilaterales, como el Pacto Internacional de Derechos Civiles y Políticos de 1966. Los pactos de caballeros, o *Gentlemen's agreements*, representan compromisos morales sin efectos jurídicos, y los protocolos se refieren a tratados solemnes sobre asuntos de especial importancia. En conjunto, estas formas reflejan la diversidad de los tratados internacionales, evidenciando la variación en su formalidad, alcance y las obligaciones jurídicas que generan entre los Estados (Quintana, 2023, p. 16-23).

En el caso de México, los tratados internacionales se integran al orden jurídico nacional una vez que son aprobados por el Senado y publicados en el Diario Oficial de la Federación. La Suprema Corte de Justicia de la Nación ha determinado que los tratados en materia de derechos humanos poseen jerarquía constitucional, mientras que el resto de los tratados tienen rango superior al de las leyes federales, aunque inferior al de la Constitución. De esta manera, los tratados internacionales, por un lado, cumplen una función diplomática, y, por el otro, constituyen fuentes directas de obligaciones jurídicas para las autoridades mexicanas y la sociedad en general, estableciendo compromisos legales que deben respetarse y aplicarse en el ámbito nacional.

III. Principales tratados internacionales

El conjunto de tratados internacionales vigente abarca una amplia diversidad de materias, que incluyen desde la cooperación económica y el comercio hasta la seguridad colectiva, los derechos humanos y la protección del medio ambiente. No obstante, dentro de este conjunto normativo, ciertos tratados han adquirido relevancia estratégica por su contribución a la configuración del sistema internacional actual. Estos instrumentos no sólo establecen obligaciones jurídicas vinculantes para los Estados: también son referentes normativos fundamentales que orientan la diplomacia, la gobernanza global y la interacción jurídica entre los actores estatales.

El presente capítulo se centra en el análisis de los principales tratados internacionales, seleccionados por su alcance normativo, impacto histórico y significación en la estructura del orden internacional. Se examinarán sus características esenciales, los sujetos involucrados y sus implicaciones en la política exterior de México, evidenciando cómo estos instrumentos normativos contribuyen a consolidar un marco de cooperación, estabilidad y seguridad en las relaciones internacionales.

Primeramente, realizaremos una breve indagación histórica de los tratados internacionales, mencionando algunos que podrían considerarse como precursores de los actuales. En el plano histórico, Quintana (2023) comenta que:

En la literatura de Derecho internacional, sobre todo la que viene de Europa, se menciona que fue en Mesopotamia en donde se encontró el tratado más antiguo, precisamente entre las ciudades sumerias Lagash y Umma, en el año de 2500 a. C. En aquellos tiempos eran prácticas para asegurar el cumplimiento de lo acordado y tenían un fuerte contenido religioso; por ejemplo, la “ratificación” de los acuerdos celebrados se hacía mediante juramento con una connotación de un gran significado religioso (Quintana, 2023, p.5)

También en la Grecia Antigua se pueden identificar ejemplos tempranos de tratados, principalmente en el ámbito de la paz y la diplomacia interestatal. Durante este período, los tratados estaban fuertemente condicionados por un fundamento religioso, ya que se consideraba que su cumplimiento debía ser garantizado bajo la protección de los dioses y que su violación acarrearía sanciones divinas. Este componente sagrado reforzaba la obligación de las partes de respetar los compromisos

asumidos y otorgaba legitimidad a los acuerdos en un contexto en el que la autoridad política y religiosa estaban estrechamente vinculadas.

En el caso de la Antigua Roma, se observa un desarrollo significativo en la práctica de los tratados. Aunque todavía existían acuerdos entre vencedores y vencidos, se empieza a notar la emergencia de tratados entre partes de igual jerarquía, reflejando una evolución hacia un enfoque más equilibrado y formal en la negociación de acuerdos. Los romanos comenzaron a sistematizar ciertas reglas y procedimientos que regularían la interacción entre Estados, incluyendo la definición de obligaciones, sanciones por incumplimiento y la importancia de la reciprocidad. Esta evolución temprana evidencia que la práctica de los tratados ya no se limitaba únicamente a la imposición de condiciones por parte del vencedor, sino que también podía ser un instrumento de cooperación y regulación mutua entre entidades políticas autónomas.

Más tarde, en el siglo XVII, el jurista Hugo Grocio sentó las bases del Derecho internacional moderno al establecer principios de interpretación de los tratados que, sorprendentemente, resultan muy similares a los aplicados en el siglo XX. Grocio enfatizó la necesidad de observar la intención de las partes y el sentido literal de las disposiciones, anticipando conceptos que serían formalizados siglos después en instrumentos como la Convención de Viena sobre el Derecho de los Tratados.

Paralelamente, el año 1648 marcó un hito histórico con la firma de los tres tratados que consolidaron la Paz de Westfalia, considerados fundamentales para la configuración del Derecho internacional contemporáneo. Éstos fueron: el Tratado de Münster del 30 de enero de 1648, celebrado entre las Provincias Unidas y España; el Tratado de Münster del 24 de octubre de 1648, entre el Sacro Imperio Romano Germánico y Francia; y el Tratado de Osnabrück, también del 24 de octubre, entre el Sacro Imperio Romano Germánico y Suecia. Según la doctrina del Derecho internacional, el entramado jurídico de la Paz de Westfalia es un parteaguas histórico, ya que marca el surgimiento del Derecho internacional de carácter estatista, centrado en la soberanía de los Estados como actores primordiales en la comunidad internacional.

Desde la perspectiva de los tratados, Westfalia representa la primera evidencia de acuerdos multilaterales, en los cuales varios Estados participan y asumen obligaciones conjuntas. Aunque esta tendencia

hacia la multilateralidad se consolidaría con mayor fuerza en el siglo XIX, la experiencia de Westfalia ya anticipaba la complejidad y la interdependencia que caracterizarían los tratados modernos. Asimismo, este período también es relevante desde un punto de vista lingüístico y diplomático, ya que se registra la transición del latín al francés como lengua principal de redacción de los tratados, un cambio que reflejaba la preeminencia política y cultural de Francia en el escenario europeo y que perduraría durante varios siglos en la práctica diplomática internacional (Quintana, 2023, p. 6-7).

Durante el siglo XIX, el Tratado de París de 1814 tuvo como objetivo principal afianzar un sistema de Estados en Europa. Con este propósito, se convocó el Congreso de Viena en 1815, el cual propició la firma de diversos tratados internacionales. Este proceso constituyó un antecedente de los tratados multilaterales, cuya proliferación y consolidación se aceleraría en las décadas siguientes. Más adelante, surgieron los tratados internacionales en materia de derechos humanos. Éstos “se desarrollaron después de la Segunda Guerra Mundial, y emanan de los principios recogidos en la Declaración Universal de los Derechos Humanos, aprobada por la Asamblea General de Naciones Unidas el 10 de diciembre de 1948” (Cortés, 2020).

A partir de estos antecedentes históricos, resulta posible identificar cómo los tratados internacionales han evolucionado, hasta el punto de abarcar una amplia gama de áreas y objetivos, reflejando los cambios políticos, económicos y sociales de cada época. La transición de tratados bilaterales y regionales a instrumentos multilaterales y universales permitió consolidar normas comunes y mecanismos de cooperación más efectivos entre Estados. En este contexto, resulta pertinente analizar algunos de los principales tratados que han marcado la configuración del sistema internacional contemporáneo, tanto en materia de seguridad y paz, como en derechos humanos, comercio, inversión y medio ambiente.

Comenzando con los tratados de paz y/o seguridad, tenemos como primer ejemplo a uno de los más emblemáticos y conocidos: el Tratado de Versalles de 1919. Este documento puso fin a la Primera Guerra Mundial y estableció reparaciones y restricciones militares a Alemania. También el Tratado de París entra en la categoría, ya que gracias a él se finalizó la Guerra de Independencia de los Estados Unidos. Otro tratado

de relevancia es el de Westfalia, en 1648, conformado por dos tratados esenciales:

Los tratados de Osnabrück y Münster, a través de los cuales se puso fin a las guerras de los Ochenta y Treinta Años, se dieron en el marco de lo que ha sido considerado como el primer congreso diplomático de la etapa moderna y, principalmente, porque se fundaron en el reconocimiento de la soberanía nacional y del Estado nación, con lo que se sentaron las bases del sistema internacional contemporáneo (Sarquis, 2018, como se cita en Reyes, 2023).

Tras la firma de numerosos tratados centrados en la paz y la seguridad internacionales, como los recién mencionados, el Derecho internacional comenzó a orientarse progresivamente hacia la protección de valores universales vinculados a la dignidad humana. Si bien esos acuerdos buscaban restaurar el equilibrio político entre los Estados y prevenir nuevos conflictos, las devastadoras consecuencias de las guerras mundiales evidenciaron la insuficiencia de un sistema basado únicamente en la soberanía y la seguridad estatal. En este contexto, surgió un nuevo paradigma jurídico que situó al individuo en el centro de la comunidad internacional, dando origen a los tratados de derechos humanos, inspirados en los principios de justicia, igualdad y respeto a la vida. Así, la consolidación del Derecho internacional contemporáneo se amplió más allá del mantenimiento de la paz, integrando de manera formal la protección de los derechos fundamentales como eje de la cooperación y la legitimidad entre las naciones.

Para Rodríguez (2024), la Declaración Universal de los Derechos Humanos (DUDH) “es un documento que sirve de plan de acción global para la libertad y la igualdad protegiendo los derechos de todas las personas en todos los lugares”. La DUDH fue proclamada por la Asamblea General de las Naciones Unidas el 10 de diciembre de 1948, en un contexto histórico profundamente marcado por las atrocidades cometidas durante la Segunda Guerra Mundial. Su adopción fue una respuesta directa a los “actos de barbarie ultrajantes para la conciencia de la humanidad”, ya que sentó las bases de un nuevo orden internacional sustentado en la dignidad inherente del ser humano.

No obstante, desde la perspectiva del Derecho internacional público, la DUDH no nació con fuerza jurídica vinculante. En su origen, fue aprobada como una resolución de la Asamblea General de las Naciones Unidas, lo que implicaba que su contenido tenía el carácter de recomendación,

y no de obligación legal para los Estados miembros: “no hay distinción de los derechos consagrados, es una declaración universal de derechos civiles, políticos, sociales, económicos y culturales. Tampoco tiene un sistema o mecanismo de protección de los mismos” (Rodríguez, 2024).

Debido a ello, se constituyó posteriormente en forma de tratados, la Carta Internacional de los Derechos Humanos, en donde se incluyen primeramente la Declaración Universal de Derechos Humanos de 1948, después el Pacto Internacional de Derechos Civiles y Políticos de 1966, en donde Cotrina (2020, p. 88) destaca que “una de las características esenciales de los Derechos Civiles y Políticos es la formación de límites del estado frente a los ciudadanos”. Por su parte, Cortés (2020) considera que estos derechos son “aquellos que garantizan las libertades fundamentales de las personas y su participación activa en la vida política y social; y por último, el Pacto Internacional de Derechos Económicos, Sociales y Culturales de 1966”.

Derivado de la guerra, otro tratado de suma importancia es el de No Proliferación Nuclear de 1968. Ferrer (2022) arroja claridad sobre la necesidad de este tratado cuando concluye que uno de los retos más significativos que enfrenta la comunidad internacional en la actualidad es el riesgo potencial asociado al empleo de armas nucleares, tanto por parte de los Estados que las poseen legítimamente bajo el Derecho internacional, como por aquellos regímenes no democráticos que desarrollan programas nucleares sin autorización o supervisión internacional. Ante esta amenaza global, la comunidad internacional ha establecido un régimen de no proliferación nuclear, cuyo propósito fundamental es regular, limitar y controlar la producción, posesión y uso de este tipo de armamento, con el fin de prevenir su expansión y garantizar la seguridad y estabilidad internacionales.

En contraste con los tratados centrados en la paz, la seguridad y los derechos humanos, los tratados internacionales de carácter comercial responden a una lógica distinta: la de promover la cooperación económica, el libre intercambio de bienes y servicios, y la integración de los mercados internacionales. Estos acuerdos conforman uno de los pilares del sistema económico global contemporáneo, ya que regulan aspectos como los aranceles, las inversiones extranjeras, la propiedad intelectual, la competencia y la resolución de controversias comerciales.

El origen moderno de los tratados comerciales puede rastrearse en el siglo XX, particularmente tras la Segunda Guerra Mundial, con la creación del Acuerdo General sobre Aranceles Aduaneros y Comercio (GATT, 1947). Este documento sentó las bases del sistema multilateral de comercio y posteriormente dio lugar a la Organización Mundial del Comercio (OMC) en 1995.

Respecto al papel de los tratados comerciales en México, Mancilla (2024) comenta que:

En 1947, con la creación del Acuerdo General sobre Aranceles Aduaneros y Comercio (GATT), la importación y exportación de mercancía se ha visto beneficiada. La diversidad de movimientos y apertura de rutas comerciales, sirvió como base para la creación de la Organización Mundial del Comercio (Mancilla, 2024, p. 83).

Otro ejemplo es el del Tratado entre México, Estados Unidos y Canadá (T-MEC), el cual entró en vigor el 1 de julio de 2020, reemplazando al Tratado de Libre Comercio de América del Norte (TLCAN). Este nuevo acuerdo es hoy un marco de cooperación económica renovado que busca generar beneficios compartidos para los sectores productivos de la región, incluyendo a trabajadores, agricultores, ganaderos y empresas. Su implementación tiene como objetivo favorecer un intercambio comercial más equitativo y recíproco, además de promover empleos mejor remunerados y fortalecer la competitividad y estabilidad económica de América del Norte en su conjunto.

IV. Impacto económico en México

En el contexto mexicano, la Constitución de 1917 establece un marco específico para la incorporación de los tratados internacionales al orden jurídico nacional, el cual puede analizarse desde dos perspectivas: vertical y horizontal. La dimensión vertical se refiere al artículo 117, en el cual se limita la capacidad de los estados miembros de la Federación para celebrar tratados por su cuenta. Ahora, por lo que respecta a la relación de la Federación con los estados, el artículo 124 regula la distribución de competencias, reforzando la idea de que la facultad de negociar y comprometer al Estado mexicano internacionalmente recae centralmente en la Federación. Esta importante atribución se ejerce de manera conjunta por los poderes Ejecutivo y Legislativo, lo que garantiza que la celebración de tratados cuente con respaldo institucional y, por

tanto, pueda generar efectos económicos y jurídicos sostenibles en el país (Quintana, 2023, pp. 177-178).

Partiendo de esta perspectiva constitucional, los tratados internacionales tienen un papel muy importante en el desarrollo económico de México. Al centralizar la negociación y ratificación de acuerdos internacionales en la Federación, el país puede participar de manera coordinada en tratados comerciales, de inversión y financieros, asegurando coherencia en su política exterior y estabilidad jurídica para los actores económicos. Esto se traduce en beneficios tangibles: los tratados establecen reglas claras para el comercio exterior, protección de inversiones, acceso a mercados internacionales y mecanismos de resolución de controversias que fortalecen la confianza de inversionistas nacionales y extranjeros. Por ejemplo, acuerdos como el T-MEC han sido posibles gracias a esta organización constitucional y a que su implementación impacta directamente en sectores estratégicos de la economía, desde la manufactura hasta la agricultura, generando empleo y promoviendo la competitividad internacional de México.

Según Rodríguez (2025), “con la influencia del Acuerdo General de Aranceles Aduaneros y Comercio (GATT), a partir de 1985 México inició con el cambio de rumbo en su economía, pasando de una economía cerrada hacia una abierta”. En este sentido, una economía abierta se caracteriza por la integración activa en los mercados internacionales y la promoción de intercambios económicos con otros países. Este modelo económico incentiva, tanto la exportación como la importación de bienes y servicios, así como la entrada de inversión extranjera directa, con el objetivo de fortalecer la competitividad y la eficiencia productiva. Los países que adoptan esta modalidad buscan aprovechar sus ventajas comparativas, es decir, concentrar sus recursos y capacidades en la producción de aquellos bienes o servicios en los que poseen mayor eficiencia relativa frente a otros Estados (Rodríguez, 2025).

De igual manera, una economía abierta permite la diversificación de mercados, la adopción de tecnologías extranjeras y la modernización de sectores productivos, al tiempo que fomenta la competencia interna. Lo anterior puede llevar a mejoras en la calidad y reducción de costos. Asimismo, la apertura económica crea un entorno propicio para la transferencia de conocimiento y capital, generando oportunidades de

crecimiento sostenible y fortaleciendo la posición del país en el comercio internacional.

La adhesión de México a múltiples tratados internacionales, en especial los de naturaleza comercial, ha transformado profundamente su economía. Para efectos de este capítulo, abordaremos las implicaciones económicas desde la entrada en vigor del TLCAN en 1994, ya que el país experimentó un proceso de apertura sin precedentes que integró sus cadenas productivas al mercado norteamericano (Banco Mundial, 2022).

Ahora, para comprender la importancia del actual T-MEC, debemos conocer las razones que motivaron su transformación para pasar del TLCAN a T-MEC. En primer lugar,

...los lazos comerciales y financieros entre México y su vecino del norte que se habían estrechado como nunca antes a causa del Tratado de Libre Comercio de América del Norte (TLCAN) fueron cuestionados como una relación desfavorable para Estados Unidos y favorable para México (Ruiz, 2021, p. 285),

Lo anterior significa que Estados Unidos ejerció una presión para impulsar la modificación del TLCAN, amenazando con retirarse unilateralmente en caso de que México y Canadá no aceptaran una renegociación. Este proceso de diálogo y ajuste se extendió por tres años, culminando en la firma de un nuevo acuerdo trilateral, denominado en inglés United States-Mexico-Canada Agreement (USMCA), conocido en español como Tratado entre México, Estados Unidos y Canadá (T-MEC) (Ruiz, 2021).

Contreras (2020) señala que “el principal impacto del TLCAN es que ha permitido la consolidación de un importante grupo de cadenas regionales de valor que han generado flujos comerciales y de inversión recientes”. Además, el TLCAN involucró a una región de 470 millones de personas, los tres países involucrados representaron en ese momento el 25% del PIB mundial.

Sin embargo, varias fuentes señalan que el TLCAN (ahora T-MEC) no ha sido lo suficientemente favorecedor para los mexicanos. Por ejemplo, Hernández (2021, p. 1123) expone que, al menos en el sector agropecuario, ha existido un escaso progreso económico del TLCAN en México, relacionado con causas como “profundas asimetrías o brechas en la estructura productiva y tecnológica entre países; mecanismos

extraeconómicos (como subsidios, dumping o boicots) y medioambientales; ineficiente aplicación de las políticas de libre cambio y bajo presupuesto en el sector”.

Por lo anterior, el tratado comercial con los vecinos del norte impulsó la eliminación gradual de aranceles y precios oficiales de importación, lo que benefició a ciertos productos. No obstante, se puso en desventaja a los agricultores mexicanos que enfrentaban dificultades para competir, especialmente en cultivos como maíz, frijol, leche, pollo, cebada, grasas animales y papa. Si bien el gobierno mexicano justificó la firma del TLCAN como una oportunidad para lograr el desarrollo y modernización del país, más de tres décadas después los resultados no han cumplido las expectativas: los beneficios prometidos no se reflejaron plenamente ni en los indicadores macroeconómicos ni en el crecimiento sostenido del sector agrícola (Hernández, 2021).

La manera en la que México se vio afectado por este tratado, según Ruiz (2021), fue con el incremento de las exportaciones mexicanas hacia Estados Unidos. Sin embargo, derivado del TLCAN, se vio compensado por la reducción en el empleo, consecuencia del aumento en las importaciones y de la dependencia de insumos externos necesarios para sostener dichas exportaciones. Además, los beneficios económicos generados por el incremento del valor agregado en las exportaciones se distribuyeron de manera profundamente desigual, favoreciendo a las ganancias empresariales sobre los salarios. Dado que una parte significativa de las compañías exportadoras son filiales de corporaciones extranjeras, es evidente que los beneficios obtenidos no se reflejaron mayoritariamente en la economía mexicana. En este sentido, puede afirmarse que, como efecto del TLCAN, la estructura industrial del país se transformó en gran medida en un modelo maquilador, centrado en el ensamblaje y procesamiento de bienes destinados al mercado exterior.

Actualmente, con el T-MEC se observa que el gobierno mexicano pretende sostener una estrategia económica basada en el modelo exportador, en el cual la agricultura cumple principalmente la función de generar divisas y mantener a Estados Unidos como el principal socio comercial en el ámbito agroalimentario. Sin embargo, este mismo aspecto es un reto para el desarrollo integral de la agricultura nacional, ya que la inserción del sector en el modelo agroindustrial

transnacional fomenta una integración parcial al mercado internacional; aunado a esto, se socava la economía campesina local. La superación de esta contradicción dependerá de la implementación de políticas internas que fortalezcan la producción agrícola nacional y promuevan la autosuficiencia alimentaria, equilibrando la apertura comercial con el desarrollo sostenible del sector rural (Hernández, 2021).

De igual manera, Ruiz (2021) advierte que “el T-MEC no implica algún cambio radical en el comercio agrícola trilateral: en todo caso incorpora disposiciones complementarias para el comercio de productos agropecuarios entre los tres países” (2021, p. 1138). A partir de este punto, podemos cuestionarnos si realmente se lograrán los objetivos propuestos de avance para México, ya que, por ejemplo, entre las nuevas disposiciones se encuentran algunas relacionadas con adoptar directrices sustentables y científicas. Sin embargo, citando Hernández (2021):

... se teme que los Estados Unidos y Canadá intenten frenar exportaciones de productos agrícolas de México, pues quizás algunos productores nacionales que participan en el comercio trilateral no logren cumplir con dichas nuevas medidas, ya sea por falta de conocimiento, personal capacitado, rezagos técnicos, costos o falta de inversión (Hernández, 2021, p.1140).

El T-MEC no puede entenderse únicamente como un acuerdo de cooperación económica o de apoyo mutuo entre las tres naciones: es un instrumento híbrido que combina elementos de bilateralidad y multilateralidad. En este marco, “Estados Unidos se colocó en el centro y desde allí negoció temas específicos con México y Canadá” (Vázquez y Bocanegra, 2022, p.23), consolidando así una posición de predominio en el diseño y aplicación del tratado. Más allá de sus implicaciones comerciales, el T-MEC trasciende hacia esferas políticas y sociales, moldeando buena parte de la estructura económica mexicana de acuerdo con los intereses estadounidenses. Esta dinámica ha resultado en una integración profunda pero asimétrica, lo cual ha reducido los márgenes de soberanía y autonomía de México y lo ha alejado progresivamente del resto del continente, reforzando su dependencia estructural del mercado norteamericano.

El capítulo sobre reglas de origen en la industria automotriz constituye uno de los temas más relevantes y controvertidos del T-MEC, dado su

impacto directo en una de las ramas económicas más interconectadas del subcontinente norteamericano. México, al ser el principal exportador de automóviles hacia Estados Unidos, se enfrenta a modificaciones muy importantes en las condiciones productivas y laborales que rigen el sector. Tal como se señala por Vázquez (2022):

... el cuarto sobre reglas de origen para la automotriz es uno de los temas más importantes y controvertidos en el T-MEC, porque afecta a una de las ramas económicas de mayor conexión en América del Norte: la industria automotriz ya que México es el primer exportador de automóviles a Estados Unidos. El T-MEC es más agresivo que el TLCAN, porque en éste la regla de origen marcaba un 62.5 por ciento de contenido nacional, mientras que el T-MEC contempla un 75 por ciento, condicionado además a que en al menos el 40 por ciento de las empresas involucradas, los sueldos sean de 16 dólares la hora (Vázquez, 2022, p.23)

Este aumento en los requisitos de contenido regional y las nuevas condiciones salariales reflejan un endurecimiento de las normas comerciales que buscan equilibrar la competitividad entre los tres países, aunque también plantea problemas estructurales para la industria mexicana. Además, el tratado redefine el marco laboral a través del Capítulo 23, en el cual se habla de las relaciones entre capital y trabajo, así como las institucionales entre México y Estados Unidos. Estas disposiciones buscan, por un lado, desincentivar la migración laboral hacia el país del norte, y, por el otro, evitar el desplazamiento de empresas estadounidenses y canadienses al territorio mexicano, en vista de los costos laborales más bajos. Este enfoque se consolida con el Mecanismo Laboral de Respuesta Rápida (MLRR), mediante el cual Estados Unidos puede intervenir directamente en casos de violaciones a la libertad sindical o a los derechos laborales dentro de México.

Además de lo ya señalado, en su análisis, Cypher y Crossa (2021) señalan que el T-MEC ha impulsado una restructuración del régimen laboral mexicano. El tratado no sólo modificó las reglas comerciales: también introdujo, como se señaló, un capítulo laboral que exige a México cumplir con estándares de libertad de asociación, negociación colectiva y supervisión internacional. Como indican los autores, uno de los efectos centrales es que el tratado legitimó, desde fuera, la reforma laboral mexicana de 2019 y colocó a la autoridad comercial de Estados Unidos (USTR) en una posición de monitoreo efectivo frente al cumplimiento de

derechos laborales en su vecino del sur. Esto ha generado la transferencia de presión y vigilancia desde el ámbito comercial hacia el laboral. Al mismo tiempo, advierten que, aunque el T-MEC contiene mecanismos más vinculantes que su predecesor TLCAN, la dinámica de asimetría estructural entre México y Estados Unidos persiste. En consecuencia, México sigue siendo tratado como plataforma de producción más que como socio de igual nivel.

Hasta aquí sea observado que la percepción del T-MEC es ambivalente, ya que, por un lado, se reconoce que representa un avance en materia de derechos laborales, al introducir obligaciones más estrictas y mecanismos de supervisión inéditos; por otro lado, se subraya, desde varios estudios, que el tratado refuerza la dependencia económica de México respecto a Estados Unidos y mantiene una estructura de subordinación productiva. En su conjunto, esta situación dificulta el alcance transformador del acuerdo. En definitiva, el T-MEC ha sido interpretado como un instrumento que abre puertas a reformas laborales formales, aunque también es cierto que perpetúa las condiciones de vulnerabilidad estructural en las que opera la economía mexicana.

V. Conclusiones

Se puede concluir que, a lo largo de la historia, los tratados internacionales han sido una de las bases sobre las cuales se ha sentado el orden jurídico y político mundial. De la misma manera, han sido aceleradores del comercio exterior en muchos países. Desde sus primeras manifestaciones en las civilizaciones antiguas, en las que predominaba un carácter religioso o simbólico, hasta su consolidación como instrumentos normativos de alcance global, los tratados han sido el medio a través del cual los Estados organizan sus relaciones exteriores, establecen compromisos mutuos y promueven la cooperación internacional. Su evolución, que va desde los acuerdos bilaterales entre imperios hasta los tratados multilaterales contemporáneos, muestra la creciente complejidad de las dinámicas políticas, económicas y sociales que se viven en la comunidad internacional hoy en día.

En este sentido, el sistema de tratados internacionales viene a ser una herramienta jurídica y un mecanismo de equilibrio, control y articulación entre las naciones. En el caso de México, los tratados internacionales

tienen un papel de especial relevancia, ya que, de acuerdo con la Constitución, una vez aprobados por el Senado y publicados en el Diario Oficial de la Federación, forman parte del orden jurídico nacional. La Suprema Corte de Justicia de la Nación ha establecido, además, que los tratados en materia de derechos humanos poseen rango igual al constitucional, lo cuales muestra del compromiso del país con la protección de la dignidad humana y el cumplimiento de las obligaciones internacionales en esta materia. Con todo lo anterior, los tratados resultan ser instrumentos que no necesariamente son diplomáticos: se trata más bien de fuentes directas de derechos y de política pública.

Los tratados enfocados en los derechos humanos, cuyo auge se dio principalmente después de la Segunda Guerra Mundial, son una de las expresiones más relevantes del Derecho internacional contemporáneo. Por ejemplo, la Declaración Universal de los Derechos Humanos, de 1948, fue un hito, ya que en ella se reconoció que “los actos de barbarie ultrajantes para la conciencia de la humanidad” necesitan de una respuesta mundial basada en la dignidad, la justicia y la libertad. Aunque en su origen no tenía carácter vinculante, con el tiempo se transformó en un referente legal que derivó en el Derecho internacional consuetudinario, con lo cual se dio origen a convenios y pactos posteriores que fortalecieron el sistema jurídico de protección universal de los derechos humanos.

Desde luego, como señaló, los tratados internacionales no se refieren todos al tema de los derechos fundamentales: también desempeñan cierto papel en la seguridad internacional. Tras los conflictos mundiales del siglo XX, surgieron instrumentos destinados a la preservación de la paz y a la prevención de las amenazas mundiales, como el Tratado de No Proliferación Nuclear de 1968. Este acuerdo, como señala Ferrer (2022), respondió al riesgo de uso de armas nucleares por parte de los Estados que las poseían o por aquellos con programas no autorizados. Así pues, los tratados en esta materia fueron un régimen de control y vigilancia para limitar la expansión de armamentos de destrucción masiva y salvaguardar la estabilidad internacional. Estos tratados de seguridad son una señal de la voluntad de los Estados para someter su poder militar a leyes internacionales que garanticen la existencia nacional y la cooperación entre las naciones.

En otro punto de este capítulo, se señaló que los tratados comerciales son otro de los ejes del sistema internacional contemporáneo. A partir del siglo XX, los acuerdos de libre comercio se convirtieron en los mecanismos de integración económica y desarrollo por excelente. En este contexto, el Tratado entre México, Estados Unidos y Canadá (T-MEC), sucesor del Tratado de Libre Comercio de América del Norte (TLCAN), es actualmente el instrumento más importante en la política económica mexicana. Su entrada en vigor, en 2020, reafirmó la calidad exportadora de la economía nacional, demostrando que nuestro país es parte importante de las cadenas productivas norteamericanas. Sin embargo, como advirtió Cypher (2021), el T-MEC no puede entenderse sólo como un acuerdo comercial: es un tratado que “rebasa lo económico y comercial para inmiserirse prácticamente en todo el tejido de la estructura económica, social y política de México”. De ahí que este instrumento haya generado una relación de interdependencia desigual respecto a Estados Unidos.

En el ámbito laboral, el T-MEC trajo consigo nuevas disposiciones que no habían tenido precedente y que, de alguna forma, hacían que México renunciara un poco a su soberanía. Particularmente se habló de su Capítulo 23, en el cual se establecen mecanismos de supervisión directa sobre las condiciones laborales en México. Estas medidas, según Cypher y Crossa (2021), han reconfigurado el régimen laboral nacional, creando un puente entre la competitividad económica y el cumplimiento de estándares internacionales de derechos laborales. Sin embargo, a pesar de sus avances, el T-MEC también estimuló la dependencia estructural de México dentro del bloque regional. En otras palabras, en estos treinta años se ha mantenido el modelo de desarrollo centrado en la maquila, la exportación de bajo valor agregado y la subordinación productiva frente a las grandes corporaciones transnacionales.

El impacto económico del T-MEC y de los tratados comerciales, en lo general, ha sido beneficiosa y perjudicial. Por un lado, con este tratado se ha estimulado el crecimiento del comercio exterior, la inversión extranjera directa y la modernización industrial. Por otra parte, ha generado una integración desigual al concentrar los beneficios en algunos sectores y vulnerando, entre otras cosas, la agricultura y las economías locales. Como se ha observado desde la firma del TLCAN, en 1994, los aumentos

en las exportaciones se han acompañado de pérdidas de empleos en el sector primario y una distribución desigual de los ingresos. Lo anterior indica que las ganancias empresariales superan por mucho los salarios de los trabajadores.

Ante de terminar este capítulo, no se puede perder de vista el hecho de que la figura de los tratados internacionales ha tenido efectos tanto en el marco jurídico que rige las relaciones exteriores de México como en la orientación estructural de su economía y su posición en el sistema mundial. Mientras que por una parte los tratados de paz y derechos humanos son un indicio del deseo universal de justicia y dignidad, los acuerdos de seguridad y los tratados comerciales dejan en claro que hay una disputa entre la soberanía nacional y la interdependencia global. En el caso de México, lo anterior se manifiesta en un modelo de desarrollo que, aunque está relacionado con los tratados internacionales ratificados, enfrenta el reto de equilibrar la apertura económica con la justicia social, la productividad y la integración internacional. En este sentido, es importante hacer mención del artículo 133 de la Constitución, el cual establece la supremacía constitucional en México: la Carta Magna y los tratados internacionales en materia de Derechos Humanos están al mismo nivel. En el tema de los tratados internacionales, se entiende que, una vez publicados en el Diario Oficial de la Federación, pasan a integrar el ordenamiento jurídico interno. Vale la pena recordar que los tratados en materia de derechos humanos, si bien tienen jerarquía constitucional, no pueden alterar los derechos previstos en la Constitución.

VI. Lista de fuentes

- Becerra, M. y Ávalos, R. (2020). *Derecho de los tratados. Teoría y práctica*. México: UNAM.
- Contreras, O., Vega, G. y Ruiz, C. (2020). *La reestructuración de Norteamérica a través del libre comercio: del TLCAN al TMEC*. México: El Colegio de México-El Colegio de la Frontera Norte.
- Cortés, J. (2020). *Los derechos civiles y políticos, garantía de una vida en libertad*. Recuperado de <https://www.es.amnesty.org/en-que-estamos/blog/historia/articulo/derechos-civiles-derechos-politicos/>
- Cortés, J. (2020). Tratados internacionales, la base de la convivencia planetaria. Recuperado de <https://www.es.amnesty.org/en-que-estamos/blog/historia/articulo/tratados-internacionales/>
- Cotrina, Y. (2020). Necesidades como criterio fundamentador de los derechos humanos. *UNIVERSITAS. Revista De Filosofía, Derecho y Política*, (33), pp. 85-100. <https://DOI.org/10.20318/universitas.2020.5520>

- Cypher, J. y Crossa, M (2021). Reestructuración laboral en México frente al T-MEC. *Ola Financiera*, 14(39), pp. 73–99. <https://DOI.org/10.22201/fe.18701442e.2021.39.80080>
- Ferrer, G. y Becerra, M (2022). *La Convención de Viena sobre el Derecho de los Tratados. A 50 años de codificación y desarrollo progresivo*. México: Instituto de Investigaciones Jurídicas, UNAM.
- Gobierno de México (s. f.). Tratados celebrados por México. Recuperado de <https://cja.sre.gob.mx/tratadosmexico/info>
- Hernández, J. (2021). La agricultura mexicana del TLCAN al TMEC: consideraciones teóricas, balance general y perspectivas de desarrollo. *El Trimestre Económico*, vol. LXXXVIII (4)352, pp. 1121-1152. DOI: 10.20430/ete.v88i352.1274
- International Law Commission (2021). *Draft guidelines and draft annex constituting the Guide to Provisional Application of Treaties*. Nueva York: Organización de las Naciones Unidas.
- Karkason, D (2024). *Bilateral vs Multilateral Investment Treaties: Analyzing the Key Differences*. Recuperado de <https://www.transnationalmatters.com/bilateral-vs-multilateral-treaties-bits-vs-mits/>
- Mancilla, L. (2024). El papel de los aranceles y las políticas comerciales en la promoción del desarrollo económico en México: una perspectiva globalizada. *Revista Electrónica de Derecho RED: Derecho, Sociedad y Política*, 2(3), pp. 76-94.
- Ministerio de Relaciones Exteriores de Colombia (2025). *Tratados*. Recuperado de <https://www.cancilleria.gov.co/juridicainternacional/tratados>
- Oficina del Representante Comercial de los Estados Unidos (s. f.). *United States-Mexico-Canada Agreement*. Recuperado de <https://ustr.gov/trade-agreements/free-trade-agreements/united-states-mexico-canada-agreement>
- Ortega, D. (2022). Latin America and the nuclear nonproliferation regime. *RHS. Revista Humanismo y Sociedad*. 10(1), pp. 1-14. <https://DOI.org/10.22209/rhs.v10n1a01>
- Quintana, E. (2023). *Empresas mercantiles. Marco jurídico*. México: Instituto de Investigaciones Jurídicas UNAM.
- Reyes, E. (2023). Diplomacia: del mundo antiguo a la Paz de Westfalia. *Revista Mexicana de Ciencias Políticas y Sociales*, 68(248). <https://DOI.org/10.22201/fcps.2448492xe.2023.248.82661>
- Rodríguez, M. (2024). *Carta Internacional de Derechos Humanos. Foro de Abogados de San Juan*. Recuperado de <https://www.fasj.org.ar/wp/2024/03/14/carta-internacional-de-derechos-humanos/>
- Rodríguez, P. (2025). *Los tratados internacionales*. México: Facultad de Contaduría y Administración UNAM.
- Ruiz, P. (2021). Introducción. El Tratado de Estados Unidos México y Canadá (USMCA) como sustituto del Tratado de Libre Comercio de América del Norte (NAFTA 1994-2019). *Norteamérica*, 16(2), pp. 285-315. <https://DOI.org/10.22201/cisan.24487228e.2021.2.519>

- Ruiz, P. (2021). ¿Quién ganó y quién perdió con el TLCAN? Resultados del comercio bilateral México-Estados Unidos sobre la producción, el empleo y la distribución del ingreso. *El Trimestre Económico*, 88(4), pp. 1099-1120. DOI: 10.20430/ete.v88i352.1272
- Sección de Tratados de la Oficina de Asuntos Jurídicos (2013). *Manual de Tratados*. Nueva York: Organización de las Naciones Unidas.
- Vázquez, A., Marcote, N. y Osorio, J. (2021). Los Tratados Bilaterales de Inversión desde la perspectiva de la Convención de Viena de Derecho de los tratados: un camino hacia la “defragmentación” del Derecho Internacional. *Misión Jurídica*, 14(20), pp. 26-42. <https://DOI.org/10.25058/1794600X.1907>
- Vázquez, M. y Bocanegra, C. (2022). T- MEC- UMSCA: saldos, a dos años de vigencia. *Indicales*, 1(4), pp. 15-26. <https://DOI.org/10.52906/ind.v4i4.40>

CAPÍTULO III

NORMATIVIDAD ADUANERA CONTEMPORÁNEA

Karla Díaz Calzada
Jessica Garizurieta Bernabe



RESUMEN
CAPÍTULO III
NORMATIVIDAD ADUANERA CONTEMPORÁNEA

Eje Temático	Contenido
Idea central del capítulo	Las leyes aduaneras son uno de los ejes importantes de las operaciones de comercio internacional; abarca el tráfico de mercancías legales en el país, las tarifas arancelarias y los procesos de exportación e importación, entre otros ámbitos.
Qué es la normativa aduanera contemporánea	En el contexto contemporáneo, las disposiciones han evolucionado hacia enfoques digitales, dinámicos y armonizados para mejorar su funcionamiento en materia de trazabilidad logística, globalización y facilitación del intercambio de mercancías entre países.
Importancia	La comprensión y aplicación rigurosa de la legislación aduanera permite aprovechar al máximo las posibilidades que la ley ofrece en materia comercial.
Clasificación	10 leyes y reglamentos se hacen mención
Qué regulan	En México la normativa aduanera nos sirve para regular las importaciones y/o exportaciones que cualquier persona física o moral realiza en el territorio.
Ordenamientos aduaneros	Es la principal ley y base del comercio exterior, su propósito central es precisar los procedimientos administrativos, la normativa vinculada con la clasificación arancelaria y las obligaciones de los distintos participantes en las operaciones de comercio exterior
Ordenamientos en el Comercio Exterior	La Ley de Comercio Exterior (LCE), la Ley de los Impuestos Generales de Importación y de Exportación (LIGIE), las Normas Oficiales Mexicanas (NOM) y los tratados comerciales internacionales ratificados por el Estado mexicano contribuyen a la armonización del sistema jurídico para facilitar el intercambio y el control fiscal.
Ventanilla Única de Comercio Exterior Mexicana	Es una plataforma digital que tiene como propósito facilitar los trámites mediante la vía electrónica, tanto en obligaciones documentales como en procedimientos que antes se exigían de manera presencial ante diversas dependencias

CAPÍTULO III **NORMATIVIDAD ADUANERA CONTEMPORÁNEA**

Karla Díaz Calzada*
Jessica Garizurieta Bernabe**

SUMARIO: I. Introducción; II. Tratado internacional; III. Principales tratados internacionales; IV. Impacto económico en México; V. Conclusiones; VII. Lista de fuentes.

I. Introducción

Las leyes aduaneras son uno de los ejes de las operaciones de comercio internacional; abarca el tráfico de mercancías legales en el país, las tarifas arancelarias y los procesos de exportación e importación, entre otros ámbitos. Mediante este marco se regulan también obligaciones fiscales, ambientales, de seguridad y sanitarias. En el contexto contemporáneo, las disposiciones han evolucionado hacia enfoques digitales, dinámicos y armonizados para mejorar su funcionamiento en materia de trazabilidad logística, globalización y facilitación del intercambio de mercancías entre países.

Este capítulo examina la principal ley que rige la actividad aduanera en México: la Ley Aduanera (LADUA) y su Reglamento (RLA). Se trata de los instrumentos rectores del derecho aduanero mexicano. Asimismo, resultan relevantes las Reglas Generales de Comercio Exterior, las leyes supletorias y otras disposiciones vinculadas, orientadas a la armonización del marco regulatorio. El propósito es que el lector comprenda este entramado jurídico como una herramienta de competitividad, cumplimiento y eficiencia para productores, exportadores, agentes aduanales y diseñadores de política comercial. La comprensión y aplicación rigurosa de la legislación aduanera permite aprovechar al máximo las posibilidades que la ley ofrece en materia comercial.

* Licenciada en Derecho por la Universidad Veracruzana; correo personal: kadc1901@icloud.com

** Miembro del Núcleo Académico de la Especialización en Administración del Comercio Exterior y Docente de Tiempo Completo de la Facultad de Contaduría y Administración de la Universidad Veracruzana. Región Xalapa; correo institucional: jgarizurieta@uv.mx

II. Normativa aduanera y de comercio exterior

La legislación aduanera y de comercio exterior en México son la base del adecuado funcionamiento del intercambio con otros países; su propósito es regular, facilitar y controlar la entrada y salida de mercancías del territorio nacional. La posición geográfica de México, estratégica para la exportación e importación, se complementa con una amplia red de tratados comerciales que, entre otros efectos, benefician determinados productos en materia arancelaria. En este marco, destacan dos instrumentos jurídicos rectores: la Ley Aduanera (LADUA) y su Reglamento (RLA), los cuales establecen las bases, los procedimientos y los mecanismos técnicos que rigen la actividad aduanera en el país.

La LADUA es un ordenamiento publicado en el Diario Oficial de la Federación el 12 de noviembre de 1995, durante el sexenio de Ernesto Zedillo Ponce de León. Aunque ha sido objeto de diversas reformas, permanece como guía y referente para la regulación de la entrada y salida de mercancías en México. Su artículo 1º, como se expone en la cita correspondiente, define la finalidad principal de la ley respecto del control de mercancías en territorio nacional, incluido el transporte, el despacho aduanero y demás actos derivados de la operación comercial internacional. En calidad de supletorio, opera el Código Fiscal de la Federación para los supuestos no previstos en la LADUA. Asimismo, la ley es aplicable a toda persona que, en cualquier modalidad, realice importaciones y/o exportaciones en México, sin perjuicio de los tratados internacionales vigentes de los que el Estado mexicano sea parte.

La primera parte de la Ley Aduanera establece textualmente:

Artículo 1o. Esta Ley, las de los Impuestos Generales de Importación y Exportación y las demás leyes y ordenamientos aplicables, regulan la entrada al territorio nacional y la salida del mismo de mercancías y de los medios en que se transportan o conducen, el despacho aduanero y los hechos o actos que deriven de éste o de dicha entrada o salida de mercancías. El Código Fiscal de la Federación se aplicará supletoriamente a lo dispuesto en esta Ley.

Están obligados al cumplimiento de las citadas disposiciones quienes introducen mercancías al territorio nacional o las extraen del mismo, ya sean sus propietarios, poseedores, tenedores, consignatarios, destinatarios, remitentes, apoderados, agentes aduanales, agencias aduanales o cualesquiera personas que tengan intervención en la introducción, extracción, custodia, almacenaje, manejo y tenencia

de las mercancías o en los hechos o actos mencionados en el párrafo anterior.

Las disposiciones de las leyes señaladas en el párrafo primero de este artículo se aplicarán sin perjuicio de lo dispuesto por los tratados internacionales de los que el Estado mexicano sea Parte y se encuentren en vigor (Congreso de la Unión. 1995).

Respecto de la entrada y salida de mercancías a la que la LADUA presta especial atención, destaca las funciones exclusivas asignadas a las autoridades aduaneras, encargadas de conducir dichas operaciones con el auxilio de funcionarios y empleados públicos federales y locales, quienes deben reportar todo lo requerido por la autoridad aduanera. Ello se enmarca en la prevención del contrabando, la protección del sistema económico nacional y la incorporación de mecanismos modernos de gestión basados en tecnología, cooperación internacional y análisis de riesgos.

Uno de los aspectos de mayor relevancia en la LADUA es el despacho aduanero, regulado en el Título Segundo de la ley, a partir del artículo 10, como se ve en la siguiente cita. Se trata del proceso al que se somete toda mercancía para que la autoridad aduanera pueda controlar y verificar su ingreso o salida del país.

Artículo 10. La entrada o la salida de mercancías del territorio nacional, las maniobras de carga, descarga, transbordo y almacenamiento de las mismas, el embarque o desembarque de pasajeros y la revisión de sus equipajes, deberá efectuarse por lugar autorizado, en día y hora hábil.

El Servicio de Administración Tributaria podrá autorizar la entrada al territorio nacional o la salida del mismo por lugar distinto al autorizado, de mercancías que por su naturaleza o volumen no puedan despacharse conforme a lo establecido en el párrafo anterior, o bien, por eficiencia y facilitación en el despacho de las mercancías.

Artículo 11. Las mercancías podrán introducirse al territorio nacional o extraerse del mismo mediante el tráfico marítimo, terrestre, ferroviario, aéreo y fluvial, por otros medios de conducción y por la vía postal.

Artículo 12. Las personas que tengan conocimiento de accidentes ocurridos a medios de transporte que conduzcan mercancías de comercio exterior, deberán dar aviso de inmediato a las autoridades aduaneras y poner a su disposición las mercancías, si las tienen en su poder (Congreso de la Unión. 1995).

En este mismo contenido, el despacho aduanero se ubica con mayor precisión en los artículos 35 a 43, donde se define como el conjunto de

actos y formalidades que dan lugar a las importaciones y exportaciones. Durante este procedimiento, la autoridad aduanera y, en su caso, el agente aduanal, pueden verificar la clasificación arancelaria, el valor en aduana, así como las regulaciones y permisos no arancelarios aplicables a cada mercancía. Para su adecuada ejecución, conviene considerar el uso del pedimento electrónico.

En el Título Cuarto, igualmente relevante, se localizan los regímenes aduaneros, contenidos a partir del artículo 90. Estos regímenes determinan el tratamiento de las mercancías según su destino final e incluyen: importación y exportación definitivas; importación y exportación temporales; depósito fiscal; tránsito de mercancías; y elaboración o transformación en recinto fiscalizado. Cada modalidad responde a necesidades específicas del comercio, como la transformación industrial, la reexportación, el almacenamiento estratégico o el tránsito internacional, y favorece una mayor flexibilidad y competitividad en las operaciones logísticas del país.

Artículo 90. Las mercancías que se introduzcan al territorio nacional o se extraigan del mismo, podrán ser destinadas a alguno de los regímenes aduaneros siguientes:

- A. Definitivos.
 - I. De importación.
 - II. De exportación.
- B. Temporales.
 - I. De importación.
 - a) Para retornar al extranjero en el mismo estado.
 - b) Para elaboración, transformación o reparación en programas de maquila o de exportación.
 - II. De exportación.
 - a) Para retornar al país en el mismo estado.
 - b) Para elaboración, transformación o reparación.
- C. Depósito Fiscal.
- D. Tránsito de mercancías.
 - I. Interno.
 - II. Internacional.
- E. Elaboración, transformación o reparación en recinto fiscalizado.
- F. Recinto fiscalizado estratégico (Congreso de la Unión, 1995).

Como se indicó, la LADUA no es el único instrumento jurídico relacionado con el comercio exterior; a ella se suma el Reglamento de la Ley Aduanera (RLA). Este reglamento, de carácter técnico y complementario, fue publicado en el Diario Oficial de la Federación

el 20 de abril de 2015, durante el sexenio de Enrique Peña Nieto. Su propósito central es precisar los procedimientos administrativos, la normativa vinculada con la clasificación arancelaria y las obligaciones de los distintos participantes en las operaciones de comercio exterior. Entre sus objetivos destaca el reconocimiento de mercancías sujeto a revisión física o documental para mitigar riesgos de cualquier tipo para los países exportadores e importadores. Asimismo, detalla las atribuciones de agentes y apoderados aduanales, quienes intervienen en la gestión de exportaciones e importaciones para verificar el cumplimiento legal y de los requisitos aplicables. Estas disposiciones relativas a agentes aduanales y representantes legales se encuentran en los artículos 212 a 246, como se expone a continuación.

TÍTULO SÉPTIMO
AGENTES ADUANALES Y REPRESENTANTES LEGALES

Capítulo I. Agentes Aduanales

Artículo 212. La convocatoria a la que se refiere el artículo 159, segundo párrafo de la Ley, se realizará cuando menos cada dos años.

Artículo 213. Para efectos del artículo 160, fracción IV de la Ley, cuando el agente aduanal no haya dado aviso correspondiente del cambio de su domicilio, las Autoridades Aduaneras podrán seguir practicando las notificaciones en el domicilio manifestado y éstas surtirán sus efectos en los términos legales, sin perjuicio de lo dispuesto por el artículo 90.-A de la Ley.

Artículo 214. El acuerdo por el que el SAT otorgue una patente de agente aduanal se publicará en el Diario Oficial de la Federación por una sola vez a costa del titular de la patente respectiva, quien previamente deberá cubrir los derechos que correspondan.

Los agentes aduanales deberán registrar su patente ante la aduana de adscripción a partir de la publicación a que se refiere el párrafo anterior.

Artículo 215. Para efectos de lo establecido en el artículo 160, fracción I de la Ley, el agente aduanal acreditará que está al corriente de sus obligaciones fiscales, mediante la constancia de cumplimiento de las obligaciones fiscales referida en el último párrafo del artículo 32-D del Código Fiscal de la Federación (Congreso de la Unión, 2015).

El conjunto de la LADUA y su Reglamento, junto con otros instrumentos jurídicos, refuerza su aplicación en el comercio exterior. Asimismo, resultan relevantes otras leyes que la complementan, como la Ley de Comercio Exterior, que establece el sustento de las medidas de regulación y restricción no arancelarias. A estas se añaden las Reglas Generales de Comercio Exterior, emitidas anualmente por el Servicio

de Administración Tributaria (SAT), que actualizan y complementan las disposiciones operativas de la Ley y su Reglamento. Estas normas complementarias se detallarán más adelante. La participación de múltiples autoridades en los procesos de exportación e importación de mercancías en México (por ejemplo, el SAT, la Secretaría de Economía, la Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales, la Comisión Federal para la Protección contra Riesgos Sanitarios, entre otras) puede llegar a ocasionar demoras paralelas en distintas dependencias.

En el marco de las leyes aduaneras y de comercio exterior, también conviene mencionar la creación de la Agencia Nacional de Aduanas de México (ANAM), instituida en 2021 y en funciones desde enero de 2022. Su objetivo es organizar y dirigir los servicios aduanales y de inspección para garantizar la correcta aplicación de la normativa aduanera en los temas de comercio exterior. Este órgano administrativo depende de la Secretaría de Hacienda y Crédito Público, y su organigrama se estructura de la siguiente manera: un titular de la Agencia Nacional de Aduanas de México, con a su cargo las diferentes direcciones que la integran, así como las 50 aduanas en operación en el país y el Órgano Interno de Control (véase Imagen 1).

Imagen 1.

Organigrama ANAM



Fuente: ANAM, 2025

Con la creación de la ANAM se busca robustecer el sistema con mayor autonomía, especialización y eficiencia, concentrando los esfuerzos en la seguridad fronteriza y en el fortalecimiento de las capacidades del personal. Al ser de reciente creación, su consolidación institucional aún está en proceso; alcanzar sus objetivos en el corto plazo resulta parcialmente complejo. Asimismo, al tratarse de un órgano administrativo vinculado al SAT, influye la coordinación entre ambas instancias para modernizar procedimientos y mantener una supervisión efectiva que inhiba la discrecionalidad y la corrupción (Agencia Nacional de Aduanas de México, 2023).

En el plano internacional, México enfrenta el reto de armonizar su legislación aduanera con los compromisos asumidos en cada uno de los tratados internacionales de los que forma parte, así como en los acuerdos multilaterales a los que se adhiere. Un ejemplo frecuentemente mencionado es el Tratado entre México, Estados Unidos y Canadá (T-MEC), que exige estándares más rigurosos en facilitación comercial, protección de datos, comercio digital, reglas de origen y políticas arancelarias, con impacto directo en la Ley Aduanera y su Reglamento.

En la actualidad, el marco jurídico aduanero mexicano encara desafíos que no siempre generan confianza y certeza entre los actores del comercio exterior. En meses recientes, la normativa ha sido objeto de debate legislativo en torno a su legitimidad y equilibrio aplicativo. De ello derivó la propuesta de reforma aprobada en octubre de este año, que incorpora modificaciones y adiciones a más de cien artículos, con el objetivo principal de establecer requisitos de vigilancia y control en recintos fiscales, fiscalizados y estratégicos del país. También se destaca el énfasis en la patente de agente aduanal, cuya vigencia se extiende a veinte años, sujeta a certificación cada tres años.

En continuidad con estas reformas, se crea el Consejo Aduanero, presidido por la persona titular de la Secretaría de Hacienda y Crédito Público, con la finalidad de conocer y resolver lo relativo a patentes de agentes aduanales, así como a la autorización, cancelación e inhabilitación de agencias aduanales y sus prórrogas. Otro aspecto relevante se refiere a las facultades de la Agencia Nacional de Aduanas de México y del SAT, principales autoridades aduaneras en el país; la reforma a la LADUA incorpora la posibilidad de celebrar convenios en materia tecnológica y de informática con la Agencia de Transformación Digital y Telecomunicaciones (ATDT). En el plano sancionador, se prevén medidas más estrictas para los recintos fiscalizados estratégicos que permitan la salida de mercancías sin la debida regulación jurídica o sin el pago de contribuciones arancelarias o impuestos.

II. Ordenamientos en el ámbito de comercio exterior

El comercio exterior en México es muy importante para el desarrollo económico nacional y para la economía global, pues las importaciones y exportaciones favorecen el intercambio de mercancías, culturas, procesos productivos y recursos, con efectos directos en el crecimiento. Desde finales del siglo XX, el país ha transitado por procesos orientados a integrarse al comercio internacional, al impulso de la empresa privada y al fortalecimiento de la economía. Este modelo ha promovido la competitividad, la inversión extranjera y la diversificación de mercados, y ha facilitado la firma de tratados comerciales con diversos países, lo que agiliza las transacciones internacionales. Tales transformaciones sociales han exigido la creación de un marco normativo integral que otorgue seguridad jurídica, promueva prácticas comerciales transparentes y regule adecuadamente las operaciones internacionales. Dicho marco se integra por un conjunto de ordenamientos, principios, procedimientos y obligaciones que permiten el correcto tránsito de mercancías.

Entre los ordenamientos que rigen el comercio exterior destacan la Ley de Comercio Exterior (LCE), la Ley de los Impuestos Generales de Importación y de Exportación (LIGIE), las Normas Oficiales Mexicanas (NOM) y los tratados comerciales internacionales ratificados por el Estado mexicano. En conjunto, estos instrumentos contribuyen a la armonización del sistema jurídico para facilitar el intercambio y el control fiscal.

La Ley de Comercio Exterior se publicó en el Diario Oficial de la Federación el 27 de julio de 1993, durante la administración de Carlos Salinas de Gortari, y se erige como eje rector de la política comercial del país. Su propósito es promover y regular el comercio exterior considerando la competitividad de la economía nacional, propiciar el uso eficiente de los recursos productivos e integrar la economía interna con la internacional. La LCE consta de 98 artículos y cuatro transitorios. En su primera parte, establece disposiciones generales aplicables en toda la República Mexicana, sin perjuicio de los tratados o convenios internacionales de los que México sea parte. El Título Segundo regula las facultades del Ejecutivo Federal, de la Secretaría de Economía y de las comisiones auxiliares. Como se observa en la cita correspondiente, este título destaca, entre otras cuestiones, la facultad del Ejecutivo para crear o modificar aranceles, atender el manejo de mercancías en situaciones urgentes, establecer regulaciones o restricciones a importaciones y exportaciones, conducir negociaciones comerciales internacionales, así como instrumentar medidas de control no arancelario y de promoción del comercio exterior con la participación de las distintas dependencias del país.

TITULO SEGUNDO

Facultades del Ejecutivo Federal, de la Secretaría de Economía y de las Comisiones Auxiliares

CAPITULO I. Facultades del Ejecutivo Federal

Artículo 4. El Ejecutivo Federal tendrá las siguientes facultades:

- I. Crear, aumentar, disminuir o suprimir aranceles, mediante decretos publicados en el Diario Oficial de la Federación, de conformidad con lo establecido en el artículo 131 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos;
- II. Regular, restringir o prohibir la exportación, importación, circulación o tránsito de mercancías, cuando lo estime urgente, mediante decretos publicados en el Diario Oficial de la Federación, de conformidad con el artículo 131 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos;
- III. Establecer medidas para regular o restringir la exportación o importación de mercancías a través de acuerdos expedidos por la Secretaría o, en su caso, conjuntamente con la autoridad competente, y publicados en el Diario Oficial de la Federación (Congreso de la Unión, 1993).

En su Título V, entre los artículos 28 al 38, encontramos lo referente a las prácticas desleales de comercio internacional, medidas de salvaguarda y el procedimiento en dichas prácticas desleales y de salvaguarda, que a partir del artículo 28 a la letra dice como se muestra en la cita a continuación, y que se basa en la discriminación de precios causando un daño a la rama de producción nacional de mercancías similares o idénticas.

TITULO V. PRACTICAS DESLEALES DE COMERCIO INTERNACIONAL

CAPITULO I. Disposiciones generales

Artículo 28. Se consideran prácticas desleales de comercio internacional la importación de mercancías en condiciones de discriminación de precios o de subvenciones en el país exportador, ya sea el de origen o el de procedencia, que causen daño a una rama de producción nacional de mercancías idénticas o similares en los términos del artículo 39 de esta Ley. Las personas físicas o morales que importen mercancías en condiciones de prácticas desleales de comercio internacional estarán obligadas al pago de una cuota compensatoria conforme a lo dispuesto en esta Ley.

Artículo 29.- La determinación de la existencia de discriminación de precios o de subvenciones, del daño, de la relación causal entre ambos, así como el establecimiento de cuotas compensatorias se realizará a través de una investigación conforme al procedimiento administrativo previsto en esta Ley y sus disposiciones reglamentarias.

La prueba de daño se otorgará siempre y cuando en el país de origen o procedencia de las mercancías de que se trate exista reciprocidad. En caso contrario, la Secretaría podrá imponer cuotas compensatorias sin necesidad de determinar la existencia de daño (Congreso de la Unión, 1993).

Otro ordenamiento esencial del comercio exterior es la LIGIE, que determina las Tarifas de los Impuestos Generales de Importación y de Exportación (TIGIE). Este marco permite asignar el gravamen con base en criterios internacionales, otorgando el arancel correcto de acuerdo con el producto y sus características. De esta manera, la LIGIE cumple un rol de política fiscal y, además, funge como instrumento de política económica, pues faculta al Poder Ejecutivo para ajustar aranceles con el

objetivo de proteger industrias sensibles o fomentar sectores estratégicos. La nueva LIGIE se publicó el 7 de junio de 2022 y su última reforma se consideró el 21 de julio de 2025.

En su contenido, la ley establece distintas cuotas conforme a la clasificación de cada mercancía lícita sujeta al comercio internacional. Se compone de 98 capítulos; cada uno inicia con notas sobre las mercancías excluidas de ese capítulo y continúa con una tabla que incluye: el código de identificación, la descripción de la mercancía, la unidad de medida y, por último, la cuota o arancel aplicable a la importación y a la exportación, como se muestra en la cita correspondiente. A diferencia de versiones anteriores, las reformas más recientes incorporan un sistema armonizado en la estructura tarifaria y contemplan productos tecnológicos y ecológicos de nueva generación.

TARIFA

Sección I

ANIMALES VIVOS Y PRODUCTOS DEL REINO ANIMAL

Notas.

1. En esta Sección, cualquier referencia a un género o a una especie determinada de un animal se aplica también, salvo disposición en contrario, a los animales jóvenes de ese género o de esa especie.
2. Salvo disposición en contrario, cualquier referencia en la Nomenclatura a productos secos o desecados alcanza también a los productos deshidratados, evaporados o liofilizados.

Capítulo 01

Animales vivos

CÓDIGO		DESCRIPCIÓN	UNIDAD	CUOTA (ARANCEL)	
				IMPUESTO DE IMP.	IMPUESTO DE EXP.
01.01		Caballos, asnos, mulos y burdéganos, vivos.			
	-	Caballos:			
0101.21	-	Reproductores de raza pura.			
0101.21.01		Reproductores de raza pura.	Cbza	10	Ex.
0101.29	-	Los demás.			
0101.29.02		Sin pedigree, para reproducción.	Pza	10	Ex.
0101.29.03		Para abasto, cuando la importación la realicen empacadoras Tipo Inspección Federal.	Pza	10	Ex.

Nota.

1. Este Capítulo comprende todos los animales vivos, excepto:
 - a) los peces, los crustáceos, moluscos y demás invertebrados acuáticos, de las partidas 03.01, 03.06 a 03.07;
 - b) los cultivos de microorganismos y demás productos de la partida 30.02;
 - c) los animales de la partida 95.08.

Las Reglas Generales de Comercio Exterior (RGCE) son emitidas cada año por el SAT y la ANAM y se utilizan como un instrumento de actualización operativa que complementa la Ley Aduanera y su Reglamento. Estas reglas detallan los procedimientos del despacho

aduanero, la documentación requerida para la circulación de mercancías, los plazos de cumplimiento y las obligaciones de las partes involucradas en la transacción comercial. Cada año, las RGCE se ajustan a las necesidades y demandas del comercio internacional, lo que permite su adaptación a cambios tecnológicos y normativos.

En cuanto a las Normas Oficiales Mexicanas (NOM), representan un requisito relevante para garantizar procesos, calidad, etiquetado y correcto funcionamiento de los productos. Estas regulaciones técnicas son expedidas por las autoridades normalizadoras competentes con el objetivo de fomentar la calidad para el desarrollo económico (Secretaría de Economía, s. f.). En materia de comercio exterior, las NOM buscan que los productos de exportación e importación cumplan estándares mínimos que protejan la salud, los derechos de las personas consumidoras y el medio ambiente; en consecuencia, toda mercancía debe contar con la documentación que acredite la NOM aplicable para poder ingresar o salir del país.

Por último, los tratados internacionales integran la política y la normativa del comercio exterior. A través de ellos se han tejido redes de acuerdos multilaterales que amplían el mercado mexicano y facilitan la circulación de mercancías en exportación e importación. México cuenta con una amplia cartera de tratados y acuerdos comerciales con América, Europa y Asia. El acuerdo más destacado es el Tratado entre México, Estados Unidos y Canadá (T-MEC), en vigor desde el 1 de julio de 2020, que sustituyó al Tratado de Libre Comercio de América del Norte (TLCAN). Su finalidad es propiciar un comercio equilibrado, mejorar las condiciones de la clase trabajadora y dinamizar la economía norteamericana. A continuación, la Tabla 1 muestra información relacionada al T-MEC.

Tabla 1.

Tratado entre México, Estados Unidos y Canadá

Aspectos destacados	Anteriormente en el TLCAN
Se generan condiciones más equitativas para los trabajadores.	Buscaba solo hacer una zona libre de comercio
Se mejoran las reglas de origen para automóviles, camiones y otros productos.	Se enfocaba en la disminución o eliminación de aranceles
Beneficiar a los agricultores, ganaderos y empresas agroalimentarias, fortaleciendo el comercio de alimentos y agricultura.	Entró en vigor en los tres países el 1 de enero de 1994
Nuevas protecciones para la propiedad intelectual.	Establece reglas del comercio internacional sin contemplar la tecnología y el comercio electrónico

Nuevos capítulos que abarcan el comercio digital, la lucha contra la corrupción y las buenas prácticas regulatorias, así como un capítulo dedicado a garantizar que las pequeñas y medianas empresas se beneficien del Acuerdo.

Fuente: elaboración propia

De acuerdo con el artículo 133 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, los tratados internacionales tienen un rango superior a las leyes federales, por lo que resulta relevante su armonización, incluyendo los acuerdos y tratados comerciales. En su texto, la Carta Magna establece lo siguiente:

Artículo 133. Esta Constitución, las leyes del Congreso de la Unión que emanen de ella y todos los tratados que estén de acuerdo con la misma, celebrados y que se celebren por el Presidente de la República, con aprobación del Senado, serán la Ley Suprema de toda la Unión. Los jueces de cada entidad federativa se arreglarán a dicha Constitución, leyes y tratados, a pesar de las disposiciones en contrario que pueda haber en las Constituciones o leyes de las entidades federativas (Congreso de la Unión, 1917).

La interacción de estos ordenamientos requiere la coordinación de las dependencias que intervienen en el comercio exterior. La Secretaría de Economía diseña políticas comerciales y de fomento; la SHCP y la ANAM administran los asuntos fiscales y el despacho aduanero; mientras que el SAT supervisa el cumplimiento tributario. Esta participación diversa puede generar complejidad por la concurrencia de competencias, aunque a la vez posibilita una regulación integral de las operaciones.

Pese a los avances, reformas y nuevas normas orientadas a equilibrar el comercio exterior, persisten retos de armonización y modernización. La coexistencia de múltiples leyes, reglamentos y reglas administrativas aplicables de manera simultánea puede ocasionar confusión o cargas regulatorias elevadas. Además, el desarrollo tecnológico y el equipamiento de cada aduana inciden en la eficiencia logística de exportación e importación. Otro desafío relevante es la adaptación del marco normativo a las nuevas dinámicas globales, como el comercio electrónico, la economía digital y la sostenibilidad ambiental.

IV. Ventanilla Única de Comercio Exterior Mexicana (VUCEM)

La Ventanilla Única de Comercio Exterior Mexicana (VUCEM) representa un proceso de modernización administrativa del comercio exterior en México. Su finalidad es facilitar los trámites mediante la vía electrónica, tanto en obligaciones documentales como en procedimientos que antes se exigían de manera presencial ante diversas dependencias. Desde su publicación en el Diario Oficial de la Federación en 2011, la VUCEM

se diseñó con la visión de reducir costos de cumplimiento, acortar tiempos de despacho y mejorar la transparencia en la interacción entre los operadores del comercio exterior y las autoridades. En términos operativos, centraliza la recepción, validación y transmisión de la información relativa a permisos, avisos y certificaciones necesarias para la circulación de mercancías, requeridas por instancias como la Secretaría de Economía, la Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales, la Comisión Federal para la Protección contra Riesgos Sanitarios y la Agencia Nacional de Aduanas de México, entre otras. De este modo, la plataforma funge como punto central que coordina y verifica los requisitos, evitando su duplicidad (VUCEM, 2025).

En la práctica, la VUCEM ha contribuido a disminuir tiempos de despacho y costos logísticos a través de una misma plataforma. Se accede mediante el sitio web <https://www.ventanillaunica.gob.mx/vucem/>, cuyo inicio (véase la Imagen 2) ofrece opciones, menús e iconos que conducen a los trámites o acciones por realizar: inicio, ventanilla única, servicios, herramientas de comercio exterior, ayuda y contacto. Otro apartado relevante (véase la Imagen 3) se despliega desde la sección “Ventanilla Única” y comprende ingreso de solicitantes, ingreso de funcionarios, información sobre la VUCEM, dependencias participantes, normatividad e historia. Este apartado resulta especialmente importante, pues a través de él se gestionan los trámites. Para ello, se requiere estar inscrito en el padrón de exportadores y/o importadores y contar con la firma electrónica del SAT.

Imagen 2.

Página de inicio de la VUCEM

The screenshot shows the official website of the Mexican Government (Gobierno de México) with the Hacienda and SAT logos. The main banner reads "Nuevos trámites de AGACE en VUCEM" and provides information about new services starting on January 2, 2025. The page includes links for Inicio, Ventanilla única, Servicios, Herramientas comercio exterior, Ayuda, and Contacto.

Fuente: VUCEM, 2025

Imagen 3.

Ventanilla Única



Fuente: VUCEM, 2025

La VUCEM no se concibe únicamente como una herramienta tecnológica para agilizar trámites y documentación, también opera como un instrumento de política pública que impulsa un mayor control normativo e institucional para el equilibrio del comercio exterior. Para que la plataforma funcione adecuadamente, resulta necesario que los catálogos, formatos y reglas administrativas aportados por cada dependencia se armonicen mediante un proceso riguroso y consolidado de gestión, actualizando requisitos y mecanismos de validación en cada caso. Actualmente, la VUCEM cuenta con la participación de once dependencias gubernamentales que intervienen en la recepción y validación de información, a fin de que las personas interesadas obtengan los permisos y demás trámites administrativos solicitados en el portal. Estas dependencias son las que se muestran a continuación en la Tabla 2.

Tabla 2.

Dependencias VUCEM

Servicio de Administración Tributaria (SAT)	
Secretaría de Economía	
Secretaría de Agricultura y Desarrollo Rural	
Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales	

Secretaría de la Defensa Nacional	 Defensa Secretaría de la Defensa Nacional
Secretaría de Salud	 SALUD SECRETARÍA DE SALUD
Secretaría de Energía	 Energía Secretaría de Energía
Procuraduría Federal de Protección al Ambiente	 PROFEPA PROCURADURÍA FEDERAL DE PROTECCIÓN AL AMBIENTE
Secretaría de Cultura	 Cultura Secretaría de Cultura
Secretaría del Trabajo y Previsión Social	 Trabajo Secretaría del Trabajo y Previsión Social
Organismos reguladores: AMECAFE Y CRTH	 AMECAFE ASOCIACIÓN MEXICANA DE LA CADENA PRODUCTIVA DEL CAFÉ, A.C.  TEQUILA. CONSEJO REGULADOR del

Fuente: elaboración propia

Los trámites que gestiona la VUCEM en materia de comercio exterior son varios. En la Tabla 3 se presentan los tipos de trámites que puede realizar cada dependencia.

Tabla 3.

Trámites por cada dependencia VUCEM

Servicio de Administración Tributaria (SAT)	<ul style="list-style-type: none">• Autorizaciones de Importador y Exportador• Autorizaciones de prestadores de servicio• Comprobante de Valor Electrónico• Registro del Código Alfanumérico Armonizado del Transportista• Registros de comercio exterior
Secretaría de Economía	<ul style="list-style-type: none">• Programa de Promoción Sectorial• Certificados de origen• Permisos de importación y exportación• Industria Manufacturera, Maquiladora y de Servicios de Exportación• Cupos de importación y exportación
Secretaría de Agricultura y Desarrollo Rural	<ul style="list-style-type: none">• Certificados y solicitud de requisitos• Módulo de consultas• Solicitud para la obtención del certificado para exportación
Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales	<ul style="list-style-type: none">• Certificados, autorizaciones y servicios
Secretaría de la Defensa Nacional	<ul style="list-style-type: none">• Permiso de importación y exportación• Inspección física
Secretaría de Salud	<ul style="list-style-type: none">• Permisos (COFEPRIS)
Procuraduría Federal de Protección al Ambiente	<ul style="list-style-type: none">• Registros de verificación
Secretaría de Cultura	<ul style="list-style-type: none">• INBA-04-001 Aviso de importación y exportación de obra artística de los siglos XX y XXI• INBA-03-003 (Ay B) Permiso de exportación temporal de obra plástica declarada monumento artístico o histórico competencia del Instituto Nacional de Bellas Artes y Literatura• Aviso de importación de obra plástica de artistas cuya obra está declarada monumento artístico o histórico

Secretaría del Trabajo y Previsión Social	<ul style="list-style-type: none">• Mecanismo Para Restringir La Importación De Mercancías Producidas Con Trabajo Forzoso U Obligatorio, Incluido El Trabajo Infantil Forzoso u Obligatorio
Organismos reguladores: AMECAFE Y CRTH	<ul style="list-style-type: none">• Certificado de Origen• Registro de Exportador• Consulta Certificado del Consejo Regulador del Tequila

Fuente: Elaboración propia

La VUCEM es una herramienta útil para agilizar trámites y procesos de importación y exportación. Se sustenta en diversas normas que posibilitan su funcionamiento adecuado y la obtención de resultados al emplearla. Dentro de la plataforma es posible consultar el marco jurídico que puede verse en la Imagen 4. Se incluyen las disposiciones centrales del comercio exterior y, además, otros ordenamientos relevantes, como el Código Penal Federal y el Código Nacional de Procedimientos Penales, los cuales coadyuvan a identificar tipos penales vinculados con el comercio exterior o con el ejercicio de funciones públicas, así como el procedimiento para la imposición de sanciones en la vía penal.

Imagen 4.

VUCEM



Fuente: VUCEM, 2025

V. Conclusiones

El comercio exterior en México requiere una base sólida y armonizada en los ámbitos jurídico e institucional; además, evoluciona al ritmo de los cambios económicos, tecnológicos y políticos del mundo globalizado. En este contexto, la normatividad aduanera y sus instrumentos —Ley Aduanera, su Reglamento, las Reglas Generales de Comercio Exterior y la Ventanilla Única de Comercio Exterior Mexicana— vienen a ser los cimientos que permiten al Estado ejercer control, recaudar contribuciones y, al mismo tiempo, facilitar el intercambio de bienes y servicios con el exterior.

En México, la Ley Aduanera regula las relaciones entre los actores del comercio exterior: el Estado, las empresas, los agentes aduanales y las personas consumidoras. Su objetivo trasciende la mera fijación de procedimientos para la entrada y salida de mercancías o su circulación transfronteriza; también impulsa una cultura de cumplimiento y transparencia en la actividad económica internacional, junto con el acatamiento de requisitos, certificaciones y permisos que resguardan la calidad y el origen de las mercancías. La ley define figuras como los regímenes aduaneros, el despacho, las infracciones y sanciones, y la clasificación arancelaria; además, incorpora principios de eficiencia administrativa, simplificación y modernización tecnológica necesarios para un relacionamiento equilibrado con otros países.

El Reglamento de la Ley Aduanera (RLA) detalla procedimientos como la validación del pedimento, el reconocimiento aduanero, el control de recintos fiscales y la fiscalización posterior al despacho. Esta normatividad secundaria resulta decisiva en la práctica, pues determina la forma de ejecución de los principios legales y asegura coherencia entre la norma y la operación. El sistema no se agota en la Ley y su Reglamento: las RGCE, actualizadas anualmente por el Servicio de Administración Tributaria (SAT), permiten ajustar la regulación a innovaciones tecnológicas y a las realidades comerciales del país, así como a las exigencias de un entorno global.

En este marco, la VUCEM surge como herramienta tecnológica que transforma la tramitación de permisos y procedimientos para las

operaciones internacionales, reconfigurando la relación entre el Estado y quienes participan en el comercio exterior. Desde su creación en 2011 y su publicación en el Diario Oficial de la Federación, la VUCEM representa un modelo de administración aduanera electrónica que concentra trámites en un solo punto digital, evita duplicidades y optimiza tiempos. En términos operativos, permite presentar, consultar y gestionar documentos electrónicos vinculados con permisos, certificados y avisos requeridos por las dependencias participantes. Adicionalmente, fortalece la seguridad y el control al centralizar información, identificar patrones de riesgo, combatir el contrabando y prevenir el fraude comercial, conductas que pueden configurar delitos conforme a los códigos penales incorporados en su marco jurídico.

Desde la perspectiva institucional, la VUCEM ha impulsado una nueva cultura administrativa en el comercio exterior mexicano, al promover prácticas de coordinación entre las dependencias que comparten un mismo entorno electrónico y al hacer más eficiente el intercambio de información. México avanza hacia un modelo de comercio exterior apoyado en tecnologías y plataformas digitales, regulando y coordinando los procedimientos por medio de la VUCEM. Este triángulo—normativo, tecnológico e institucional—apunta a un sistema aduanero moderno sustentado en herramientas digitales; al mismo tiempo, demanda una visión de Estado de largo plazo, en la que el comercio exterior se conciba no solo como mecanismo de recaudación, sino como vía para el desarrollo sostenible, la innovación productiva y la competitividad internacional.

VI. Lista de referencias

- Agencia Nacional de Aduanas de México (2023). *Informe anual de operaciones aduaneras 2022–2023*. Recuperado de <https://anam.gob.mx>
- Congreso de la Unión (1917). *Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos*. Recuperado de <https://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/pdf/CPEUM.pdf>
- Congreso de la Unión (1993). *Ley del Comercio Exterior*. Recuperado de <https://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/pdf/28.pdf>
- Congreso de la Unión (1995). *Ley Aduanera*. Recuperado de <https://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/pdf/LAdua.pdf>

- Congreso de la Unión (2005). *Ley Federal de los Derechos del Contribuyente*. Recuperado de <https://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/ref/lfdc.htm>
- Congreso de la Unión (2006). *Reglamento de la Ley de Comercio Exterior*. Recuperado de https://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/regley/Reg_LCE.pdf
- Congreso de la Unión (2007). *Ley del Impuesto General de Importación y Exportación*. Recuperado de <https://shorturl.at/t089y>
- Congreso de la Unión (2015). Reglamento de la Ley Aduanera. Recuperado de https://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/regley/Reg_LAdua.pdf
- Congreso de la Unión (2018). *Ley del Servicio de Administración Tributaria*. Recuperado de https://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/ref/lsat/LSAT_orig_15dic95.pdf
- Congreso de la Unión (2022). *Ley de Comercio Exterior*. Recuperado de <https://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/pdf/LCE.pdf>
- Congreso de la Unión (2025). *Código Fiscal de la Federación*. Recuperado de <https://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/ref/cff.htm>
- Congreso de la Unión (2025). *Código Penal Federal. Diario Oficial de la Federación*. Recuperado de <https://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/pdf/CPF.pdf>
- Gobierno de México (s. f.). *Normas oficiales mexicanas (NOM)*. Recuperado de <https://shorturl.at/VGTus>
- Instituto Mexicano del Comercio Exterior (2023). *Panorama del comercio exterior mexicano 2023*. México: IMCE.
- Organización Mundial de Aduanas (2020). Marco SAFE de normas para asegurar y facilitar el comercio global. OMA.
- Secretaría de Economía (2023). *Tratados y acuerdos comerciales internacionales de México*. Recuperado de <https://www.gob.mx/se>
- Secretaría de Economía (s. f.). *Catálogo Mexicano de Normas*. Recuperado de https://platiica.economia.gob.mx/normalizacion/catalogo-mexicano-de-normaswd_asp-id29/
- Servicio de Administración Tributaria (2024). *Reglas Generales de Comercio Exterior para 2024*. Recuperado de <https://www.sat.gob.mx>

CAPÍTULO IV

ENTRE FRONTERAS Y CONTRATOS:

EL PAPEL ESTRATÉGICO DE LOS INCOTERMS 2020

Brenda Eunice Moscosa Bazán
Rosa María Cuellar Gutierrez



**RESUMEN
CAPÍTULO IV
ENTRE FRONTERAS Y CONTRATOS:
EL PAPEL ESTRATÉGICO DE LOS INCOTERMS 2020**

Eje Temático	Contenido
Idea central del capítulo	Los Incoterms son claves para lograr claridad contractual, eficiencia logística y competitividad en mercados globales. Su correcta elección fortalece las relaciones comerciales y reduce riesgos.
Qué son los Incoterms	Reglas creadas por la CCI que definen las obligaciones de entrega, el punto de transferencia de riesgos, costos, no regulan precio, forma de pago ni transferencia de propiedad. Versión vigente: Incoterms 2020.
Importancia	Evitan malentendidos, establecen responsabilidades logísticas, facilitan negociación, y dan claridad sobre transporte, seguro, riesgos y aduanas.
Clasificación	11 Incoterms agrupados principalmente en cuatro categorías de acuerdo a su nivel de responsabilidad del vendedor: 1. Grupo E (entrega en origen) 2. Grupo F (transporte principal no pagado por el vendedor) 3. Grupo C (transporte principal pagado por el vendedor) 4. Grupo D (entrega en destino)
Qué regulan	• Punto de entrega• Transmisión de riesgos• Distribución de gastos •Quién contrata transporte• Obligaciones documentales •Quién gestiona seguro y aduanas
Transporte y aplicación	• Marítimo: gran volumen, bajo costo (FAS, FOB, CFR, CIF). • Multimodal: (EXW, FCA,CPT,CIP,DAP,DPU,DDP) Aéreo: rápido, seguro, alto valor. Terrestre: flexible, puerta a puerta. Ferroviario: sostenible, larga distancia. Multimodal: un solo operador, un único documento.
Elección del Incoterm	Depende de: tipo de transporte, valor y volumen, experiencia logística, riesgos deseados, método de pago, capacidad de negociación y la naturaleza de la mercancía.
Tendencias logísticas	• Digitalización: eBL, e-CMR con blockchain. • Logística verde alineada con los ODS.
Incoterms recomendados para exportar	EXW (mínima responsabilidad). FCA, FAS, FOB (control moderado, el vendedor despacha aduana de salida).
Incoterms recomendados para importar	DAP, DPU, DDP (máxima responsabilidad del vendedor). CIF, CIP (vendedor paga transporte principal y seguro).

CAPÍTULO IV **ENTRE FRONTERAS Y CONTRATOS:** **EL PAPEL ESTRATÉGICO DE LOS INCOTERMS 2020**

Brenda Eunice Moscosa Bazán*
Rosa María Cuellar Gutierrez**

SUMARIO: I. Introducción; II. Clasificación y tipos de Incoterms; III. División de los Incoterms según el tipo de transporte; 3.1. Transporte marítimo; 3.2 Transporte aéreo; 3.3 Transporte terrestre; 3.4 Transporte ferroviario; 3.5 Transporte multimodal; IV. Incoterms más utilizados para exportar; V. Incoterms más utilizados para importar; VI. Conclusiones; VII. Lista de fuentes.

I. Introducción

Los Incoterms (Términos Internacionales de Comercio) constituyen un conjunto de reglas que determinan las condiciones de entrega de mercancías entre compradores y vendedores de distintos países en sus operaciones comerciales. Estas reglas fueron elaboradas por la Cámara de Comercio Internacional (CCI) en 1936, con el propósito de establecer un lenguaje común y comprensible en el ámbito del comercio exterior.

De este modo, se evitan confusiones derivadas de diferencias culturales, lingüísticas o jurídicas entre las partes involucradas. Los Incoterms se han actualizado con el tiempo para adaptarse a los cambios del comercio global; la aparición de nuevas revisiones no invalida automáticamente lo previsto en ediciones anteriores. Su versión más reciente, Incoterms 2020, está vigente desde el 1 de enero de 2020.

El objetivo principal de los Incoterms es definir con claridad las responsabilidades, obligaciones y costos que asumen comprador, vendedor y, en su caso, el transportista. Establecen elementos clave como el lugar y el momento de entrega de los bienes, la transferencia de riesgos, la asignación de costos de transporte, los seguros y el manejo de la documentación adecuada para cada proceso de importación o exportación.

Es pertinente subrayar que estas reglas de alcance internacional no regulan el estado de la mercancía, las condiciones de uso o las formas de pago, entre otros aspectos. Sin embargo, al precisar conceptos como el precio pagado y ciertos gastos vinculados a la operación,

* Licenciada en Comercio Internacional de la Colegio Anglo Mexicano; correo personal: eunicebzn@outlook.com

** Docente de Tiempo completo de la Coordinación Académica Regional Veracruz del Sistema de Enseñanza Abierta. Programa Contaduría; correo institucional: rcuellar@uv.mx

coadyuvan a determinar la base gravable de los impuestos. Así, los Incoterms resultan decisivos en el comercio internacional, pues reducen malentendidos, clarifican los términos contractuales y favorecen la fluidez y la transparencia de los negocios.

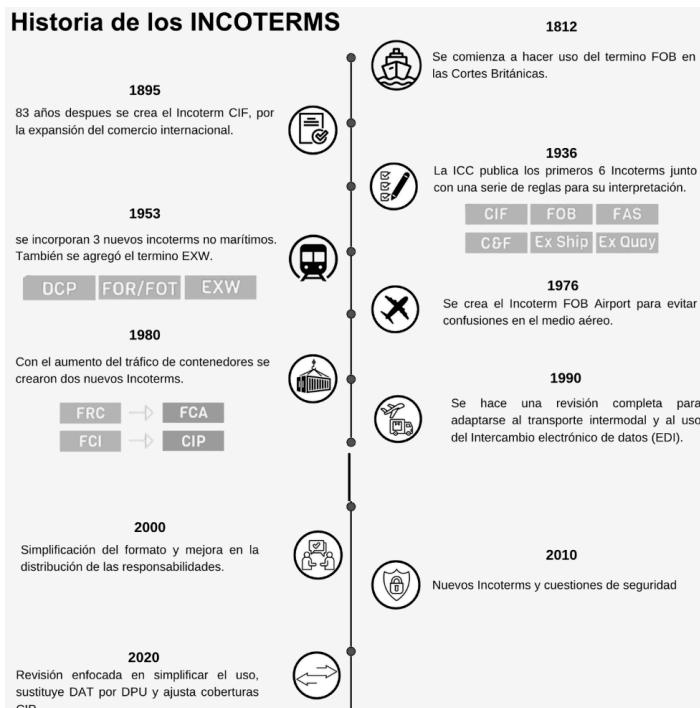
II. Clasificación y tipos de Incoterms

Los Incoterms se agrupan en once términos expresados con siglas de tres letras y resultan determinantes en la gestión de las operaciones de compraventa internacional de mercancías. Su aplicación correcta exige que en el contrato se indique el término elegido, junto con el lugar o punto designado y el año de la versión aplicable. Una elección inadecuada puede generar costos adicionales, retrasos en la entrega o incluso la terminación del contrato (De los Ríos, 2025).

A continuación, se presenta una línea del tiempo que expone la evolución histórica de los Incoterms, desde sus antecedentes hasta la versión vigente de 2020, destacando los principales ajustes introducidos en cada revisión y la adaptación constante de estas reglas al desarrollo del comercio internacional.

Imagen 5.

Historia de los Incoterms



Fuente: elaboración propia con datos de iContainers (2023)

El uso adecuado de las reglas Incoterms fortalece la planificación estratégica de la internacionalización y favorece una gestión eficiente de las operaciones de comercio exterior. Cada empresa debe seleccionar el término que le otorgue mayor control sobre su cadena logística, minimizando costos y riesgos para asegurar la satisfacción del cliente y propiciar su fidelización (Cabrera Cánovas, 2020).

Entre sus principales funciones se encuentran:

- La distribución de gastos y costes;
- Determinar obligaciones de las partes contratantes;
- Establecer punto dónde se transfiere el riesgo;
- Definir quién realiza la gestión del transporte y el seguro; y
- Define la responsabilidad de los trámites aduaneros.

A continuación, se presenta una tabla con las siglas de los Incoterms y su significado, que permite identificar de forma clara y rápida el alcance de cada término conforme a la versión vigente de la Cámara de Comercio Internacional (2020).

Tabla 4.

Responsabilidades y riesgos de los Incoterms

Incoterm	Definición	Responsabilidades del exportador	Transmisión del riesgo
EXW	Entregado en fábrica	Empaque y embalaje de la mercancía.	Dentro de las instalaciones del exportador, sin cargar la mercancía al transporte.
FCA	Libre transportista	Envío al transportista principal.	Al momento de entregar la mercancía al transportista internacional.
FAS	Libre al costado de buque	Envío hasta el costado del buque en el puerto de embarque.	Al momento de entregar la mercancía en el muelle y la pone a disposición de la línea marítima, junto al buque, en el puerto de salida.
FOB	Libre a bordo	Envío al puerto Gastos aduanales de exportación Carga de la mercancía en el buque	Cuando se carga la mercancía al buque en el puerto de salida.
CPT	Transporte pagado hasta	Carga en el transporte local Trámites de exportación Pago del transporte internacional	Cuando se entrega la mercancía al primer transportista en el lugar de origen.
CIP	Transporte y seguro pagado hasta	Envío al transportista principal Gastos aduanales de exportación Pago del transporte internacional y seguro	Al momento de entregar las mercancías al transportista internacional.
CIF	Costo y flete	Envío al puerto Gastos aduanales de exportación Pago del transporte marítimo internacional y seguro	Cuando se termina de cargar las mercancías al buque en el puerto de salida.
CFR	Costo, seguro y flete	Envío al puerto Gastos aduanales de exportación Pago del transporte marítimo internacional	Cuando se termina de cargar las mercancías al buque en el puerto de salida.
DAP	Entregado en lugar	Envío al transportista principal Gastos aduanales de exportación Pago del transporte internacional Traslados internos en el país destino	Al entregar la mercancía en algún lugar del país destino acordado, pero sin descargarla.
DPU	Entrega y descarga en lugar acordado	Envío al transportista principal Gastos aduanales de exportación Pago del transporte internacional Descarga en terminal destino	Al entregar la mercancía en el lugar designado por el importador en el país destino, una vez que se haya descargado.
DDP	Entregado derechos pagados	Envío al transportista principal gastos aduanales de exportación Pago del transporte internacional, Gastos aduanales de importación Pago de traslados internos en el país destino.	Al entregar la mercancía en algún lugar pactado del país destino, pero sin descargarla.

Fuente: elaboración propia con datos de CCI (2020)

Se clasifican en grupos, interpretados de la siguiente manera: de salida; sin pago del transporte principal; con pago del transporte principal; y de llegada, que incluye la entrega (Cámara de Comercio Internacional, 2020).

Tabla 5.

Clasificación de los Incoterms

Grupo	Incoterms	Uso
E	EXW	<ul style="list-style-type: none">○ Las obligaciones del vendedor terminan cuando se pone la mercancía a disposición del comprador en sus instalaciones.
F	FCA, FAS, FOB	<ul style="list-style-type: none">○ El vendedor pone la mercancía a disposición del transportista principal.○ Las formalidades aduaneras de exportación son ejecutadas el vendedor.
C	CPT, CIP, CFR, CIF	<ul style="list-style-type: none">○ El vendedor se hace cargo del pago del transporte principal.○ El riesgo y la propiedad de la mercancía se transfieren en el momento de la carga en el transporte principal
D	DAP, DPU, DDP	<ul style="list-style-type: none">○ El vendedor se hace cargo de todos los costes y los riesgos provenientes del transporte de la mercancía hasta el país destino.

Fuente: elaboración propia con datos de CCI (2020)

Los Incoterms establecen con precisión el momento en que se transfiere la responsabilidad entre las partes; sin embargo, presentan debilidades que pueden generar desventajas en los procesos comerciales, pues, al carecer de obligatoriedad, solo adquieren validez jurídica cuando se consignan de forma clara en un contrato de compraventa internacional (Vigueras y Haza, 2020).

En consecuencia, delimitan únicamente las responsabilidades relativas a entrega, riesgos, costos y formalidades aduaneras, pero no sustituyen otras cláusulas necesarias del contrato internacional. Resulta conveniente pactar la regla Incoterms que mejor se ajuste a las operaciones y necesidades de cada compañía.

Dentro de las limitaciones de los Incoterms, existen ciertos aspectos que estas reglas no contemplan, estos son:

- Precio de la mercancía;
- Método de pago;
- La ruta y otras condiciones específicas de transporte;
- Identificación de la mercancía;
- Penalizaciones por incumplimiento de contrato; y
- Transferencia de la propiedad.

En el contrato de compraventa internacional, la forma más segura de dejarlo asentado consiste en indicar con precisión el Incoterm elegido, el lugar o punto designado y la versión aplicable, por ejemplo:

“[Regla Incoterm elegida] [puerto, lugar o punto designado]

Incoterms ® 2020.

FCA Almacén del vendedor, Xalapa, Veracruz , Incoterms 2020

A continuación, y a manera de resumen, se presenta un cuadro con los Incoterms y las responsabilidades, costos y riesgos asignados a cada parte conforme a la versión 2020.

Imagen 6.

Incoterms 2020

INCOTERMS 2020										
EMBALAJE Y VERIFICACIÓN	CARGA	TRANSPORTE INTERIOR	FORMALIDADES ADUANERAS	CARGA A BORDO	TRANSPORTE PRINCIPAL	SEGURO DE TRANSPORTE	DESCARGA DEL BUQUE	FORMALIDADES ADUANERAS	TRANSPORTE INTERIOR	RECEPCIÓN Y DESCARGA
MULTIMODAL										
EXW										
FCA										
CPT										
CIP										
DAP										
DPU										
DDP										
EXCLUSIVO MARÍTIMO										
FAS										
FOB										
CFR										
CIF										

 Vendedor (exportador)  Comprador (importador)

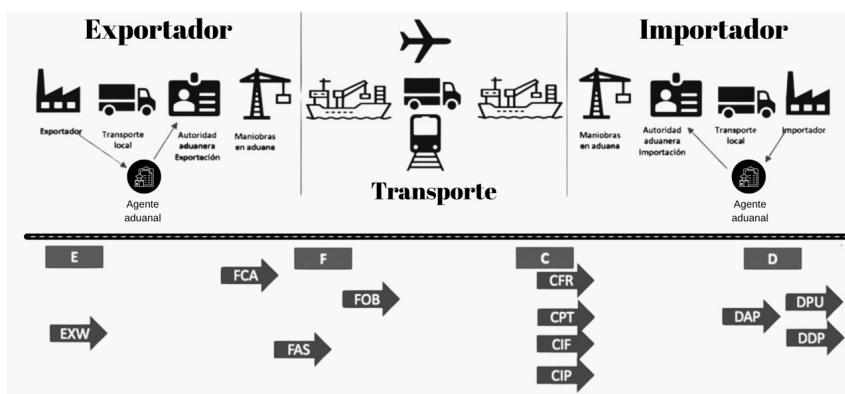
Fuente: elaboración propia

III. División de los Incoterms según el tipo de transporte

En el comercio internacional, la aplicación de los Incoterms varía según el modo de transporte empleado, pues cada operación requiere condiciones específicas de entrega, carga y asignación de riesgos. Existen cuatro vías principales: marítima, aérea, ferroviaria y por carretera. La elección del medio idóneo depende de factores como el tipo de producto, su peso y dimensiones, el origen y el destino, así como el plazo de entrega requerido. A continuación, se analizan las características, ventajas y operadores de cada modalidad. Al final, a modo de síntesis, se presenta un cuadro comparativo que contrasta rapidez, capacidad, seguridad, costo y tipo de mercancía (Dorta-González, 2019).

Imagen 7.

Responsabilidades

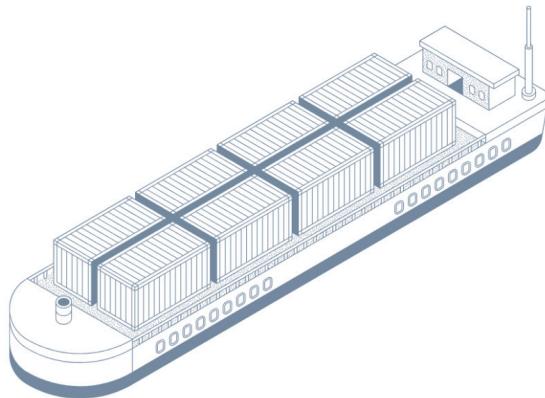


Fuente: elaboración propia.

3.1. Transporte marítimo

Es el medio más utilizado en el comercio exterior por su bajo costo y elevada capacidad de carga. Se divide, principalmente, en dos modalidades: carga fraccionada, atendida por buques de línea regular, y carga a granel, realizada entre puertos de tráfico limitado, comúnmente mediante buques *tramp*.

Imagen 8.
Transporte marítimo



Fuente: Canva

El flete se calcula con base en el peso o el volumen de la mercancía, aplicándose el criterio del mayor valor. La empresa transportista emite una nota de embarque en la que se precisa quién será responsable de recibir la carga en el puerto de destino, así como los costos de descarga y el posible depósito en almacenes portuarios.

Tabla 6.
Operadores en el transporte marítimo



Fuente: Elaboración propia con datos de Dorta-González (2019)

3.2 Transporte aéreo

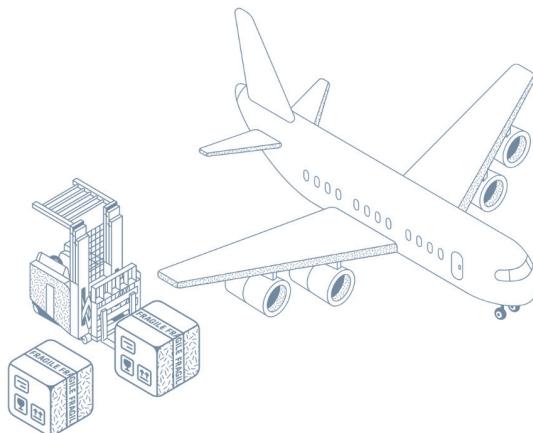
Se distingue por su rapidez y eficiencia, y resulta especialmente útil para el traslado de mercancías perecederas, farmacéuticas o de alto valor en relación con su peso. Aunque es el medio más costoso, ofrece ventajas significativas: reducción de riesgos de robo o demoras, menores costos de seguro y embalaje, y una logística más ágil.

Las tarifas internacionales se establecen conforme a las regulaciones de la International Air Transport Association (IATA) y pueden depender del peso, volumen y tipo de mercancía. La carga se entrega en la terminal de la aerolínea, la cual se encarga del transporte principal y emite la guía aérea. Una vez en el aeropuerto de destino, la compañía notifica la llegada al destinatario o espera la recolección de la mercancía.

Este medio de transporte es de gran relevancia para mercancías que requieren entregas urgentes, continuidad en la cadena de suministro o control estricto de tiempos. Aunque su capacidad de carga es menor en comparación con otras modalidades, el auge del comercio electrónico global ha incrementado su importancia en la logística internacional contemporánea.

Imagen 9.

Transporte aéreo



Fuente: Canva

3.3 Transporte terrestre

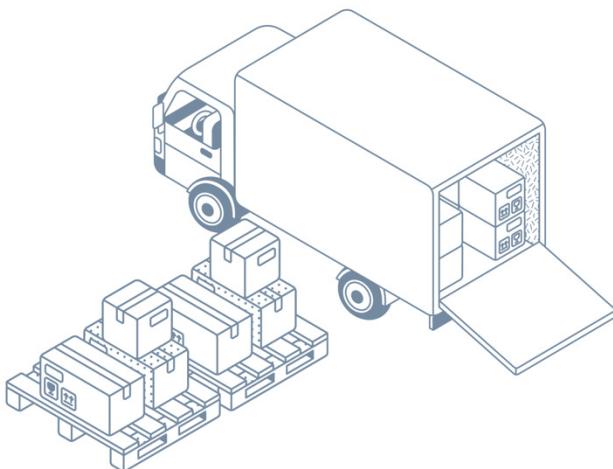
Se caracteriza por su flexibilidad, accesibilidad y alcance directo. Resulta idóneo para operaciones puerta a puerta sin requerir infraestructura compleja. Es el medio preferido para la distribución nacional y para traslados complementarios a otros modos de transporte. Puede adaptarse a prácticamente cualquier tipo de producto y combina rapidez con costos relativamente bajos. Sus principales modalidades son:

- Cargas completas: cuando se destina exclusivamente a un solo envío, ideal para grandes volúmenes; y
- Cargas grupales: varios cargadores comparten el mismo transporte, reduciendo los costos logísticos.

Entre sus ventajas destacan la respuesta ágil, la alta frecuencia de servicios y la capacidad de adaptación a distintos tipos de mercancía.

Imagen 10.

Transporte terrestre



Fuente: Canva

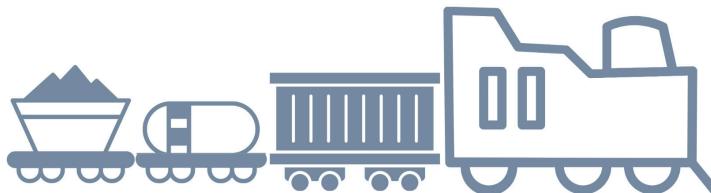
3.4 Transporte ferroviario

Es apropiado para envíos de gran volumen o de vagones completos a largas distancias. En comparación con el transporte marítimo o carretero, su uso es más limitado; sin embargo, resulta eficiente en capacidad, sostenibilidad y menor impacto ambiental.

Su estructura tarifaria se determina por peso, volumen y distancia. Se utiliza ampliamente para el traslado de materias primas, minerales y productos industriales. En países con redes ferroviarias desarrolladas, como Estados Unidos, China o Alemania, este sistema constituye un componente relevante de la logística multimodal, al conectar puertos con zonas industriales.

Imagen 11.

Transporte ferroviario



Fuente: Canva

3.5 Transporte multimodal

El transporte multimodal combina dos o más medios de transporte bajo la responsabilidad de un solo operador, quien se encarga de emitir un documento único que ampara toda la operación. Este esquema permite optimizar tiempos, costos y procesos logísticos, al reducir retrasos y simplificar la documentación mediante el uso exclusivo del documento de transporte multimodal.

Un elemento clave de esta modalidad es la ruptura de carga, entendida como el momento en que la mercancía se separa total o parcialmente para su almacenamiento temporal o su redistribución a distintos destinatarios. Este proceso es coordinado por los Operadores de Transporte Multimodal (OTM), empresas especializadas que organizan y supervisan el traslado y asumen la responsabilidad por el cumplimiento del contrato de transporte (Dorta-González, 2019).

Tabla 7.

Características de los medios de transporte

	Rapidez	Capacidad	Seguridad	Coste	Tipo de mercancía	Incoterm
Marítimo	B	MA	A	B	Contenedores y granel	TODOS MENOS DAF
Aéreo	MA	B	MA	A	Alto valor y perecederas	EXW, FCA, CPT, CIP, DDU, DDP
Carretera	A	B	M	B	Todas	EXW, FCA, CPT, CIP, DAF, DDP, DDU
Tren	M	A	A	M	Granelles y sólidos	EXW, FCA, CPT, CIP, DAF, DDP, DDU
Multimodal	A	M	M	M	Todas	TODOS

Nota: A: Alto / MA: Muy Alto / B: Bajo / M: medio

Fuente: elaboración propia

La elección del Incoterm adecuado, una vez definido el medio de transporte, debe realizarse con base en acuerdos comerciales, pues de ello dependen la seguridad, los costos y los riesgos asumidos por ambas partes. En muchos casos se elige un término por costumbre o por propuesta del comprador, sin ponderar los factores que determinan su correcta aplicación.

La dimensión de la empresa también influye: las compañías de mayor escala suelen negociar mejores tarifas y seguros; por ello utilizan Incoterms “largos” al vender para mantener mayor control logístico y, al comprar, optan por términos “cortos” para asumir menor responsabilidad.

Debe considerarse la asignación de riesgos para comprador y vendedor respecto de la titularidad de la mercancía. Asimismo, la forma de pago/ cobro resulta más conveniente en ciertos Incoterms que en otros, lo que incide en el nivel de seguridad financiera y de confianza entre las partes. Los métodos más utilizados son los siguientes:

Tabla 8.

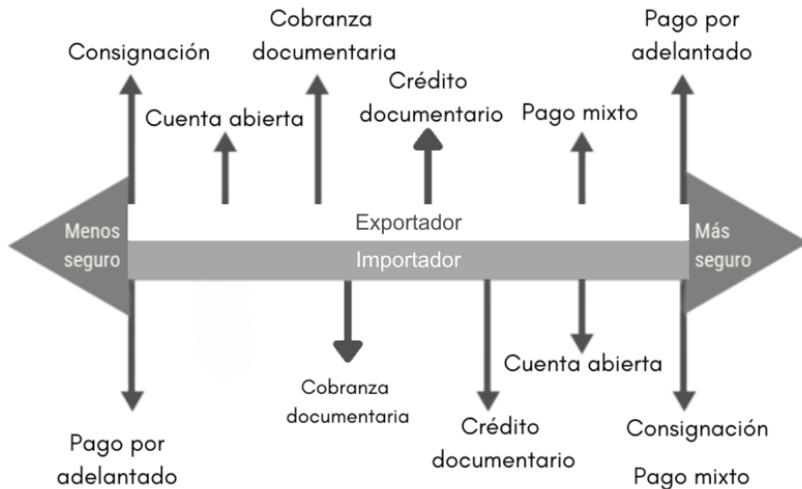
Métodos de pago

Método de pago	Características	Incoterm compatible
Pago por adelantado	- El comprador paga antes del envío de la mercancía. - Es el más seguro para el vendedor	EXW, FCA, FOB.
Cobranza documentaria	- El vendedor envía la mercancía y entrega los documentos comerciales al banco para que sean remitidos al comprador. - El banco actúa como intermediario sin asumir riesgo de pago.	FOB, CFR, CIF
Crédito documentario	- Es el método más seguro y ampliamente utilizado. - Es un compromiso bancario de pago emitido por el banco del comprador, el cual garantiza el pago al vendedor si este presenta los documentos que prueben el cumplimiento del contrato.	FOB, CFR, CIF
Cuenta abierta	- El vendedor envía la mercancía antes de recibir el pago, otorgando un crédito al comprador por un plazo determinado.	DAP, DDP
Transferencia bancaria internacional	- Transferencia directa de fondos, puede utilizarse como pago parcial, anticipo o saldo final en una operación.	Cualquiera
Consignación	- El pago se completa después de que el comprador recibe la mercancía. - Se basa en un acuerdo mediante el cual el vendedor mantiene la propiedad de la mercancía hasta que sea vendida por el comprador al usuario final.	FCA, DAP
Pago mixto o combinado	- Algunas operaciones utilizan métodos de pago combinados para equilibrar la seguridad y flexibilidad.	Cualquiera

Fuente: elaboración propia con datos de iContainers (2023)

Imagen 12.

Esquema de medios de pago internacional



Fuente: elaboración propia

Gracias a los avances tecnológicos, hoy es posible digitalizar los documentos de transporte internacional, como el conocimiento electrónico de embarque (eBL) y la carta de porte electrónica (e-CMR), asegurados mediante tecnología *blockchain*. Esta opera como una huella digital inalterable: cada bloque de datos se cifra y enlaza con el siguiente, lo que garantiza trazabilidad, autenticidad y seguridad de la información compartida (Hapag-Lloyd, 2024).

Entre las principales ventajas de la documentación electrónica destacan:

- Mayor velocidad y accesibilidad;
- Seguridad reforzada;
- Reducción de costos operativos; y
- Menor impacto ambiental.

Por otra parte, las empresas con políticas de responsabilidad social incorporan criterios verdes en sus procesos logísticos, priorizando medios de transporte con menor huella ambiental o que emplean combustibles de baja emisión. Estas acciones contribuyen al cumplimiento de los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) establecidos por la Organización de las Naciones Unidas (ONU), orientados a armonizar

las actividades comerciales con la protección del medio ambiente y a promover un modelo económico global que equilibre la prosperidad con el resguardo ambiental (Programa de las Naciones Unidas para el Medio Ambiente, 2021).

Imagen 13.

Importancia de la logística verde



Fuente: tomada de Emergent Cold Latam Management LLC (2025)

IV. Incoterms más recomendados para exportar

Para el exportador, los Incoterms más convenientes son aquellos que limitan al mínimo su responsabilidad sin comprometer la eficiencia del proceso. En este sentido, EXW suele considerarse una opción adecuada, pues el vendedor únicamente debe poner la mercancía a disposición en el lugar convenido, sin encargarse del traslado, trámites aduaneros o seguros. Esta alternativa resulta idónea para empresas que inician en la exportación y carecen de experiencia o conocimiento suficiente en logística.

Por otra parte, los términos FCA, FAS y FOB también constituyen opciones favorables. En estos casos, el vendedor envía las mercancías al punto acordado —puerto, aeropuerto o terminal— y asume los trámites aduaneros de salida; el comprador, a su vez, asume los costos y riesgos posteriores. Este esquema es pertinente para empresas con experiencia

en operaciones de comercio exterior que desean mantener el control de su logística sin asumir los riesgos propios del envío internacional (Logisber, 2025).

Tabla 9.
Incoterms recomendados para exportar

Grupo	Responsabilidad del Vendedor	Responsabilidad del Comprador	Riesgo para el Vendedor
(EXW)	Minima: solo pone la mercancía a disposición.	Máxima: asume todo el transporte y riesgos.	Muy Bajo
(FCA, FAS, FOB)	Entrega la mercancía al transportista.	Asume transporte principal y riesgos.	Bajo
(CPT, CIP, CFR, CIF)	Paga transporte y seguro (en algunos casos).	Asume el riesgo desde el embarque.	Medio

Fuente: elaboración propia

Más allá de su función operativa, estos términos constituyen una herramienta estratégica que mejora la comunicación y fortalece la relación comercial entre comprador y vendedor. Su dominio y aplicación adecuados evidencian una gestión logística eficiente, condición clave para competir con éxito en los mercados globales.

V. Incoterms más recomendados para importar

Comprender el funcionamiento de los Incoterms y de los distintos medios de transporte internacional permite realizar una gestión logística eficaz. Ello no solo ayuda a economizar los costos señalados, también reduce o elimina costos ocultos. Al considerar cuidadosamente los factores mencionados y adoptar decisiones informadas, tanto el comprador como el vendedor pueden proteger sus intereses y asegurar una experiencia comercial favorable (Logisber, 2025).

Tabla 10.
Incoterms recomendados para importar

Grupo / Incoterm	Control logístico	Costos principales	Uso más común
(DAT, DAP, DDP)	Totalmente del vendedor	Todos los costos hasta el destino final	Importadores con poca experiencia
(CFR, CIF)	Vendedor organiza el transporte	Flete y seguro pagados por el vendedor	Compradores que buscan seguridad, pero con menos control logístico
(FCA, FAS, FOB)	Compartido (vendedor entrega, comprador gestiona el transporte)	Transporte principal a cargo del comprador	Importadores con asesoría o agente de carga
(EXW)	Totalmente del comprador	Carga, transporte y seguros	Solo recomendable para compradores con experiencia y control logístico

Fuente: elaboración propia

En las operaciones de importación, la selección del Incoterm resulta decisiva para definir el nivel de control, responsabilidad y riesgos a asumir, en especial en sectores de bienes de consumo y comercio electrónico, donde la eficiencia en la entrega y la seguridad logística adquieren un peso determinante. Los términos más convenientes son aquellos que trasladan la mayor parte de la gestión logística y documental al vendedor, lo que permite al importador reducir la carga operativa y concentrarse en la recepción oportuna de la mercancía.

Sin duda, la aplicación adecuada de los Incoterms constituye una herramienta estratégica para cualquier empresa que participa en el comercio internacional. Analizar sus diferencias y alcances, así como comprender las responsabilidades asignadas, facilita intercambios más transparentes y eficientes para exportadores e importadores. Más que una guía logística, reflejan el nivel de eficiencia y competitividad en los mercados globales.

VI. Conclusiones

Es importante reconocer la relevancia de los Incoterms como herramienta clave para las operaciones de comercio internacional. Estos términos surgieron como un lenguaje que permite a las empresas comunicarse con claridad y construir relaciones comerciales sostenibles. Cada Incoterm refleja el entendimiento y la cooperación entre las partes, adaptándose a las dinámicas de un mercado global cada vez más competitivo.

Negociar con precisión y planificar la logística con objetivos claros favorece que la elección del Incoterm adecuado marque la diferencia en cada proceso. Por ello, el conocimiento de estas reglas representa una oportunidad para fortalecer la confianza y establecer límites que prevengan conflictos innecesarios.

En un contexto donde las distancias se acortan y la competitividad aumenta, los Incoterms son un recordatorio de que el comercio global funciona mejor cuando existen transparencia, cooperación y respeto mutuo. Su uso adecuado impulsa el desarrollo económico entre empresas y, además, contribuye al fortalecimiento de las relaciones internacionales y al crecimiento sostenible de los países.

VII. Lista de referencias

- Cabrera, A (2020). *Manual de uso de las reglas Incoterms 2020*. Recuperado de <https://tecbiblio.com/wp-content/uploads/2025/05/manual-de-uso-de-las-reglas-Incoterms-2020.pdf>
- Ceballos, A (2012). *Incoterms aplicados en medios de transporte*. Recuperado de <https://shorturl.at/KZMHJ>
- Cámara de Comercio Internacional (2020). *Incoterms rules*. Recuperado de <https://iccwbo.org/resources-for-business/Incoterms-rules/Incoterms-2020/>
- De los Ríos, A .(2025). *El papel de los Incoterms en la logística y los costos de transporte*. Recuperado de <https://blog.nowports.com/es/el-papel-de-los-Incoterms-en-la-logistica-y-los-costos-de-transporte>
- Dorta-González, P (2019). Transporte y Logística Internacional. *Zenodo*, septiembre 2019, pp. 1-50. <https://DOI.org/10.5281/zenodo.3384811>
- Emergent Cold LatAm (2025). *Logística verde: pilares, importancia y desafíos*. Recuperado de <https://emergentcoldlatam.com/sostenibilidad/que-es-logistica-verde/>
- Hapag-Lloyd (2024). *Baranes de embarque electrónicos (eBL): una solución moderna para el comercio global*. Recuperado de <https://www.hapag-lloyd.com/en/online-business/digital-insights-dock/insights/2024/12/electronic-bills-of-lading-ebls-a-modern-solution-for-global-tra.html>
- iContainers (2023). *Medios de pago internacional*. Recuperado de <https://www.icontainers.com/es/ayuda/medios-de-pago-internacional/>
- Logisber (2025). *Incoterms: ¿cómo elegir para importar y exportar?* Recuperado de <https://logisber.com/blog/Incoterms-como-elegir>
- Programa de las Naciones Unidas para el Medio Ambiente (2021). *Ecologización del comercio internacional*. Recuperado de <https://shorturl.at/oKb8x>
- Vigueras, A. y Haza, M (2020). *Incoterms 2020*. Recuperado de https://masam.cuauitlan.unam.mx/remadics/materiales/pdfs/Incoterms_2020.pdf

CAPÍTULO V

COMPETITIVIDAD Y ESTRATEGIA DE LAS RUTAS DE EXPORTACIÓN E IMPORTACIÓN

Denisse Ailed Aguilar Badillo
Luis Manuel Cuevas Padilla



RESUMEN
CAPÍTULO V
COMPETITIVIDAD Y ESTRATEGIA DE
LAS RUTAS DE EXPORTACIÓN E IMPORTACIÓN

Eje Temático	Contenido
Idea central del capítulo	Los flujos comerciales y las cadenas de suministro dependen de que las rutas de exportación e importación conserven eficiencia y competitividad; por ello, conviene conocer las rutas vigentes y monitorear tiempos de traslado, costos y riesgos.
Qué son las rutas de exportación e importación	Son un conjunto de trayectos establecidos por los agentes económicos con el propósito de transportar mercancías desde un punto de origen hasta su destino final.
Importancia	Facilitan importaciones y exportaciones de productos, con plazos estimados de entrega y riesgos previsibles. También generan redes locales, regionales e interregionales y actúan como vectores del desarrollo urbano, la especialización y la transformación del paisaje por la construcción de infraestructura para la llegada y salida de productos y medios de transporte.
Clasificación	Existen distintos tipos de rutas de exportación e importación, clasificadas principalmente en tres categorías: terrestres, aéreas y marítimas. Cada una cuenta con su propia infraestructura y medios de transporte.
Principales rutas marítimas	Estrecho de Malaca, Estrecho de Ormuz, Canal de Suez, Canal de Panamá y Canal de la mancha.
Principales rutas aéreas	Intra Asia-Pacífico, Asia Pacífico-Norteamérica, Asia Pacífico-Europa, Asia Pacífico-Oriente Medio y Europa Norteamérica.
Principales rutas terrestres	Corredor Medio, Puente terrestre euroasiático, Corredor interoceánico del Istmo de Tehuantepec, la Nueva Ruta de la Seda.
Nodos y medios de transporte	De las rutas marítimas su nodo son los puertos marítimos y su medio de transporte los buques. De las rutas aéreas su nodo son los aeropuertos y su medio de transporte las aeronaves. De las rutas terrestres sus nodos son las redes ferroviarias y las redes carreteras y sus medios de transporte son los trenes (vagones) y los camiones.
Que son los simuladores de rutas	Una herramienta virtual que proporciona información sobre la vialidad y el tráfico de diversas rutas nacionales e internacionales, con la finalidad de recrear el tránsito.
Que datos proporcionan los simuladores	La ruta sugerida y alternativas de traslado, la distancia recorrida y el costo total.

CAPÍTULO V COMPETITIVIDAD Y ESTRATEGIA DE LAS RUTAS DE EXPORTACIÓN E IMPORTACIÓN

Denisse Ailed Aguilar Badillo*
Luis Manuel Cuevas Padilla**

SUMARIO: I. Introducción; II. Conceptualización de las rutas de exportación; III. Principales rutas de exportación; 3.1 Rutas marítimas; 3.2 Rutas aéreas; 3.3 Rutas terrestres; IV. Infraestructura y medios de transporte; 4.1 Infraestructura de los puertos y tipos de buques; 4.2 Infraestructura de los aeropuertos y tipo de aviones; 4.3 Infraestructura de las redes ferroviarias y tipos de vagones; 4.4 Infraestructura de las redes carreteras y tipos de camiones; V. Los simuladores como estrategia de competitividad en las organizaciones; VI. Conclusiones; VII. Lista de fuentes.

I. Introducción

Desde los inicios del comercio exterior han surgido muchos canales logísticos para facilitar el traslado de mercancías entre países, impulsando el crecimiento económico; además, han funcionado como factores de intercambio cultural. La selección y optimización de estas rutas responden a una combinación de factores, desde los geográficos hasta los políticos, por lo que varían con el tiempo.

Los flujos comerciales y las cadenas de suministro dependen de que las rutas de exportación e importación conserven eficiencia y competitividad; por ello, conviene conocer las rutas vigentes (aéreas, terrestres y marítimas) y monitorear tiempos de traslado, costos y riesgos. Con el paso de los años, algunas se han consolidado como puntos estratégicos para la distribución de productos. Las más conocidas son las marítimas, debido a que la mayor parte del comercio se mueve por mar; no obstante, en los últimos años las rutas terrestres y aéreas han ganado relevancia por razones de tiempo y seguridad.

El impulso de las rutas de exportación e importación incide en las innovaciones tecnológicas y de infraestructura de los nodos que las

* Licenciada en Administración de Negocios Internacionales de la Universidad Veracruzana; correo personal: denisseab26@gmail.com

** Integrante del Núcleo Académico Básico de la Especialización en Administración del Comercio Exterior. Región Xalapa de la Universidad Veracruzana; correo institucional: luicuevas@uv.mx

integran (puertos, aeropuertos, patios ferroviarios y carreteras), los cuales resultan determinantes para la competitividad de países y empresas. Un ejemplo de estas innovaciones son los simuladores logísticos, abordados en la cuarta sección del capítulo.

El propósito de este capítulo es presentar las rutas comerciales, la infraestructura de los nodos, los medios de transporte y los simuladores logísticos. Para tal efecto, se organiza en cuatro secciones: I) conceptualización de las rutas comerciales, su importancia y tipos; II) principales rutas de exportación e importación a escala mundial; III) aspectos de infraestructura necesarios y existentes en los nodos, así como los medios de transporte utilizados; y IV) uso de simuladores logísticos para diseñar y evaluar escenarios de transporte y distribución, a fin de fortalecer la competitividad y la seguridad de las empresas.

II. Conceptualización de las rutas de exportación e importación

Para que un producto llegue a nuestras manos, debe atravesar una serie de etapas logísticas que, en la mayoría de los casos, como personas consumidoras desconocemos. Una gran parte de los bienes a nuestro alcance proviene de distintos países, lo que implica que recorrieron una porción del mundo. En este marco, conviene comprender el papel de las rutas comerciales en el comercio exterior, pues constituyen los caminos principales por los que transitan las mercancías desde su origen hasta su destino. Para ofrecer un panorama más claro, se determina qué es una ruta comercial, su importancia y los tipos principales.

Las rutas de exportación e importación, o rutas comerciales, son un conjunto de trayectos establecidos por los agentes económicos con el propósito de transportar mercancías desde un punto de origen hasta su destino final. Se determinan a partir de factores geográficos, intereses económicos y políticos, criterios prácticos y condiciones de infraestructura en países y ciudades, con la finalidad de maximizar beneficios y reducir costos y riesgos (Vardomsky, 2023).

De lo anterior se infiere que las rutas de exportación e importación son las vías terrestres, aéreas o marítimas que facilitan el traslado de mercancías entre países. Por lo general, las ciudades situadas en estas rutas operan como puntos de acceso y distribución, y disponen de

infraestructura de alta capacidad, como aeropuertos, patios ferroviarios y autopistas, hacia otras zonas del territorio, lo que impulsa su crecimiento económico (KY Ng et al., 2018).

Las rutas comerciales desempeñan un papel relevante en el comercio exterior. Facilitan importaciones y exportaciones de productos perecederos, químicos y tecnológicos, con plazos estimados de entrega y riesgos previsibles, al ser itinerarios conocidos por comerciantes, navieras y operadores de transporte. Además, permiten reducir costos gracias al volumen de carga, especialmente mediante el transporte marítimo, ya que la mayor parte del comercio mundial se moviliza por rutas marítimas (Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo, 2024). También generan redes locales, regionales e interregionales y actúan como vectores del desarrollo urbano, la especialización y la transformación del paisaje por la construcción de infraestructura para la llegada y salida de productos y medios de transporte. En el plano histórico, rutas como la Ruta de la Seda propiciaron el intercambio cultural, religioso e intelectual entre los puntos que la integraban, a partir de las interacciones entre viajeros y habitantes locales (Liu, 2024).

Existen distintos tipos de rutas de exportación e importación, clasificadas principalmente en tres categorías: terrestres, aéreas y marítimas. Cada una cuenta con su propia infraestructura y medios de transporte; con frecuencia, para que los productos lleguen a su destino final, se combinan varias de ellas. A continuación, se presenta una explicación de cada tipo de ruta:

- A) En las rutas terrestres se incluyen las ferroviarias y las carreteras. Las primeras se emplean sobre todo para productos a granel, en grandes volúmenes y con frecuencia, con destino a puertos especializados. Las segundas suelen ser más flexibles e independientes, mueven cargas menores y en distancias más cortas; permiten el mayor acercamiento y la distribución al interior de los territorios, ya que las rutas marítimas y aéreas arriban únicamente a ciudades que cuentan con puertos o aeropuertos. Las rutas terrestres son comunes entre países vecinos o en regiones sin litoral, como en parte de Europa, y en América Latina en países como Bolivia y Paraguay (Allub y Juncosa, 2021).
- B) Las rutas aéreas conectan aeropuertos de salida y de llegada y son utilizadas por transportistas aéreos de carga para trasladar

mercancías a grandes distancias con mayor rapidez, lo que facilita el acceso a prácticamente cualquier destino. Se usan principalmente para productos perecederos, urgentes, farmacéuticos o de alto valor agregado. Estas rutas están más controladas y sujetas a horarios estrictos para cumplir plazos y permitir el tráfico aéreo. Aunque suelen ofrecer mayor seguridad frente a actos ilícitos que otras modalidades, requieren supervisión y control permanentes, lo que incrementa sus costos (OIAC, 2023).

- C) Las rutas marítimas tienen mayor peso en el comercio mundial debido a las grandes distancias que cubren y a los menores costos por volumen transportado. De acuerdo con la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo (2024), el transporte marítimo moviliza alrededor de 90% del comercio. Estas rutas, no obstante, están en constante ajuste por perturbaciones políticas y naturales en puntos clave (por ejemplo, el Canal de Panamá o el mar Rojo), lo que puede desplazar el tráfico hacia recorridos más largos e incrementar las distancias por tonelada. A través de ellas se movilizan, principalmente, cargas a granel, secas, contenerizadas, petróleo y gas.

Las rutas de exportación e importación son definidas por los agentes económicos considerando riesgos, costos y tiempos de traslado entre los puntos de origen y destino. Cada ruta comercial presenta ventajas y desventajas, así como particularidades en el manejo de productos. Asimismo, la flexibilidad y el alcance varían, por lo que resulta viable combinar más de un tipo de ruta para asegurar que la mercancía llegue a su destino final.

III. Principales rutas de exportación

Existe un amplio número de rutas comerciales en el mundo, ya sean marítimas, terrestres o aéreas, que facilitan la distribución de productos. No obstante, por el volumen de carga que movilizan, algunas pueden considerarse las más relevantes o conocidas a escala global.

3.1 Rutas marítimas

De acuerdo con el Foro Económico Mundial (2024a), dentro de las principales rutas marítimas están las siguientes:

Tabla 11.

Estrecho de Malaca

Nombre	Descripción
El canal de la mancha  Fuente: Elaboración propia	Es una ruta estratégica para el comercio exterior, siendo la más transitada a nivel mundial; se encuentra localizada en Europa, específicamente entre el Reino Unido y Europa continental, uniendo el mar del Norte con el océano Atlántico; esta ruta incluye aproximadamente 170 puertos, de los cuales los más importantes son Portsmouth, Le Havre, Cherburgo y Brest (FEM., 2024). Se estima que anualmente transitan entre 140,000 a 180,000 buques por esta ruta comercial.

Fuente: elaboración propia con datos de FCM, 2024

Tabla 12.

Estrecho de Ormuz

Nombre	Descripción
El canal de la mancha  Fuente: Elaboración propia	Es una ruta estratégica para el comercio exterior, siendo la más transitada a nivel mundial; se encuentra localizada en Europa, específicamente entre el Reino Unido y Europa continental, uniendo el mar del Norte con el océano Atlántico; esta ruta incluye aproximadamente 170 puertos, de los cuales los más importantes son Portsmouth, Le Havre, Cherburgo y Brest (FEM., 2024). Se estima que anualmente transitan entre 140,000 a 180,000 buques por esta ruta comercial.

Fuente: elaboración propia con datos de Romero, 2024

Tabla 13.

Canal de Suez

Nombre	Descripción
El canal de la mancha 	Es una ruta estratégica para el comercio exterior, siendo la más transitada a nivel mundial; se encuentra localizada en Europa, específicamente entre el Reino Unido y Europa continental, uniendo el mar del Norte con el océano Atlántico; esta ruta incluye aproximadamente 170 puertos, de los cuales los más importantes son Portsmouth, Le Havre, Cherburgo y Brest (FEM., 2024). Se estima que anualmente transitan entre 140.000 a 180.000

Fuente: elaboración propia con datos de FCM, 2024.

Tabla 14.

Canal de Panamá

Nombre	Descripción
Canal de Panamá 	El Canal de Panamá es una ruta importante de navegación artificial que conecta el océano Atlántico con el océano Pacífico, fue inaugurado en 1994 en el Istmo de Panamá. El canal conecta casi 2,000 puertos de 170 países, en 2023 permitió el tránsito de 14,000 buques. Sin embargo, debido a la escasez de agua en el canal los tiempos de espera para el cruce han aumentado.

Fuente: Elaboración propia

Fuente: elaboración propia con datos de FEM, 2024.

Tabla 15.

Canal de la Mancha

Nombre	Descripción
El canal de la mancha  Fuente: Elaboración propia	Es una ruta estratégica para el comercio exterior, siendo la más transitada a nivel mundial; se encuentra localizada en Europa, específicamente entre el Reino Unido y Europa continental, uniendo el mar del Norte con el océano Atlántico; esta ruta incluye aproximadamente 170 puertos, de los cuales los más importantes son Portsmouth, Le Havre, Cherburgo y Brest (FEM., 2024). Se estima que anualmente transitan entre 140,000 a 180,000 buques por esta ruta comercial.

Fuente: elaboración propia con datos de Romero, 2024.

Resulta pertinente señalar que la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo (2024), en su Informe sobre el Transporte Marítimo 2024, determinó que la guerra en Ucrania, las perturbaciones políticas en el mar Rojo y la disminución del nivel del agua en el Canal de Panamá han desplazado el tráfico hacia rutas marítimas más largas, lo que incrementó la distancia recorrida por tonelada de carga.

Además de las rutas mencionadas, conviene considerar la ruta marítima transpolar. Aunque todavía no opera de manera plena, representa un posible corredor para el tránsito marítimo futuro. Esta ruta propone un trayecto directo a través del Polo Norte para conectar Asia, América del Norte y Europa mediante aguas internacionales. Se trata de un tránsito estacional posibilitado por cambios climatológicos: durante el verano en esa región disminuyen el espesor y la extensión del hielo, lo que permite la navegación en aguas polares. Se estima que la apertura comercial podría darse de forma gradual hacia mediados de este siglo (Bennett et al., 2020).

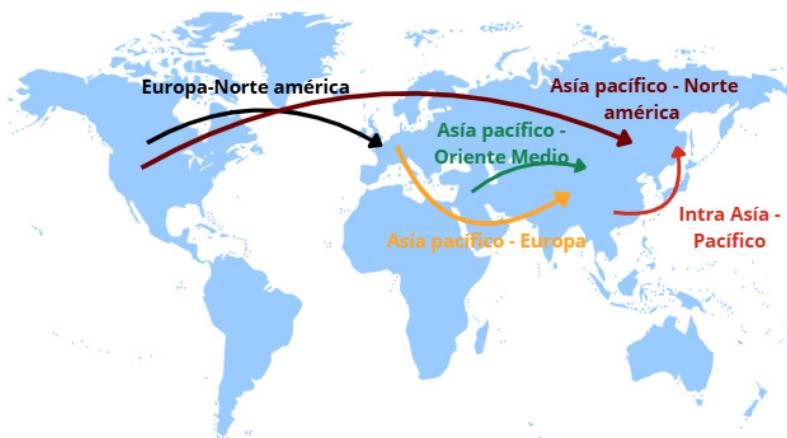
3.2 Rutas aéreas

De acuerdo con la Organización de Aviación Civil Internacional (2023),

las principales rutas comerciales de carga aérea por niveles de tráfico de origen y destino en 2023 fueron:

- *Intra Asia-Pacífico*. Ruta que favorece el comercio entre países asiáticos, sobrevolando parte del océano Pacífico. Representa 17% del tráfico aéreo mundial de carga. Conexiones principales: China-Japón, China-República de Corea, China-Hong Kong, Japón-República de Corea y República de Corea-Vietnam;
- *Asia Pacífico-Norteamérica*. Su flujo equivale a 15% del tráfico aéreo mundial de carga. Conecta a Estados Unidos con países asiáticos. Conexiones principales: China-Estados Unidos, Japón-Estados Unidos, República de Corea-Estados Unidos, Hong Kong-Estados Unidos y Australia-Estados Unidos;
- *Asia Pacífico-Europa*. Aporta 13% del comercio aéreo mundial de carga, uniendo países de Europa con Asia. Conexiones principales: China-Alemania, China-Países Bajos, Bélgica-China, China-Reino Unido y China-Luxemburgo;
- *Asia Pacífico-Oriente Medio*. Concentra 9% del tráfico de carga aéreo, conectando países asiáticos con Medio Oriente. Conexiones más frecuentes: India-Emiratos Árabes Unidos, Qatar-Tailandia, India-Qatar, China-Emiratos Árabes Unidos y Bangladesh-Arabia Saudita; y
- *Europa-Norteamérica*. También representa 9% del comercio aéreo mundial de carga y permite el intercambio entre Europa y Estados Unidos. Conexiones principales: Alemania-Estados Unidos, Reino Unido-Estados Unidos, Países Bajos-Estados Unidos, Luxemburgo-Estados Unidos y Francia-Estados Unidos.

Imagen 14.
Rutas aéreas



Fuente: elaboración propia con datos de Organización de Aviación Civil Internacional, 2023.

3.3 Rutas terrestres

Al igual que las rutas marítimas y aéreas, se requieren conexiones terrestres para hacer posible el comercio, pues estas permiten acceder con mayor facilidad al interior de los territorios y posibilitan el servicio puerta a puerta. Entre las rutas terrestres más conocidas se encuentran las siguientes:

- *Corredor Medio.* Esta ruta cobró mayor relevancia tras la guerra entre Rusia y Ucrania, ante la necesidad de evitar el territorio ruso. El Corredor Medio une China y Asia Central con Turquía y Europa. Aunque la mayor parte del trayecto se realiza por ferrocarril, es necesario el transporte marítimo para cruzar el mar Caspio y el mar Negro, debido a condiciones desfavorables en la infraestructura de Turquía. En 2022 el tráfico de contenedores por esta ruta incrementó 33% respecto del año previo; sin embargo, la limitada capacidad operativa y las largas distancias ocasionaron demoras y una disminución del tráfico en 2023. Pese a ello, los gobiernos involucrados mantienen su intención de invertir en el Corredor Medio por su alto potencial (Banco Mundial, 2023);
- *Puente terrestre euroasiático.* Es uno de los corredores ferroviarios más relevantes del mundo. Conecta Europa occidental con Asia como alternativa al transporte marítimo; entre las ciudades de destino figuran Hamburgo, Madrid y Róterdam (Ruiz, 2020). El corredor inicia en la costa de China y tiene una extensión aproximada de 10 000 km, trasladando alrededor de 3% de la carga contenerizada entre China y Europa. Representa una opción frente a las rutas marítimas por la reducción de tiempos (OCDE, 2023); y
- *Corredor Interoceánico del Istmo de Tehuantepec.* Ruta terrestre situada en el sur de México. Consiste en un trayecto ferroviario de más de 1 200 km que conecta el océano Pacífico con el Atlántico a través de los puertos de Salina Cruz, Coatzacoalcos, Dos Bocas y Puerto Chiapas. Hasta mayo de 2025, el corredor había movilizado 466 884 toneladas de productos y 105 760 pasajeros; cuenta con trenes de hasta 260 contenedores (Secretaría de Marina, 2025).

Además de las rutas mencionadas, existen proyectos multimodales para mejorar el traslado de mercancías. El más conocido es la Nueva Ruta de la Seda, anunciada por China en 2013, con el fin de dinamizar las economías de Asia, Europa y África. La iniciativa propone articular

diversas rutas terrestres (la antigua Ruta de la Seda) y marítimas para facilitar el comercio, la integración financiera, la conectividad y el encadenamiento productivo (Foro Económico Mundial, 2024b).

Este proyecto está compuesto por seis rutas terrestres principales: el Puente Terrestre Euroasiático; el Corredor Económico China–Pakistán (la inversión en este corredor incluye la construcción de centrales energéticas, aeropuertos, carreteras, vías férreas, puertos y oleoductos); el Corredor Bangladesh–China–India–Myanmar; el Corredor China–Asia Central y Occidental (la ruta más próxima a la antigua Ruta de la Seda, que requiere grandes inversiones en infraestructura por las condiciones de los países involucrados); el Corredor Económico China–Península de Indochina (integra a Indonesia, Singapur, Tailandia, Malasia, Filipinas, Vietnam, Brunéi, Camboya, Laos y Myanmar); y, por último, el Corredor China–Mongolia–Rusia. Asimismo, se contempla una ruta marítima que conecta a los países asiáticos con Europa y África a través de puertos estratégicos (Ruiz, 2020).

Imagen 15.

Nueva ruta de la seda



Fuente: Díez, (s. f.)

Conocer la existencia de las rutas de exportación permite obtener un panorama del flujo de mercancías a escala mundial y del grado de interconexión entre los países, así como identificar los principales destinos de las exportaciones y los grandes productores.

IV. Infraestructura y medios de transporte

Para que las rutas de exportación e importación resulten eficientes, es necesario que los distintos nodos (aeropuertos, puertos, carreteras y patios ferroviarios) dispongan de la infraestructura requerida para asegurar el tránsito adecuado de los medios de transporte con mercancía. De este modo, se garantizan los plazos de entrega, se determina la capacidad de tránsito, carga y descarga, y se brinda seguridad a los diferentes agentes económicos.

4.1 Infraestructura de los puertos y tipos de buques

Los puertos marítimos desempeñan un papel relevante en el comercio exterior. Como se indicó en secciones anteriores, la mayor parte del intercambio internacional se realiza por rutas marítimas; en consecuencia, los puertos funcionan como nodos clave para la producción y la distribución de bienes. Contar con infraestructura adecuada resulta vital para el desarrollo de las economías.

Las principales actividades en un puerto son la recepción de buques, la carga, la descarga, el almacenamiento, la recepción y la entrega de mercancías. Los puertos incorporan diversos tipos de infraestructura; las más destacadas son la infraestructura exterior y las obras interiores de atraque.

La infraestructura exterior, también conocida como obras de abrigo, comprende las intervenciones realizadas en el mar para proteger las instalaciones de las acciones de la naturaleza. Entre ellas se encuentran los diques verticales y las escolleras, construcciones destinadas a reflejar o disipar el oleaje (Quintero et al., 2021).

Asimismo, existen obras interiores de atraque, que facilitan el amarre y las labores de carga y descarga. Entre estas se incluyen los muelles, que cuentan con una explanada horizontal para las operaciones y una

estructura vertical con calado suficiente para el atraque de buques; los duques de alba, estructuras separadas de la costa utilizadas como puntos de amarre y atraque (Quintero et al., 2021); los canales de navegación, que sirven como accesos para los buques, presentan profundidad controlada y asistencia de prácticos y remolcadores, y pueden ubicarse fuera del área portuaria para la aproximación o dentro del puerto para la navegación interior; y las zonas de fondeo, áreas designadas para que los barcos permanezcan en espera de un atracadero disponible (Notteboom et al., 2022).

Los buques utilizados en el comercio exterior pueden clasificarse de diversas maneras, particularmente según el tipo de mercancía que trasladan. A continuación, se presentan los distintos tipos de buques.

Tabla 16.

Tipos de buques

Nombre	Descripción
Portacontenedores	Trasladan mercancía contenerizada.
Graneleros de carga seca	Transportan grandes cantidades de productos secos a granel.
Buques de carga seca fraccionada	Transportan mercancías de grandes dimensiones.
Buques para el transporte de GPL y GNL	Transportan grandes cantidades de gas licuado natural o de petróleo.
Buques tanque	Transportan productos químicos en grandes cantidades.
Buques roll on roll off	son utilizados para el transporte de cargas sobre ruedas como los vehículos.

Fuente: elaboración propia con datos de Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo, 2022.

4.2 Infraestructura de los aeropuertos y tipo de aviones

Los aeropuertos son nodos indispensables para el funcionamiento de las rutas aéreas: permiten el despegue y aterrizaje de aeronaves, su mantenimiento, la carga y descarga de mercancías y el acceso de pasajeros. Dado el alto nivel de control requerido para proteger a las y

los usuarios, los aeropuertos cuentan con diversas áreas y elementos especializados. Las principales áreas y elementos son los siguientes:

- Área de operación de aeronaves. En esta zona se realiza el movimiento de las aeronaves, su aterrizaje, despegue, estacionamiento, suministro de combustible y, en algunos casos, el ascenso o descenso de personas pasajeras y mercancías (Carlos, 2024). Está integrada por la pista de pavimento, de pasto o una superficie compactada, y su señalización: borde y umbral para indicar largo, ancho, inicio y fin; eje de pista; luces y letreros. Incluye, además, las calles de rodaje, que conectan las distintas áreas, y las plataformas, espacios rectangulares destinados al estacionamiento y al suministro de combustible (Moreno-Ayala et al., 2024);
- Área de mantenimiento. Corresponde a la zona donde se verifica que los aviones y sus componentes se encuentren en condiciones óptimas de operación; su elemento central es la plataforma (Carlos, 2024);
- Terminales de pasajeros. Constituyen el área de acceso de las personas usuarias y concentran las operaciones relacionadas con ellas (documentación, migración, bancos, restaurantes, entre otros). Se componen, en lo esencial, de un edificio cuyas características varían según el tipo de aeropuerto (Herrera et al., 2023);
- Terminales de carga. En esta área se manipulan mercancías de comercio exterior y correo; se realizan las operaciones de carga y descarga hacia y desde las aeronaves. Dispone de aduana para el despacho de exportación o importación, y para la inspección fitosanitaria y opera, principalmente, sobre una plataforma (Herrera et al., 2023);
- Asimismo, pueden mencionarse dos zonas adicionales: las terminales de aviación general y el área de servicios aeroportuarios. En la primera se llevan a cabo operaciones de aeronaves privadas o rentadas; en la segunda se ubican servicios y empresas concesionarias como abastecimiento a bordo, limpieza y cuerpos de emergencia, entre otros (Carlos, 2024); y
- Un elemento relevante es la torre de control, encargada de supervisar todos los movimientos de las aeronaves dentro y fuera del aeropuerto para guiar a las tripulaciones en el espacio aéreo. Por lo general, se localiza en una posición elevada y con amplia visibilidad (Moreno-Ayala et al., 2024).

En cuanto a los tipos de aeronaves, es posible clasificarlas de varias formas, de acuerdo con su uso, el ancho de su fuselaje y su autonomía. Existen, por lo tanto, los siguientes tipos de aeronaves:

Tabla 17.

Tipos de aeronaves

De acuerdo con su uso	
De pasajeros	Aviones comerciales con distintas clases de asientos, con compartimentos para equipaje de mano en cabina.
De carga	Son de gran capacidad y su cabina está adaptada al transporte de mercancías, por lo general son utilizadas por integradores.
Mixtas	Poseen cabinas de pasajeros y compartimentos de carga, son las más utilizadas.
De acuerdo con el tipo de fuselaje	
Fuselaje estrecho	Cabina de 3 a 4 metros de diámetro, con un único pasillo central. Filas de 2 a 6 asientos.
Fuselaje ancho	Cabina de 4 a 7 metros de diámetro, con doble pasillo. Filas de 7 a 10 asientos.
De acuerdo con el grado de autonomía	
Corto radio	Se utilizan en vuelos regionales, cubren distancias menores a 2,500 km.
Medio radio	Cubren distancias de entre 2,000 a 5,000 km, pueden utilizarse en vuelos de dos a seis horas.
Largo radio	Se usan en vuelos de más de ocho horas, cubren más de 5,000 km.

Fuente: elaboración propia con datos de Moreno-Ayala, *et al.*, 2024

4.3 Infraestructura de las redes ferroviarias y tipos de vagones

En cuanto a la infraestructura de las redes ferroviarias, se entiende por tal el conjunto de elementos que permiten la circulación de pasajeros y carga. El sistema férreo, además de posibilitar el traslado de grandes volúmenes de mercancías a largas distancias, conecta puertos terrestres y marítimos, optimizando las operaciones de distribución.

De forma general, un sistema ferroviario se compone de la vía, que funge como soporte y guía del tren y enlaza los demás elementos de la red. Pueden identificarse tres tipos de vías: la principal, con mayores controles para su tránsito y conexión entre patios y estaciones; las vías

de escape, que facilitan el cruce seguro de trenes; y las vías industriales, de propiedad particular, conectadas a las vías principales (Agencia Reguladora del Transporte Ferroviario, 2022).

Otros componentes relevantes son: el patio ferroviario, integrado por vías principales y auxiliares para la recepción, conformación y despacho de trenes (Agencia Reguladora del Transporte Ferroviario, 2023); el puerto ferroviario fronterizo, encargado de controlar el flujo de mercancías entre dos países; el puerto ferroviario marítimo, destinado a operaciones de tráfico portuario; la estación de pasajeros, que alberga las instalaciones para la llegada y salida de trenes y el ascenso y descenso de personas; y las estaciones de carga, dedicadas a la recepción, almacenamiento y expedición de mercancías (Agencia Reguladora del Transporte Ferroviario, 2022). Además, la red requiere puentes y túneles que permitan el paso sobre o a través de obstáculos naturales o artificiales (Agencia Reguladora del Transporte Ferroviario, 2023).

Por su parte, el equipo ferroviario comprende los vehículos tractivos que circulan por las vías férreas. Para el transporte de mercancías se utilizan distintos tipos de vagones, seleccionados según la naturaleza de la carga, entre los cuales destacan los más comunes.

Tabla 18.

Tipos de vagones

Nombre	Descripción
De carga cerrados	Utilizados para el transporte de mercancías generales.
Planos o plataforma	Utilizados para el traslado de mercancías de grandes dimensiones, como maquinaria.
Tolva	Son para trasladar productos secos a granel, estas pueden ser cubiertas o abiertas.
Cisterna	Para el traslado de productos líquidos o gases, como químicos y combustibles.
De carga	Utilizados para el transporte de contenedores.
Autoracks	Diseñados para el traslado de vehículos, por lo que son cerrados y cuentan con más de un nivel.

Fuente: elaboración propia con datos de Association of American Railroads, 2025.

4.4 Infraestructura de las redes carreteras y tipos de camiones

Las redes carreteras están integradas por caminos, carreteras, autopistas y avenidas existentes en los distintos países, así como por las estructuras que permiten el paso en diversas condiciones geográficas, como túneles y puentes, y por obras de apoyo o complementarias, entre ellas señalización, semáforos e iluminación (Morales et al., 2023). Además, para que estas redes resulten eficientes, deben mantenerse en buenas condiciones y contar con estaciones de servicio que ofrezcan abastecimiento de combustible cuando resulte necesario.

Existen diversos vehículos utilizados en el transporte de mercancías a través de las redes carreteras; los más comunes son los siguientes:

Tabla 19.

Tipos de vehículos carreteros

Nombre	Descripción
La cabeza tractora y semirremolque	Por lo general se usan en conjunto, la cabeza tractora es necesaria para arrastrar el semirremolque a través de una plataforma sobre la cual es apoyado, esto lo convierte en un vehículo articulado práctico.
Camiones rígidos	Estos son un junto de cabina, motor y caja (espacio dónde se traslada la mercancía), mantienen una pequeña separación física entre la cabina y la caja.
Vehículos plataforma	Son otro tipo de camión rígido con una superficie plana sin laterales, es utilizado para transportar mercancías de grandes dimensiones o contenedores
Furgonetas	Son similares a los camiones rígidos, pero sin el espacio físico entre caja y la cabina.
Vehículo cisterna	Tienen un depósito para el transporte de líquidos o gases.
Vehículos de temperatura dirigida	Son aquellos que cuentan con un sistema de control de temperatura para mantener la mercancía en condiciones óptimas.

Fuente: elaboración propia con datos de Ruiz, 2022.

El correcto funcionamiento de cada uno de los nodos mencionados, así como de los medios de transporte, resulta vital para que una ruta comercial sea eficiente. De lo contrario, se generarían retrasos en las cadenas de suministro, con afectaciones para vendedores, compradores e incluso para las personas consumidoras finales, ya que una gestión deficiente de la infraestructura provoca sobrecostos y mayores riesgos para todas las partes involucradas.

V. Los simuladores como estrategia de competitividad en las organizaciones

En la actualidad, el uso de tecnologías se ha vuelto una necesidad para el desarrollo de diversas actividades en distintos ámbitos, lo que permite mejorar la organización y la gestión de tareas. Un ejemplo frecuente y relevante es el empleo de simuladores de ruta, que han incrementado la eficiencia de las operaciones empresariales, dado que variables como el tiempo y el costo han adquirido mayor peso en el funcionamiento de la cadena de suministro.

Al hablar de un simulador de ruta, se alude a una herramienta virtual que proporciona información sobre la vialidad y el tráfico de diversas rutas nacionales e internacionales, con la finalidad de recrear el tránsito mediante la imitación del comportamiento de un sistema físico bajo ciertas condiciones de operación (Instituto Mexicano del Transporte, 2024).

De acuerdo con el nivel de detalle que ofrecen, los simuladores pueden clasificarse en tres tipos:

Tabla 20.

Tipos de simuladores por grado de detalle

Microscópico	Macroscópico	Mesoscópico
Presentan y describen el comportamiento de los elementos individuales con gran detalle, como a las personas, vehículos y semáforos. Es principalmente utilizado para el tráfico urbano.	Se centra en la modelización del flujo de tráfico, asumen que el comportamiento depende de las condiciones de tránsito, es utilizado para áreas extensas como autopistas. Tiene un nivel bajo de detalle.	Combina lo Microscópico y lo macroscópico. El nivel de detalles es medio, presenta los elementos en pequeños grupos y describe su comportamiento con bajo nivel de detalle.

Fuente: elaboración propia con dato de Nguyen *et al.*, 2021

Los simuladores de ruta sirven de apoyo a las empresas para elegir la estrategia de transporte y distribución a implementar, considerando el tipo de vehículo, el modo de transporte y la secuencia de rutas. Como mecanismo para ejercer mayor control y seguridad sobre las operaciones de distribución, las empresas buscan reducir las distancias recorridas, el número de vehículos utilizados y agilizar los procesos (Zapata et al., 2020).

La información que ofrece un simulador de ruta varía según su complejidad. De forma general, y de acuerdo con el Instituto Nacional de Estadística y Geografía (2017), para optimizar la logística de una empresa estos sistemas proporcionan datos como:

- Ruta sugerida y alternativas de traslado: la ruta principal se estima como la mejor en cuanto a tiempo y costo; asimismo, se presentan opciones adicionales para que el usuario elija la que resulte más conveniente;
- Distancia recorrida: muestran la distancia total entre el punto de origen y el de destino; y
- Costo total: ofrecen una estimación del costo del viaje. En rutas carreteras, consideran peajes y combustible; en rutas marítimas, esta información es proporcionada por las navieras como parte del servicio contratado.

Es posible acceder a distintos simuladores conforme a la complejidad de la operación y al modo de transporte terrestre, aéreo o marítimo. En operaciones terrestres existen herramientas de uso general que no requieren mayores requisitos, como Google Maps y Waze. Estos simuladores permiten identificar la ruta óptima en red carretera a través de mapas digitales en tiempo real y, además, brindan información sobre posibles retrasos, niveles de embotellamiento y obras en curso (Google Maps, 2025; Waze, 2025), aunque no incorporan los costos. Otra herramienta es Traza tu ruta, del Gobierno de México, que muestra el trayecto sugerido e incluye costos de combustible y casetas, los estados por los que se transita, la distancia en kilómetros y el tiempo aproximado; sin embargo, no detalla otros aspectos considerados por los simuladores mencionados (SCT, 2025).

En el caso de rutas aéreas y marítimas, los simuladores suelen ser ofrecidos por las propias empresas transportistas, que operan con rutas preestablecidas. Algunas permiten a clientes potenciales cotizar

alternativas según fechas, puntos de origen y destino, mostrando el tiempo total de traslado, el recorrido y las escalas. Un ejemplo es la opción de la naviera Hapag-Lloyd (2025), que, con base en las fechas, el puerto de salida y llegada, y el tipo de contenedor requerido, ofrece diversas rutas posibles y el tiempo estimado del viaje total y entre escalas.

El uso de estas herramientas ha incrementado la eficiencia operativa de las cadenas de suministro. Para que un producto llegue al consumidor intervienen múltiples agentes en su producción, almacenamiento, distribución y comercialización. En este contexto, los simuladores de ruta permiten a las empresas tomar decisiones informadas en materia de distribución para optimizar costos, tiempos de traslado, control y eficiencia, lo que aporta mayor seguridad a las operaciones (Amaro et al., 2024, pp. 46–57).

VI. Conclusiones

Las rutas de exportación e importación son conjuntos de trayectos establecidos a lo largo del tiempo por agentes económicos para facilitar el traslado de mercancías de manera más segura, rápida y económica. Pueden ser terrestres, marítimos o aéreas. Su eficiencia depende de los niveles de infraestructura que ofrecen los países y ciudades ubicados en estas rutas.

Por otro lado, el funcionamiento adecuado de los nodos o puntos de enlace dentro de las rutas es determinante para que los distintos medios de transporte circulen sin contratiempos, evitando sobrecostos para las empresas y aumentando la competitividad de los países. Las ciudades situadas en las rutas operan como puntos de acceso hacia el interior de los territorios, principalmente mediante rutas terrestres por su mayor flexibilidad.

Se pudo observar que cada ruta comercial se integra por caminos estratégicos y por una serie de elementos que hacen posible su operación: los nodos (aeropuertos, carreteras, patios ferroviarios y puertos) y los medios de transporte, que varían según la cantidad y el tipo de producto, así como la ruta a utilizar. A escala mundial, las rutas más utilizadas son las marítimas, debido a los grandes volúmenes de carga que manejan de manera simultánea; con todo, las rutas terrestres y aéreas ofrecen ventajas como mayor control, flexibilidad y menores tiempos de traslado.

Asimismo, para identificar con mayor precisión las rutas de exportación e importación que mejor se ajusten a las necesidades de las empresas, es posible utilizar simuladores de ruta. Estas herramientas calculan la alternativa más viable entre un punto de origen y uno de destino, considerando factores como tiempo y costo.

Por último, queda claro que conocer estos temas es importante para comprender la distribución de productos a escala global, detectar debilidades y oportunidades de la infraestructura disponible y mejorar los sistemas de distribución de las empresas, optimizando las cadenas de suministro en beneficio de clientes y vendedores.

VII. Lista de fuentes

- Agencia Reguladora del Transporte Ferroviario (2022). *Red Ferroviaria Nacional Documento metodológico*. Recuperado de https://www.snieg.mx/Documentos/IIN/Acuerdo_2_V_2024/doc_metodologico.pdf
- Agencia Reguladora del Transporte Ferroviario (2023). *NOM-EM-003-ARTF-2023: Sistema Ferroviario-Seguridad-Clasificación y Especificaciones de Vía. Diario Oficial de la Federación*. Recuperado de https://www.dof.gob.mx/nota_detalle_popup.php?codigo=5699375
- Allub, L. y Juncosa, F. (2021). Capítulo 4. El rol de la infraestructura de transporte. *En Caminos para la integración: facilitación del comercio, infraestructura y cadenas globales de valor*, pp. 163-229. Caracas: CAF.
- Amaro, I., Ruiz, L., Gurrola, A., y Gutiérrez, I. (2024). *Implementación de simulador logístico para la trazabilidad de las rutas de distribución de productos y la optimización de recursos*. En *Innovación, industrialización sostenible y complejidad productiva en las organizaciones*, pp. 46-57. México: Red Iberoamericana de Academias de Investigación.
- Association of American Railroads (2025). *How freight rail operations work*. Recuperado de <https://www.aar.org/wp-content/uploads/2025/04/AAR-How-Freight-Rail-Opearations-Work-Fact-Sheet.pdf>
- Banco Mundial (2023). *Middle trade and transport corridor: Policies and investments to triple freight volumes and halve travel time by 2030*. Recuperado de <https://shorturl.at/veEN3>
- Bennett, M., Stephenson, S., Yang, K., Bravo, M., De Jonghe, B. (2020). La apertura de la Ruta Marítima Transpolar: impactos logísticos, geopolíticos, ambientales y socioeconómicos. *Marine Policy*, 121.
- Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo (2022). *Informe sobre el transporte marítimo 2022*. Recuperado de https://unctad.org/system/files/official-document/rmt2022overview_es.pdf
- Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo (2024). *2024 Review of maritime transport*. Recuperado de https://unctad.org/system/files/official-document/rmt2024_en.pdf

- Díez, R. (s. f.). Recorrido terrestre y marítimo de la Nueva Ruta de la Seda. Recuperado de <https://geopol21.com/wp-content/uploads/recorridorutaseda.pdf>
- Foro Económico Mundial (2024a). *Estas son las 5 vías marítimas más importantes para el comercio mundial*. Recuperado de <https://es.weforum.org/stories/2024/02/estas-son-las-vias-navegables-mas-importantes-para-el-comercio-mundial/>
- Foro Económico Mundial (2024b). *La iniciativa de la Franja y la Ruta de China que cumplió 10 años. Esto es lo que hay que saber*. Recuperado de <https://es.weforum.org/stories/2024/01/la-iniciativa-china-de-la-franja-y-la-ruta-cumple-10-anos-esto-es-lo-que-hay-que-saber/>
- Google Maps (2025). *Google Maps*. Recuperado de <https://shorturl.at/1xdyu>
- Hapag Lloyd (2025). *Itinerario*. Recuperado de <https://www.hapag-lloyd.com/solutions/schedule/#/>
- Herrera, A., Olgún, L. y Valladares, I. (2023). *Logística de las operaciones aeroportuarias*. Recuperado de <https://imt.mx/resumen-boletines.html?IdArticulo=428&IdBoletin=160>
- Instituto Mexicano del Transporte (2024). Modelación de flujos de tránsito en redes de carreteras. NOTAS, Publicación bimestral de divulgación externa, 212.
- Instituto Nacional de Estadística y Geografía (2017). *Sakbé: Sistema de Ruteo de México. Red Nacional de Caminos*. Recuperado de https://antares.inegi.org.mx/analisis/red_hidro/PDF/SAKBE_Sistema_de_Ruteo_de_Mexico.pdf#:~:text=Tipo%20de%20Combustible%20y%20Rendimiento%20del%20veh%C3%ADculo,estimar%20el%20costo%20por%20concepto%20de%20combustible
- K.Y. Ng, A., Jiang, C., Larson, P. y Duval, D. (2018). Capítulo 2. Redes de transporte e impactos en los nodos de transporte. En *Sistema de transporte nodal*, pp. 9-28). Estados Unidos: Transport Nodal System.
- Liu, C. (2024). The Silk Road: A modern analogy of globalization and culture Exchange. *Communications in Humanities Research*, 28(1), pp. 140-144.
- López, C. (2024). *Logística de la carga aérea*. Recuperado de <https://shorturl.at/0iG01>
- Marín, J. (2024). *De Ormuz a Bab al Mandeb: la pinza marítima de Irán en Oriente Próximo*. Recuperado de <https://elordenmundial.com/mapas-y-graficos/ormuz-bab-al-mandeb-pinza-maritima-iran-oriente-proximo/>
- Morales, E., Santillán, M., Mayorga, M., Cervallos, J. (2023). Categorización de la red vial en estudios de ingeniería de tránsito y transporte y sus normativas en Ecuador. *Revista Polo del conocimiento*, 8(6), pp. 1244-1125.
- Moreno-Ayala, J., Villacis-Betancourt, C., Villamarín-Padilla, J. (2024). *Transporte aéreo: Aeropuertos y aerolíneas*. Ecuador: Casa editora del Polo.
- Nguyen, J., Powers, S., Urquhart, N., Farrenkopf, T., y Guckert, M. (2021). Una descripción general de los simuladores de tráfico basados en agentes. *Perspectivas interdisciplinarias de la investigación de transporte*, 12.
- Notteboom, T., Pallis, A., Rodrigue, J. (2022). *Port Economics, Management and Policy*, Nueva York: Routledge.

- Organización de Aviación Civil Internacional (2023). *2023- Crecimiento Resiliente del transporte de carga aérea*. Recuperado de https://www.icao.int/sustainability/air-cargo/facts-and-figures?utm_
- Organización Internacional de Aviación Civil (2023). *El transporte Internacional de la Carga Aérea. La seguridad y la facilitación en la cadena de suministro de la carga y el correo aéreos*. Montreal: Organización de Aviación Civil Internacional.
- Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económico (2023). *Aprovechar el potencial del Corredor Medio*. Recuperado de https://www.oecd.org/en/publications/realising-the-potential-of-the-middle-corridor_635ad854-en/full-report.html
- Quintero, M., Almanza-Vides, K., Pimienta, S. (2021). Estrategias para potenciar la competitividad internacional de Puertos Marítimos en contextos globalizados. *Revista de Ciencias Sociales*, 27(3), pp. 250-271.
- Romero, B. (2024). Las rutas de navegación: desafíos y oportunidades actuales para el transporte marítimo de mercancías. *Revista de Estudios Jurídicos y Criminológicos*, 10, pp. 129–160. <https://DOI.org/10.25267/REJUCRIM.2024.i10.05>
- Ruiz, A. (2020). La nueva ruta de la seda: impacto en las relaciones entre la unión europea y China. *Notebooks of geopolitical intelligence*, 1(2), pp. 47-97.
- Ruiz, J. (2022). Cap. 7: Normas de explotación y técnicas. En *Transporte de mercancías por carretera: manual de competencia profesional*, pp. 342-344. Barcelona: Marge Books.
- Secretaría de Marina (2025). *El Corredor Interoceánico: un nuevo puente para el comercio global y una oportunidad real para la población del sureste de México*. Recuperado de <https://shorturl.at/hs8aw>
- Vardomsky, L. (2023). *Corredores de transporte internacionales en el contexto del desarrollo del potencial de tránsito de Rusia*. Recuperado de https://pmc.ncbi.nlm.nih.gov/articles/PMC10108784/?utm_
- Waze (2025). *Waze*. Recuperado de <https://www.waze.com/es/live-map/>
- Zapata, J., Vélez, A. y Arango, M. (2020). Mejora del proceso de distribución en una empresa de transporte. *Investigación Administrativa*, 16(49), julio-diciembre 2019, pp. 34-67.

CAPÍTULO VI

LA ARMONIZACIÓN DE LA TARIFA ARANCELARIA

Fernando Sangabriel Dauzón
Daniel Antonio López Lunagómez



RESUMEN
CAPÍTULO VI
LA ARMONIZACIÓN DE LA TARIFA ARANCELARIA

Eje Temático	Contenido
Idea central del capítulo	El capítulo se centra en la tarifa arancelaria, desde sus funciones, dimensiones e importancia para el comercio exterior, así como los diferentes sistemas que apoyan a la tarifa arancelaria para su creación y funcionamiento como el Sistema Armonizado de Designación y codificación de mercancías y el Sistema de Clasificación Industrial de América del Norte
Qué es la tarifa arancelaria	Es el instrumento legal mediante el cual un país impone gravámenes sobre las mercancías importadas y/o exportadas para cumplir funciones fiscales y regulatorias.
Funciones	La tarifa arancelaria tiene cuatro funciones principales, recaudatoria fiscal, protecciónista de la industria nacional, reguladora de los flujos comerciales y negociadora en acuerdos comerciales internacionales
Dimensiones	Se divide en dos dimensiones importantes, la jurídica como un sustento normativo que autoriza, limita y regula la imposición de aranceles y la técnica que representa todos los criterios y procedimientos para que esta sea aplicada de forma precisa, uniforme y objetiva.
Sistema armonizado	Actualmente las tarifas arancelarias a nivel mundial se han armonizado para que sean iguales en todas las aduanas del planeta, y de esta forma sea más fácil la aplicación de sus funciones y dimensiones
Estructura y funcionamiento	El SA se divide en Secciones, capítulos, partidas y subpartidas, la sección integra productos de la misma categoría, mientras que las otras tres estructuras proporcionan un código de dos dígitos a fin de clasificar las mercancías
Sistema armonizado y TIGIE	El sistema armonizado es la clasificación general que se aplica a nivel internacional, sin embargo en México para que este sistema sea más específico se han añadido dos variaciones a su estructura, la tarifa arancelaria que son dos dígitos más de clasificación entre diferentes tipos de producto y el NICO que son otros dos números para diferenciar entre mercancías con fines estadísticos.
SCIAN	Es un sistema de clasificación de actividades económicas cuyo propósito es proporcionar un marco común para comparar estadísticas entre México, Estados Unidos y Canadá. Mantiene relación con la fracción arancelaria, pues su sustento jurídico se vincula con el T-MEC y contribuye a articular las actividades comerciales con las mercancías que se exportan e importan.
Estructura y funcionamiento	El SCIAN tiene una estructura similar al sistema armonizado, dividiéndose en sectores, subsectores, ramas, subramas y clases, cada uno de ellos proporciona un número para identificar las industrias, con excepción del sector que este proporciona dos dígitos.
SCIAN y TIGIE	Si bien el SCIAN y la TIGIE no tienen una relación directa, tienen una dependencia en cuanto a la información estadística que se proporciona entre ellos al determinar la actividad económica con el tipo de mercancía que esta produce.

CAPÍTULO VI

COMPETITIVIDAD Y ESTRATEGIA DE

LA ARMONIZACIÓN DE LA TARIFA ARANCELARIA

Fernando Sangabriel Dauzón*
Daniel Antonio López Lunagómez**

SUMARIO: I. Introducción; 2.1 Funciones principales de las tarifas arancelarias; 2.2 Dimensiones de las tarifas arancelarias; 2.2.1 Dimensión jurídica; 2.2.2 Dimensión técnica; 2.3 Importancia de las tarifas arancelarias en el comercio exterior actual; 2.4 Relación entre tarifas arancelarias y tratados de libre comercio; 2.5 Sectores sensibles y política económica; III. Sistema Armonizado de Designación y Codificación de Mercancías; 3.1 Origen y fundamentos del Sistema Armonizado (SA); 3.2 Estructura y funcionamiento del SA; 3.3 Reglas de interpretación y aplicación práctica; 3.4 El Sistema Armonizado y la LIGIE; IV Sistema de Clasificación Industrial de América del Norte (SCIAN); 4.1 Origen y fundamentos del SCIAN; 4.2 Estructura y niveles de clasificación; 4.3 Aplicaciones y utilidad en el comercio exterior; V. Conclusiones; VI. Lista de fuentes.

I. Introducción

El comercio exterior existe gracias a un conjunto de normas y procedimientos técnicos que garantizan la facilidad, transparencia, equidad y legalidad en el intercambio de bienes y servicios entre las naciones participantes. En este contexto, la armonización de la tarifa arancelaria se vuelve un elemento relevante, pues permite que la clasificación y el gravamen de las mercancías se realicen con criterios uniformes y comparables a nivel internacional. Para comprender este proceso, es necesario analizar de manera conjunta tres ejes centrales: las tarifas arancelarias, el Sistema Armonizado de Designación y Codificación de Mercancías (SA) y el Sistema de Clasificación Industrial de América del Norte (SCIAN).

* Doctor en Administración y Desarrollo Empresarial, académico por asignatura en la Universidad Veracruzana. Correo electrónico: fsangabriel@uv.mx

** Profesor de Tiempo Completo y Miembro del Núcleo Académico Básico de la Especialización en la Facultad de Contaduría y Administración. Región Xalapa de la Universidad Veracruzana; correo dlopez@uv.mx

En primer lugar, la tarifa arancelaria es el instrumento jurídico y económico con el que los países regulan las operaciones de importación y exportación. Sus distintas dimensiones, especialmente la fiscal y la regulatoria, le otorgan un papel estratégico tanto para la recaudación de impuestos como para la protección de sectores productivos frente a prácticas desleales (por ejemplo, el dumping). Además, funciona como herramienta de negociación en la celebración de tratados de libre comercio entre naciones y, en general, en el marco de los acuerdos internacionales, como los de la Organización Mundial del Comercio (OMC) o, en su momento, el Acuerdo General sobre Aranceles Aduaneros y Comercio (GATT, por sus siglas en inglés).

En segundo lugar, el Sistema Armonizado (SA) provee una base técnica que facilita la clasificación uniforme de las mercancías objeto de comercio. Mediante su estructura jerárquica, reglas de interpretación y notas explicativas, cada producto recibe un tratamiento homogéneo en más de 200 países. Con ello se posibilita la correcta determinación de aranceles, la generación de información estadística confiable y la aplicación de medidas no arancelarias.

Finalmente, el Sistema de Clasificación Industrial de América del Norte (SCIAN) aporta una perspectiva complementaria al clasificar las actividades económicas de México, Estados Unidos y Canadá bajo un esquema común exclusivo de estos tres países; a diferencia del SA, que opera a nivel internacional y se orienta a mercancías, el SCIAN se centra en actividades productivas. Si bien su objetivo no es la determinación de aranceles, adquiere relevancia al ofrecer información estratégica sobre sectores vinculados al comercio exterior, lo que facilita la planeación económica y la integración regional en el marco del Tratado entre México, Estados Unidos y Canadá (T-MEC).

II. Tarifas arancelarias

La tarifa arancelaria es el instrumento legal mediante el cual un país impone gravámenes sobre las mercancías importadas y/o exportadas para cumplir funciones fiscales y regulatorias. En México, su base normativa se encuentra en la Ley de los Impuestos Generales de Importación y de Exportación (LIGIE), cuyo artículo primero define la Tarifa como “las cuotas que, atendiendo a la clasificación de la mercancía, servirán para

determinar los Impuestos Generales de Importación y de Exportación" (Congreso de la Unión, 2022). A esta tarifa también se le denomina TIGIE (Tarifa de la Ley de los Impuestos Generales de Importación y de Exportación).

Otra forma de referirse es simplemente como aranceles, los cuales, de acuerdo con Gaspar (2013):

Los aranceles son utilizados por los gobiernos desde dos puntos específicos.

Por un lado, para el control y protección de los mercados del mismo país en la importación de mercaderías; por el otro, se utilizan como protección de los productos fabricados en el país o de aquellos que son enviados al extranjero a través de los programas de fomento a la exportación (Gaspar, 2013).

Además de proteger el mercado y los productos nacionales, la tarifa arancelaria cumple funciones recaudatorias, regulatorias y negociadoras en el marco de los acuerdos comerciales y de la OMC, entre otros ámbitos.

2.1 Funciones principales de las tarifas arancelarias

Las tarifas arancelarias cumplen con varias funciones en el comercio exterior, vinculadas con la política económica y la regulación aduanera. Autores como Gaspar (2013), UNIR Revista (2025) y BBVA México (2025) las describen del modo siguiente:

- a) **Recaudatoria.** Opera como instrumento fiscal al generar ingresos para el Estado mediante los derechos de importación y exportación. En México, estos derechos representan una parte relevante de las finanzas públicas asociadas al comercio exterior. La TIGIE determina, para cada fracción arancelaria, el impuesto aplicable, lo que aporta previsibilidad y certeza al cálculo de costos de importación. Con frecuencia, el arancel se fija *ad valorem*; en otros casos, se contemplan importes específicos por unidad. Además, cuando corresponda, se adiciona el IVA conforme a lo que determine la LIGIE;
- b) **Proteccionista.** Se utiliza para resguardar la industria nacional frente a la competencia de bienes importados. Consiste en aplicar aranceles más altos a ciertos productos, elevando su precio de ingreso y reduciendo su competitividad relativa respecto de la oferta local. Estas medidas pueden ser permanentes o temporales

y deben alinearse con compromisos internacionales en tratados comerciales o acuerdos multilaterales que acotan la imposición arbitraria de barreras. Con particular frecuencia se recurre a esta función en presencia de prácticas de dumping, es decir, cuando se pretende introducir mercancías a precios inferiores a los nacionales, incluso por debajo de su costo de producción;

- c) Reguladora. Contribuye a ordenar los flujos comerciales, ya sea favoreciendo o desincentivando la importación de bienes, conforme a prioridades de política económica del país que impone el arancel. Asimismo, incide en la balanza de pagos al mitigar déficits excesivos y desalentar la importación indiscriminada que pueda afectar la producción local o generar dependencia externa; y
- d) Negociadora. Desempeña un papel relevante en los acuerdos comerciales internacionales. En el marco de la OMC y de los tratados de libre comercio, los países negocian reducciones arancelarias, concesiones recíprocas y listas de excepción. La TIGIE mexicana incorpora preferencias derivadas de esos instrumentos, de modo que ciertos productos procedentes de países con los que México mantiene acuerdos pueden ingresar con arancel reducido o exento, conforme a los términos pactados. Esta tarifa, además, sirve como referencia para registrar compromisos y obligaciones internacionales y para la solución de controversias cuando las diferencias arancelarias generan discriminación o barreras al comercio.

2.2 Dimensiones de las tarifas arancelarias

Las tarifas arancelarias operan en dos dimensiones centrales: una jurídica, que comprende la normativa que les da origen, y otra técnica, relativa a los procedimientos necesarios para su ejecución. Ambas deben entenderse de manera conjunta para garantizar una aplicación correcta, coherente y conforme al derecho internacional y nacional.

2.2.1 Dimensión jurídica

Esta dimensión alude al sustento normativo que autoriza, limita y regula la imposición de tarifas arancelarias. En México, el principal instrumento legislativo es la LIGIE unificada, cuyo artículo primero dispone que “se

establecen las cuotas que, atendiendo a la clasificación de la mercancía, servirán para determinar los Impuestos Generales de Importación y de Exportación" (Congreso de la Unión, 2022). Esta ley define los montos arancelarios, las reglas generales y complementarias de interpretación, y regula las modificaciones periódicas conforme a los compromisos internacionales.

Asimismo, México incorporó la VII Enmienda del Sistema Armonizado (SA) al publicarse la nueva LIGIE (Congreso de la Unión, 2022).

El Sistema Armonizado (SA) es la nomenclatura utilizada por los países miembros de la Organización Mundial de Aduanas (OMA) para clasificar e identificar las mercancías comercializadas a nivel internacional.

Cada 5 años, el Comité del Sistema Armonizado de la OMA revisa el SA y emite recomendaciones, también llamadas enmiendas, que implican la modificación y actualización de la tarifa arancelaria (Servicio Nacional de Información de Comercio Exterior, s.f.).

Esto contribuye a establecer una estandarización para identificar mercancías a escala internacional. La LIGIE también se sujeta a los compromisos derivados del GATT que permanecen vigentes, así como a los asumidos en la OMC, los cuales incorporan principios como el trato de nación más favorecida y las obligaciones de reducción arancelaria negociadas.

Por otra parte, los tratados de libre comercio celebrados por México implican que ciertos aranceles previstos en la LIGIE queden desplazados por las preferencias pactadas. En consecuencia, la dimensión jurídica debe articular las tarifas nacionales con las concesiones arancelarias de cada tratado, garantizando que las personas importadoras apliquen tasas preferenciales bajo los requisitos de origen, verificación y cumplimiento previstos en los acuerdos.

Además, esta dimensión integra mecanismos de solución de controversias internacionales mediante los cuales un país puede impugnar la aplicación indebida de tarifas por parte de otro ante organismos como la OMC. De este modo, las tarifas arancelarias trascienden el ámbito interno y se rigen por derecho internacional consensuado.

2.2.2 Dimensión técnica

La dimensión técnica comprende los criterios y procedimientos que permiten aplicar la tarifa de forma precisa, uniforme y objetiva. En

este ámbito, el Sistema Armonizado ocupa un lugar relevante como estándar técnico para la clasificación de mercancías, de acuerdo con la Organización Mundial de Aduanas (OMA).

Comprende más de 5.000 grupos de productos, cada uno identificado por un código de seis dígitos, organizado en una estructura legal y lógica y respaldado por reglas bien definidas para lograr una clasificación uniforme.

Más de 200 países y economías utilizan el sistema como base para sus aranceles aduaneros y para la recopilación de estadísticas de comercio internacional. Más del 98% de las mercancías objeto de comercio internacional se clasifican según el SA (Organización Mundial de Aduanas, s.f.).

Desde esta perspectiva, comprender qué es el SA y conocer sus Reglas Generales de Interpretación (RGI) resulta indispensable para establecer las tarifas arancelarias. Este sistema y sus reglas indican cómo interpretar las partidas, definir productos incompletos o mezclados, considerar envases y embalajes, y resolver, en caso de duda, la partida aplicable a un producto. Su uso asegura coherencia técnica en la asignación de la fracción arancelaria y, en consecuencia, en la determinación del monto del arancel que deberán pagar las mercancías.

También integran esta dimensión las Notas Explicativas del SA y las notas nacionales que cada país incorpora, las cuales precisan el alcance de las partidas y orientan la correcta clasificación. Los países pueden ampliar las fracciones del SA a más dígitos (por ejemplo, ocho dígitos en México) para adecuar la tarifa a exigencias internas.

La dimensión técnica demanda personal capacitado, sistemas informáticos, revisiones y controles documentales, así como auditorías aduaneras. Un error de clasificación puede generar sanciones, pagos indebidos o pérdidas comerciales. En este sentido, el artículo 54 de la Ley Aduanera establece que las y los agentes, así como las agencias aduanales, son responsables de la veracidad y exactitud de ciertos datos indispensables para el despacho de exportación, entre ellos la fracción arancelaria.

2.3 Importancia de las tarifas arancelarias en el comercio exterior actual

En el comercio internacional contemporáneo, las tarifas arancelarias constituyen uno de los instrumentos más relevantes de la política comercial de los Estados. Su importancia trasciende la recaudación fiscal

e incorpora dimensiones económicas, regulatorias y geoestratégicas que inciden de manera directa en la competitividad de los países, el equilibrio de sus balanzas comerciales y la estabilidad de sus industrias nacionales (Organización Mundial del Comercio, 2023).

En su manifestación más visible, las tarifas arancelarias influyen en la estructura de precios relativos entre productos nacionales e importados. Un arancel elevado encarece las importaciones y puede otorgar ventaja competitiva a la industria doméstica, en especial en sectores emergentes o estratégicos. Por su parte, la reducción arancelaria, frecuente en los acuerdos de libre comercio, estimula la competencia, favorece la eficiencia productiva y amplía la oferta para las personas consumidoras (Krugman, Obstfeld y Melitz, 2022).

En México, la política arancelaria ha seguido un proceso de liberalización gradual desde la adhesión al GATT en 1986, con una reducción drástica de tasas promedio: de más del 30% en los años ochenta a menos del 5% en la actualidad (Secretaría de Economía, 2023). Este viraje propició una integración más profunda en las cadenas globales de valor, en particular en los sectores manufacturero y automotriz, y fue una muestra del uso de las tarifas como instrumento de competitividad sistémica.

Con todo, una estructura arancelaria mal diseñada puede generar distorsiones, como la escalada arancelaria, en la que los productos procesados enfrentan gravámenes superiores a los de las materias primas, lo que desincentiva el valor agregado nacional (Banco Mundial, 2022). En este sentido, una calibración adecuada de las tarifas se vuelve un componente importante de la política industrial.

2.4 Relación entre tarifas arancelarias y tratados de libre comercio

La globalización comercial ha dado paso a una extensa red de tratados que redefine el papel de los aranceles. En el caso mexicano, instrumentos como el Tratado entre México, Estados Unidos y Canadá (T-MEC), el Tratado Integral y Progresista de Asociación Transpacífico (CPTPP) y los acuerdos con la Unión Europea han eliminado gravámenes en una gran proporción de los flujos comerciales, de modo que la gestión de tarifas se convierte en un ejercicio técnico de precisión y de cumplimiento normativo (Secretaría de Economía, 2022).

Ahora bien, la coexistencia de distintos regímenes arancelarios

exige una coordinación entre las tarifas nacionales y los compromisos internacionales. El acatamiento de las reglas de origen adquiere un papel decisivo, pues determina si una mercancía puede acceder a una preferencia arancelaria. Una interpretación imprecisa de estas reglas puede derivar en controversias comerciales o sanciones aduaneras.

Por otra parte, los aranceles no desaparecen con los tratados; más bien, su función se reconfigura. Los Estados los conservan como mecanismos de defensa comercial y los aplican temporalmente frente a prácticas desleales, como el dumping, los subsidios o las importaciones masivas que afecten gravemente a la industria nacional (Organización Mundial del Comercio, 2023). En consecuencia, las tarifas arancelarias continúan siendo un instrumento legítimo y dinámico dentro del derecho comercial internacional.

2.5 Sectores sensibles y política económica

La importancia de las tarifas arancelarias se manifiesta con especial intensidad en los sectores sensibles, estratégicos para la seguridad alimentaria, la estabilidad económica y el desarrollo tecnológico de los Estados. En el caso mexicano, los sectores agrícola, textil, energético y tecnológico son ámbitos bajo especial vigilancia en materia arancelaria (Comisión Económica para América Latina y el Caribe, 2023).

Por ejemplo, productos agrícolas como el maíz o el aguacate se sujetan a regímenes de control arancelario que buscan equilibrar la oferta nacional frente a importaciones provenientes de Estados Unidos o Sudamérica. En contraste, el sector tecnológico se beneficia de tarifas reducidas para componentes y equipos electrónicos, con el propósito de fortalecer la competitividad manufacturera en regiones como el Bajío o el norte del país (ProMéxico, 2017).

En el plano internacional, las tarifas operan también como herramienta de diplomacia económica. La imposición de aranceles punitivos o la negociación de rebajas selectivas constituye una forma de influencia económica y política entre Estados. Casos recientes, como los gravámenes aplicados por Estados Unidos a productos de acero y aluminio bajo el argumento de seguridad nacional, evidencian que las tarifas siguen siendo instrumentos de política exterior además de política económica (United States Trade Representative, 2022).

III. Sistema Armonizado de Designación y Codificación de Mercancías

3.1 Origen y fundamentos del Sistema Armonizado (SA)

La Organización Mundial de Aduanas (OMA) fue creada en 1952 bajo la denominación de Consejo de Cooperación Aduanera (CCC). De acuerdo con su página institucional, la OMA tiene las siguientes funciones:

Representa a 187 administraciones de aduanas de todo el mundo que, en conjunto, tramitan aproximadamente el 98% del comercio mundial. Como centro mundial de la experiencia aduanera, la OMA es la única organización internacional competente en materia aduanera y puede considerarse, con toda razón, la voz de la comunidad aduanera internacional (Organización Mundial de Aduanas, s.f.).

Desde esta perspectiva, la OMA, como organización ampliamente aceptada en materia aduanera y con el objetivo de estandarizar el manejo de las mercancías en el comercio internacional, puso en vigor el 1 de enero de 1988 el Convenio Internacional sobre el Sistema Armonizado de Designación y Codificación de Mercancías (SA). Este instrumento consta de 20 artículos en los que se describen, entre otros aspectos, las obligaciones de las partes, la asistencia técnica, el comité de aduanas y los requisitos para los países firmantes. Además, el Convenio persigue los siguientes objetivos:

- Facilitar el comercio internacional y la recopilación, comparación y análisis de estadísticas mediante la armonización de la descripción, clasificación y codificación de las mercancías en el comercio internacional;
- Reducir los gastos relacionados con el comercio internacional; y
- Facilitar la estandarización de la documentación comercial y la transmisión de datos (Organización Mundial de Aduanas, s.f.).

Gracias a lo anterior, el SA ha facilitado el comercio internacional mediante la estandarización del manejo de las mercancías y la elaboración de documentos y formatos aduaneros que mejoran la organización de las aduanas en el mundo. Esto es posible porque “actualmente más de 200 economías y uniones económicas o aduaneras lo utilizan como base para sus aranceles aduaneros nacionales” (Organización Mundial de Aduanas, s. f.). Además de lo anterior y de los objetivos del Convenio, la OMA señala que el Sistema Armonizado ha tenido diversos usos, tales como:

- Como base para los aranceles aduaneros;
- Como base para la recopilación de estadísticas de comercio internacional;
- Como base para las reglas de origen;
- Como base para la recaudación de impuestos internos;
- Como base para las negociaciones comerciales (por ejemplo, las listas de concesiones arancelarias de la OMC y los Acuerdos de Libre Comercio);
- Como base para las tarifas y estadísticas de transporte;
- Como base para el seguimiento de mercancías controladas (por ejemplo, desechos, estupefacientes, armas químicas, sustancias que agotan la capa de ozono y especies en peligro de extinción); y
- Como elemento vital de las áreas centrales de los procesos aduaneros, los controles y procedimientos aduaneros incluyen la evaluación de riesgos, la tecnología de la información y el cumplimiento normativo (Organización Mundial de Aduanas, s.f.).

3.2 Estructura y funcionamiento del SA

Según el SA, la estandarización del comercio internacional se organiza de forma jerárquica mediante una nomenclatura arancelaria estructurada en secciones, capítulos, partidas y subpartidas. Se sigue un criterio de progresividad: se parte de lo más simple y se avanza hacia mercancías más elaboradas. Este esquema enmarca la descripción y la clasificación de las mercancías y sirve de base para las tarifas arancelarias de importación y exportación. De acuerdo con la Asociación Latinoamericana de Integración (2020), conocida como ALADI, la nomenclatura se sustenta en lo siguiente:

- Secciones: representan el nivel más general de clasificación. Agrupan grandes conjuntos de mercancías con afinidades en su origen, función o materia prima. Existen 21 secciones que abarcan desde productos animales y vegetales hasta maquinaria, vehículos y manufacturas diversas (Organización Mundial de Aduanas, s. f.). Cabe señalar que las secciones no forman parte de la fracción arancelaria; únicamente agrupan capítulos según características comunes;
- Capítulos: subdividen las secciones en categorías más concretas. Hay 99 capítulos, numerados del 01 al 99, que agrupan productos por sectores o tipos de bienes (por ejemplo, el capítulo 9 se refiere a “Café, té, yerba mate y especias”). Cada capítulo incluye notas

de carácter vinculante para efectos aduaneros, cuya correcta interpretación resulta indispensable para determinar la fracción aplicable (Organización Mundial de Aduanas, s. f.);

- Partidas: identifican grupos específicos de mercancías dentro de un capítulo. Se codifican con cuatro dígitos: los dos primeros corresponden al capítulo y los dos siguientes a la partida. Por ejemplo, el código 0901 identifica la partida “Café, incluso tostado o descafeinado; cáscara y cascarilla de café”; y
- Subpartidas: constituyen el nivel de clasificación reconocido internacionalmente y se codifican con seis dígitos. Los dos últimos especifican el tipo o la presentación de la mercancía dentro de la partida. Siguiendo el ejemplo del café, para un café tostado, sin descafeinar, se utiliza la fracción 0901.21.

Esta codificación se ha estandarizado en los países que aplican el Sistema Armonizado, lo que garantiza la armonización global en materia de comercio exterior. En la Tabla 21 se presenta la nomenclatura aplicada a dos productos: kiwi y mezclilla, respectivamente.

Tabla 21.

Código del café, kiwi y la tela de mezclilla conforme el Sistema Armonizado

Niveles del SA	Número y descripción	Número y descripción	Número y descripción
Capítulo	09: Café, té, yerba mate y especias	08: Frutas y frutos comestibles; cortezas de agrios (cítricos), melones o sandías.	52: Algodón
Partida	0901: Café, incluso tostado o descafeinado; cáscara y cascarilla de café	0810: Las demás frutas u otros frutos, frescos.	5209: Tejidos de algodón con un contenido de algodón superior o igual al 85% en peso, de peso superior a 200 g/m ² .
Subpartida	0901.21: Café tostado, sin descafeinar	0810.50: Kiwis	5209.42: Tejidos de mezclilla

Nota: La tabla muestra cómo se forma la nomenclatura de los productos indicados de acuerdo con las indicaciones del Sistema Armonizado. Tabla realizada con información de Instituto Nacional de Estadística y Geografía (2024).

3.3 Reglas de interpretación y aplicación práctica

El propio convenio del SA establece seis Reglas Generales de Interpretación que orientan la aplicación y el uso de capítulos, partidas y subpartidas. Estas reglas, de acuerdo con la ALADI, son las siguientes:

1. Los títulos de las Secciones, de los Capítulos o de los Subcapítulos solo tienen un valor indicativo, ya que la clasificación está determinada legalmente por los textos de las partidas y de las Notas de Sección o de Capítulo y, si no son contrarias a los textos de dichas partidas y Notas, de acuerdo con las Reglas siguientes:
2. a) Cualquier referencia a un artículo en una partida determinada alcanza al artículo incluso incompleto o sin terminar, siempre que éste presente las características esenciales del artículo completo o terminado. Alcanza también al artículo completo o terminado, o considerado como tal en virtud de las disposiciones precedentes, cuando se presente desmontado o sin montar todavía.
b) Cualquier referencia a una materia en una partida determinada alcanza a dicha materia incluso mezclada o asociada con otras materias. Asimismo, cualquier referencia a las manufacturas de una materia determinada alcanza también a las constituidas total o parcialmente por dicha materia. La clasificación de estos productos mezclados o de estos artículos compuestos se efectuará de acuerdo con los principios enunciados en la Regla 3.
3. Cuando una mercancía pudiera clasificarse, en principio, en dos o más partidas por aplicación de la Regla 2 b) o en cualquier otro caso, la clasificación se efectuará como sigue:
 - a) la partida con descripción más específica tendrá prioridad sobre las partidas de alcance más genérico. Sin embargo, cuando dos o más partidas se refieran, cada una, solamente a una parte de las materias que constituyen un producto mezclado o un artículo compuesto o solamente a una parte de los artículos en el caso de mercancías presentadas en juegos o surtidos acondicionados para la venta al por menor, tales partidas deben considerarse igualmente específicas para este producto o artículo, incluso si una de ellas lo describe de manera más precisa o completa;
 - b) los productos mezclados, las manufacturas compuestas de materias diferentes o constituidas por la unión de artículos diferentes y las mercancías presentadas en juegos o surtidos acondicionados para la venta al por menor, cuya clasificación no pueda efectuarse

aplicando la Regla 3 a), se clasificarán según la materia o con el artículo que les confiera su carácter esencial, si fuera posible determinarlo;

c) cuando las Reglas 3 a) y 3 b) no permitan efectuar la clasificación, la mercancía se clasificará en la última partida por orden de numeración entre las susceptibles de tenerse razonablemente en cuenta.

4. Las mercancías que no puedan clasificarse aplicando las Reglas anteriores se clasificarán en la partida que comprenda aquellas con las que tengan mayor analogía.
5. Además de las disposiciones precedentes, a las mercancías consideradas a continuación se les aplicarán las Reglas siguientes:
 - a) los estuches para cámaras fotográficas, instrumentos musicales, armas, instrumentos de dibujo, collares y continentes similares, especialmente apropiados para contener un artículo determinado o un juego o surtido, susceptibles de uso prolongado y presentados con los artículos a los que están destinados, se clasificarán con dichos artículos cuando sean del tipo de los normalmente vendidos con ellos. Sin embargo, esta Regla no se aplica en la clasificación de los continentes que confieran al conjunto su carácter esencial;
 - b) salvo lo dispuesto en la Regla 5 a) anterior, los envases que contengan mercancías se clasificarán con ellas cuando sean del tipo de los normalmente utilizados para esa clase de mercancías. Sin embargo, esta disposición no es obligatoria cuando los envases sean susceptibles de ser utilizados razonablemente de manera repetida.
6. La clasificación de mercancías en las subpartidas de una misma partida está determinada legalmente por los textos de estas subpartidas y de las Notas de subpartida, así como, mutatis mutandis, por las Reglas anteriores, bien entendido que solo pueden compararse subpartidas del mismo nivel. A efectos de esta Regla, también se aplican las Notas de Sección y de Capítulo, salvo disposición en contrario (Asociación Latinoamericana de Integración, s/f).

Estas reglas se pueden simplificar de la siguiente manera:

- Regla 1: La clasificación se determina por el texto de las partidas y las notas legales de sección o capítulo
- Regla 2: Incluye productos incompletos, sin terminar o desmontados;

- Regla 3: Aplica a productos que pueden clasificarse en más de una partida;
- Regla 4: Mercancías no clasificables se asignan a la partida más similar;
- Regla 5: Considera los envases y embalajes para la clasificación; y
- Regla 6: Regula la clasificación al nivel de subpartida.

Gracias a estas reglas se establece una correcta clasificación de mercancías. Desde la dimensión técnica de la fracción arancelaria, resulta indispensable que las y los operadores de comercio internacional dominen la nomenclatura y las reglas de interpretación. Cualquier error en la clasificación puede derivar en sanciones, rectificaciones o pérdida de beneficios arancelarios. En México, de acuerdo con el artículo 54 de la Ley Aduanera, las y los agentes, así como las agencias aduanales, son responsables de la veracidad y exactitud de determinados datos para el despacho de exportación, entre ellos la fracción arancelaria (Congreso de la Unión, 2021).

3.4 El Sistema Amornizado y la LIGIE

La Ley de los Impuestos Generales de Importación y de Exportación

Es el instrumento jurídico mediante el cual se define la política comercial de nuestro país, ya que permite identificar los impuestos a la exportación e importación de las mercancías y es la base para la generación de las estadísticas del comercio exterior necesarias para establecer y evaluar distintas políticas públicas, así como realizar análisis económicos más específicos (Congreso de la Unión, 2022).

De igual forma, esta ley cuenta con dos artículos: el primero establece la tarifa arancelaria o TIGIE, mientras que el segundo contiene las reglas generales y complementarias, equivalentes a las del SA con pequeñas adecuaciones para el comercio mexicano. En el caso de la TIGIE, se conserva la estructura de secciones, capítulos, partidas y subpartidas, añadiendo lo que en México se conoce como fracciones arancelarias y el NICO, definidos a continuación conforme al Servicio Nacional de Información de Comercio Exterior (Secretaría de Economía, s. f.):

- Fracción arancelaria: estos dos dígitos son de uso interno en México. Ayudan a ubicar los aranceles dentro de la LIGIE y las regulaciones no arancelarias; además, constituyen la base para generar la información de la balanza comercial de mercancías emitida por el INEGI y el Banco de México; y

- Número de identificación comercial (NICO): son dos dígitos adicionales que facilitan la identificación de las mercancías y precisan su descripción en la información estadística. Si bien no se emplean para determinar la fracción arancelaria, es pertinente conocerlos en caso de que sean solicitados por la autoridad aduanera o por el Servicio de Administración Tributaria (SAT).

Por último, aunque la fracción arancelaria deriva del Sistema Armonizado, no son idénticas. Estas diferencias se muestran en la Tabla 22.

Tabla 22.

Similitudes entre la TIGIE y el SA

Estructura	SA	TIGIE
Secciones	21	22
Capítulos	97	98
Partidas	1,235	1,235
Subpartidas	5,212	5,618
Fracciones Arancelarias	/	8,177
NICO	/	11,506

Nota: Esta tabla muestra la diferencia entre la estructura y numero de secciones que se tienen entre el Sistema Amornizado y la Ley de los Impuestos Generales de Importación y de Exportación. La tabla fue realizada con información del Servicio Nacional de Información de Comercio Exterior (s.f.) y la Ley de los Impuestos Generales de Importación y de Exportación (Congreso de la Unión, 2022).

En seguimiento de los ejemplos utilizados anteriormente en el Sistema Amornizado, en la Tabla 23 se muestran las tarifas arancelarias corespondientes al café, kiwi y la mezclilla.

Tabla 23.

Fracción arancelaria del Café, Kiwi y tela de mezclilla

Niveles de la LIGIE	Número y descripción	Número y descripción	Número y descripción
Capítulo	09: Café, té, yerba mate y especias	08: Frutas y frutos comestibles; cortezas de agrios (cítricos), melones o sandías.	52: Algodón

Partida	0901: Café, incluso tostado o descafeinado; cáscara y cascarilla de café	0810: Las demás frutas u otros frutos, frescos.	5209: Tejidos de algodón con un contenido de algodón superior o igual al 85% en peso, de peso superior a 200 g/m ² .
Subpartida	0901.21: Café tostado, sin descafeinar	0810.50: Kiwis	5209.42: Tejidos de mezclilla
Fracción Arancelaria	0901.21.01: Sin descafeinar.	0810.50.01: Kiwis	5209.42.01: En los que los hilos de la urdimbre estén teñidos de azul y los de trama sean crudos, blanqueados, teñidos de gris o coloreados con un azul más claro que los de urdimbre.

Nota: La tabla muestra cómo se conforma la fracción arancelaria en del café, kiwi y tela de mezclilla en México, esta tabla fue realizada con información de la Ley de los Impuestos Generales de Importación y de Exportación (Congreso de la Unión, 2022)

Cada uno de estos productos puede consultarse en la LIGIE con apoyo de las fracciones arancelarias antes expuestas. En esta ley es posible verificar los aranceles aplicables tanto a la importación como a la exportación. A modo de síntesis, se presenta la Tabla 24 con la información correspondiente.

Tabla 24.

Aranceles del café, kiwi y tela de mezclilla

Fracción arancelaria	Descripción	Unidad de medida	Arancel	
			Importación	Exportación
0901.21.01	Café tostado sin descafeinar	Kilogramo	20%	Exento
0810.50.01	Kiwis	Kilogramo	20%	Exento
5209.42.01	Mezclilla de algodón	Metro cuadrado	15%	Exento

Nota: Esta tabla muestra los aranceles aplicables por importación y exportación a los tres productos que se identificó su fracción arancelaria, así como la unidad de medida a utilizar para su aplicación. Tabla realizada con información de la Ley de los Impuestos Generales de Importación y de Exportación (Congreso de la Unión, 2022)

IV Sistema de Clasificación Industrial de América del Norte (SCIAN)

4.1 Origen y fundamentos del SCIAN

El SCIAN es un sistema de clasificación de actividades económicas, utilizado exclusivamente por los tres países de América del Norte, de acuerdo con el INEGI (s.f.):

Las agencias estadísticas de Canadá, Estados Unidos y México acordaron elaborar de manera conjunta el Sistema de Clasificación Industrial de América del Norte (SCIAN), un clasificador de las actividades económicas realizadas en América del Norte. El clasificador daría respuesta a la necesidad de contar con un instrumento para recopilar, analizar y difundir información estadística económica que permitiera evaluar y comparar, de manera más precisa, las economías de la región, pero también a la necesidad de contar con clasificadores nacionales actualizados que sustituyeran eficientemente a sus respectivos clasificadores anteriores (Instituto Nacional de Estadística y Geografía, s.f.)

Conviene precisar que el SCIAN es un sistema de clasificación de actividades económicas cuyo propósito es proporcionar un marco común para comparar estadísticas entre México, Estados Unidos y Canadá. Mantiene relación con la fracción arancelaria, pues su sustento jurídico se vincula con el T-MEC y contribuye a articular las actividades comerciales con las mercancías que se exportan e importan.

4.2 Estructura y niveles de clasificación

La estructura del SCIAN se compone de seis dígitos y cinco niveles: sector, subsector, rama, subrama y clase. Éstos se describen a continuación:

- Sector: nivel de clasificación más general. Agrupa actividades económicas que comparten características en el proceso de producción y en los bienes y/o servicios generados. Se identifica con dos dígitos;
- Subsector: división del sector. Reúne actividades con similitudes más específicas en tecnología, insumos o procesos productivos. Añade un tercer dígito a la numeración;
- Rama: integra unidades económicas que comparten tecnología similar y producen bienes o servicios afines;
- Subrama: subdivisión adicional dentro de la rama, destinada a distinguir actividades con procesos productivos aún más específicos; y
- Clase: nivel más detallado. Agrupa un conjunto homogéneo de unidades económicas que realizan la misma actividad. Se compone de seis dígitos.

Según el INEGI, los países que conforman el SCIAN presentan cantidades distintas en los niveles de agregación. Estas diferencias se muestran en la Tabla 25.

Tabla 25.

Diferencias en los Niveles de agregación de los países pertenecientes al SCIAN

Número de dígitos	Niveles de agregación	Canadá	Estados Unidos	México
2	Sector	20	20	20
3	Subsector	99	96	94
4	Rama	323	308	305
5	Subrama	695	689	610
6	Clase	922	1012	1086

Nota: Esta tabla muestra las diferencias entre cada uno de los países del SCIAN, donde cada uno presenta diferencias en los subsectores, ramas, subramas y clases, manteniendo únicamente la misma cantidad en cuanto a los sectores. Tomada de Instituto Nacional de Estadística y Geografía (s.f.)

Esto implica que, aunque el sistema está unificado, cada país introduce ajustes conforme a sus industrias y actividades económicas, algunas de las cuales no están contempladas en los otros países; un ejemplo es el

cultivo de café, como se observa en la Tabla 26.

Tabla 26.

Clasificación y número de identificación del cultivo de café

Niveles de agregación	Nomenclatura	Descripción
Sector	11	Agricultura, cría y explotación de animales, aprovechamiento forestal, pesca y caza
Subsector	111	Agricultura
Rama	1113	Cultivo de frutales y nueces
Subrama	11133	Cultivo de frutales no cítricos y de nueces
Clase	111331	Cultivo de café

Nota: La tabla muestra cómo se estructura la actividad económica del cultivo del café dentro del SCIAN. Elaboración propia con información del Instituto Nacional de Estadística y Geografía (2024)

4.3 Aplicaciones y utilidad en el comercio exterior

El SCIAN no sólo es un sistema de clasificación de actividades económicas: se trata de una herramienta importante para analizar y gestionar el comercio exterior y la política económica. Gracias a su aplicación práctica, impacta en la generación de estadísticas que permiten evaluar la competitividad sectorial y formular estrategias de fomento comercial, especialmente en el ámbito internacional.

Desde esta perspectiva, el SCIAN apoya al INEGI en la construcción de cuentas nacionales, censos económicos y estadísticas de comercio exterior, mediante la codificación de las actividades económicas (Instituto Nacional de Estadística y Geografía, s. f.). En virtud de la armonización trilateral entre México, Estados Unidos y Canadá, es posible analizar de manera conjunta variables como producción, exportaciones, empleo y valor agregado en cada país.

Asimismo, la clasificación del SCIAN funciona como herramienta de diagnóstico económico a través del análisis comparativo entre los países involucrados. Es factible asociar sectores y subsectores productivos con los datos de comercio exterior mediante la TIGIE. Con ello, los gobiernos

y los organismos económicos pueden evaluar el desempeño relativo de las industrias, la integración regional y la participación en las cadenas globales de valor.

Por otra parte, aunque el SCIAN y la tarifa arancelaria son sistemas distintos, mantienen una relación indirecta y complementaria. La fracción arancelaria identifica un bien comercializado, mientras que el SCIAN ubica la actividad económica o el sector productivo al que pertenece la empresa exportadora o importadora.

Esta vinculación puede consultarse en la Imagen 16, la cual muestra la correlación entre la TIGIE y el SCIAN, una herramienta que establece la relación entre la actividad económica y la mercancía seleccionada, o bien en sentido inverso.

Imagen 16.

Relación de TIGIE y el SCIAN

Código TIGIE	Descripción TIGIE	Código SCIAN	Descripción SCIAN
0901.21 02.00	Café Veracruz.	311922	Elaboración de café tostado y molido
0901.21 03.00	Café Chiapas.	311922	Elaboración de café tostado y molido
0901.21 04.00	Café Pluma.	311922	Elaboración de café tostado y molido
0901.21 99.01	En cápsulas.	311922	Elaboración de café tostado y molido
0901.21 99.99	Los demás.	311922	Elaboración de café tostado y molido

Nota: La imagen muestra cómo un producto conforme su fracción arancelaria y la actividad económica conforme al SCIAN. Tomado del Instituto Nacional de Estadística y Geografía (2024)

Esta correlación entre la actividad productiva (según el SCIAN) y el producto comercializado (según la fracción arancelaria) es esencial para:

- Medir el impacto de los tratados comerciales internacionales sobre sectores y mercancías específicos;
- Evaluar la diversificación de la oferta de productos a exportar por parte de México; y
- Ayudar a la determinación de políticas arancelarias y no arancelarias congruentes con los objetivos productivos nacionales (Instituto Nacional de Estadística y Geografía, 2024).

De este modo, el SCIAN complementa la dimensión técnica de la aplicación de la tarifa arancelaria, al posibilitar un análisis estructurado del origen económico de las mercancías y de su papel dentro de las cadenas productivas nacionales e internacionales.

V. Conclusiones

La armonización de la tarifa arancelaria constituye uno de los fundamentos técnicos y jurídicos más relevantes para el comercio exterior. Además de facilitar la aplicación de gravámenes a las mercancías, establece un sistema complejo que ordena la normatividad aduanera, la clasificación de mercancías y la planeación económica sectorial. En México, gracias a la Ley de los Impuestos Generales de Importación y Exportación, el país se consolida con una estructura legal sólida que garantiza veracidad y uniformidad en la aplicación de aranceles, en congruencia con los compromisos ante la Organización Mundial del Comercio y con los diversos tratados de libre comercio vigentes.

Este resultado ha sido posible por el Sistema Armonizado de Designación y Codificación de Mercancías (SA). Su estructura de codificación y nomenclaturas, con secciones, capítulos, partidas y subpartidas, sirve de base para diferenciar mercancías afines y clasificarlas conforme a características comunes y criterios estandarizados. Dicha estructura, junto con sus reglas de interpretación y notas explicativas, permite que más de 200 economías que adoptaron el sistema establezcan un estándar para el control arancelario y aduanero, el análisis de estadísticas de comercio internacional y la transparencia de los flujos comerciales.

Por su parte, el Sistema de Clasificación Industrial de América del Norte (SCIAN) vincula la clasificación de mercancías con las actividades económicas que les dan origen. Este sistema trilateral de México, Estados Unidos y Canadá refuerza la capacidad analítica del SA en materia de productividad, industria y comercio, y facilita el diseño de políticas públicas basadas en la clasificación de los sectores económicos. La correlación entre el SCIAN y la LIGIE, además, fortalece la comprensión del comercio exterior de México como fenómeno integrado de producción, distribución y fiscalización de actividades económicas.

En conjunto, estos tres instrumentos promueven la armonización arancelaria no solo a escala nacional, también en el ámbito internacional, en un proceso técnico que expresa cooperación económica para la estandarización arancelaria. Al haberse ajustado y armonizado con criterios internacionales, la LIGIE, el SA y el SCIAN permiten a México cumplir sus compromisos comerciales, asegurar el cumplimiento legal, proteger sectores productivos y participar con competitividad

en el comercio internacional. En conclusión, la tarifa arancelaria y su armonización conforman una parte muy relevante para el desarrollo económico en el plano nacional y global.

VI. Lista de fuentes

- Asociación Latinoamericana de Integración (2020). *La nomenclatura y la clasificación arancelaria de las mercancías*. Recuperado de https://www2.aladi.org/biblioteca/Publicaciones/ALADI/Secretaria_General/Fichas_ALADI/03_Nomenclatura.pdf
- Asociación Latinoamericana de Integración (s.f.). *Reglas generales para la interpretación del sistema armonizado*. Recuperado de <https://www2.aladi.org/naladisa02/Reglas.pdf>
- Banco Mundial (2022). *World Development Report 2022: Trading for Development in the Age of Global Value Chains*. Washington, DC: World Bank Group.
- BBVA México (2025). *Qué son los aranceles y qué tipos existen*. Recuperado de <https://www.bbva.com/es/salud-financiera/que-son-los-aranceles-y-que-tipos-existen/>
- Comisión Económica para América Latina y el Caribe (2023). *Panorama de la inserción internacional de América Latina y el Caribe 2023*. Santiago de Chile: CEPAL.
- Congreso de la Unión (2021). *Ley aduanera*. Recuperado de <https://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/pdf/LAdua.pdf>
- Congreso de la Unión (2022). *Ley de los Impuestos Generales de Importación y de Exportación*. Recuperado de https://portalhcd.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/pdf/LIGIE_220221.pdf
- Congreso de la Unión (2022). *Reglamento de la Ley Aduanera*. Recuperado de https://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/regley/Reg_LAdua.pdf
- Gaspar, N. (2013). Medidas arancelarias y no arancelarias del comercio internacional. *Revista de Ciencias Sociales de la Benemérita Universidad Autónoma de Puebla*, pp. 102-116.
- Instituto Nacional de Estadística y Geografía (2023). Sistema de Clasificación Industrial de América del Norte 2023. Ciudad de México.
- Instituto Nacional de Estadística y Geografía (2024). *Tabla de Correlación entre la Tarifa de la Ley de los Impuestos Generales de Importación y de Exportación (TIGIE) y el Sistema de Clasificación Industrial de América del Norte (SCIAN)*. Recuperado de <https://www.inegi.org.mx/app/tigie/>
- Instituto Nacional de Estadística y Geografía (s.f.). *Sistema de Clasificación Industrial de América del Norte (SCIAN)*. Recuperado de https://naics-scian.inegi.org.mx/naics_scian/default_e.aspx

- Organización Mundial de Aduanas (s.f.). *Convención SA*. Recuperado de https://www.wcoomd.org/en/topics/nomenclature/instrument-and-tools/hs_convention.aspx
- Organización Mundial de Aduanas (s.f.). *Descubre la OMA*. Recuperado de <https://www.wcoomd.org/en/about-us/what-is-the-wco/discover-the-wco.aspx>
- Organización Mundial de Aduanas (s.f.). *Nomenclatura del Sistema Armonizado, edición 2022*. Recuperado de <https://www.wcoomd.org/en/topics/nomenclature/instrument-and-tools/hs-nomenclature-2022-edition/hs-nomenclature-2022-edition.aspx>
- Organización Mundial de Aduanas (s.f.). *What is the harmonized system (HS)?* Recuperado de <https://www.wcoomd.org/en/topics/nomenclature/overview/what-is-the-harmonized-system.aspx>
- Organización Mundial del Comercio (2023). *World Tariff Profiles 2023*. Ginebra: WTO Publications.
- Pérez-Llorca, M. (2022). La VII Enmienda del Sistema Armonizado y su incorporación en América Latina. *Revista Iberoamericana de Derecho Aduanero*, 18(2), 45-68.
- Secretaría de Economía (2023). Informe de Política Comercial de México 2023. Recuperado de https://www.economia.gob.mx/files/gobmx/dgpe/sexta_informe_de_labores_economia_2023_2024.pdf
- Secretaría de Economía (s.f.). *Número de identificación comercial NICO*. Recuperado de <https://www.snice.gob.mx/cs/avi/snice/nico.ligie.html>
- Secretaría de Economía. (2022). Tratado entre México, Estados Unidos y Canadá (T-MEC): Guía de aplicación aduanera.
- Servicio Nacional de Información de Comercio Exterior (s.f.). *Séptima enmienda al sistema armonizado*. Recuperado de <https://www.snice.gob.mx/cs/avi/snice/ligie.7maenmienda.html>
- UNIR Revista (2025). *¿Qué son los aranceles, para qué sirven y qué tipos hay?* Recuperado de <https://www.unir.net/revista/empresa/aranceles-que-es/>
- United States Trade Representative (2022). *Section 232 Investigations: The Effect of Imports on National Security*. Washington, DC: USTR.

CONCLUSIONES GENERALES

A lo largo de esta obra, se insistió ante el lector en la importancia del tema de las tarifas arancelarias en el mundo del comercio exterior. Cada capítulo permitió reflexionar sobre los desafíos jurídicos que enfrenta esta área del comercio en la actualidad. Por ejemplo, en el plano institucional se sostuvo que los organismos internacionales relacionados con el comercio actuaron como catalizadores de cooperación, asistencia técnica y difusión de estándares. Su agenda, que en un principio está orientada a evitar bloqueos al tránsito de mercancías y a dirimir disputas, incorporó con el tiempo aspectos relativos al medio ambiente y a la sostenibilidad, atendiendo los efectos del crecimiento acelerado. La investigación mostró también que la tarea de las empresas depende de su adaptación a los marcos regulatorios nacionales cambiantes y de la voluntad del Estado para emitir recomendaciones.

En cuanto a los tratados internacionales, se argumentó que funcionan como una base del orden jurídico y político contemporáneo, además de ser motores del comercio exterior. Su evolución histórica, desde acuerdos de carácter simbólico hasta instrumentos multilaterales complejos, evidencia el peso cada vez más importante de las relaciones internacionales. En el caso de México, se destacó que los tratados pasan a formar parte del orden interno cuando se ratifican y publican, que tienen efectos en la política económica y en la protección de derechos. Por ejemplo, la experiencia de México con el T-MEC significó más y mejores oportunidades, pero también problemas: por un lado, atrajo inversión, modernizó los procesos y elevó los estándares, y, por el otro, acentuó la desigualdad entre los sectores y cambió muchos temas en materia laboral y regulatoria de las empresas.

El estudio de la legislación aduanera confirmó que las operaciones de comercio exterior se sustentan en la Ley Aduanera, su Reglamento y las Reglas Generales de Comercio Exterior. En su auxilio, se cuenta con soluciones tecnológicas como la Ventanilla Única de Comercio Exterior Mexicana (VUCEM). Esta unión de lo normativo y lo digital permitió ejercer control, fiscalizar y simplificar trámites. Así, la modernización de procesos, la organización electrónica de documentos y la fiscalización posterior al despacho de productos o servicios aportan, por ejemplo, a prevenir los fraudes y a detectar otros riesgos.

Respecto de los Incoterms, se subrayó su valor como herramienta para determinar responsabilidades, costos, riesgos y qué documentos son necesarios para compradores y vendedores. La edición de 2020 es clara y beneficia la negociación y la logística, al tiempo que evita ambigüedades en los contratos y conflictos en las operaciones. Los

casos analizados en el Capítulo IV fueron muestra de que la elección informada del término aplicable determina, entre otras cosas, los seguros, el punto de entrega, la asignación de gastos y la coordinación con los medios de transporte.

El examen de las rutas de exportación e importación demostró la importancia que en las últimas décadas tienen las cadenas de suministro e infraestructuras como puertos, aeropuertos y carreteras. Igualmente, importante para el comercio exterior es elegir correctamente los medios de transporte. En este sentido, se demostró que, aunque las rutas marítimas mueven la mayor parte del comercio, gracias a su capacidad de carga, las rutas terrestres y aéreas tienen algunas ventajas de control, flexibilidad y tiempo. Asimismo, que las empresas tengan simuladores logísticos sirve para evaluar costos y riesgos, organizar itinerarios y mejorar la seguridad en las operaciones.

En el tema de las tarifas, se concluyó que la armonización arancelaria mejora las condiciones técnicas y jurídicas con las que se clasifica y determinan los impuestos para cada mercancía. De manera adicional, se hace más fácil emitir estadísticas y mejorar las regulaciones, de acuerdo con los compromisos internacionales. Así, la interacción entre la Ley de los Impuestos Generales de Importación y Exportación (LIGIE), el Sistema Armonizado de Designación y Codificación de Mercancías y su correspondiente para América del Norte permite distinguir unos productos de otros, de manera precisa. Se trata, como se pudo ver, de una homologación de nomenclaturas, de la clasificación de productor y de las actividades económicas que les dan origen.

Después de la lectura de estos capítulos, el lector pudo observar que el comercio exterior también es una práctica jurídica, además de económica. La comparación entre las experiencias de otros países y de México sirve no solamente para abrir nuevos mercados: con ella se pueden mejorar las leyes y los estándares, como es el caso de la digitalización de los procesos. Además, con esta interacción entre dos o más países se tiene como resultado reglas más claras, previsibles y comprensibles tanto para empresas como consumidores.

Desde luego, lo que queda pendiente es continuar con la cooperación internacional en materia de comercio exterior para, por ejemplo, proteger el medio ambiente, cuidar el trabajo digno, apoyar la innovación, aumentar la seguridad jurídica y continuar con el intercambio de bienes y servicios. En este sentido, muchos tratados deben actualizarse con la irrupción de tecnologías como la inteligencia artificial, pero también lo debe hacer las aduanas, las infraestructuras relacionadas y todas las personas que tienen que ver con estas actividades.



Fondo
Editorial para la
Investigación
Académica

El tiraje digital de esta obra: “Estructura del comercio exterior: de los Organismos Internacionales a la Tarifa Arancelaria” se realizó posterior a un riguroso proceso de arbitraje “doble ciego” efectuado por expertos miembros del Sistema Nacional de Investigadoras e Investigadores (SNII) de la Secretaría de Ciencia, Humanidades, Tecnología e Innovación (SECIHTI) en México, además de revisión anti-plagio, uso ético de la inteligencia artificial y aval del Consejo Editorial del Fondo Editorial para la Investigación Académica (FONEIA). Primera edición digital de distribución gratuita, diciembre de 2025.

El Fondo Editorial para la Investigación Académica es titular de los derechos de esta edición conforme licencia Creative Commons de Reconocimiento – No Comercial – Compartir Igual (by-nc-sa). Las coordinadoras Rosa María Cuellar Gutierrez, Jessica Garizurieta Bernabe y Margarita Altamirano Vásquez, así como los autores y co-autores de esta obra son titulares y responsables únicos del contenido.

Portada: Indra Mendoza Hernández

Formación editorial: Graciela Isabel Pérez Luzárraga Cerón

Editor: José Francisco Báez Corona

Sello Editorial: Fondo Editorial para la Investigación Académica (FONEIA). www.foneia.org
consejoeditorial@foneia.org, 52 (228)1383728, Paseo de la Reforma Col. Centro, Cuauhtémoc, Ciudad de México.

Requerimientos técnicos: Windows XP o superior, Mac OS, Adobe Acrobat Reader.

ISBN: 978-607-5905-44-0

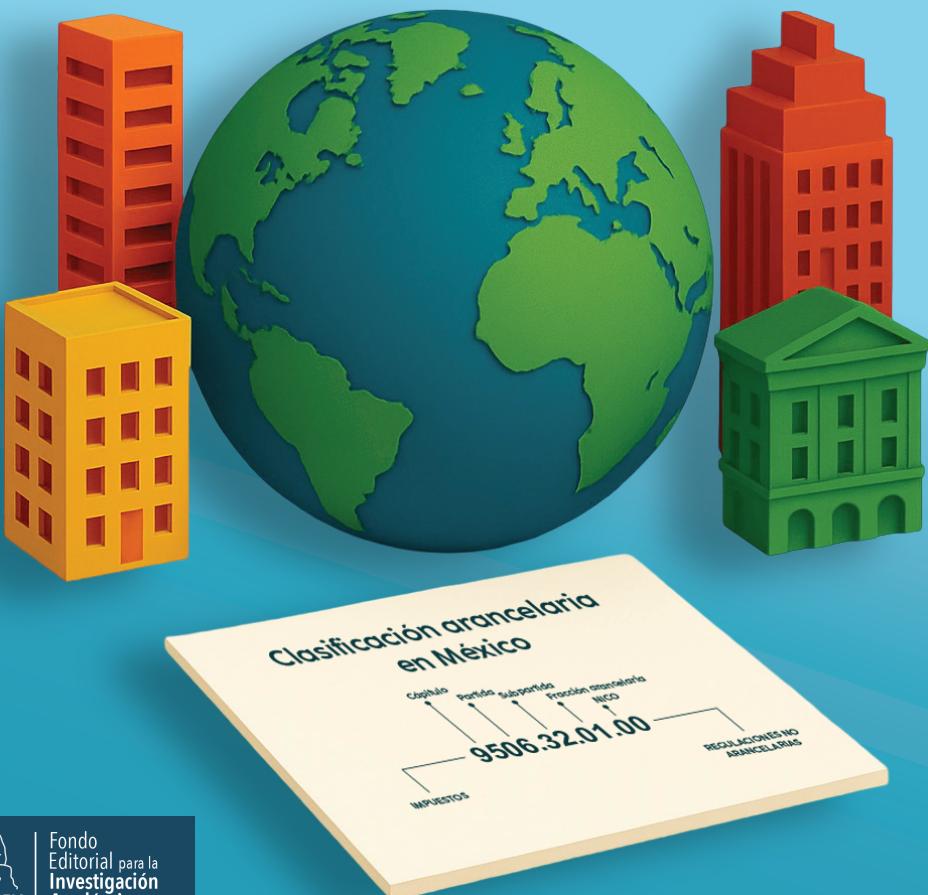


9 786075 905440

ESTRUCTURA DEL COMERCIO EXTERIOR: DE LOS ORGANISMOS INTERNACIONALES A LA TARIFA ARANCELARIA

Rosa María Cuellar Gutierrez
Dirección

Jessica Garizurieta Bernabe
Margarita Altamirano Vásquez
Coordinadoras



SINOPSIS

El libro **Estructura del comercio exterior: de los organismos internacionales a la tarifa arancelaria** presenta un análisis integral de los principales elementos que conforman el comercio exterior, desde el marco institucional internacional hasta la aplicación de los aranceles. A lo largo de seis capítulos, la obra aborda temas clave como los organismos internacionales, los tratados comerciales, la legislación aduanera, los Incoterms, las rutas de exportación e importación y la tarifa arancelaria.

El texto destaca la importancia de comprender los aspectos jurídico-económicos que regulan el intercambio internacional de bienes y servicios, con especial énfasis en el contexto mexicano. Asimismo, analiza cómo estos instrumentos influyen en la competitividad, la logística y el cumplimiento normativo de las operaciones de comercio exterior. En conjunto, el libro constituye una herramienta fundamental para estudiantes universitarios y profesionales que buscan una visión clara y estructurada del funcionamiento del comercio exterior.



Fondo
Editorial para la
Investigación
Académica

