

2018

2B

TRADE LAW & CUSTOMS ^{magazine}

el ADN del Comercio Exterior y Aduanas



**Operador Económico Autorizado,
¿Perfil de Seguridad Aduanera
o Cumplimiento Fiscal?**

**Los Desafíos para el
Comercio Exterior y la
Economía de México en
2018**

**Despacho Aduanero con
Avisos Electrónicos: Beneficios
y Obligaciones en las Operaciones**

**Trump se Equivoca con México
pero Acierta con China:**
Perspectiva de un Agente Aduanal Americano

ESP / ENG

No. 12 | 2B | 2018

\$80.00 MXN



DICEX
Integral Trade



Traemos Confianza y Estánderes Éticos al Comercio Global

A menudo se dice que la mejor fuente de conocimiento es la experiencia, en AI GOAL celebramos 10 años apoyando a las empresas mexicanas agilizando (Simplificando) el tránsito de sus mercancías a través de las aduanas. A medida que miramos hacia el futuro, nuestro objetivo siempre será el verificar y agilizar la importación de sus productos importados y así aumentar el valor de su cadena de suministro. Esperamos entusiasmados los próximos 10 años.

PREVIO EN ORIGEN • INSPECCIONES DE PRODUCTO • PROGRAMAS DE AUDITORIAS • PRUEBAS DE LABORATORIO



www.AsiaInspection.com



info@asiainspection.com



+52 55 6275 4200



MOVEMOS A LAS INDUSTRIAS QUE MUEVEN A MÉXICO.



CONTAMOS CON LOS MEJORES SERVICIOS INTERMODALES PARA LLEVAR TU CARGA A SU DESTINO.

VENTAJAS

- COMPETITIVIDAD ✓
- SEGURIDAD ✓
- CONSISTENCIA ✓
- AHORROS EN LOGÍSTICA ✓
- MENOR CONTAMINACIÓN ✓

RUTAS DOMÉSTICAS

- CDMX ↔ CULIACÁN, SIN.
 ↔ CD. OBREGÓN, SON.
 ↔ HERMOSILLO, SON.
 ↔ MEXICALI, B.C.
 MANZANILLO, COL. ↔ CDMX
 ↔ MONTERREY, N.L.
 ↔ GUADALAJARA, JAL.
 ↔ SILAO, GTO.
 ALTAMIRA, TAMPS. ↔ MONTERREY, N.L.
 VERACRUZ, VER. ↔ CDMX
 ↔ COATZACOALCOS, VER.
 ↔ PUEBLA, PUE.

RUTAS INTERNACIONALES

- MONTERREY, N.L. ↔ CHICAGO, IL.
 ↔ LOS ANGELES, CA.
 ↔ MEMPHIS, TN.
 ↔ DETROIT, MI.
 SILAO, GTO. ↔ CHICAGO, IL.
 ↔ MEMPHIS, TN.
 CHIHUAHUA, CHIH. ↔ CHICAGO, IL. / DETROIT, MI.
 HERMOSILLO, SON. ↔ CHICAGO, IL. / DETROIT, MI.

**DESCUBRE LO QUE PUEDES LOGRAR
CON LA FUERZA DEL TREN.**

LOGISTIC

summit&expo2018



21 y 22 de Marzo
Centro Citibanamex - CDMX

21-22 March
Centro Citibanamex - MEXICO

¡LA GRAN CITA PARA
LOS LOGÍSTICOS DE HOY!

THE BEST MEETING POINT FOR
THE LOGISTICS EXECUTIVES!

LA EXPOSICIÓN
DE LOGÍSTICA
DE MÉXICO

THE LEADING
LOGISTICS EXPO
IN MEXICO

PROVEEDURÍA
CAPACITACIÓN
NETWORKING

SUPPLIERS
TRAINING
NETWORKING

¡LO NUEVO!

Cine Logístico:
cortometrajes de tecnología
aplicada a la logística
y la supply chain en el mundo

NEW!

Logistic cinema:
short films of technology
applied to logistics and the
supply chain in the world

PREREGÍSTRATE
PARA ASISTIR SIN CARGO
Y AGILIZAR TU ACCESO

www.logisticsummit.com

MAYORES INFORMES:
+52 55 5605 1777 ext. 113
capacitacionmx@enfasis.com

PREREGISTER TO ATTEND
WITHOUT COST AND
SPEED UP YOUR ACCESS

www.logisticsummit.com

INFORMATION:
+52 55 5605 1777 ext. 113
capacitacionmx@enfasis.com



Soluciones logísticas
para tu empresa.



Intermodal · Cross Dock · Pre-Trip · Switching · Tránsito · Recintos
Fiscalizados

www.intermodalmexico.com.mx

EL SUEÑO QUE
NACIÓ EN UN
RINCÓN, AHORA
LLEGA A TODO
EL MUNDO

#YOSOY
EXPOCARGA

Cargo
Week
Americas | e x p o
cargá

REGÍSTRATE Y
ASISTE AL EVENTO
PARA AMANTES DEL
COMERCIO EXTERIOR

26-28 junio 2018

Ciudad de México, Centro Citibanamex

Obtén tu gafete de
acceso **SIN COSTO** en
www.expo-carga.com



Tendrás acceso a:

1. Piso de exposición
2. Foros especializados
3. Talleres
4. Zonas de networking e interactivas

Mucho más...

info@expo-carga.com / ventas@expo-carga.com / Tel: +52 (55) 8852.6000

Síguenos en: [in](#) [f](#) [t](#) [@](#)

Organizado por



Parte de



El logotipo de Cargo Week Americas Expo Carga es una marca de RELX Intellectual Properties SA, objeto de uso bajo licencia.

Patrocinadores Corporativos





¡Grupo OCUPA, Orgullo de México!

En el puerto de Manzanillo, Colima.

Grupo OCUPA continúa renovándose y esta vez será a través del nuevo y moderno portal www.grupoocupacom.mx, fácil acceso a servicios logísticos y portuarios de alto valor.

A través de esta dirección podrá acceder a la programación de servicios de todas las empresas del grupo, conocer nuestras tarifas, infraestructura, contactos y mucho más; como siempre buscamos ofrecerle un mejor servicio, gracias por su paciencia.

*La experiencia y calidad
en los servicios nos respaldan*



¿POR QUÉ ANUNCIARSE?



“Redactada por los expertos en
Comercio Exterior y Aduanas”

ESTUDIO DE MERCADO 2017

- + **Contenido:** Especializado, de fondo y análisis. Alto perfil de lectores y presencia en los eventos más importantes del sector.
- + **Tiraje:** **7,500** ejemplares a nivel nacional e internacional.
- + **1 Revista equivale a:** **4** lectores por ejemplar.
- + **Distribución:** Agencias Aduanales, Agencias de Carga, Operadores Logísticos, Transportistas, Importadores y Exportadores, Líneas Aéreas, Almacenes Fiscalizados, Puertos Marítimos y Brokers.
- + **Industrias:** Automotriz, Farmacéutica, Aeroespacial, Manufacturera, Textil, Cámaras y Asociaciones Gremiales.
- + **Distribución gratuita:** Ferias, Expos, Congresos, Embajadas, Aduanas, Salas VIP de Aerolíneas, Hoteles, Pisos Ejecutivos y Centros de Negocios.
- + **Distribución controlada:** **Locales Cerrados:** (Tiendas Sanborns, Tiendas de aeropuertos - Duty Free).
- + **Certificaciones:** SEGOB y Padrón Nacional de Medios Impresos.
- + **Circulación:** Dictaminada y Certificada por ACGM, Agencia Certificadora y Gestora de Medios.

Nos especializamos en Consultoría y Desarrollo de Software para hacer más eficientes las Operaciones Aduaneras de tu organización.

Solución de Control Administrativo de Aduanas e Inventarios (SCAAI)

Te ayuda en la operación efectiva del Comercio Exterior. Incluye documentación para aduana americana, aduana mexicana, cumplimiento del Anexo 24, compulsas con DataStage, Control de Activo Fijo, COVE con un solo click, DODA, reportes oficiales, reportes gerenciales para toma de decisiones e interfaces con ERP/MRP.

Expediente Electrónico

Te ayuda en la organización de tus documentos digitales para cumplir con los artículos 6 y 36-A de la Ley Aduanera de una forma sencilla.

Anexo 31

Se sincroniza con SCAAI para cumplimiento del Sistema de Control de Cuentas de Créditos y Garantías.

Tarifa Arancelaria Integrada (SIFR@)

Todos tus cálculos de tasa, normas y cumplimientos siempre actualizados, pues los módulos están sincronizados a la tarifa todo el tiempo. También incluye regulaciones, restricciones, notas explicativas y tratados de libre comercio aplicables a cada fracción arancelaria, así como las leyes del IVA, ISR, Ley Aduanera, etc.

Solución de Gestión de Pedimentos (WinSAAI)

Genera, valida y paga tus pedimentos en instantes. Incluye digitalización y conexión con Ventanilla Única y Expediente Electrónico.

Beneficios









- Reducción de costos y tiempos.
- Cumplimiento Legal y Certeza Jurídica.
- Incremento en la Infraestructura tecnológica de la empresa.
- Alineación con los Procesos de Negocio en Comercio Exterior.
- Manejo amigable.
- Solución donde tienes todo a tu alcance.
- Automatización de Procesos.

¡Contáctanos y un consultor te hará una demostración!

info@aduanasoft.com.mx | www.aduanasoft.com

PRE VALIDADOR CLAA

Ofrecemos:

-  Servicio en las 49 aduanas.
-  Soporte técnico las 24 horas del día los 365 días del año.
-  Pago Electrónico con bancos.
-  Actualización diaria de base de datos.
-  Vinculación con autoridades aduaneras.
-  Envío de actualizaciones, boletines y hojas informativas del SAT y AGA.
-  Monitoreo de operaciones.
-  Reportes y datos estadísticos.

SEGURIDAD JURÍDICA,
Asesoría y Soporte Especializado,
Atención Oportuna.

El prevalidador de CLAA es una herramienta que cumple con los requisitos establecidos por el SAT, brindando una función preventiva y de vigilancia en el procesamiento de archivos, previo a ser transmitidos al SAT, garantizando al usuario y a la autoridad aduanera el cumplimiento de las normas aplicables.



www.claa.org.mx

siguenos en:



Tu tiempo y seguridad jurídica son lo más importante para nosotros

GRANDES LÍDERES

Y MEJORES PERSONAS

LÍDERES QUE INSPIRAN

¡FORMA PARTE DE NUESTRA COMUNIDAD!

Conoce nuestra oferta académica

Arquitectura
Comunicación
Derecho
Administración y Dirección de Empresas
Dirección de Empresas de Entretenimiento
Diseño Gráfico
Diseño Industrial
Finanzas y Contaduría Pública
Gastronomía
Ingeniería Biomédica

Ingeniería Civil
Ingeniería en Informática y Negocios
Digitales
Ingeniería Industrial para la Dirección
Ingeniería Mecánica para la Innovación
Ingeniería Mecatrónica
Ingeniería Química
Médico Cirujano
Mercadotecnia Estratégica
Moda, Innovación y Tendencia

Negocios Internacionales
Nutrición
Psicología
Relaciones Internacionales
Terapia Física y Rehabilitación
Turismo Internacional

Administración de Negocios



Anáhuac
QUERÉTARO

anahuac.mx/queretaro

01 (442) 245.6742 Ext. 102

f @anahuacqro

Daniella Martínez Rodríguez
DIRECCIÓN GENERAL / GENERAL MANAGEMENT

Claudia González Martínez
DIRECCIÓN EJECUTIVA / EXECUTIVE MANAGEMENT

Laura Adelina Rodríguez García
DIRECCIÓN DE ARTE / ART DIRECTION

Dr. Francisco Javier Gorjón Gómez
**PRESIDENTE DEL CONSEJO EDITORIAL CIENTÍFICO INTERNACIONAL
PRESIDENT OF THE INTERNATIONAL SCIENTIFIC EDITORIAL BOARD**

CORPORATIVO / CORPORATIVE

Patricia Ruiz Caraveo
DISEÑO EDITORIAL / EDITORIAL DESIGN

Salvatore Galeazzi Oviedo
EDITOR EN JEFE / EDITOR IN CHIEF

Shutterstock / Bigstock
FOTOGRAFÍA / PHOTO

Sabina Frank
Juan Carlos Cortez Cota
TRADUCCIONES / TRANSLATION

CONSEJO EDITORIAL / EDITORIAL BOARD

Lic. Alberto Fernández Romero
Dr. Andrés Rohde Ponce
Ing. Enrique Herón Jiménez Ramírez
Dr. Hadar Moreno Valdez
Mtro. Jorge Alberto Moreno Castellanos
Dr. José Rodolfo Chávez de los Ríos
Mtro. Julio Manuel Antonio Tinajero
Mtro. Luis Alberto Borbón
Lic. Luis Alberto Quiroz Martínez
Mtro. Luis Sandoval Figueroa

Lic. Naim Gilberto Calderón Bárcena
Lic. Octavio de la Torre de Stéffano
Mtro. Omar Contreras Borbón
Lic. Osiel Cruz Pacheco
Lic. Rafael Salinas Falcón
Mtro. Ricardo Méndez Castro
V.A. Rubén González Contreras
Sandro Plancone
Mtro. Santiago González Pérez
Dr. Steve B. Zisser

**CONSEJO EDITORIAL CIENTÍFICO INTERNACIONAL
INTERNATIONAL SCIENTIFIC EDITORIAL BOARD**

Dr. Alejandro Arola García
Dr. Antonio López Peláez
Dr. Arnulfo Sánchez García
Dr. Carlos A. Gherzi
Dr. Diego Rengifo García
Dra. Esther Pillado González
Dra. Gladys Ruiz González
Dr. Juan Rabindrana Cisneros García

Dra. Laura Patricia Murguía Goebel
Dr. Luis de Jesús Hernández Doubleday
Dra. María Fernanda Vásquez Palma
Dr. Mario Castillo Freyre
Dra. Marta Gonzalo Quiroga
Dr. Porfirio Bayuelo Shoonewolff
Dr. Rafael Ibarra Garza
Dr. Ricaurte Soler Mendizabal
Dr. Vicente Torre Delgado



“El comercio por mar es uno de los medios más poderosos para aportar abundancia”

Luis XIV.

En 2017, por primera vez en su historia, los Puertos Mexicanos operaron más de 6 millones de TEUS y más de 300 millones de toneladas. Siendo más precisos, el Sistema Portuario Nacional movilizó un total de 307,641,698 toneladas de carga, lo que representa un crecimiento del 3,5% respecto al 2016, lo anterior acorde a información de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, organismo que ratificó el objetivo establecido en el Programa Nacional de Infraestructura de aumentar la capacidad portuaria de 260 millones de toneladas a 520 millones de toneladas para el término de este sexenio.

México es un país que tiene una privilegiada posición geográfica ya que está en medio de los 2 océanos más grandes del planeta, el Pacífico y el Atlántico. La superficie marítima mexicana posee una extensión de 3,150,000 kilómetros cuadrados, con 11,122 kilómetros de litorales. Partiendo de esa realidad, en la presente Edición de Trade Law & Customs Magazine se da una mirada histórica de cómo fue la evolución del comercio a través del transporte marítimo en México, ligado a estudiar lo que sucedió con las grandes potencias mundiales, hasta llegar a describir lo que ha ocurrido en los más recientes años respecto a dicho tema.

La importancia de los mares en el comercio exterior, y también en el desarrollo de las civilizaciones, es digno de analizarse, pero ahora debe incluirse el Derecho Marítimo. Se afirma que el comercio por mar ha sido fundamental en el progreso económico de las naciones. En la actual administración se ha buscado fortalecer este sector, lo que genera una mayor necesidad de profundizar en 'La Importancia del Estudio del Derecho Marítimo en México'.

También, entre otros artículos, se presenta el tema de la 'Expansión de los Puertos, ¿Cómo Alcanzar un Desarrollo Sostenible y Competitivo?' La organización Worldshipping, reporta que en las más recientes 5 décadas, la capacidad de carga de los barcos se ha incrementado en un 1200%. Prueba de ello, es que en 1968, un barco de carga tenía capacidad para transportar 1,530 contenedores normalizados y hoy en día, los barcos de carga tienen capacidad para movilizar 19,000 contenedores normalizados, (se trabaja en el desarrollo de barcos de carga con capacidad para 22,000 contenedores normalizados).

Este crecimiento, ha generado que la conectividad Puerto-Ciudad que en el pasado era muy evidente, haya cambiado, porque existen mayores requerimientos de espacio, energía, capacidad logística, dotación de personal, etc. Y en ese proceso, las relaciones se han complicado.

Ante este escenario, se expone cómo debe de ser la planificación para el desarrollo Puerto-Ciudad, generando así niveles más elevados de competitividad, que permitan aprovechar todas las oportunidades y bondades que emanan de esta actividad. Incluyendo no solo el tema legal que involucran las importaciones y exportaciones, sino también el aspecto de transportar las mercancías, para entender 'La Relación del Comercio Exterior y la Logística', de lo que no podemos dejar de detallar algunas 'Recomendaciones para el Correcto y Estratégico Desarrollo de un Plan de Contingencia', lo que va muy ligado al Programa del 'Operador Económico Autorizado, ¿Perfil de Seguridad Aduanera o Cumplimiento Fiscal?'



“Trade by sea is one of the most powerful means to contribute to copiousness”

Luis XIV.

In 2017, for the first time in their history, Mexican ports operated more than 6 million TEUS and more than 300 million tons. More accurately, the National Port System mobilized a total of 307,641,698 tons of cargo, which represents a growth of 3.5% compared to 2016, according to information from the Ministry of Communications and Transportation, an organization that ratified the objective established in the National Infrastructure Program to increase port capacity from 260 million tons to 520 million tons by the end of this presidency.

Mexico is a country that has a privileged geographic position since it is in the middle of the 2 largest oceans on the planet, the Pacific and the Atlantic. The Mexican maritime surface has an area of 3,150,000 square kilometers, with 11,122 kilometers of coastline. Starting from that reality, in the present Edition of Trade Law & Customs Magazine, a historical look is given of the evolution of trade through maritime transport in Mexico, linked to the study of the great world powers, and describing what has happened in recent years regarding this topic.

The importance of the seas in foreign trade and in the development of civilizations, is worthy of analysis, but now Maritime Law must be included. It has been stated that trade by sea has been fundamental in the economic progress of nations. The current administration has sought to strengthen this sector, which generates a greater need to deepen in 'The Importance of the Study of Maritime Law in Mexico'.

Also, among other articles, the theme of the 'Expansion of Ports, How to Achieve Sustainable and Competitive Development?' is presented. The Worldshipping organization reports that in the most recent 5 decades, the cargo capacity of ships has been increased by 1200%. Proof of this is that in 1968, a cargo ship had the capacity to transport 1,530 standardized containers and nowadays, cargo ships have the capacity to move 19,000 standardized containers, (work is being done in the development of cargo ships with capacity for 22,000 standardized containers).

This growth has caused the Port-City connectivity that in the past was very evident to change because there are greater requirements for space, energy, logistics capacity, staff, etc. In that process, relationships have become complicated.

Faced with this scenario, we explain how planning for Port-City development should be generating higher levels of competitiveness, which allow us to take advantage of all the opportunities and benefits that come from this activity. Including not only the legal issue involving imports and exports, but also the aspect of transporting the goods, to understand 'The Relationship of Foreign Trade and Logistics', of which we cannot fail to detail some 'Recommendations for the Right and Strategic Development of a Contingency Plan', which is closely linked to the Program of the 'Authorized Economic Operator, Customs Security Profile or Fiscal Compliance?'

Salvatore Galeazzi Oviedo
Editor en Jefe - Editor in Chief



TRADE & LAW NEWS

14



Aduana de Manzanillo: Ejemplo de Colaboración y Resultados

Customs office in Manzanillo: Example of Collaboration and Results

18

Entrevista al Lic. Patricio Elizondo León



Los Desafíos para el Comercio Exterior y la Economía de México en 2018

The Challenges for Foreign Trade and the Mexican Economy in 2018

20

Dr. Hadar Moreno Valdez



Operador Económico Autorizado, ¿Perfil de Seguridad Aduanera o Cumplimiento Fiscal?

Authorized Economic Operator, Customs Security Profile or Fiscal Compliance?

36

Mtro. Jorge Alberto Moreno Castellanos



Despacho Aduanero con Avisos Electrónicos: Beneficios y Obligaciones en las Operaciones

Customs Clearance with Electronic Notices: Benefits and Obligations in Operations

56

Mtro. Ricardo Méndez Castro



**Trump se Equivoca con México pero Acierta con China:
Perspectiva de un Agente Aduanal Americano**

*Trump is Wrong about Mexico but Correct about China:
Perspective of an American Customs Broker*

Mtro. Adrian Gonzalez

72

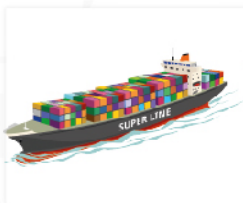


La Importancia del Estudio del Derecho Marítimo en México

The Importance of the Study of Maritime Law in Mexico

Lic. Rubén Abdo Askar Camacho

82



**Expansión de los Puertos, ¿Cómo Alcanzar un
Desarrollo Sostenible y Competitivo?**

*Expansion of the Ports, How to Achieve a Sustainable
and Competitive Development?*

Ing. Luis Romero Rodríguez

91



La Relación del Comercio Exterior y la Logística

The Relationship of Foreign Trade and Logistics

Ing. Eduardo Ramos Moran

97



**Recomendaciones para el Correcto y Estratégico
Desarrollo de un Plan de Contingencia**

*Recommendations for the Correct and Strategic
Development of a Contingency Plan*

Lic. Karla Berenice Hernández Serrano

106

TRADE & LAW NEWS



Nombran al Dr. Ovidio Noval como Director de la API de Manzanillo

En las instalaciones de la entidad, se ratificó al **Dr. Ovidio Noval Nicolau como Director de la Administración Portuaria Integral (API) de Manzanillo**. El Dr. Ovidio cuenta con una amplia trayectoria académica, aunado a que se ha desempeñado en diversos cargos públicos dentro de las Secretarías de: Hacienda y Crédito Público, de Energía, y de Programación y Presupuesto. Así como en instituciones privadas como el: Banco de México, el Instituto del Fondo Nacional de la Vivienda para los Trabajadores y el Instituto Mexicano del Seguro Social.

El Dr. Noval Nicolau anteriormente dirigió la API de Coatzacoalcos, cargo en el que se le atribuye la modernización de dicho puerto, entre otros logros; por lo que su experiencia será fundamental para impulsar el crecimiento y continuidad de proyectos establecidos para este 2018 en el Puerto de Manzanillo. También, el Dr. Ovidio reconoció los logros alcanzados en 2017, donde el Puerto de Manzanillo tuvo un crecimiento del orden del 10% en cuanto a volumen de TEU's consiguiendo una cifra de 2.83 millones, y que ningún puerto a nivel nacional presentó esa cifra, por lo que hay que sumar esfuerzos para consolidar al Puerto de Manzanillo como Puerto insignia del Sistema Portuario Mexicano.



Dr. Ovidio Noval is Appointed as Director of the IPA of Manzanillo

In the facilities of the entity, **Dr. Ovidio Noval Nicolau was ratified as Director of the Integral Port Administration (IPA) of Manzanillo**. Dr. Ovidio has an extensive academic career, in addition to having worked in various public positions within the Secretariats of: Finance and Public Credit, Energy, and Programming and Budget. As well as in private institutions such as the Bank of Mexico, the National Housing Fund for Workers Institute and the Mexican Institute of Social Security.

Dr. Noval Nicolau previously directed the IPA of Coatzacoalcos, a position in which he is credited with the modernization of said port, among other achievements; reason why his experience will be essential to promote the growth and continuity of projects established for this 2018 in the Port of Manzanillo. Also, Dr. Ovidio acknowledged the achievements in 2017, where the Port of Manzanillo had a growth of around 10% in terms of volume of TEU's, achieving a figure of 2.83 million, and that no port at the national level presented that figure, so we must add efforts to consolidate the Port of Manzanillo as flagship port of the Mexican Port System.



DICEX es Invitado por Oxford Business Group a dar su Visión Estratégica de la Logística

Oxford Business Group junto con COMCE Noreste organizaron un foro de 'clase mundial' titulado **"Desafíos logísticos para adaptarse a los nuevos tiempos"**, donde los líderes del sector fueron invitados para analizar las temáticas que son de gran trascendencia en las operaciones del comercio internacional: perspectivas para el sector logístico procedentes de la renegociación del TLCAN; vinculación entre distintos modos de logística para optimizar el traslado de mercancías; retos legales en el país de origen/destino para facilitar el libre tránsito de productos; entre otros.

El Mtro. Luis Javier Cendejas Meneses, Director de Relaciones Institucionales de DICEX, fue uno de los panelistas en el magno evento, y al término del mismo éstas fueron sus impresiones: **"La invitación que Oxford Business Group realizó a DICEX, nos llena de gran satisfacción porque demuestra que estamos haciendo las cosas de manera destacada y que tenemos voz y voto dentro del comercio internacional. Enfocados desde que ganamos el Premio Nacional de Exportación, hemos puesto mucha energía en salir al exterior a dar nuestra visión estratégica de la logística. Es un gran orgullo que una empresa con presencia en todo el mundo nos contemple para participar en un foro de esta índole"**.



DICEX is Invited by Oxford Business Group to give its Strategic Vision of Logistics

Oxford Business Group, together with COMCE Noreste, organized a 'world class' forum entitled **"Logistical challenges to adapt to the new times"**, where sector leaders were invited to analyze the issues that are of great importance in international trade operations: perspectives for the logistics sector from the renegotiation of NAFTA; linkage between different logistics modes to optimize the movement of goods; legal challenges in the country of origin / destination to facilitate the free transit of products; among others.

Mtro. Luis Javier Cendejas Meneses, Director of Institutional Relations of DICEX, was one of the panelists in the great event, and at the end of it were his impressions: **"The invitation that Oxford Business Group made to DICEX, fills us with great satisfaction because it demonstrates that we are doing things in an outstanding way and that we have a voice and a vote in international trade. Focused since we won the National Export Award, we have put a lot of energy into going abroad to give our strategic vision of logistics. It is a great pride that a company with a presence around the world contemplates us to participate in a forum of this nature"**.



DICEX



LOGISTICS



TRADE & LAW NEWS



Puerto de Progreso: Motor Económico del Sureste Mexicano



Como resultado de la reindustrialización que ha tenido el estado de Yucatán, el Puerto de Progreso durante el 2017 repuntó en la operación de carga contenerizada, ya que durante este período **se rompió el récord en movimiento de TEU's al lograr mover 91,318 TEU's, 34.6% arriba del año 2016** y superando los TEU's que el Puerto alcanzó en el 2007 antes de la crisis mundial; las toneladas de carga contenerizada incrementaron en un 18.4% respecto al 2016.

Otro de los rubros con un gran resultado en volúmenes operados como consecuencia de la reforma energética fue la carga denominada: **hidrocarburos comerciales, ya que se logró un crecimiento del 93% en comparación al ejercicio 2016**, esto en productos como combustóleo, asfalto y diésel.

La carga general logró un incremento del 55.5% en consideración con los registros de 2016, al operarse un total de 112,061 toneladas de azúcar, alimento para cerdo y torres eólicas, entre otros; asimismo los fluidos no petroleros aumentaron en un 24.6% respecto a lo operado en el 2016, siendo los productos de mayor movimiento, cebo, estearina de palma y aceite de palma; los hidrocarburos aumentaron en un 7.7% respecto al 2016, al mover 2,729,275 toneladas de gasolina magna, diésel, turbosina y gasolina premium.

El granel mineral registró un total de 2,002,717 toneladas, entre las que destacan productos como maíz amarillo, soya, maíz blanco, trigo, entre otros; y el granel mineral registró un movimiento total de 80,033 toneladas de coque de petróleo y fosfato de amonio.

En relación a los cruceros este 2017 el Puerto de Progreso cerró el año con 136 arribos, 20.4% más que el año anterior, los cruceros que atracaron al Puerto en su mayoría fueron de la línea naviera Carnival, siendo estos los cruceros Triumph, Valor y Fantasy. Una gran noticia para la actividad de cruceros fue que en los meses de noviembre y diciembre la línea naviera Royal Caribbean retornó al Puerto de Progreso con el crucero Vision of the Seas, logrando captar en su totalidad 413,474 pasajeros 19% más de los recibidos el año pasado, destacando también que durante éste 2017 se tuvieron 4 arribos dobles de cruceros.

La Administración Portuaria Integral de Progreso cerró el 2017 con excelentes resultados, **moviendo 5,676,084 toneladas de carga comercial derivado del arribo de 550 embarcaciones, posicionándose de esta manera como uno de los principales Puertos del Golfo de México**; lo que lo impulsa a seguir siendo el Motor Económico del Sureste Mexicano en el manejo de carga, cruceros, así como atracción de nuevas inversiones.



Port of Progreso: Economic Engine of the Mexican Southeast

As a result of the reindustrialization that the state of Yucatan has had, the Port of Progreso during 2017 rebounded in the containerized cargo operation, **since during this period the TEU's record in movement was broken when it managed to move 91,318 TEU's, 34.6% more than 2016** and surpassing the TEU's that the Port reached in 2007 before the world crisis; the tons of containerized cargo increased by 18.4% compared to 2016.

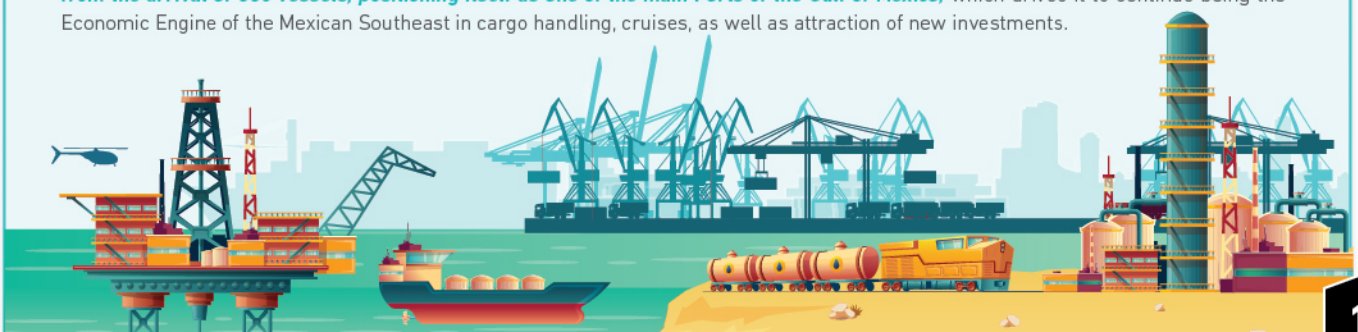
Another category with a great result in volumes operated as a consequence of the energy reform was the cargo denominated: **commercial hydrocarbons, since it achieved a growth of 93% compared to 2016**, this in products such as fuel oil, asphalt and diesel.

The general load achieved an increase of 55.5% in consideration with the 2016 records, by operating a total of 112,061 tons of sugar, pork feed and wind towers, among others; Likewise, non-oil fluids increased by 24.6% with respect to operations in 2016, the products with most movement being, bait, palm stearin and palm oil; hydrocarbons rose by 7.7% compared to 2016, moving 2,729,275 tons of gasoline, diesel, turbosine and premium gasoline.

The bulk minerals registered a total of 2,002,717 tons, among which stand out products such as yellow corn, soybean, white corn, wheat, among others; and the bulk minerals registered a total movement of 80,033 tons of petroleum coke and ammonium phosphate.

In relation to the cruises in 2017 the Port of Progreso closed the year with 136 arrivals, 20.4% more than the previous year, the cruise ships that docked at the Port were mostly from the Carnival shipping line, these being the Triumph, Valor and Fantasy A great news for the cruise activity was that in November and December the Royal Caribbean shipping line returned to the Port of Progreso with the cruise Vision of the Seas, managing to capture 413,474 passengers in total, 19% more than the past year, highlighting also that during this 2017 there were 4 double arrivals of cruises.

The Integral Port Administration of Progreso closed 2017 with excellent results, **moving 5,676,084 tons of commercial cargo derived from the arrival of 550 vessels, positioning itself as one of the main Ports of the Gulf of Mexico**; which drives it to continue being the Economic Engine of the Mexican Southeast in cargo handling, cruises, as well as attraction of new investments.





SSA México^{MR}

Grupo Carrix



Contenedores

MANZANILLO | TUXPAN

- Grúas de última generación
- Altos niveles de productividad
- Equipo 100% eléctrico para protección del medio ambiente



Autos

ACAPULCO | LÁZARO CÁRDENAS | TUXPAN

- Servicios especializados
- Instalaciones para servicios de valor agregado
- Conectividad con las principales plantas armadoras

Operador portuario líder en México

Carga General

VERACRUZ | TUXPAN

- Manejo de productos de acero, carga multipropósito, carga proyecto, carga estática, entre otros



SSA México es subsidiaria de Carrix, uno de los principales operadores portuarios a nivel mundial.

Con casi 70 años en el mercado global y más de 20 en México, contamos con la experiencia para acelerar el crecimiento y el ritmo de tus negocios.

Nuestro principal objetivo es brindar la mejor experiencia al cliente, por lo que continuamente realizamos inversiones en infraestructura y tecnología que nos permitan incrementar la eficiencia en las operaciones. Las terminales portuarias de SSA México están dotadas del mejor equipo disponible a nivel mundial.

Somos líderes nacionales en el manejo de contenedores en el Océano Pacífico. Adicionalmente, somos líderes en manejo de automóviles, carga general y en atención de cruceros. Ahora, a través de Tuxpan Port Terminal ofrecemos la ubicación más estratégica del Golfo de México con la mejor conectividad al centro del país.



ADUANA DE MANZANILLO:

EJEMPLO DE COLABORACIÓN Y RESULTADOS

CUSTOMS OFFICE IN MANZANILLO: EXAMPLE OF COLLABORATION AND RESULTS

ENTREVISTA AL LIC. PATRICIO ELIZONDO LEÓN

Administrador de la Aduana de Manzanillo

En entrevista exclusiva para Trade Law & Customs Magazine, el Administrador de la Aduana de Manzanillo, el Lic. Patricio Elizondo León realizó un análisis del trabajo y logros que se han podido alcanzar, destacando la sinergia y comunicación entre todos los intermediarios en el despacho de las mercancías, para así identificar con claridad la problemática, y en conjunto colaborar en la consolidación de nuevos proyectos que brindan beneficios reales a la comunidad portuaria de Manzanillo.

“Se podría decir que los principales beneficios que hemos aportado a los usuarios, es hacer de esta aduana, una aduana ágil, una aduana facilitadora, una aduana donde la principal preocupación es que el importador y el exportador, puedan sacar sus mercancías de manera ágil. Hemos logrado bajar los tiempos de permanencia de los contenedores en el puerto (de 7 días promedio a 5 días). Vamos caminando hacia un objetivo que nos hemos propuesto: ‘que vuelva a nacer una marca de calidad’. Y esa marca de calidad consiste en quien se quiera adherir a esa marca pueda despachar sus contenedores en 24 horas”.

In an exclusive interview for Trade Law & Customs Magazine, the Customs Administrator of Manzanillo, Lic. Patricio Elizondo León made an analysis of the work and achievements that have been reached, highlighting the synergy and communication between all the intermediaries in the clearance of merchandise, in order to clearly identify the problem, and together collaborate in the consolidation of new projects that provide real benefits to the port community of Manzanillo.

“You could say that the main benefits we have brought to the users, is to make this customs, an agile customs, a facilitating customs, a customs office where the main concern is that the importer and the exporter, can get their merchandise in an agile way. We have managed to lower the time of permanence of the containers in the port (from 7 days average to 5 days). We are moving towards an objective that we have proposed: ‘that a quality brand be born again’. And that quality brand consists of those who want to adhere to that brand can clear their containers in 24 hours. “

Otros proyectos que destacó Elizondo León, porque son una realidad, son el anexo 29 automatizado; y la escala de los Rayos Gamma a Full Scan, que: *“nos ha permitido reducir los tiempos de fila de 5 horas a una hora y media. Hoy en día la ruta fiscal, a pesar de que tenemos las mismas operaciones diarias alrededor de 1,000 y 1,200 operaciones diarias, cuando antes terminábamos a las 11, 12 de la noche de modular el último pedimento, hoy en día a las 7 de la noche estamos finalizando con la ruta fiscal. Entonces hemos logrado que el despacho sea un despacho ágil, transparente, y eso nos permite estar nuevamente en la esfera de la competitividad que nos pide nuestro país”*.

“En conjunto podemos lograr que proyectos que han salido de iniciativas que se hacen en las mesas de trabajo hayan surtido efecto. Pero también hay iniciativas que por supuesto salen de la aduana, porque nos damos cuenta de lo que está pasando en la operación”

“Together we can make projects that have come out of initiatives that are created in the work groups take effect. But there are also initiatives that of course go beyond customs, because we realize what is happening in the operation”

Patricio Elizondo explicó que cada 15 días tienen una reunión de trabajo con toda la comunidad portuaria (recintos fiscalizados, la administración portuaria, la Asociación de Agentes Aduanales, la Confederación Latinoamericana de Agentes Aduanales, autoridades del puerto, SAGARPA, y PROFEPA) donde escuchan propuestas de qué procedimientos se pueden ir mejorando, se describen problemáticas que se están suscitando en la aduana, y **“el compromiso de esas reuniones es que cuando tenemos la tarea, tenemos que solucionarla”**. Muchos avances se han logrado por medio de esta colaboración, y el propio Administrador de la Aduana de Manzanillo nos describió 2:

Patricio Elizondo explained that every 15 days they have a working meeting with the entire port community (bonded warehouses, the port administration, the Association of Customs Brokers, the Latin American Confederation of Customs Brokers, port authorities, SAGARPA, and PROFEPA) where they listen to proposals of what procedures can be improved, problems that are happening in customs are described, and **“the commitment of these meetings is that when we have the task, we have to solve it”**. Many advances have been achieved through this collaboration, and the Manzanillo Customs Administrator himself described 2:

1 El laboratorio regional. Se creó para hacer el análisis de las mercancías que se clasifican en el capítulo 50 al 63 (textiles), y en el capítulo 29 (químicos), porque un gran porcentaje de las mercancías que se despachan por esta aduana, están clasificadas en estos capítulos. Hoy en día el laboratorio regional al mes está haciendo el análisis de más de 400 muestras y emitiendo el dictamen en el momento. Antes un embarque detenido tenía que esperar en recibir la respuesta del laboratorio central 20, a 25 días. Hoy en el mismo día le estamos notificando la incidencia y liberando el embarque.

1 The regional laboratory. It was created to make the analysis of merchandise classified in chapter 50 to 63 (textiles), and in chapter 29 (chemicals), because a large percentage of the goods that are shipped through this customs office are classified in these chapters. Nowadays the regional laboratory, per month, is doing the analysis of more than 400 samples and issuing the opinion at that moment. Before a detained shipment had to wait to receive the response from the central laboratory 20, to 25 days. Today on the same day we are notifying of the incident and releasing the shipment.

2 Carril NEEC. Ha venido a mejorar sustancialmente el despacho para ciertas empresas porque tiene un carril exclusivo, perfectamente confinado, donde optan por despachar en ese carril y en 5 minutos ya están fuera.

2 NEEC Lane. It has come to substantially improve the clearance for certain companies because it has an exclusive lane, perfectly confined, where they choose to use that lane and in 5 minutes they are already out.

Los Desafíos para el *Comercio Exterior* y la *Economía de México* en **2018**

Dr. Hadar *Moreno Valdez*

*The Challenges for
Foreign Trade and the
Mexican Economy in 2018*





Se ha dado inicio al año 2018, y el entorno económico de México sigue siendo de incertidumbre, esto es, a más de un año del inicio de la administración del gobierno de Estados Unidos de América (EUA), pareciera ser que no existe una estrategia definida acerca de qué hacer o el rumbo que se tomaría, en el supuesto de que EUA optara por salir del Tratado de Libre Comercio de América del Norte (TLCAN). **De igual forma el país entra a un año electoral aquejado por diversos problemas vinculados con la inversión extranjera directa, con problemas de control de la inflación, y con la posibilidad de que pudiera darse una recesión económica para el año 2019.**

The year 2018 has started, and Mexico's economic environment continues to be one of uncertainty, that is, more than a year into the beginning of the United States of America (USA) government administration, it seems that there is no defined strategy of what to do or the course that would be taken, assuming that the US would opt to exit the North American Free Trade Agreement (NAFTA). **Similarly, the country enters an election year suffering from various problems related to direct foreign investment, with problems of control of inflation, and with the possibility that an economic recession could occur by the year 2019.**



Dr. Hadar **Moreno Valdez**

Licenciado, maestro y doctor en Derecho por la UNAM, graduado en las tres ocasiones con Mención Honorífica. Fue Director de Amparos en la Subprocuraduría Fiscal Federal de Amparos de la Secretaría de Hacienda y Crédito Público. Fungió como: Director de Normatividad en la Secretaría de Gobernación; Subdirector en la Secretaría de Economía; Subadministrador en la Administración General de Aduanas del SAT; representante de Aduanas ante el Consejo Consultivo de Prácticas Desleales de Comercio Internacional. Cuenta con: el Certificado en Control de Exportaciones (Export Control) expedido por el Centro Internacional de Comercio Exterior de la Universidad de Georgia en Estados Unidos; el Certificado de Comercio Exterior expedido por el Departamento de Comercio de Estados Unidos; el Certificado en Análisis de Riesgos, expedido por el Departamento de Energía de Estados Unidos; y el Certificado en Análisis de Riesgos expedido por el gobierno de Brasil. Autor y coautor de 12 publicaciones entre las que destacan: *Praxis Aduanera; Materia Aduanera; El Sistema de Prácticas Desleales de Comercio Internacional y Salvaguardias en México; Comercio Exterior sin Barreras; y Lecciones de Cátedra de la Materia de Comercio Exterior.* Actualmente funge como Director de la Firma Servicios Integrales de Comercio Exterior, Fiscal y Penal (SICEFIPE).

Bachelor, Masters and Doctorate in Law from Autonomous University of Mexico, graduated in all three occasions with honorable mention. He was Director of Legal Protection in the Federal Attorney's Office of Legal Protection of the Secretariat of Finance and Public Credit (SHCP). Served as Regulations Director in the Secretariat of the Interior; Assistant Director of the Secretariat of Economy; Assistant Administrator of the General Customs Administration Section of the Tax Administration Services Agency; Customs Representative for the Unfair International Trade Practices Advisory Council; he is certified in Export Control by the International Center of Foreign Trade of the United States University of Georgia; he holds a Foreign Trade Certificate issued by the United States Department of Commerce; he is Certified in Risk Analysis by the United States Department of Energy and also holds a certificate in Risk Analysis issued by the Brazilian Government. Published 12 times as author or co-author, his most notable works are: 'Praxis Aduanera'; 'Materia Aduanera'; 'El Sistema de Prácticas Desleales de Comercio Internacional y Salvaguardias en México'; 'Comercio Exterior sin Barreras'; y 'Lecciones de Cátedra de la Materia de Comercio Exterior'. Currently he is serving as Director of the 'External Commerce, Tax and criminal law Integrated Services Firm' (SICEFIPE).

Desafíos Económicos para México

1. El Tratado de Libre Comercio de América del Norte

Se trata de un tema toral para la economía de México, el Tratado en comento se erige en el instrumento comercial internacional más importante que tiene nuestro país, baste considerar que 80% del comercio exterior de nuestra nación, se tiene con el vecino del norte.

Un dato relevante es que funcionarios del Gobierno de Canadá advirtieron a inicios de este año, acerca de la posibilidad de que los Estados Unidos se retiren del TLCAN, ello inclusive a pesar de las opiniones en contrario que han dado, las propias cámaras de comercio de EUA, y en este sentido pareciera que el gobierno de aquél país pretende seguir con su estrategia de obtener los mayores beneficios comerciales posibles, aun cuando, tal posición conlleve un detrimento comercial y económico para sus otros socios comerciales.



Economic Challenges for Mexico

1. The North American Free Trade Agreement

We are dealing with a major issue for the Mexican economy, the Treaty in question stands as the most important international trade instrument that our country has, suffice it to consider that 80% of our nation's foreign trade is with the northern neighbor.

A relevant fact is that officials of the Government of Canada warned at the beginning of this year, about the possibility that the United States withdraws from NAFTA, this even despite the contrary opinions that the very chambers of commerce of the US have given, and in this sense it seems that the government of that country intends to continue with its strategy of obtaining the greatest commercial benefits possible, even when such a position entails a commercial and economic detriment for its other trading partners.



“Que el Tratado se siga negociando más allá de lo originalmente previsto y que la negociación se extienda posiblemente hasta finales de año o inicios del siguiente”

“That the Treaty continues to be negotiated beyond what was originally envisaged and that the negotiation possibly extends until the end of the year or the beginning of the next”

Ante un panorama como el que está ocurriendo en relación al TLCAN se considera que los escenarios que actualmente se vislumbran son los siguientes:

a) *Que el Tratado se siga negociando más allá de lo originalmente previsto y que la negociación se extienda posiblemente hasta finales de año o inicios del siguiente.*

b) *Que exista una voluntad conciliadora de las partes y finalmente se pueda modernizar dicho instrumento internacional, actualizándolo, sin alterar la esencia de la zona de libre comercio, ya existente.*

c) *Que exista una declaración por parte de algún Estado -particularmente de los Estados Unidos- manifestando su intención de separarse del TLCAN.*

d) *Que se acepte el Tratado, otorgando las concesiones solicitadas por la actual administración de EUA.*

Given a scenario like the one that is occurring in relation to NAFTA, it is considered that the scenarios that are currently envisioned are the following:

a) *That the Treaty continues to be negotiated beyond what was originally envisaged and that the negotiation possibly extends until the end of the year or the beginning of the next.*

b) *That there is a conciliatory will on the part of the parties and, finally, that said international instrument can be modernized, updating it, without altering the essence of the existing free trade area.*

c) *That there be a declaration by a State -particularly the United States- stating its intention to separate from NAFTA.*

d) *That the Treaty be accepted, granting the concessions requested by the current US administration.*



“Últimamente pareciera *condicionarse la negociación del TLCAN con la aceptación por parte del gobierno mexicano de pagar por la construcción de un muro en la frontera*”

“Lately, the negotiation of NAFTA seems to be conditioned by the acceptance by the Mexican government of paying for the construction of a wall on the border”

Entre las exigencias del gobierno estadounidense para llevar a cabo la negociación del Tratado de Libre Comercio de América del Norte, se tienen a saber:

- ✓ *Elevar las reglas de origen en Norteamérica, previendo una mayor incorporación de insumos estadounidenses, a fin de que se cumplan con las reglas de origen sugeridas por el equipo negociador de EUA.*
- ✓ *Prever una cláusula en el Tratado, que permita una revisión de dicho instrumento cada 5 años, y en caso de que el mismo no cumpla con lo “convenido por las Partes”, regular la posible salida de los Estados.*
- ✓ *Eliminación de mecanismos de soluciones de controversias, vía paneles, por ejemplo en el rubro de prácticas desleales de comercio internacional y salvaguardias.*
- ✓ *Disminuir el déficit comercial de Estados Unidos con Canadá, pero sobre todo se ha insistido mucho en el caso de México.*
- ✓ *Últimamente pareciera condicionarse la negociación del TLCAN con la aceptación por parte del gobierno mexicano de pagar por la construcción de un muro en la frontera.*
- ✓ *Endurecer la normatividad en materia de propiedad intelectual, competencia, inversión extranjera, etc.*

Among the demands of the US government to carry out the negotiation of the North American Free Trade Agreement, we have:

- ✓ *Increase the rules of origin in North America, foreseeing a greater incorporation of US inputs, in order to comply with the rules of origin suggested by the US negotiating team.*
- ✓ *Provide a clause in the Treaty, which allows a review of said instrument every 5 years, and in case it does not comply with what is “agreed by the Parties”, regulate the possible departure of the States.*
- ✓ *Elimination of dispute resolution mechanisms, via panels, for example in the area of unfair international trade practices and safeguards.*
- ✓ *Decrease the trade deficit of the United States with Canada, but above all, much emphasis has been placed on the case of Mexico.*
- ✓ *Lately, the negotiation of NAFTA seems to be conditioned by the acceptance by the Mexican government of paying for the construction of a wall on the border.*
- ✓ *Strengthen regulations on intellectual property, competition, foreign investment, etc.*



“Existe la posibilidad de que el Gobierno de EUA, como estrategia de negociación, en un momento determinado, opte por declarar su salida del TLCAN, a fin de obtener las concesiones solicitadas de sus otros socios comerciales”

“There is a possibility that the US Government, as a negotiation strategy, at a certain moment, may decide to declare its exit from NAFTA, in order to obtain the requested concessions from its other trading partners”

Los temas anteriores y otros más que han sido sugeridos por parte del equipo negociador de EUA, han impedido que ciertamente progresen y avancen las negociaciones de dicho instrumento internacional. En este sentido, se ha indicado que las negociaciones del Tratado podrían alargarse, más allá del segundo semestre de este año, e inclusive la agencia de noticias Expansión¹ ha indicado recientemente que el cierre de la negociación del TLCAN podría aplazarse hasta el año 2019. No obstante lo antes señalado, es de comentar que existe la posibilidad de que el Gobierno de EUA, como estrategia de negociación, en un momento determinado, opte por declarar su salida del TLCAN, a fin de obtener las concesiones solicitadas de sus otros socios comerciales.

En cualquiera de los escenarios antes mencionados, la economía mexicana resultaría afectada (salvo el caso que se concluya la negociación sin alterar substancialmente al TLCAN), ello ya que en el supuesto de que se alarguen las negociaciones, tal situación originaría y ha generado de hecho, un estado de incertidumbre económica y comercial, el cual afectará la economía y el comercio exterior de México; y en el caso de que los Estados Unidos optaran definitivamente por salir de dicho Tratado, tal cuestión devendría en serios problemas para nuestro país, con alcances de índole económico; comercial; industrial; de servicios; depreciación del tipo de cambio, etc.

The above issues and others that have been suggested by the US negotiating team have prevented progress from the negotiations of this international instrument. In this regard, it has been indicated that the Treaty negotiations could be extended, beyond the second half of this year, and even the news agency Expansion¹ has recently indicated that the closing of the NAFTA negotiation could be postponed until 2019. However, as noted above, it is worth mentioning that there is a possibility that the US Government, as a negotiation strategy, at a certain moment, may decide to declare its exit from NAFTA, in order to obtain the requested concessions from its other trading partners.

In any of the aforementioned scenarios, the Mexican economy would be affected (except in the case that the negotiation is concluded without substantially altering the NAFTA), since in the event that the negotiations drag on, such a situation would originate and has generated, a state of economic and commercial uncertainty, which will affect the economy and foreign trade of Mexico; and in the event that the United States definitively opted to leave the Treaty, such issue would become serious problems for our country, with economic scope; commercial; industrial; of services; depreciation of the exchange rate, etc.

¹El cierre de la negociación del TLCAN podría aplazarse hasta el 2019. Expansión en alianza con CNN. Consultado en el mes de enero de 2018. 18 de enero de 2018. Ubicado en la Página electrónica: <https://expansion.mx/economia/2018/01/18/el-cierre-de-la-negociacion-del-tlcan-podria-aplazarse-hasta-2019>.

The closing of the negotiation of the NAFTA could be postponed until 2019. Expansion in alliance with CNN. Consulted in the month of January 2018. January 18, 2018. Located on the website: <https://expansion.mx/economia/2018/01/18/el-cierre-de-la-negociacion-del-tlcan-may-be-postponed-until-2019>.

“Ante la eventualidad de una posible salida de EUA del TLCAN, se insiste en que debe contarse con un ‘Plan B’, el cual debiera estar previsto y definido por el gobierno de México, y haber sido consensuado con el sector privado y el social de nuestro país”

“In the eventuality of a possible US exit from NAFTA, it is insisted that there must be a ‘Plan B’, which should be planned and defined by the Mexican government, and have been agreed with the private sector and the social sector of our country”

Ante la eventualidad de una posible salida de EUA del TLCAN, se insiste en que debe contarse con un ‘Plan B’, el cual debiera estar previsto y definido por el gobierno de México, y haber sido consensuado con el sector privado y el social de nuestro país; máxime que a estas alturas, se considera que ya no basta con formular declaraciones acerca de la posibilidad de encontrar nuevas opciones comerciales y diversificar nuestra economía con otros países, sino que deben darse pasos reales y sólidos para encontrar nuevos mercados y alternativas de comercio; por ende resulta indispensable que México pueda zanjar los problemas que se han observado actualmente con la Unión Europea, con relación al propio Tratado de Libre Comercio de México con la Unión Europea, e inclusive deben mejorarse y perfeccionarse los lazos comerciales de México con diversos países del mundo ya sea en Latinoamérica o Asia.

In the eventuality of a possible US exit from NAFTA, it is insisted that there must be a ‘Plan B’, which should be planned and defined by the Mexican government, and have been agreed with the private sector and the social sector. our country; especially that at this point, it is considered that it is no longer enough to make statements about the possibility of finding new commercial options and diversify our economy with other countries, but that real and solid steps must be taken to find new markets and trade alternatives; Therefore, it is essential that Mexico be able to resolve the problems that have been observed with the European Union, in relation to Mexico’s own Free Trade Agreement with the European Union, , and even the commercial ties of Mexico with various countries of the world, whether in Latin America or Asia, must be improved and perfected.



“Hay un dato relevante que se refiere a que se redujo la importancia de la reinversión de utilidades. Esto es, en los primeros 9 meses de 2017, la reinversión de utilidades de las empresas representó 38.35% del total”

“There is a relevant fact that refers to the reduction of the importance of the reinvestment of profits. This is, in the first 9 months of 2017, the reinvestment of profits of the companies represented 38.35% of the total”

2. Inversión extranjera

De acuerdo con el Centro de Estudios de las Finanzas Públicas de la Cámara de Diputados de México, la Inversión Extranjera Directa (IED) realizada y notificada entre el 1 de enero y el 30 de septiembre de 2017 ascendió a 21,754.9 millones de dólares (mdd), lo que representó un incremento de 10.03% respecto al monto de 19,772.6 mdd reportado en el mismo periodo de 2016, se dice que dicha cifra fue el resultado neto de la suma de 25,936.7 mdd por concepto de flujos de entrada menos 4,181.8 mdd contabilizados como disminuciones de la Inversión Extranjera Directa. Sin embargo hay un dato relevante que se refiere a que se redujo la importancia de la reinversión de utilidades. Esto es, en los primeros 9 meses de 2017, la reinversión de utilidades de las empresas representó 38.35% del total al registrar un monto de 8,342.2 mdd (39.86% o 7,881.2 mdd en el mismo periodo de 2016), no obstante se elevó 5.85%.² Los datos antes mencionados son aportados con información estadística que recopila la Cámara de Diputados de México, desde luego, quedarían por definir las estadísticas definitivas sobre el comportamiento de la inversión extranjera en los últimos meses del año 2017.

2. Foreign investment

According to the Center for Public Finance Studies of the Chamber of Deputies of Mexico, Foreign Direct Investment (FDI) made and notified between January 1 and September 30, 2017 amounted to \$ 21,754.9 million dollars (md), which represented an increase of 10.03% compared to the amount of 19,772.6 million dollars reported in the same period of 2016, said figure was the net result of the sum of 25,936.7 million dollars for inflows minus 4,181.8 million dollars recorded as decreases of Direct Foreign Investment. However, there is a relevant fact that refers to the reduction of the importance of the reinvestment of profits. This is, in the first 9 months of 2017, the reinvestment of profits of the companies represented 38.35% of the total when registering an amount of 8,342.2 million dollars (39.86% or 7,881.2 million in the same period of 2016), however it was raised 5.85%.² The data mentioned above is provided with statistical information collected by the Chamber of Deputies of Mexico, of course, they have yet to define the final statistics on the behavior of foreign investment in the last months of 2017.



²Comentarios al Informe Estadístico sobre el Comportamiento de la Inversión Extranjera Directa en México (Enero-Septiembre de 2017). Centro de Estudios de las Finanzas Públicas. Cámara de Diputados. CEFP/037/2017. Diciembre 19 de 2017. Documento consultado en el mes de enero de 2018.

Comments to the Statistical Report on the Behavior of Foreign Direct Investment in Mexico (January-September 2017). Center for Public Finance Studies. Chamber of Deputies. CEFP / 037/2017. December 19, 2017. Document consulted in the month of January 2018.

“Se busca entre otras cosas, lograr la repatriación de capital estadounidense de otras partes del mundo a fin de que retorne e invierta en aquél país, incluyendo la atracción de capitales de origen no estadounidense”

“Among other things, to seek the repatriation of US capital from other parts of the world in order for it to return and invest it in that country, including the attraction of non-US capital”

No obstante lo anterior, debe tenerse presente que recientemente se aprobó la reforma fiscal en EUA, reforma en la cual, básicamente se aceptaron, entre otros aspectos:

- ✓ *La disminución del impuesto corporativo a las empresas de aquél país.*
- ✓ *Implementación de diversos estímulos fiscales al sector empresarial.*
- ✓ *Exención de impuestos a cierto tipo de personas con bajos ingresos.*
- ✓ *Como finalidad de lo anterior se busca entre otras cosas, lograr la repatriación de capital estadounidense de otras partes del mundo a fin de que retorne e invierta en aquél país, incluyendo la atracción de capitales de origen no estadounidense.*

Diversos analistas financieros han señalado que la reducción de la tasa corporativa estadounidense de 35 a 21% lo hará más atractivo frente a los capitales extranjeros, lo cual plantea riesgos para México ya que nuestro país perdería competitividad tributaria, esto es, la reducción de la tasa estadounidense haría más atractivo al vecino del norte para el capital extranjero, lo cual puede degenerar en un desaceleramiento o reducción de inversiones extranjeras en nuestro país.

Notwithstanding the foregoing, it must be borne in mind that the US tax reform was recently approved, a reform in which, basically, the following were accepted:

- ✓ *The reduction of the corporate tax to the companies of that country.*
- ✓ *Implementation of various fiscal stimuli to the business sector.*
- ✓ *Exemption of taxes to certain type of people with low income.*
- ✓ *The purpose of the foregoing is, among other things, to seek the repatriation of US capital from other parts of the world in order for it to return and invest it in that country, including the attraction of non-US capital.*

Several financial analysts have pointed out that the reduction of the US corporate rate from 35 to 21% will make it more attractive compared to foreign capital, which puts risks for Mexico since our country would lose tax competitiveness, that is, the The reduction of the US rate would make the northern neighbor more attractive to the foreign capital, which could degenerate into a slowdown or reduction of foreign investment in our country.

³Esquivel H., Lindsay y Felipe Gazcón. *Se prenden alarmas por reforma en EU; no habrá catástrofe: expertos.* Periódico Excelsior. Sección Nacional. 21 de diciembre de 2017.

Esquivel H., Lindsay and Felipe Gazcón. *“Se prenden alarmas por reforma en EU; no habrá catástrofe: expertos.”* Excelsior newspaper. National Section December 21, 2017.

“Existe consenso en general acerca de que si bien la reforma fiscal en Estados Unidos no creará una catástrofe para México, sí puede conllevar una disminución del flujo de inversión extranjera para nuestro país”

“There is a general consensus that although the fiscal reform in the United States will not create a catastrophe for Mexico, it can lead to a decrease in the flow of foreign investment for our country”

Atendiendo a lo antes referido existe consenso en general acerca de que si bien la reforma fiscal en Estados Unidos no creará una catástrofe para México, sí puede conllevar una disminución del flujo de inversión extranjera para nuestro país, lo cual en estos momentos, no resulta ser lo más óptimo, pues el costo de la reducción de la inversión extranjera todavía está por determinarse en cuanto a sus alcances y efectos, de hecho se ha sugerido, que México debe adoptar decisiones en esta materia, con las cuales se puedan enfrentar los desafíos de una disminución de la inversión extranjera, la cual repercutiría en un menor número de trabajos, pérdida de poder adquisitivo de muchas personas, reducción de ingresos fiscales para los gobiernos federales y estatales, y quizás un aumento de la delincuencia, ante la falta o pérdida de trabajos.



In view of the aforementioned, there is a general consensus that although the fiscal reform in the United States will not create a catastrophe for Mexico, it can lead to a decrease in the flow of foreign investment for our country, which at this time, does not turn out to be the most optimal, since the cost of reducing foreign investment has yet to be determined in terms of its scope and effects, in fact it has been suggested that Mexico should adopt decisions in this area, with which it can face the challenges of a decrease in foreign investment, which would result in fewer jobs, loss of purchasing power for many people, reduction of tax revenues for federal and state governments, and perhaps an increase in crime, in the absence or loss of jobs.





Se estima que México debiera en este sentido ponderar una reforma fiscal que tome en cuenta, entre otros aspectos:

- ✓ *Fortalecer la competitividad de las pequeñas y medianas empresas.*
- ✓ *Simplificar y facilitar la interpretación y aplicación de las normas fiscales.*
- ✓ *Eliminar normas y reglas que en vez de facilitar solamente abonan a una mayor complejidad de las normas fiscales y aduaneras.*
- ✓ *Implementar normas en donde se mejore cada vez más el sentido de la autocorrección fiscal, en vez de tener una finalidad persecutoria y sancionatoria.*
- ✓ *Cuando sea posible, implementar estímulos fiscales que mejoren la competitividad de nuestro país, en vez de instrumentar mayores elementos de control que en realidad se traducen en cargas para los particulares.*
- ✓ *A pesar de que en general, se dice que no es factible la reducción de las tasas fiscales, estudiar este tema, no resultaría inadecuado, máxime teniendo en cuenta la actual situación que se presenta en la actualidad.*

It is estimated that Mexico should in this regard consider a fiscal reform that takes into account, among other aspects:

- ✓ *Strengthen the competitiveness of small and medium enterprises.*
- ✓ *Simplify and facilitate the interpretation and application of tax regulations.*
- ✓ *Eliminate rules and regulations that, instead of facilitating, only add to a greater complexity of fiscal and customs regulations.*
- ✓ *Implement regulations where the sense of fiscal self-correction is improved more and more, instead of having a persecutory and sanctioning purpose.*
- ✓ *When possible, implement fiscal stimuli that improve the competitiveness of our country, instead of implementing greater elements of control that actually translate into burdens for individuals.*
- ✓ *Although in general, it is said that it is not feasible to reduce tax rates, studying this issue would not be inappropriate, especially taking into account the current situation that currently exists.*

“La inflación en México cerró el 2017 en su mayor nivel en 17 años impulsada por el incremento en el precio de bienes y servicios”

“Inflation in Mexico closed 2017 at its highest level in 17 years, driven by the increase in the price of goods and services”

3. Inflación

La inflación en México cerró el 2017 en su mayor nivel en 17 años impulsada por el incremento en el precio de bienes y servicios, como el jitomate, el transporte aéreo, la gasolina de bajo octanaje, y el gas doméstico; el Índice Nacional de Precios al Consumidor presentó un crecimiento mensual de 0.59% durante diciembre pasado, con lo que la inflación anual llegó a 6.77%, respecto de la cual, se dice que es la tasa más alta registrada desde el mes de mayo de 2001, cuando se reportó un alza anual de 6.95% y la más alta para un cierre de año desde el año 2000, cuando fue de 8.66%.⁴

Es importante tener en cuenta que la inflación se refiere al aumento de precios de los bienes y servicios, y si bien puede argumentarse que este elemento económico ha tratado de ser controlado, no es menos cierto, que tal situación al menos hasta el día de hoy no ha ocurrido.

3. Inflation

Inflation in Mexico closed 2017 at its highest level in 17 years, driven by the increase in the price of goods and services, such as tomatoes, air transportation, low octane gasoline, and domestic gas; the National Consumer Price Index showed a monthly growth of 0.59% during last December, with which annual inflation reached 6.77%, with respect to which, it is said to be the highest rate registered since May 2001, when an annual increase of 6.95% was reported and the highest for a year-end closure since 2000, when it was 8.66%.⁴

It is important to take into account that inflation refers to the increase in prices of goods and services, and although it can be argued that this economic element has tried to be controlled, it is no less true that such a situation at least until today has not happened.



⁴Miguel, Rubén. México despidió el 2017 con la inflación más alta en 17 años. Periódico El Universal. Sección de Cartera y Economía. México. 9 de Enero de 2018.

Miguel, Rubén. "México despidió el 2017 con la inflación más alta en 17 años". El Universal newspaper. Portfolio and Economy Section. Mexico. January 9, 2018.



La inflación se puede ver afectada por diversos factores, por ejemplo, un menor crecimiento de la economía de un país; el aumento de costos de diversos insumos (como la gasolina, el gas y la electricidad) que repercuten a su vez en el alza de precios de otros productos o servicios; el incremento de los salarios puede contribuir a aumentar los precios de los bienes y servicios; la depreciación de la moneda en este caso del peso mexicano con relación a otra moneda (el dólar), también puede llegar a ser causa de un aumento de la inflación; el aumento del circulante o de la emisión de billetes sin causa económica justificada, etc.

Como podrá notarse existen diversas circunstancias que pueden contribuir al aumento de la inflación en nuestro país, y de hecho varias de ellas se han presentado en los meses recientes, lo cual sin duda, repercute en un aumento de los precios de bienes y servicios, que son objeto de comercio exterior, en frecuentes casos.

Inflation can be affected by several factors, for example, lower growth of a country's economy; the increase in costs of various inputs (such as gasoline, gas and electricity) that in turn affect the price increase of other products or services; the increase in wages can contribute to increase the prices of goods and services; the depreciation of the currency in this case of the Mexican peso in relation to another currency (the dollar), can also become the cause of an increase in inflation; the increase of the currency or the issuance of bills without justified economic cause, etc.

As you can see, there are several circumstances that can contribute to the increase of inflation in our country, and in fact several of them have occurred in recent months, which undoubtedly has an impact on an increase in the prices of goods and services, which are subject to foreign trade, in frequent cases.



4. Deuda pública

Sobre dicho tema se comenta que la Secretaría de Hacienda y Crédito Público ha referido que la deuda pública, podría disminuir de 48.7% del Producto Interno Bruto (PIB) en 2016, a 46.7% en 2017 y que en 2018, podría presentar una reducción moderada en su trayectoria para ubicarse en 46.1% del PIB.⁵

Sobre el punto vale la pena considerar que la deuda pública, se refiere a todas las obligaciones insolutas del sector público, las cuales son adquiridas directa o indirectamente por los gobiernos, y en términos generales la deuda pública se trata de un instrumento económico que sirve para diferir los gastos en el tiempo y estar en posibilidad de hacer frente y en su caso cumplir el conjunto de funciones que le son encomendadas al Estado mexicano. En términos generales se observa que existen dos tipos de deuda: deuda bruta y deuda neta. La deuda neta es igual a la deuda bruta menos los activos financieros del país (nacionales e internacionales).

Pareciera ser una buena noticia que por fin se empieza a trabajar en el tema de la deuda pública, sin embargo, se estima que existe un aspecto que podría no ayudar a trabajar este campo, y se refiere al hecho de que al estar en un año electoral, los diversos gobiernos tanto el Federal así como los Estatales, a fin de demostrar que han cumplido sus promesas, pudieran verse compelidos o necesitados de gastar dinero por temas electorales, complicando así el debido manejo de la deuda pública.

4. Public debt

On this subject it is commented that the Secretariat of Finance and Public Credit has reported that public debt, could decrease from 48.7% of the Gross Domestic Product (GDP) in 2016, to 46.7% in 2017 and that in 2018, it could present a moderate reduction in its trajectory to be located at 46.1% of GDP.⁵

On that point it is worth considering that the public debt, refers to all the unpaid obligations of the public sector, which are acquired directly or indirectly by governments, and in general terms the public debt is an economic instrument that serves to defer spending over time and be able to deal with and, where appropriate, fulfill the set of functions entrusted to the Mexican State. In general terms, we observe that there are two types of debt: gross debt and net debt. The net debt is equal to the gross debt minus the financial assets of the country (national and international).

It seems to be good news that work is finally started on the issue of public debt, however, it is estimated that there is one aspect that could not help to work this field, and refers to the fact that being in a year electoral, the various governments both the Federal as well as the State, in order to demonstrate that they have fulfilled their promises, could be compelled or need to spend money for electoral issues, thus complicating the proper management of the public debt.



⁵ Flores, Zenyazen. Hacienda prevé caída de deuda en 2017 y 2018. El Financiero. Economía. 19 de diciembre de 2017.

Flowers, Zenyazen. "Hacienda prevé caída de deuda en 2017 y 2018". El Financiero. Economy. December 19, 2017.

“La incertidumbre económica de nuestro país ante una eventual salida de los Estados Unidos de América del TLCAN, sin duda representa un riesgo para una posible depreciación del peso mexicano frente al dólar”

“The economic uncertainty of our country before an eventual exit from the United States of America from the NAFTA, without a doubt represents a risk for a possible depreciation of the Mexican peso against the dollar”

5. Tipo de cambio

La incertidumbre económica de nuestro país ante una eventual salida de los Estados Unidos de América del TLCAN, sin duda representa un riesgo para una posible depreciación del peso mexicano frente al dólar, inclusive una salida o reducción de la inversión extranjera de nuestro país, también puede representar otro factor que puede incidir en el valor de la divisa nacional.

La firma Goldman Sachs estima que una salida de EUA del TLCAN, podría elevar el precio del dólar entre 20 y 21 pesos, e incluso llegar hasta los 24 pesos, circunstancia que sin duda alguna afectaría al comercio exterior de nuestro país.⁶

5. Exchange rate

The economic uncertainty of our country before an eventual exit from the United States of America from the NAFTA, without a doubt represents a risk for a possible depreciation of the Mexican peso against the dollar, including an exit or reduction of the foreign investment of our country, can also represent another factor that can affect the value of the national currency.

The firm Goldman Sachs estimates that a US exit from NAFTA could raise the price of the dollar between 20 and 21 pesos, and even reach 24 pesos, a circumstance that would undoubtedly affect the foreign trade of our country.⁶



⁶ Goldman Sachs ve dólar a 24 pesos si EU sale del TLCAN. El Financiero. México. 7 de diciembre de 2017.

⁶ “Goldman Sachs ve dólar a 24 pesos si EU sale del TLCAN”. The financial. Mexico. December 7, 2017

Un Año de Incertidumbre

Como ha podido observarse de lo antes comentado, existen en este año del 2018, diversos riesgos económicos para México, que pueden afectar en mayor o menor grado el desarrollo del comercio exterior. Aunado a los temas ya expuestos, no se puede dejar de lado que la corrupción e inseguridad, también son problemas que pueden llegar a impedir el desarrollo comercial y económico del Estado mexicano. En cualquier caso estaría por observarse, cómo evolucionan todas estas causas ya comentadas, y cómo podrán ser sorteadas, todo ello en un año que se vislumbra al menos en un inicio de incertidumbre económica y comercial, lo cual en un aspecto negativo, podría llegar a generar una eventual recesión económica para México, la cual, desde luego, no se espera que ocurra.



A Year of Uncertainty

As it has been observed from the aforementioned, there are several economic risks for Mexico in this year of 2018, which may affect the development of foreign trade to a greater or lesser degree. In addition to the issues already discussed, it cannot be ignored that corruption and insecurity are also problems that may prevent the commercial and economic development of the Mexican State. In any case it would be to be observed, how all these causes already commented, evolve, and how they can be sorted, all in a year that is glimpsed at least in a beginning of economic and commercial uncertainty, which in a negative aspect, could reach generate a possible economic recession for Mexico, which, of course, is not expected to happen.





Mtro. Jorge Alberto **Moreno Castellanos**



El pasado 02 de enero de 2018, se cumplieron los primeros seis años de lo que se conocería como Nuevo Esquema de Empresas Certificadas (NEEC), hoy Operador Económico Autorizado (OEA).

Recordemos que el pasado 15 de diciembre de 2011, mediante publicación en el Diario Oficial de la Federación (DOF) se reestructura la entonces regla 3.8.1., en la Cuarta Resolución de Modificaciones a las Reglas de Carácter General en Materia de Comercio Exterior, mediante la adición del Apartado L de dicha regla, incorporando las bases del NEEC.

Aunado a lo anterior, el 16 de diciembre de 2011 se publicó en el DOF el formato del Perfil de la empresa conforme a lo establecido en el apartado L, segundo párrafo, Fracción III de la regla 3.8.1., incorporando lo que se conoce como los 11 estándares mínimos que las empresas deben de cumplir en materia de seguridad para poder certificarse.

On January 2, 2018, marked the first six years of what became known as the New Certified Companies Scheme (NCCS), today the Authorized Economic Operator (AEO).

Let us remember that on December 15, 2011, by means of publication in the Official Federal Gazette (OFG) the then rule 3.8.1 was restructured, in the Fourth Resolution of Modifications to the Rules of General Character in Foreign Trade Matters, by adding Section L of this rule, incorporating the NCCS's bases.

In addition to the above, on December 16, 2011 the format of the Company Profile was published in the OFG in accordance with the provisions of section L, second paragraph, Subsection III of regulation 3.8.1., Incorporating what is known like the 11 minimum standards that companies must comply with in terms of security in order to be certified.

Mtro. Jorge Alberto Moreno Castellanos

Maestro en Estudios México - Estados Unidos, con mención honorífica, UNAM. Certificado por el Customs and Border Protection como Supply Chain Security Specialist. Capacitado por el FBI y el Mashav de Israel. Certificado por la Escuela Militar contra Armas Químicas de China, el Organismo Internacional de Energía Atómica (OIEA) y la Organización para la Prohibición de Armas Químicas (OPAQ) de las Naciones Unidas. Fue Director General de la Autoridad Nacional de México en el Centro de Investigación y Seguridad Nacional, CISEN, en donde fue responsable de la seguridad ante incidentes terroristas con precursores químicos, agentes biológicos, material radiactivo y explosivos combinados de los Juegos Panamericanos 2011, de la Visita del Papa Benedicto XVI en Guanajuato, de la reunión Ministerial del G2012 en los Cabos y de la visita a México del Ex Presidente de los Estados Unidos, Barack Obama. Ha colaborado con la Organización Mundial de Aduanas en visitas de evaluación a Aduanas, en el tema de control fronterizo de comercio estratégico y de mercancías de uso dual, y con el Organismo Internacional de Energía Atómica de las Naciones Unidas en materia de seguridad en grandes eventos (Copa América, Chile). Se desempeñó como Director General Adjunto en la Unidad de Asuntos Internos de la Policía Federal. Actualmente es asesor independiente en materia de análisis de riesgos en materia aduanera y de despacho inteligente.
cpjorgemoreno@gmail.com

Master in Mexico - United States Studies, with honorable mention, UNAM. Certified by Customs and Border Protection as Supply Chain Security Specialist. Trained by the FBI and the Mashav of Israel. Certified by the Military School against Chemical Weapons of China, the International Atomic Energy Agency (IAEA) and the Organization for the Prohibition of Chemical Weapons (OPCW) of the United Nations. He was General Director of the National Authority of Mexico in the Center for Investigation and National Security, CISEN, where he was responsible for the security in the face of terrorist incidents with chemical precursors, biological agents, radioactive material and combined explosives of the Pan American Games 2011, of Pope Benedict XVI's visit of Guanajuato, of the Ministerial Meeting of the G2012 in Los Cabos and of the visit to Mexico of the Former President of the United States, Barack Obama. He has collaborated with the World Customs Organization in evaluation visits to Customs, on the issue of border control of strategic commerce and dual-use merchandise, and with the International Atomic Energy Agency of the United Nations on security issues at major events. (Copa América, Chile). He served as Deputy Director General in the Internal Affairs Unit of the Federal Police. He is currently an independent advisor in matters of risk analysis in customs matters and smart clearance.
cpjorgemoreno@gmail.com

“Este nuevo esquema entró en vigor el 2 de enero de 2012, dando los primeros pasos en materia de Seguridad Aduanera en el flujo logístico internacional de mercancías”

“This new scheme entered into force on January 2, 2012, taking the first steps in the area of Customs Security in the international logistics flow of goods”

Este nuevo esquema entró en vigor el 2 de enero de 2012, dando los primeros pasos en materia de Seguridad Aduanera en el flujo logístico internacional de mercancías, a sólo 10 años después del primer esquema de empresas certificadas que implementó México (basado en montos de importación y no en un perfil de seguridad) y más de una década después de los eventos terroristas del 9/11.

Lo anterior representa una acción tardía en el contexto internacional por parte de México, pues mientras nuestros principales socios comerciales implementaban esquemas como el Customs - Trade Against Terrorism (CTPAT, con 11,400 participantes al mes de septiembre de 2016) en noviembre de 2003, en los Estados Unidos o ya contaban con un programa similar como el Partners in Protection (PIP, 1,535 participantes al mes de septiembre de 2016) en 1995, en Canadá; nuestro país 10 años después, apenas iniciaba sus esfuerzos en el tema de la seguridad en el flujo logístico internacional de mercancías.

This new scheme entered into force on January 2, 2012, taking the first steps in the area of Customs Security in the international logistics flow of goods, only 10 years after the first scheme of certified companies implemented by Mexico (based on import amounts and not in a security profile) and more than a decade after the terrorist events of 9/11.

This represents a belated action in the international context on the part of Mexico, while our main trading partners implemented schemes such as the Customs - Trade Against Terrorism (CTPAT, with 11,400 participants as of September 2016) in November 2003, in the United States or already had a similar program such as Partners in Protection (PIP, 1,535 participants as of September 2016) in 1995, in Canada; our country 10 years later, just started its efforts on the issue of security in the international logistics flow of goods.



“Nuestro país 10 años después, apenas iniciaba sus esfuerzos en el tema de la seguridad en el flujo logístico internacional de mercancías”

“Our country 10 years later, just started its efforts on the issue of security in the international logistics flow of goods”

Es importante señalar que países como Nueva Zelanda con su programa “Secure Exports Scheme (SES)” de 2004, Jordania con su programa “Golden List” de agosto de 2005, Japón con su programa de Operador Económico Autorizado de 2006, Singapur con “Secure Trade Partnership (STP)” de mayo de 2007, la Unión Europea al amparo del Reglamento 648/2005 de OEA de 2005, para entrar en vigor en enero de 2008, entre otros muchos países, reaccionaron más rápido a la tendencia internacional que hoy representa el intercambio seguro de mercancías y lo que podría significar una respuesta natural por la simple situación geográfica limítrofe.

Finalmente, con la publicación en el DOF del 9 de mayo de 2016, se adicionó el actual Título 7 a las Reglas Generales de Comercio Exterior (RGCE) denominado “Esquema Integral de Certificación”, amalgamando los esquemas de certificación del NEEC y de la certificación fiscal para efectos del IVA e IEPS, modificando el esquema de NEEC por Operador Económico Autorizado.

It is important to note that countries such as New Zealand with its “Secure Exports Scheme (SES)” program in 2004, Jordan with its “Golden List” program in August 2005, Japan with its 2006 Authorized Economic Operator program, Singapore with “Secure Trade Partnership (STP)” of May 2007, the European Union under the AEO Regulation 648/2005 of 2005, to enter into force in January 2008, among many other countries, reacted more quickly to the international trend that today represents the safe exchange of goods and what could mean a natural response by the simple bordering geographical situation.

Finally, with the publication in the OFG of May 9, 2016, the current Title 7 was added to the General Rules of Foreign Trade (GRFT) called “Integral Certification Scheme”, amalgamating the certification schemes of the NCCS and the fiscal certification for VAT and SPS effects, modifying the scheme of NEEC to Authorized Economic Operator.



“A julio de 2017, 720 empresas contaban con la certificación como OEA. El principal bloque de empresas certificadas se encuentra en el sector de los importadores y exportadores, con 532 participantes”

“As of July 2017, 720 companies were certified as AEO. The main block of certified companies is in the importers and exporters sector, with 532 participants”

Participantes como Operador Económico Autorizado

A julio de 2017, 720 empresas contaban con la certificación como OEA. El principal bloque de empresas certificadas se encuentra en el sector de los importadores y exportadores, con 532 participantes de conformidad con información del Servicio de Administración Tributaria (SAT).

Lo anterior, representa el 73.89% del total de participantes.

En segundo lugar, se encuentra el sector de los Agentes Aduanales, con 105 participantes, lo que representa el 14.58% del total.

En tercer lugar, se encuentra el sector de auto transporte terrestre con 79 empresas, lo que representa el 10.97%.

En el sector de los Recintos Fiscalizados participan 2 representantes, así mismo 1 de Recinto Fiscalizado Estratégico y 1 del sector de Mensajería y Paquetería. Lo que representa el 0.56% restante.

Participants as Authorized Economic Operator

As of July 2017, 720 companies were certified as AEO. The main block of certified companies is in the importers and exporters sector, with 532 participants in accordance with information from the Tax Administration Service (TAS).

The above, represents 73.89% of the total number of participants.

In second place, we find the Customs Broker sector, with 105 participants, which represents 14.58% of the total.

In third place, we find the land transport sector with 79 companies, which represents 10.97%.

In the bonded warehouses sectors there are 2 representatives participating, as well as 1 of the Strategic Bonded Warehouses and 1 of the Courier and Parcel Sector. Which represents the remaining 0.56%.

Presencia de Operador Económico Autorizado en los Estados

De acuerdo con información del SAT, para el mes de julio de 2017 los estados con mayor presencia de participantes con certificación como OEA son:

Presence of Authorized Economic Operator in the States

According to information from the TAS, for the month of July 2017 the states with the largest presence of participants with AEO certification are:



“Desde 2002 y como una respuesta a los eventos del 9/11 la OMA ha publicado una serie de recomendaciones para las administraciones de aduanas en materia de seguridad”

“Since 2002 and as a response to the events of 9/11, the WCO has published a series of recommendations for customs administrations in matters of security”

Operador Económico Autorizado y la Organización Mundial de Aduanas (OMA)

Desde 2002 y como una respuesta a los eventos del 9/11 la OMA ha publicado una serie de recomendaciones para las administraciones de aduanas en materia de seguridad, considerando:

- ✓ *La transmisión electrónica de información anticipada de datos.*
- ✓ *La identificación de mercancías de alto riesgo.*
- ✓ *La cooperación entre las aduanas y el sector privado.*
- ✓ *La armonización de la información electrónica anticipada de carga.*
- ✓ *La administración de análisis de riesgo.*
- ✓ *La identificación de “blancos” (targets).*
- ✓ *El uso de equipo de inspección no intrusivo.*
- ✓ *La incorporación del concepto de Operador Económico Autorizado (específicamente en el documento Safe Framework of Standards de Junio de 2007).*

Authorized Economic Operator and the World Customs Organization (WCO)

Since 2002 and as a response to the events of 9/11, the WCO has published a series of recommendations for customs administrations in matters of security, considering:

- ✓ *The electronic transmission of information data in advance.*
- ✓ *The identification of high risk merchandise.*
- ✓ *Cooperation between customs and the private sector.*
- ✓ *Harmonization of anticipated electronic cargo information.*
- ✓ *Risk analysis administration.*
- ✓ *The identification of “targets”.*
- ✓ *The use of non-intrusive inspection equipment.*
- ✓ *The incorporation of the concept of Authorized Economic Operator (specifically in the June 2007 Safe Framework of Standards document).*



“Una de las principales particularidades de este documento de la OMA, es la consideración respecto a desarrollar medidas de continuidad y reanudación de la operación aduanera”

“One of the main features of this WCO document is the consideration of developing measures of continuity and resumption of the customs operation”

Finalmente, en junio de 2015 la OMA publica el Marco SAFE, Framework of Standards to Secure and Facilitate Global Trade, con nuevas e interesantes aportaciones para ser adoptadas por las autoridades aduaneras en materia de seguridad; considerando principalmente:

Cooperación entre las Aduanas y otras Agencias Gubernamentales

Para el fortalecimiento de la cooperación interinstitucional entre los servicios de aduanas y otras agencias de gobierno, que permitan reconocer los beneficios que otorgan las administraciones aduaneras por otras instancias gubernamentales.

Por ejemplo: Reconocer el registro como Operador Económico Autorizado que otorga el SAT y otorgar otro tipo de beneficios adicionales, por otras dependencias del propio gobierno. Es decir, una Certificación Gubernamental y no con reconocimiento de una sola instancia.

Continuidad del Comercio y Reanudación de Operaciones

Una de las principales particularidades de este documento de la OMA, es la consideración respecto a desarrollar medidas de continuidad y reanudación de la operación aduanera, en coordinación con otras agencias de gobierno y el sector privado, para identificar sus respectivos roles y responsabilidades ante un evento de interrupción en la cadena logística internacional de mercancías.

En este punto es importante considerar dentro de los perfiles de seguridad, planes de continuidad y reanudación de operaciones por parte de las empresas, los cuales deben coexistir y coordinarse con los planes de la autoridad aduanera.

Finally, in June 2015 the WCO publishes the SAFE Framework, Framework of Standards to Secure and Facilitate Global Trade, with new and interesting contributions to be adopted by the customs authorities in matters of security; Considering mainly:

Cooperation between Customs and other Government Agencies

For the strengthening of inter-institutional cooperation between the customs services and other government agencies, which allow recognition of the benefits granted by the customs administrations by other governmental entities.

For example: Recognize the registration as Authorized Economic Operator granted by the TAS and grant other types of additional benefits, by other agencies of the government itself. That is to say, a Government Certification and not with recognition of a single instance.

Continuity of Trade and Resumption of Operations

One of the main features of this WCO document is the consideration of developing measures of continuity and resumption of the customs operation, in coordination with other government agencies and the private sector, to identify their respective roles and responsibilities before an event. of disruption in the international merchandise logistics chain.

At this point it is important to consider within the security profiles, continuity plans and resumption of operations by the companies, which must coexist and coordinate with the plans of the customs authority.

Información Anticipada de Carga para el Pre Despacho

Recomendación dirigida para el tráfico aéreo y por vía postal, para el suministro y explotación de información anticipada a la carga, con el afán de reducir riesgos.

En este sentido, podemos señalar que los principales ejes rectores en materia de seguridad aduanera son:

- a) La explotación de información anticipada.**
- b) El fortalecimiento de la Gestión y Administración de Análisis de Riesgo.**
- c) La cooperación entre el sector privado, aduanas y otras agencias gubernamentales.**
- d) Las auditorías post despacho.**
- e) La implementación y operación de equipo de inspección no intrusivo.**
- f) La incorporación de estándares de “Pre-loading Advance Cargo Information (ACI)”.**
- g) El Operador Económico Autorizado.**

Advance Load Information for the Pre-Clearance

Recommendation directed for air and mail traffic, for the supply and exploitation of information in advance of cargo, with the aim of reducing risks.

In this sense, we can point out that the main guiding principles in the area of customs security are:

- a) The exploitation of advance information.**
- b) Strengthening the Management and Risk Analysis Administration.**
- c) Cooperation between the private sector, customs and other government agencies.**
- d) Post-clearance audits.**
- e) The implementation and operation of non-intrusive inspection equipment.**
- f) The incorporation of standards of “Pre-loading Advance Cargo Information (ACI)”.**
- g) The Authorized Economic Operator.**



Impacto de Eventos Terroristas en el Intercambio Comercial de Mercancías

No podemos dejar de tener presente que compartimos una frontera con un país cuya amenaza del terrorismo es latente.

El sector exportador e importador en México conoce las consecuencias económicas indirectas que representa el cierre temporal del cruce de mercancías, de hombres de negocios e inversionistas, de los impactos en el sector turismo, del incremento en seguros de transporte, entre otros. Basta recordar que para nuestro país el 9/11 representó una disminución del 0.2% del Producto Interno Bruto (PIB) según datos del Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI).

Aunado a lo anterior, según Subhayu Bandyopadhyay, Todd Sandler y Javed Younas del Federal Reserve Bank of St. Louis, algunos de los efectos del terrorismo en las operaciones de comercio exterior son:

- ✓ *La influencia negativa del terrorismo en el comercio es mayor en las importaciones que en las exportaciones.*
- ✓ *Existe una marcada tendencia de mayor afectación en las industrias manufactureras de tecnología media y alta frente a los sectores de mano de obra intensiva o de fabricación con personas poco calificadas.*
- ✓ *El efecto perjudicial del terrorismo transnacional en varias clases de productos es el doble en comparación con el impacto de un evento terrorista doméstico.*

Impact of Terrorist Events in the Commercial Exchange of Merchandise

We cannot fail to keep in mind that we share a border with a country whose threat of terrorism is latent.

The export and import sector in Mexico knows the indirect economic consequences that the temporary closing of the crossing of goods, of businessmen and investors represents, of the impacts in the tourism sector, of the increase in transport insurance, among others. It is enough to remember that for our country 9/11 represented a decrease of 0.2% of the Gross Domestic Product (GDP) according to data from the National Institute of Statistics and Geography (INEGI).

In addition to the above, according to Subhayu Bandyopadhyay, Todd Sandler and Javed Younas of the Federal Reserve Bank of St. Louis, some of the effects of terrorism on foreign trade operations are:

- ✓ *The negative influence of terrorism on trade is greater on imports than on exports.*
- ✓ *There is a marked tendency of greater affectation in the manufacturing industries of medium and high technology regarding the sectors of intensive labor or of manufacture with people with low qualifications.*
- ✓ *The detrimental impact of transnational terrorism on several kinds of products is double compared to the impact of a domestic terrorist event.*



De igual manera, podemos señalar algunos ejemplos de los recientes impactos en los costos en la cadena de abastecimiento derivado de interrupciones relacionadas con la actividad terrorista de ISIS (sigla en inglés de Estado Islámico de Irak y al-Sham, también conocido como Estado Islámico de Irak y Levante, esta última es una región que incluye Israel, Líbano y Siria):

- ✓ *Después de los atentados en Francia, el tiempo de espera en la frontera de Francia con Bélgica se incrementó 25 minutos.*
- ✓ *El costo de las embarcaciones en Bélgica se incrementó en \$35 millones, durante el primer mes.*

Por otro lado, según el documento BCI Supply Chain Resilience Report 2017 del Business Continuity Institute de una investigación en 64 países con más de 400 participantes, el 69% de las empresas no tiene una completa visibilidad de su cadena de abastecimiento.

Asimismo, el 65% de los participantes señaló que al menos se ha presentado una disrupción significativa en sus operaciones. El 22% no analiza la fuente de dicha disrupción.

Similarly, we can point to some examples of the recent impacts on costs in the supply chain derived from interruptions related to the terrorist activity of ISIS (Islamic State of Iraq and al-Sham, also known as Islamic State of Iraq and Levante, the latter is a region that includes Israel, Lebanon and Syria):

- ✓ *After the attacks in France, the waiting time at the French-Belgian border increased 25 minutes.*
- ✓ *The cost of vessels in Belgium increased by \$ 35 million, during the first month.*

On the other hand, according to the document BCI Supply Chain Resilience Report 2017 of the Business Continuity Institute of a research in 64 countries with more than 400 participants, 69% of the companies do not have full visibility of their supply chain.

Likewise, 65% of the participants indicated that at least there has been a significant disruption in their operations. 22% do not analyze the source of this disruption.

“60% de los participantes señalaron a los ataques cibernéticos como la principal preocupación de interrupción de sus operaciones por los próximos 12 meses. Finalmente, entre los encuestados los actos terroristas se encuentran entre las primeras 10 amenazas consideradas”

“60% of participants pointed to cyber attacks as the main concern of disrupting their operations for the next 12 months. Finally, among the respondents, terrorist acts are among the first 10 threats considered”

60% de los participantes señalaron a los ataques cibernéticos como la principal preocupación de interrupción de sus operaciones por los próximos 12 meses. Finalmente, entre los encuestados los actos terroristas se encuentran entre las primeras 10 amenazas consideradas.

Por esta razón, el Perfil de las empresas para obtener la certificación como Operador Económico Autorizado considera la necesidad de contar con un programa serio y documentado de capacitación y concientización para el personal, que permita reconocer y crear conciencia sobre la amenaza del terrorismo en cada punto de la cadena de suministros. Asimismo, existe la obligación de actualizar el Perfil de las empresas al menos una vez al año, para acreditar que se continúa cumpliendo con los estándares mínimos en materia de seguridad (el no cumplimiento de esta obligación es causal de cancelación de la certificación).

60% of participants pointed to cyber attacks as the main concern of disrupting their operations for the next 12 months. Finally, among the respondents, terrorist acts are among the first 10 threats considered.

For this reason, the Profile of companies to obtain certification as an Authorized Economic Operator considers the need to have a serious and documented program of training and awareness for personnel, which allows to recognize and raise awareness about the threat of terrorism at each point of the supply chain. Likewise, there is an obligation to update the Profile of companies at least once a year, to prove that they continue to comply with the minimum standards in terms of security (failure to comply with this obligation is grounds for cancellation of the certification).



Beneficios de la Certificación como Operador Económico Autorizado

Existen diversos beneficios derivados de la implementación de un perfil de seguridad en materia de intercambio de mercancías:

Directos:

- ✓ *Facilitación del comercio internacional.*
- ✓ *Reducción en el número de inspecciones por el análisis de riesgo.*
- ✓ *Prioridad en las inspecciones.*
- ✓ *Asignación de un ejecutivo especialista para asistir a las empresas.*
- ✓ *Aplicación de los Acuerdos de Reconocimiento Mutuo.*

Indirectos:

- ✓ *Mayor confianza internacional.*
- ✓ *Fortalecimiento de la relación con la autoridad aduanera.*
- ✓ *Disminución de retrasos.*
- ✓ *Mayor trazabilidad de las operaciones.*
- ✓ *Disminución de los robos y pérdida de mercancías.*
- ✓ *Reducción en el número de incidentes de seguridad.*
- ✓ *Mayor acceso a mercados.*
- ✓ *Incremento de la competitividad.*

Benefits of Certification as an Authorized Economic Operator

There are several benefits derived from the implementation of a security profile in the matter of merchandise exchange:

Directs:

- ✓ *Facilitation of international trade.*
- ✓ *Reduction in the number of inspections due to the risk analysis.*
- ✓ *Priority in inspections.*
- ✓ *Assignment of a specialist executive to assist companies.*
- ✓ *Application of Mutual Recognition Agreements.*

Indirects:

- ✓ *Greater international confidence.*
- ✓ *Strengthening the relationship with the customs authority.*
- ✓ *Decrease in delays.*
- ✓ *Greater traceability of operations.*
- ✓ *Reduced theft and loss of merchandise.*
- ✓ *Reduction in the number of security incidents.*
- ✓ *Greater access to markets.*
- ✓ *Increase in competitiveness.*

¹ De conformidad con la Guía de Implementación de la Facilitación del Comercio de 2016, un socio de la cadena de suministro que haya sido aceptado como un OEA por una administración que forme parte del marco normativo recibirá los beneficios que otorga el programa de parte de todas las administraciones participantes, incluyendo las que se encuentran en la fase de implementación.

In accordance with the 2016 Trade Facilitation Implementation Guide, a supply chain partner that has been accepted as an AEO by an administration that is part of the regulatory framework will receive the benefits granted by the program from all of the participating administrations, including those that are in the implementation phase.

IMPORT EXPORT

Por otro lado, según un estudio realizado por Investigadores de la Universidad de Stanford, las ventajas derivadas de un mayor nivel de seguridad en las empresas son:

- ✓ Reducción de un 38% en hurtos y pérdidas.
- ✓ Disminución en un 14% de exceso de existencias.
- ✓ Incremento del 30% en la puntualidad de la información sobre envíos.
- ✓ Aumento del 20% en nuevos clientes.

Mejores Prácticas Internacionales

El tema del ambiente de control interno o evaluación de riesgo en las empresas no es consecuencia del 9/11, pues existe normatividad internacional desde 1992 como por ejemplo el Committe of Sponsoring Organizations, COSO y la AS/NZS 4360 de 1995 de Australia y Nueva Zelanda, que ya consideraban estos temas.

Actualmente existen normas como la ISO 31000 y 31010 sobre la gestión y valoración de riesgos.

On the other hand, according to a study conducted by Researchers at Stanford University, the advantages derived from a higher level of security in companies are:

- ✓ 38% reduction in thefts and losses.
- ✓ 14% decrease in excess stock.
- ✓ Increase of 30% in the timeliness of information on shipments.
- ✓ 20% increase in new customers.

Best International Practices

The issue of internal control environment or risk assessment in companies is not a consequence of 9/11, since there are international regulations since 1992 such as the Committee of Sponsoring Organizations, COSO and AS / NZS 4360 of 1995 of Australia and New Zealand, who already considered these issues.


Currently there are standards such as ISO 31000 and 31010 on risk management and assessment.



Por otra parte, si comparamos las buenas y mejores prácticas internacionales de algunos países en la administración de su programa de Operador Económico Autorizado, por ejemplo de España y México, podemos identificar lo siguiente:

On the other hand, if we compare the good and best international practices of some countries in the administration of their Authorized Economic Operator program, for example in Spain and Mexico, we can identify the following:

Rubro	Mejores Prácticas Internacionales	México
Participantes	<p>Pueden participar operadores logísticos, operadores de contenedores, consolidadores de carga, estibadores, servicios de líneas marítimas, operadores de terminales, almacenes, entre otros.</p> <p>Por lo que el mercado meta de participación a nivel internacional es más amplio, pues considera otros eslabones de la cadena logística internacional.</p>	<p>Pueden participar importadores, exportadores, transportistas, Agentes Aduanales, empresas de mensajería y paquetería, entre otros.</p>
Administración	<p>La administración específica del programa OEA se sitúa en instancias no necesariamente fiscalizadoras.</p>	<p>La administración del programa es responsabilidad de un área central del SAT, totalmente fiscalizadora.</p>
Requisitos	<p>La mayoría de los requisitos son administrativos.</p> <p>En algunos países como Costa Rica se requiere a los interesados en la certificación OEA la acreditación de solvencia financiera.</p>	<p>La mayoría de los requisitos son de cumplimiento fiscal – contable.</p> <p>De los 26 requisitos específicos (desglose de las reglas 7.1.1. y 7.1.4. de las RGCE) 11 son fiscales y contables, lo que representa el 42% del total de requisitos.</p> <p>Sin embargo, tenemos que considerar el cumplimiento de los supuestos previstos en el artículo 17-H, fracción X del Código Fiscal de la Federación, en relación con el artículo 79 del propio Código el cual establece 9 infracciones relacionadas con el RFC, así mismo el artículo 81 señala 44 infracciones relacionadas con la obligación de pago de contribuciones, de presentación de declaraciones, avisos, documentación, entre otros; y el artículo 83 el cual contempla 18 infracciones relacionadas con la obligación de llevar contabilidad.</p> <p>En total son 71 obligaciones-infracciones adicionales que se deben cumplir durante los últimos 12 meses, contados a partir de la fecha de presentación de la solicitud para obtener la certificación.</p> <p>Todo lo anterior, aunado al cumplimiento de los 11 estándares que conforman el Perfil de Certificación.</p>
Vigencia de la certificación	<p>Indefinida.</p> <p>Se debe mantener los niveles de cumplimiento que exige el perfil de la certificación.</p> <p>En algunos otros países como Argentina, existen niveles de certificación que se pueden ir recategorizando, conforme el paso del tiempo (dos años) sin haber registrado ningún incumplimiento.</p>	<p>Existe la obligación de realizar la renovación cada año.</p>
Costos por la certificación	<p>El trámite es gratuito.</p>	<p>Se debe realizar un pago anual de derechos.</p>
Empresas de nueva creación	<p>Pueden participar empresas nuevas.</p>	<p>Limitado a empresas que cuenten con dos años de operación.</p>
Pequeña empresas	<p>Pueden participar empresas pequeñas, no existe limitante.</p>	<p>No existe la opción de participación para empresas pequeñas por los requisitos que se deben cumplir.</p>
Reconocimiento de la certificación por otras instancias de gobierno	<p>La certificación es de gobierno, por lo que se pueden obtener beneficios de otras instancias.</p>	<p>La certificación como OEA sólo se reconoce por el SAT y por la Secretaría de Economía.</p>

 Item	Best International Practices	México
Participants	<p>Logistics operators, container operators, cargo consolidators, stevedores, maritime line services, terminal operators, warehouses, among others, can participate.</p> <p>So the target market for participation at the international level is wider, because it considers other links in the international logistics chain.</p>	<p>Importers, exporters, carriers, Customs Brokers, courier companies and parcels, among others can participate.</p>
Administration	<p>The specific administration of the AEO program is located in instances that are not necessarily supervisory.</p>	<p>The administration of the program is the responsibility of a central area of the TAS, completely supervisory.</p>
Requisites	<p>Most of the requirements are administrative.</p> <p>In some countries, such as Costa Rica, those interested in AEO certification are required to have financial solvency accreditation.</p>	<p>Most of the requirements are fiscal - accounting compliant.</p> <p>Of the 26 specific requirements (breakdown of rules 71.1 and 71.4 of the GRFT) 11 are fiscal and accounting, which represents 42% of the total requirements.</p> <p>However, we have to consider compliance with the assumptions set forth in article 17-H, section X of the Federal Fiscal Code, in relation to article 79 of the Code itself, which establishes 9 infractions related to the Federal Taxpayer Registration (RFC), as well as the article 81 states 44 infractions related to the obligation of payment of duties, of presentation of declarations, notices, documentation, among others; and article 83, which includes 18 infractions related to the obligation to keep accounts.</p> <p>In total there are 71 additional obligations-infractions that must be fulfilled during the following 12 months, counted from the date of presentation of the application to obtain the certification.</p> <p>All of the above, together with compliance with the 11 standards that make up the Certification Profile.</p>
Certification Validity	<p>Indefinite.</p> <p>The levels of compliance required by the certification profile must be maintained.</p> <p>In some other countries such as Argentina, there are levels of certification that can be recategorized, according to the passage of time (two years) without having registered any non-compliance.</p>	<p>There is an obligation to renew each year.</p>
Certification Costs	<p>The procedure is free.</p>	<p>A payment of an annual fee must be made.</p>
Start-up companies	<p>Start-up companies can participate.</p>	<p>Limited to companies that have two years of operation.</p>
Small companies	<p>Small companies can participate, there is no limitation.</p>	<p>There is no participation option for small companies because of the requirements that must be met.</p>
Recognition of certification by other government bodies	<p>It is a government certification, so you can get benefits from other instances.</p>	<p>The certification as an AEO is only recognized by the TAS and by the Secretariat of Economy.</p>

Aunado a lo anterior, existen beneficios que otorgan otros países como las notificaciones previas de revisión de mercancías, la posibilidad de elegir un lugar de inspección, la reducción de los plazos de devolución de otros impuestos diferentes al IVA, la reducción de garantías por cuenta de operaciones de comercio exterior, entre otros, que no se otorgan en México.

In addition to the above, there are benefits granted by other countries, such as prior notifications of merchandise inspection, the possibility of choosing a place of inspection, the reduction of the return periods for taxes other than VAT, the reduction of guarantees on behalf of foreign trade operations, among others, that are not granted in Mexico.



“Es importante señalar que el Acuerdo en comento aclara que tales criterios *no* deben ser discriminatorios y no deben restringir la participación de las pequeñas y medianas empresas ”

“It is important to note that the Agreement in question clarifies that such criteria should not be discriminatory and should not restrict the participation of small and medium enterprises”

Acuerdo sobre Facilitación del Comercio de la Organización Mundial del Comercio (OMC) y su relación con el Operador Económico Autorizado

El Artículo 7 de Medidas de Facilitación del Comercio para los Operadores Autorizados de dicho Acuerdo (DOF del 06 de abril de 2017), establece un número reducido de documentación y requisitos, así como de la disminución de inspecciones físicas, el uso de una sola declaración de aduana para todas las importaciones o exportaciones por un período determinado, el despacho de las mercancías en los locales del Operador Autorizado, entre otros mecanismos que en su momento, se deberían de considerar para el esquema de Operador Económico Autorizado.

La citada publicación señala que los criterios especificados para acceder a la condición de operador autorizado estarán relacionados con el cumplimiento, o el riesgo de incumplimiento de las leyes, reglamentos o procedimientos de un Miembro.

Tales criterios podrán incluir:

I) Un historial adecuado de cumplimiento de las leyes y reglamentos de aduana y otras leyes y reglamentos conexos.

II) Un sistema de gestión de los registros que permita los controles internos necesarios.

III) Solvencia financiera, incluida, cuando proceda, la prestación de una fianza o garantía suficiente.

IV) La seguridad de la cadena de suministro.

Es importante señalar que el Acuerdo en comento aclara que tales criterios no deben ser discriminatorios y no deben restringir la participación de las pequeñas y medianas empresas.

Agreement on Trade Facilitation of the World Trade Organization (WTO) and its relationship with the Authorized Economic Operator

Article 7 of Trade Facilitation Measures for Authorized Operators of that Agreement (OFG of April 6, 2017), establishes a reduced number of documentation and requirements, as well as the decrease of physical inspections, the use of a single customs declaration for all imports or exports for a specified period, the clearance of goods in the premises of the Authorized Operator, among other mechanisms that in due course, should be considered for the scheme of Authorized Economic Operator.

The aforementioned publication states that the criteria specified for accessing the status of authorized operator will be related to compliance, or the risk of non-compliance with the laws, regulations or procedures of a Member.

Such criteria may include:

I) An adequate record of compliance with customs laws and regulations and other related laws and regulations.

II) A records management system that allows the necessary internal controls.

III) Financial solvency, including, where applicable, the provision of a sufficient bond or guarantee.

IV) The security of the supply chain.

It is important to note that the Agreement in question clarifies that such criteria should not be discriminatory and should not restrict the participation of small and medium enterprises.

Retos para las Empresas en la Implementación como Operador Económico Autorizado

Primeramente, la concientización del compromiso, alcance y responsabilidad integral de la alta dirección y de todo el personal de la empresa, respecto a la importancia del mantenimiento y sustentabilidad de la certificación.

Asimismo, el rompimiento del paradigma de que la seguridad es un costo, pues se trata de una inversión. De igual forma, el reto de la identificación de personal altamente capacitado dedicado exclusivamente a la administración del proyecto, y quiénes serán los líderes del Comité de Operador Económico Autorizado y los multiplicadores del conocimiento mediante la capacitación hacia el interior de la empresa.

También, se debe considerar el fortalecimiento y continuidad de procedimientos internos a través del desarrollo de manuales, el acompañamiento de una asesoría seria, profesional y sobre todo con experiencia en materia de seguridad; así como la adecuación de procesos, inversión en instalaciones, equipamiento, áreas estériles y mecanismos de seguridad física y de disuasión.

Finalmente, la gestión y la administración de análisis de riesgos en las operaciones de las empresas y la implementación de auditorías internas basadas en riesgos son sólo algunos de los principales retos a considerar.

Challenges for Companies in the Implementation as Authorized Economic Operator

Firstly, the awareness of the commitment, scope and integral responsibility of top management and of all the company's personnel, regarding the importance of maintenance and sustainability of the certification.

Also, the breaking of the paradigm that security is a cost, because it is an investment. Likewise, the challenge of identifying highly trained personnel dedicated exclusively to the administration of the project, and who will be the leaders of the Authorized Economic Operator Committee and the multipliers of knowledge through training within the company.

Also, the strengthening and continuity of internal procedures should be considered through the development of manuals, the accompaniment of serious, professional and especially security experienced advise; as well as the adequacy of processes, investment in facilities, equipment, sterile areas and mechanisms of physical security and deterrence.

Finally, the management and administration of risk analysis in the operations of companies and the implementation of internal audits based on risks are just some of the main challenges to be considered.



“Los lineamientos que establecen las Medidas de Facilitación del Comercio para los Operadores Autorizados del Acuerdo sobre Facilitación del Comercio de la OMC son bastante claros y sencillos en sus recomendaciones ”

“The guidelines established by the Trade Facilitation Measures for Authorized Operators of the WTO Agreement on Trade Facilitation are quite clear and simple in their recommendations”

Conclusiones

La experiencia internacional demuestra que la certificación como Operador Económico Autorizado significa Confianza.

Lo anterior, a través del cumplimiento de un Perfil de Seguridad... no de un cumplimiento fiscal - contable. Es un cambio paradigmático para nuestras aduanas, pues se les considera como instancias de seguridad nacional, pasando a segundo término la recaudación fiscal.

Podemos afirmar que una política de intercambio comercial seguro mediante los pilares que señala la propia OMA permitiría a las aduanas un balance entre facilitación y control de las operaciones de importación y exportación de mercancías de las empresas.

Los lineamientos que establecen las Medidas de Facilitación del Comercio para los Operadores Autorizados del Acuerdo sobre Facilitación del Comercio de la OMC son bastante claros y sencillos en sus recomendaciones.

Aún existen oportunidades de mejora, de simplificación regulatoria, de retroalimentación con apertura al diálogo, de confiar en la relación Aduanas - Sector Privado... el contexto internacional de las empresas y de los inversionistas lo exige y no puede esperar por mucho tiempo.

Conclusions

International experience shows that certification as an Authorized Economic Operator means Trust.

The above, through compliance with a Security Profile ... not of a fiscal-accounting compliance. It is a paradigmatic change for our customs, because they are considered as instances of national security, secondly tax collection.

We can affirm that a policy of safe trade through the pillars pointed out by the WCO itself would allow customs to balance the facilitation and control of the import and export operations of merchandise of the companies.

The guidelines established by the Trade Facilitation Measures for Authorized Operators of the WTO Agreement on Trade Facilitation are quite clear and simple in their recommendations.

There are still opportunities for improvement, regulatory simplification, feedback with openness to dialogue, trust in the Customs - Private Sector relationship ... the international context of companies and investors demand it and can not wait for long.



Tienda especializada en regalos, souvenirs y todo lo necesario para que la experiencia del viajero sea la más placentera.



Contamos con más de **42 tiendas** en aeropuertos de la Republica Mexicana tales como: **CDMX, Monterrey, Guadalajara, Los Cabos, Vallarta, Tijuana**, entre otros.

“UN CONCEPTO FAST QUE SE ADAPTA A LOS DIFERENTES MOMENTOS DEL DÍA”

**GAS
TRO
HUB**



Aeropuertos, Ciudad de México Terminal 1, Guadalajara y Monterrey



Despacho Aduanero **con Avisos Electrónicos:**

Beneficios y Obligaciones en las Operaciones

Mtro. Ricardo **Méendez Castro**



En esta ocasión conoceremos acerca de las bondades y particularidades de los avisos electrónicos que pueden adoptarse como un mecanismo para agilizar el cruce de las mercancías de importación y exportación, principalmente por parte de las empresas que cuentan con un programa de fomento a las exportaciones, certificación de impuestos indirectos, certificados en la seguridad de la cadena de suministro y/o los autorizados para operar un recinto fiscalizado estratégico.

Los fundamentos principales que se establecen en el procedimiento de despacho para que las empresas lleven a cabo operaciones de comercio exterior mediante el formato denominado “Aviso Electrónico de Importación y de Exportación” son sustentados en las reglas 4.5.31 fracción XVI, 4.8.6, 7.3.1, rubro A, fracción IX, 7.3.6, fracción II y 7.3.7, fracción IV de las Reglas Generales de Comercio Exterior (RGCE) para 2017, siendo este último dispositivo objeto de análisis en el presente artículo.

On this occasion we will learn about the benefits and particularities of electronic notices that can be adopted as a mechanism to expedite the crossing of import and export goods, mainly by companies that have an export promotion program, certification of indirect taxes, certificates in the security of the supply chain and / or those authorized to operate a strategic fiscalized enclosure.

The main foundations that are established in the clearance procedure for companies to carry out foreign trade operations through the format called “Electronic Import and Export Notice” are supported by rules 4.5.31, section XVI, 4.8.6, 7.3.1, item A, fraction IX, 7.3.6, fraction II and 7.3.7, section IV of the General Rules of Foreign Trade (RGCE) for 2017, the latter being the object of analysis of this article.



Mtro. Ricardo Méndez Castro

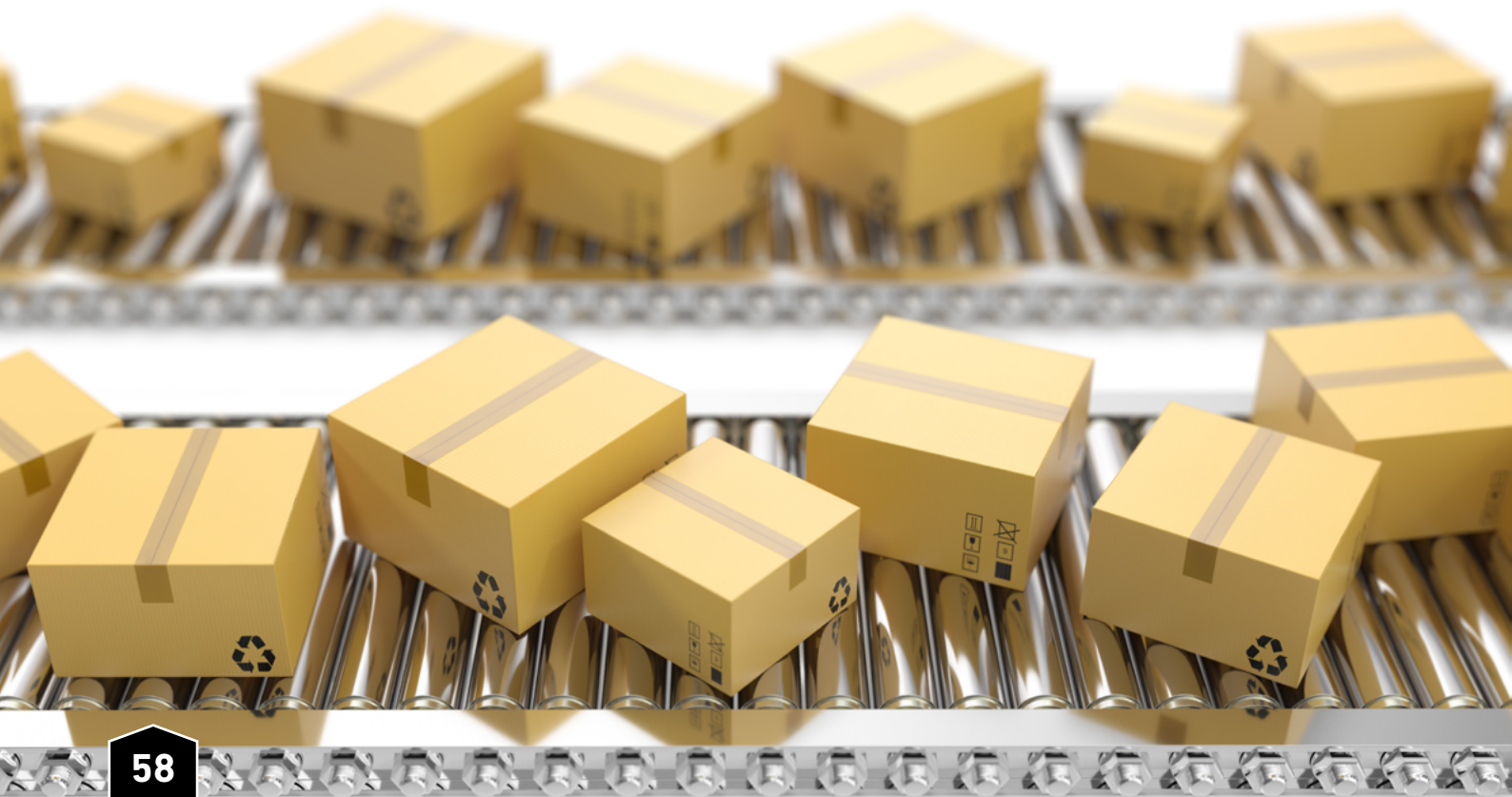
Licenciado en Comercio Exterior y Aduanas por el Tecnológico de Baja California; y en Derecho por la Universidad Humanitas. Maestro en Derecho Fiscal por la Universidad Iberoamericana. Cuenta con la especialidad en asesoría de Cumplimiento Legal y Operación Aduanera. Catedrático de temas especializados en materia aduanera y de comercio exterior a nivel licenciatura y maestría en diversas universidades del país. Cursó los diplomados en: Formación Integral Aduanera y de Comercio Exterior; así como de Administración de Comercio Exterior y Negocios Internacionales. Miembro activo en la Comisión de Legislación Aduanera y de Comercio Exterior en la Academia de Derecho Fiscal del Estado de Baja California, A.C. Instructor autorizado para impartir cursos de capacitación por parte de la Secretaría del Trabajo y Previsión Social. Autor de las obras: “Contribuciones al Comercio Exterior” por Editorial ISEF, “Compliance Aduanero 360°: IMMEX & Certificaciones”, y “Manual Práctico-Técnico para la Elaboración del Pedimento Aduanal” por Tax Editores, entre otros libros especializados. Actualmente es Líder de Consultoría en TLC Asociados y Socio Director de Trade & Law College.

Graduated in Foreign Trade and Customs from Tecnológico de Baja California; and in Law from the Universidad Humanitas, and has a Maester Degree in Tax Law from the Universidad Iberoamericana. The author specialized in Legal Compliance and Customs Operation. He is Professor of specialized subjects in customs and foreign trade at bachelor's and master's level in various universities of the country and has diplomas in: Integral Customs and Foreign Trade Training; as well as Foreign Trade and International Business Administration. Active member of the Commission of Customs Legislation and of Foreign Trade in the Academy of Fiscal Law of the State of Baja California (Comisión de Legislación Aduanera y de Comercio Exterior en la Academia de Derecho Fiscal del Estado de Baja California, A.C) Authorized by the Ministry of Labor and Social Security as instructor of training courses. Author of the works: “Contributions to Foreign Trade” by ISEF Publishers, “Compliance Aduanero 360°: IMMEX & Certificaciones” and “Practical-Technical Manual for the Elaboration of the Customs Motion” by Tax Editors, among other specialized books. He is currently a Consultant Leader in TLC Associates and Managing Partner of Trade & Law College.



En este sentido, se aprecia que las empresas con autorización para destinar mercancías al régimen de recinto fiscalizado estratégico, las empresas de la industria automotriz terminal o manufacturera de vehículos de autotransporte, las empresas IMMEX (Industria Manufacturera, Maquiladora y de Servicios de Exportación) que fabriquen bienes de los sectores eléctrico o electrónico, de autopartes y aeronaves, las empresas IMMEX con autorización de empresa certificada que cuenten con un Sistema Electrónico para el Control de Inventarios de Importaciones Temporales (SECIIT), así como las compañías registradas en el Esquema de Certificación de Empresas con la modalidad IVA (Impuesto al Valor Agregado) e IEPS (Impuesto Especial sobre Producción y Servicios) rubro AAA y la modalidad OEA (Operador Económico Autorizado), tienen la posibilidad de utilizar la facilidad administrativa para desaduanar las mercancías, tanto en operaciones de importación como de exportación.

In this sense, we can see that companies with authorization to allocate goods to the strategic fiscalized warehouse regime, companies in the automotive industry, terminal or manufacturing of motor transport vehicles, IMMEX companies (Manufacturing, Maquiladora and Export Services) manufacture goods from the electric or electronic sectors, auto parts and aircraft, IMMEX companies with the authorization of a certified company that have an Electronic System for the Control of Temporary Imports Inventories (SECIIT), as well as the companies registered in the Certification Scheme of Companies with the modality VAT (Value Added Tax) and IEPS (Special Tax on Production and Services) item AAA and the OAS modality (Authorized Economic Operator), have the possibility of using the administrative facility to clear the goods, both in operations of import as of export.



“Este dispositivo permite que las empresas IMMEX, que cuenten con certificación de IVA e IEPS del rubro AAA y Operador Económico Autorizado, **tengan el beneficio de utilizar el despacho consolidado mediante avisos electrónicos de importación y exportación”**

“This device allows IMMEX companies, which have VAT and IEPS certification of AAA and Authorized Economic Operator, to have the benefit of using the consolidated clearance through electronic notifications of import and export”



Despacho Consolidado Mediante Avisos

En particular, la regla 7.3.7, fracción IV de las RGCE establece a la letra lo siguiente: *“Las empresas con Programa IMMEX que realicen operaciones con pedimentos consolidados que cuenten con el Registro en el Esquema de Certificación de Empresas, modalidad IVA e IEPS, rubro AAA, en términos de lo dispuesto en la regla 7.1.3., y con la modalidad de Operador Económico Autorizado en cualquiera de sus rubros, podrán para los efectos de los artículos 37 y 37-A de la Ley, tramitar el pedimento consolidado en forma semanal o mensual y deberán, por cada remesa, transmitir al SAAI el “Aviso electrónico de importación y de exportación”, presentando las mercancías con el aviso ante el mecanismo de selección automatizado, conforme a los “Lineamientos para la transmisión del aviso electrónico de importación y de exportación” emitidos por la AGA, sin que sea necesario anexar la factura a que hacen referencia los artículos 36 y 36-A de la Ley. Para tales efectos, deberán presentar cada semana o dentro de los primeros 10 días de cada mes, según la opción ejercida, los pedimentos consolidados semanales o mensuales, según corresponda, que amparen todas las operaciones de las mercancías realizadas durante la semana o el mes inmediato anterior, debiendo declarar el tipo de cambio de la fecha de cierre de la operación y como fecha de entrada de la mercancía, la fecha de la primera remesa”.*

Este dispositivo permite que las empresas IMMEX, que cuenten con certificación de IVA e IEPS del rubro AAA y Operador Económico Autorizado, tengan el beneficio de utilizar el despacho consolidado mediante avisos electrónicos de importación y exportación. Por tal motivo, es importante conocer cómo funciona el pedimento consolidado en el despacho de mercancías.

Consolidated Clearance Through Notices

In particular, rule 7.3.7, section IV of the RGCE establishes the following letter: *“Companies with IMMEX Program that carry out operations with consolidated requests that have the Registration in the Scheme of Certification of Companies, VAT and IEPS modality, item AAA, in terms of the provisions of regulation 7.1.3., and with the modality of Authorized Economic Operator in any of its items, may for the purposes of articles 37 and 37-A of the Law, process the request consolidated on a weekly or monthly basis and must, for each remittance, transmit to the SAAI the “Electronic notification of import and export”, presenting the goods with the notice before the automated selection mechanism, according to the “Guidelines for the transmission of the notice electronic import and export” issued by the AGA, without it being necessary to attach the invoice referred to in articles 36 and 36-A of the Law. For such purposes, submissions must be made each week or within the first 10 days of each month, depending on the option exercised, the weekly or monthly consolidated petitions, as appropriate, that cover all the operations of the goods carried out during the week or the immediately preceding month, have to declare the exchange rate of the closing date of the operation and the date of the first remittance as the date of entry of the goods.”*

This device allows IMMEX companies, which have VAT and IEPS certification of AAA and Authorized Economic Operator, to have the benefit of using the consolidated clearance through electronic notifications of import and export. For this reason, it is important to know how the consolidated motion works in the clearance of goods.



“El pedimento consolidado es una figura aduanera que permite llevar a cabo el despacho de las mercancías amparando múltiples operaciones de comercio exterior efectuadas por un exportador o importador en un tiempo determinado”

“The consolidated request is a customs figure that allows carrying out the clearance of the goods covering multiple foreign trade operations carried out by an exporter or importer in a given time”

A. Pedimento consolidado con aviso consolidado

El pedimento consolidado es una figura aduanera que permite llevar a cabo el despacho de las mercancías amparando múltiples operaciones de comercio exterior efectuadas por un exportador o importador en un tiempo determinado, el cual podrá presentarse en forma semanal o mensual.

Tradicionalmente, este procedimiento es aplicado en las operaciones de exportación semanales por medio de “Avisos Consolidados”, considerando tanto las exportaciones definitivas como las temporales. También, es utilizado este aviso en las importaciones temporales por parte de las empresas que tengan autorizado un programa de fomento a las exportaciones por parte de la Secretaría de Economía, tal es el caso de la Industria Maquiladora, Manufacturera y de Servicios de Exportación.

En lo que respecta a las operaciones mensuales, generalmente se encuentran condicionadas para las transferencias virtuales de importación y exportación entre empresas IMMEX, no obstante, el procedimiento ha sido ampliado a otro tipo de trámites aduanales, tal es el caso de operaciones mensuales por empresas certificadas en IVA e IEPS bajo la modalidad “AAA”.¹

A. Consolidated request with consolidated notice

The consolidated request is a customs figure that allows carrying out the clearance of the goods covering multiple foreign trade operations carried out by an exporter or importer in a given time, which may be presented in a weekly or monthly manner.

Traditionally, this procedure is applied in the weekly export operations by means of “Consolidated Notices”, which consider both definitive and temporary exports. Also, this notice is used in temporary imports by companies that have been authorized an export promotion program by the Ministry of Economy, such is the case of the Maquiladora, Manufacturing and Export Services Industries.

With regard to monthly operations, they are usually conditioned to virtual transfers of import and export between IMMEX companies, however, the procedure has been extended to other types of customs procedures, such as monthly operations by certified companies in VAT and IEPS under the modality “AAA”.¹

¹ Cfr. Reglas 4.3.16 y 7.3.1, Apartado C de las RGCE para 2017.

Cfr. Rules 4.3.16 y 7.3.1, part C of RGCE for 2017.



B. Pedimento consolidado con aviso electrónico

En este contexto, como se mencionó, es una facilidad administrativa aduanera que podrán implementar las empresas Certificadas en materia de IVA e IEPS del rubro AAA y con autorización OEA, consistente en utilizar el pedimento consolidado de las operaciones de importación temporal y retornos, para lo cual deberán transmitir por cada remesa el “Aviso Electrónico de Importación y Exportación”, siguiendo los pasos que se indican a continuación:

1. Como vemos, es un trámite optativo que es factible utilizar en las operaciones de importación y exportación con un pedimento consolidado semanal o mensual.

a) Si la operación es semanal, ésta concluye la semana siguiente de lunes a viernes.

b) Si la operación es mensual, es cerrada dentro de los primeros 10 días hábiles del mes siguiente.

Cabe mencionar, que este dispositivo no hace referencia a los 20 días hábiles para cierre mensual de pedimentos virtuales de empresas certificadas OEA, por lo que puede entenderse que no aplicaría en este procedimiento lo establecido en la regla 7.3.3, fracción XIX de las RGCE. Debido a esto, es factible que sea propuesto por las empresas para que en un futuro sea considerado por las autoridades aduaneras.

B. Consolidated request with electronic notice

In this context, as mentioned, it is a customs administrative facility that may be implemented by the Certified Companies in the field of VAT and IEPS of the AAA category and with OAS authorization, consisting of using the consolidated request of the temporary importation and return operations, for which must transmit for each remittance the “Electronic Import and Export Notice”, following the steps indicated below:

1. As we can see, it is an optional procedure that can be used in import and export operations with a weekly or monthly consolidated request.

a) If the operation is weekly, it concludes the following week from Monday to Friday.

b) If the operation is monthly, it is closed within the first 10 business days of the following month.

It is worth mentioning that this device does not refer to the 20 working days for the monthly closing of virtual requests of OEA certified companies, so it can be understood that what is established in rule 7.3.3, section XIX of the RGCE would not apply in this procedure. Due to this, it is feasible that it be proposed by the companies so that in the future it will be considered by the customs authorities.



“En el pedimento consolidado deberán declararse las claves relacionadas con la operación, sin embargo, una clave importante es el Identificador AV (Aviso Electrónico de Importación y Exportación)”

“In the consolidated request, the codes related to the operation must be declared, however, an important code is the AV Identifier (Electronic Import and Export Notice) ”

2. Por cada remesa deberá transmitirse el “Aviso Electrónico de Importación y Exportación”. En otras palabras, en el trámite aduanal se sustituye el documento del Aviso de Consolidado por el citado Aviso Electrónico.

3. En esta tesitura, el Agente Aduanal tiene la obligación de presentar las mercancías ante la aduana para activar el mecanismo de selección automatizado con el “Aviso Electrónico de Importación y Exportación”, y así al finalizar la semana o mes de que se trate, será necesario concluir con el trámite presentando el cierre del pedimento consolidado.

4. Por cuanto, al Tipo de Cambio para el cierre del pedimento deberá declararse el de la fecha de cierre de la operación y como fecha de entrada de la mercancía, la fecha de la primera remesa (aviso electrónico).

5. Por último, en el pedimento consolidado deberán declararse las claves relacionadas con la operación, sin embargo, una clave importante es el Identificador AV (Aviso Electrónico de Importación y Exportación) mismo que permite indicar en los previos de consolidado el uso del aviso electrónico por cada remesa presentada ante el módulo de selección automatizado con los complementos correspondientes.

2. For each remittance the “Electronic Import and Export Notice” must be transmitted. In other words, in the customs procedure the document of the Notice of Consolidation is replaced by the aforementioned Electronic Notice.

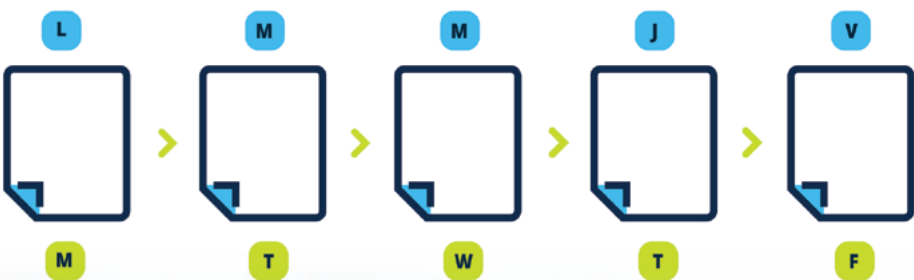
3. In this situation, the Customs Agent has the obligation to present the goods before the customs to activate the automated selection mechanism with the “Electronic Import and Export Notice”, and thus at the end of the week or month in question, It will be necessary to conclude the process by presenting the closing of the consolidated request.

4. Therefore, the Exchange Rate for the closing of the petition, the date of the closing of the operation and the date of entry of the goods, the date of the first remittance (electronic notice) must be declared.

5. Finally, In the consolidated request, the codes related to the operation must be declared, however, an important code is the AV Identifier (Electronic Import and Export Notice) which allows to indicate in the previous consolidated request notices, the use of the electronic notice for each consignment presented before the automated selection module with the corresponding complements.

Apertura de PC

CR Opens



Cierre de PC

Semanal o Mensual

CR Closes
Weekly or monthly



“En el despacho de mercancías es posible identificar otros beneficios complementarios que otorga la utilización de los avisos electrónicos en las operaciones aduaneras”

“In clearance of goods, it is possible to identify other complementary benefits granted by the use of electronic notices in customs operations ”

C. Beneficios adicionales de los avisos electrónicos

En el despacho de mercancías es posible identificar otros beneficios complementarios que otorga la utilización de los avisos electrónicos en las operaciones aduaneras, algunos de ellos son los siguientes:

1. Tiene un objetivo paperless (menos papel) estableciéndose que no es necesario anexar las facturas comerciales. Aunque, en la gran mayoría de operaciones no es requerido presentar físicamente la factura, y existe una excepción que establece el último párrafo de la regla 3.1.7 de las RGCE, para aquellas mercancías sujetas al padrón sectorial de importadores, por lo que bajo esta figura no deberá cumplirse con tal obligación.
2. Tampoco, es obligatorio transmitir electrónicamente los acuses de valor de las facturas comerciales de conformidad con la regla 1.9.19, último párrafo de las RGCE. Sobre este punto, vale la pena mencionar que, al no tener la obligación de transmitir electrónicamente los citados documentos electrónicos, se reduce el riesgo de las infracciones y sanciones establecidas en los artículos 184-A y 184-B, que equivale a una multa de 20,510.00 a \$34,190.00 pesos.

C. Additional benefits of electronic notices

In clearance of goods, it is possible to identify other complementary benefits granted by the use of electronic notices in customs operations, some are as follows:

1. The objective of becoming paperless, establishing that it is not necessary to attach commercial invoices. Although, in the vast majority of transactions it is not required to present the invoice physically, and there is an exception that establishes the last paragraph of rule 3.1.7 of the RGCE, for those goods subject to the sectorial census of importers, so under this figure it is not necessary to comply with such an obligation.
2. Nor is it mandatory to electronically transmit the value acknowledgments of commercial invoices in accordance with rule 1.9.19, last paragraph of the RGCE. On this point, it is worth mentioning that, by not having the obligation to electronically transmit the aforementioned electronic documents, the risk of the infractions and sanctions established in articles 184-A and 184-B, which amounts to a fine of \$ 20,510.00 to \$ 34,190.00 pesos.



Particularidades del Aviso Electrónico

En este apartado, conoceremos las características específicas que deberán cumplirse sobre la estructura del archivo para transmitirse electrónicamente ante las autoridades aduaneras, así como las particularidades que debe tener el formato para imprimirse y ser presentado ante el mecanismo de selección automatizado.

A. Detalle del Aviso Electrónico

El Aviso Electrónico de Importación y Exportación, es considerado como un documento electrónico en términos del artículo 2, fracción XIII de la Ley Aduanera, mismo que se entiende como: “todo mensaje que contiene información escrita en datos, generada, transmitida, presentada, recibida o archivada por medios electrónicos”.

El citado documento debe ser transmitido al Sistema Electrónico Aduanero cumpliendo con la estructura del archivo de validación establecida en los “Lineamientos que deberán observar, para el envío de Avisos electrónicos de Importación y Exportación, las empresas certificadas SECIIT, Industria Automotriz o Manufacturera de Vehículos de Autotransporte, los Recintos Fiscalizados Estratégicos y las Empresas que realicen operaciones conforme a la regla 4.3.23, fracción III y 3.7.34., versión 2.2.1”, el cual se dio a conocer extraoficialmente en el Boletín del SAT (Servicio de Administración Tributaria) P008 con fecha del 26 de enero de 2016.²

Particularities of the Electronic Notice

In this section, we learn the specific characteristics that must be fulfilled on the structure of the file to be transmitted electronically before the customs authorities, as well as the particularities that the format must have to be printed and presented before the automated selection mechanism.

A. Details of the Electronic notice

The Electronic Import and Export Notice is considered as an electronic document in terms of article 2, section XIII of the Customs Law, which is understood as: “any message that contains information written in data, generated, transmitted, presented, received or filed by electronic means.”

The aforementioned document must be transmitted to the Electronic Customs System complying with the structure of the validation file established in the “Guidelines to be observed, for the sending of electronic Import and Export Notices, certified companies SECIIT, Automotive Industry or Vehicle Manufacturing. Autotransport, the Strategic Fiscalized Sites and the Companies that carry out operations in accordance with rule 4.3.23, section III and 3.7.34., Version 2.2.1”, which was released unofficially in the SAT (Tax Administration Service) Bulletin P008 with date of January 26, 2016.²



² Nota: Los citados lineamientos podrán consultarse en el portal del SAT: www.sat.gob.mx.

Note: The quoted guidelines can be consulted in the SAT website: www.sat.gob.mx.

“Es de suma relevancia conocer este manual, porque *no toda la información es transmitida electrónicamente, ni tampoco toda la información que es transmitida se imprime en el documento electrónico*”

“It is very important to know this manual, because not all the information is transmitted electronically, nor is all the information that is transmitted printed in the electronic document ”

Es de suma relevancia conocer este manual, porque no toda la información es transmitida electrónicamente, ni tampoco toda la información que es transmitida se imprime en el documento electrónico.

1. El Agente Aduanal, realiza la apertura del pedimento consolidado asignando un número a la operación de comercio exterior.
2. Por cada cruce o remesa deberá transmitir el aviso en un archivo electrónico estructurado de la siguiente forma. Cabe señalar, que no todos los campos son obligatorios:

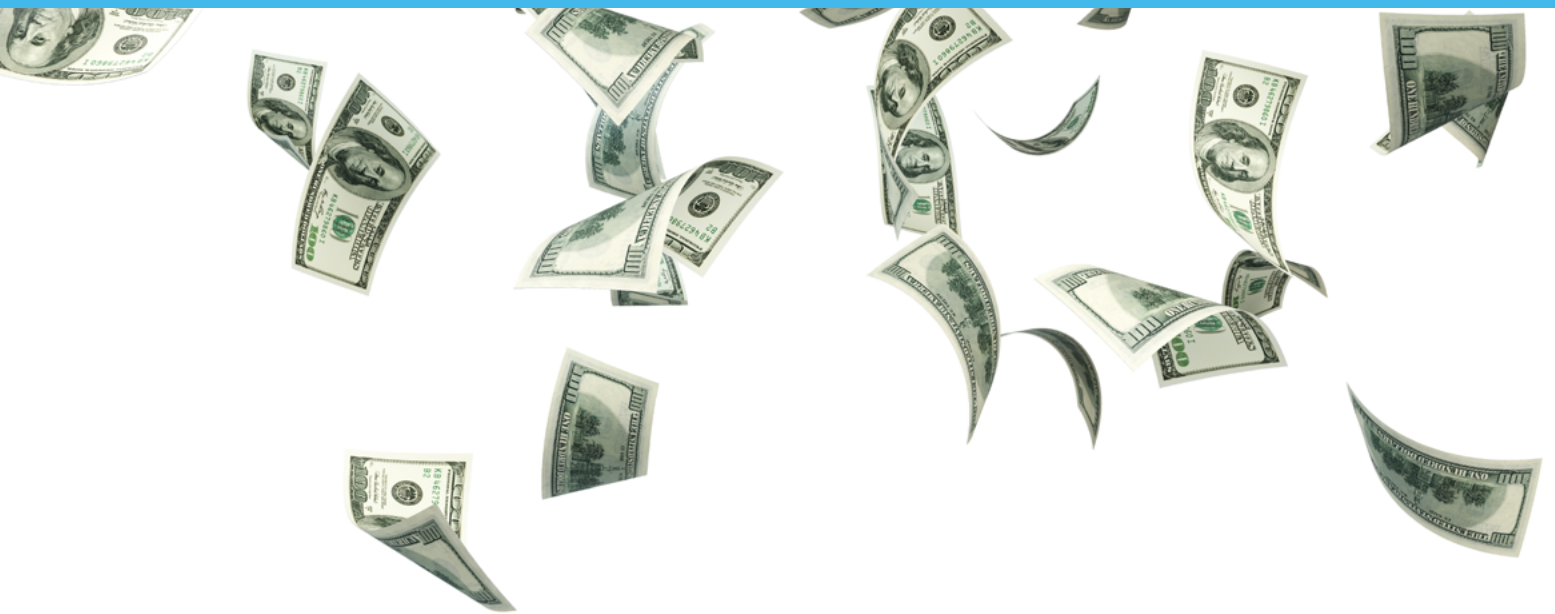
It is very important to know this manual, because not all the information is transmitted electronically, nor is all the information that is transmitted printed in the electronic document.

1. The Customs Agent performs the opening of the consolidated motion assigning a number to the foreign trade operation.
2. For each crossing or remittance you must transmit the notice in a structured electronic file in the following manner. It should be noted that not all fields are mandatory:

Registros Avisos	Descripción del Campo 
2000	Inicio de archivos
2001	Inicio de aviso. Los tipos de aviso son: 1905 - Empresas SECIIT, Empresas OEA, CIVA AAA, y operaciones de hidrocarburos y petrolíferos. 1906 - Industria automotriz. 1907 - Recinto fiscalizado estratégico.
2004	Identificador a nivel aviso
2005	Observaciones
2007	Transportista
2008	Guías
2009	Contenedores
2010	Mercancías
2011	Identificador a nivel mercancía
2018	Firma electrónica avanzada (e.firma)
2019	Fin de archivo

Records Notices	Description Of field 
2000	Start of Files
2001	Start of notice. The types of notice are: 1905 - Companies SECIIT, Companies OEA, CIVA AAA, and oil and petroleum operations. 1906 - Automotive industry. 1907 - Strategic fiscalized enclosure.
2004	Identification at warning level
2005	Observations
2007	Carrier
2008	Guides
2009	Containers
2010	Goods
2011	Goods level Identifier
2018	Advanced electronic signature (e.firma)
2019	End of File





3. El contenido del detalle de las “Mercancías (Registro 2010)” permite declarar la descripción de mercancías de manera genérica, por ejemplo: “materiales, partes, componentes o material de empaque, utilizados en la fabricación de productos del sector (indicar sector eléctrico, electrónico o automotriz), seguido de una descripción enunciativa de las mercancías amparadas en el vehículo. Ejemplo. Capacitores, conectores”.

4. Por otro lado, en el registro de mercancías (2010) también deberá indicarse el valor comercial en dólares americanos, así como la cantidad y la unidad de medida declarada en la factura comercial.

5. Al finalizar la semana o mes de calendario, el representante legal del despacho revisa la cantidad de avisos electrónicos modulados procediendo a concluir el pedimento consolidado.

3. The content of the detail of the “Goods (Registration 2010)” allows to declare the description of goods in a generic way, for example: “materials, parts, components or packaging material, used in the manufacture of products of the sector (indicate sector electric, electronic or automotive), followed by an enunciative description of the goods covered in the vehicle. Example. Capacitors, connectors. “

4. On the other hand, in the goods register (2010), the commercial value in US dollars must also be indicated, as well as the quantity and unit of measurement declared in the commercial invoice.

5. At the end of the week or calendar month, the legal representative of the firm reviews the number of modulated electronic notices proceeding to conclude the consolidated motion.



B. Formato e Instructivo del Aviso Electrónico

El formato e instructivo de llenado del “Aviso Electrónico de Importación y Exportación” que debe presentarse en el despacho de mercancías ha sufrido diversas modificaciones desde su creación; sin embargo, el documento más reciente se dio a conocer a través del “Anexo 1 de las Reglas Generales de Comercio Exterior para 2018”.³



Aviso electrónico de importación y de exportación.



Patente o Autorización	Aduana de Despacho	Núm. de Pedimento	Folio de Aviso	Certificación
Medio de Transporte	RFC del Transportista	Número Económico	Placas	
Descripción de la mercancía				
				Código de Barras
Unidad de Medida de Comercialización		Cantidad		
e.firma.				

Un elemento importante en el documento es el Código de Barras porque en él se indica la información señalada en el apartado “facturas de pedimentos consolidados” del Apéndice 17 del Anexo 22 de las RGCE.


Por cuanto a la distribución de copias del aviso electrónico deberá realizarse en 4 tantos, el correspondiente a la aduana, agente o apoderado aduanal, transportista e importador o exportador.




³ Cfr. Diario Oficial de la Federación, del día 21 de diciembre de 2017.

B. Format and Electronic Notice Instructions


The format and instructions for filling out the “Electronic Import and Export Notice” that must be presented in the goods dispatch have undergone various modifications since their creation; however, the most recent document was made known through “Annex 1 of the General Rules of Foreign Trade for 2018”.³



SECRETARÍA DE HACIENDA
Y FISCALÍA PÚBLICA



Electronic Notice of Imports and Exports.



Patent or authorization	Clearance Customs	No. Of Request	File of Notice	Certification
Means of Transportation	RFC Carrier	Economic Number	Plates	
Description of goods				Barcode
Unit of measure of commercialization	Quantity			
e.signature				

An important element in the document is the Bar Code because it indicates the information indicated in the section “invoices of consolidated requests” of Appendix 17 of Annex 22 of the RGCE.

Regarding the distribution of copies of the electronic notice 4 must be made, corresponding to the customs, agent or attorney, transporter and importer or exporter.



³ Cf. Official Gazette of the Federation, dated December 21, 2017.

“Al poner en funcionamiento esta facilidad administrativa aduanera, les ha permitido mejorar los procesos de importación y exportación porque han optimizado los tiempos de cruce”

“By putting this administrative customs facility into operation, it has allowed them to improve import and export processes because they have optimized crossing times ”

Facilidades Administrativas en la Práctica

Recientemente, en entrevista con el Lic. Jesús Salgado, Gerente de Comercio Exterior de una empresa IMMEX líder del sector electrónico en Ciudad Juárez, Chihuahua, quien cuenta con amplio conocimiento en la implementación de mejoras en la cadena de suministros, me compartió información trascendental sobre el despacho de mercancías.

De manera específica sobre el tema en cuestión, comenta que desde hace 2 años fue implementado en la empresa donde colabora, la utilización de los avisos electrónicos en el despacho consolidado de mercancías, para lo cual trabaja de manera coordinada con su agencia aduanal.

Al poner en funcionamiento esta facilidad administrativa aduanera, les ha permitido mejorar los procesos de importación y exportación porque han optimizado los tiempos de cruce y colaborado en administrar la información en sus sistemas de control de inventarios al registrar datos básicos para desaduanar las mercancías, además de minimizar el riesgo de las sanciones, sobre todo las relacionadas con el acuse de valor.

Administrative Facilities in Practice

Recently, in an interview with Mr. Jesús Salgado, Foreign Trade Manager of IMMEX, leader of the electronic sector in Ciudad Juárez, Chihuahua, who has extensive knowledge in the implementation of improvements in the supply chain, he shared transcendental information about the clearance of goods.

Specifically on the subject in question, he states that for 2 years the use of electronic notices in the consolidated clearance of goods was implemented in the company for which he works in a coordinated manner with his customs agency.

By putting this administrative customs facility into operation, it has allowed them to improve import and export processes because they have optimized crossing times and collaborated in managing information in their inventory control systems by recording basic data to clear goods, in addition to minimizing the risk of sanctions, especially those related to the acknowledgment of value.

No obstante, un área de oportunidad que han detectado en la citada estrategia aduanera es que no ha sido factible adoptarla en las demás aduanas por donde también efectúan el despacho de mercancías, debido a que existe desconocimiento de la forma de operar estos nuevos procedimientos por parte de las agencias aduanales y de las aduanas fronterizas sobre lo cual se debe poner especial atención.

Por cuanto a mi conclusión, es recomendable que las empresas IMMEX Certificadas en materia de IVA e IEPS rubro AAA y bajo la modalidad de Operador Económico Autorizado busquen la posibilidad de incorporar esta facilidad administrativa como una alternativa que les permita ser más eficientes en las operaciones de comercio exterior.

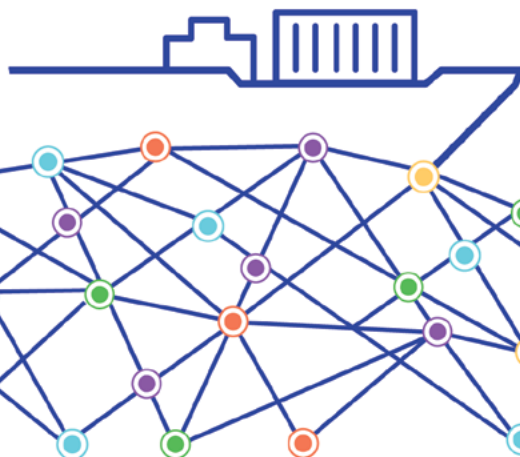


However, an area of opportunity that has been detected in the aforementioned customs strategy is that it has not been feasible to adopt it in the other customs offices where they also carry out the clearance of goods, due to the lack of knowledge that the customs agencies and border customs have of the way these new procedures operate on which special attention should be paid.

As a conclusion, it is recommended that IMMEX certified companies in the field of VAT and IEPS under AAA and under the modality of Authorized Economic Operator seek the possibility of incorporating this administrative facility as an alternative that allows them to be more efficient in the operations of foreign trade.



**1^{er} CONGRESO
INTEGRADO**



ZONAS FRANCAS Y PUERTOS

**PLATAFORMAS LOGÍSTICAS Y
LA 4^a REVOLUCIÓN INDUSTRIAL**



**MÁS
PAÍS**

**Mayo
17 y 18
2018**

**Hotel Hyatt
Cartagena de Indias
Colombia**

**Una oportunidad para conocer
las tendencias en tecnología,
simplificación y clusters en la
industria de zonas francas
y los servicios portuarios.**

Inscripciones

(57-4) 3221696 • (57) 315 5867851 • eventos@andi.com.co

Información comercial

(57-4) 3265100 ext. 1155 - 1156 • (57) 318 3513963 - 318 5896716
lbedoya@andi.com.co - pgutierrez@andi.com.co

www.andi.com.co



**Trump is Wrong
about **Mexico** but
Correct about China:**

Perspective of an American Customs Broker

**Trump se Equivoca
con **México** pero
Acierta con China:**

Perspectiva de un Agente Aduanal Americano

*Mtro. Adrian **Gonzalez***



La política que sigue el presidente de Estados Unidos, Donald Trump en cuestión a comercio exterior tiene muchos desaciertos; su visión mercantilista para el Tratado de Libre Comercio de América del Norte (NAFTA, por sus siglas en inglés), la cual busca un comercio exterior bajo controles para así lograr importaciones y exportaciones por los mismos montos, es decir una balanza comercial nivelada, no solo no tiene fundamento económico sino que es imposible de implementar en la realidad actual. **Trump también busca sembrar incertidumbre en empresas americanas al invertir en México, primero con una cláusula de cancelación que exigiría que el tratado sea ratificado por los 3 países cada 5 años y también eliminando los sistemas actuales para resolución de controversias; esto es algo irracional que afecta los propios intereses de los Estados Unidos.** Así también la intención de aumentar el contenido regional en la industria automotriz incluyendo contenido nacional americano haría más rígida a una industria altamente competitiva, lo cual no es algo positivo.

The policy followed by the president of the United States, Donald Trump, in foreign trade matters, has many incorrections; his mercantilist vision for the North American Free Trade Agreement (NAFTA), which seeks a foreign trade under controls to achieve imports and exports for the same amounts, ie a balanced trade balance, not only has no economic foundation but is impossible to implement in today's reality. **Trump also seeks to sow uncertainty in American companies by investing in Mexico, first with a cancellation clause that would require that the treaty be ratified by the 3 countries every 5 years and also eliminating current systems for dispute resolution; This is something irrational that affects the interests of the United States.** And also, the intention of increasing the regional content in the automotive industry including American national content would make a highly competitive industry more rigid, which is not a positive thing.



Mtro. Adrian Gonzalez

Licenciado en Comercio Exterior por el Tecnológico de Monterrey. Maestro en Administración / MBA por EGADE Business School. Cuenta con amplia experiencia como consultor principalmente con TMAC / UTRGV en cursos dirigidos a ejecutivos de comercio exterior, entre los que destacan: Import / Export, A Complete Guide to the United States Customs Regulations, y Customs Broker Examination Prep Course. Agente Aduanal de Estados Unidos (Licensed United States Customs Broker, U.S. Customs and Border Protection). Actualmente es Gerente General de Daniel B. Hastings Inc., empresa con más de 75 años de experiencia en servicios de comercio exterior así como almacenaje y distribución.

Degree in Foreign Trade from the "Tecnológico de Monterrey". Master in Management / MBA by EGADE Business School. He has extensive experience as a consultant mainly with TMAC / UTRGV in courses aimed at foreign trade executives, among which are: Import / Export, A Complete Guide to the United States Customs Regulations, and Customs Broker Examination Prep Course. United States Customs Broker (Licensed United States Customs Broker, U.S. Customs and Border Protection). He is currently the General Manager of Daniel B. Hastings Inc., a company with more than 75 years of experience in foreign trade services as well as warehousing and distribution.



“China subsidia a empresas nacionales para convertirlas en grandes compañías exportadoras, así también limita la inversión extranjera y mantiene intervención en sus empresas para asegurar sigan el ‘Sueño Chino’”

“China subsidizes domestic companies to turn them into large export companies, as well as limiting foreign investment and maintaining intervention in their companies to ensure they follow the ‘Chinese Dream’”

Asimismo deseo expresar en este artículo que el presidente Trump no está equivocado en toda su política y en mi opinión es necesaria una postura más firme en materia de comercio exterior con China. Con su economía de Estado, China subsidia a empresas nacionales para convertirlas en grandes compañías exportadoras, así también limita la inversión extranjera y mantiene intervención en sus empresas para asegurar sigan el ‘Sueño Chino’, ese el gran plan del presidente de China, Xi Jinping, donde China se consolida como la máxima potencia mundial. Ciertamente no sería algo positivo que un país con limitadas libertades civiles y un sistema de estado sea el líder del mundo. En pocas palabras Xi Jinping sale al mundo con un mensaje en pro de la globalización y del comercio exterior libre y regresa a su país a seguir implementando medidas proteccionistas.

I also want to express in this article that President Trump is not wrong in all his politics and in my opinion a firmer stance on foreign trade with China is necessary. With its state economy, China subsidizes domestic companies to turn them into large export companies, as well as limiting foreign investment and maintaining intervention in their companies to ensure they follow the ‘Chinese Dream’, that is the grand plan of the Chinese president, Xi Jinping, where China is consolidated as the world’s greatest power. Certainly, it would not be a positive thing if a country with limited civil liberties and a state system is the leader of the world. In a few words, Xi Jinping goes out to the world with a message in favor of globalization and free foreign trade and returns to his country to continue implementing protectionist measures.



“El caso más evidente del éxito que trajo el NAFTA a los Estados Unidos es justamente el que Trump más critica, la industria automotriz”

“The most obvious case of the success that NAFTA brought to the United States is precisely what Trump criticizes most, the automotive industry”

¿Por qué Trump se Equivoca con México y el NAFTA?

Desde la firma del NAFTA en 1993 México se integró a las grandes economías de Estados Unidos y Canadá e inició lo que ahora conocemos como la gran industria maquiladora. Empresas americanas invirtieron en plantas productivas en México y así se volvieron más competitivas; lo que comenzó como procesos de maquila o ensamble simple, evolucionó rápidamente en lo que ahora es manufactura de clase mundial; en muchas ocasiones nos referimos a estas empresas como maquiladoras pero no debemos equivocarnos, estas plantas son ya mucho más que solo maquiladoras. El caso más evidente del éxito que trajo el NAFTA a los Estados Unidos es justamente el que Trump más critica, la industria automotriz. Podemos recordar cuando los autos japoneses dominaban el mercado americano, no solo por precio pero también por calidad; México le dio la manufactura de calidad que necesitaba Estados Unidos y también la posibilidad de costos competitivos. ¿Y qué hubiera sido de la industria después de la crisis del 2008 si no fuera por la competitividad que México le dio a Estados Unidos? No lo sabemos, pero en la opinión de muchos la recuperación de las grandes armadoras americanas no hubiera sucedido igual de rápido, esto en el mejor de los casos.

Why Trump is Wrong about Mexico and NAFTA?

Since the signing of NAFTA in 1993, Mexico joined the larger United States and Canadian economies and started what we now know as the grand maquiladora industry. American companies invested in production plants in Mexico and thus became more competitive; What started as simple assembly or assembly processes evolved rapidly in what is now world-class manufacturing; On many occasions we refer to these companies as maquiladoras but we should not be mistaken, these plants are already much more than just maquiladoras. The most obvious case of the success that NAFTA brought to the United States is precisely what Trump criticizes most, the automotive industry. We can remember when Japanese cars dominated the American market, not only for price but also for quality; Mexico gave it the quality manufacturing that the United States needed and also the possibility of competitive costs. And what would have happened to the industry after the 2008 crisis if it were not for the competitiveness that Mexico gave to the United States? We do not know, but in the opinion of many the recovery of the great American shipbuilders would not have happened just as quickly, this at best.



“A México le ha beneficiado el tratado dependiendo de la región. Estados del norte de México como Baja California, Chihuahua, Nuevo León, Coahuila y Tamaulipas vieron un alto nivel de inversión y el desarrollo de sus economías”

“Mexico has benefited from the treaty depending on the region. States in northern Mexico such as Baja California, Chihuahua, Nuevo Leon, Coahuila and Tamaulipas saw a high level of investment and the development of their economies”

Trump argumenta que México salió victorioso del NAFTA, la respuesta es que a México le ha beneficiado el tratado dependiendo de la región. Estados del norte de México como Baja California, Chihuahua, Nuevo León, Coahuila y Tamaulipas vieron un alto nivel de inversión y el desarrollo de sus economías, más recientemente la inversión también llega al centro del país, pero en el sur aún no hay un cambio importante, por lo que en el plano nacional la competitividad que tienen los estados del norte y centro es opacada por la productividad estancada del sur, este es el trabajo que tiene México por delante. Y también **México sacrificó, lo que antes era una fuente estable de empleo para muchos mexicanos, el sector agropecuario**, ahora no es significativo y es un gran mercado para los Estados Unidos, hablamos por supuesto principalmente del maíz que sin NAFTA podría pagar hasta un 37% de arancel.

En lo que Trump se equivoca:

- **Tratar a México como un adversario.**
Estados Unidos es el primer destino de las exportaciones de México pero así también México es el segundo país destino para exportaciones de Estados Unidos, las economías están ligadas.
- **Culpar al NAFTA por la pérdida de empleos en Estados Unidos.**
Hay un debate del impacto real en los empleos de Estados Unidos por el NAFTA, pero de manera general los economistas indican un mayor impacto por la entrada de China a la Organización Mundial del Comercio (OMC), cambios en las preferencias de los consumidores y la automatización. Trump también ignora estudios que dicen que Estados Unidos podría perder hasta 187,000 empleos en los años subsecuentes si el tratado fuera eliminado.

Trump argues that Mexico emerged victorious from NAFTA, the answer is that Mexico has benefited from the treaty depending on the region. States in northern Mexico such as Baja California, Chihuahua, Nuevo Leon, Coahuila and Tamaulipas saw a high level of investment and the development of their economies, more recently investment also reaches the center of the country, but in the south there still hasn't been an important change, so that at the national level the competitiveness of the states of the north and center is overshadowed by the stagnating productivity of the south, this is the work that Mexico has ahead. And **Mexico also sacrificed, what was once a stable source of employment for many Mexicans, the agricultural sector**, is now not significant and it is a big market for the United States, we are talking of course of corn that without NAFTA could pay up to 37 % of tariff.

What Trump has wrong:

- **Treating Mexico as an adversary.**
United States is the first destination of exports from Mexico but Mexico is also the second destination country for exports from the United States, the economies are linked.
- **Blaming NAFTA for the job losses in the United States.**
There is a debate about the real impact NAFTA had on US jobs, but economists generally indicate a greater impact due to China's entry into the World Trade Organization (WTO), changes in consumer preferences and automation. Trump also ignores studies that say the United States could lose up to 187,000 jobs in subsequent years if the treaty were eliminated.

“El déficit comercial es un tema complejo, pero México no ha tomado ventaja como lo menciona Trump, es un reflejo de las políticas fiscales y monetarias de los Estados Unidos”

“The trade deficit is a complex issue, but Mexico has not taken advantage as Trump mentions, it is a reflection of the fiscal and monetary policies of the United States”

► **Culpar a México del déficit comercial de Estados Unidos.**

El déficit comercial es un tema complejo, pero México no ha tomado ventaja como lo menciona Trump, es un reflejo de las políticas fiscales y monetarias de los Estados Unidos. Los que vivimos en Estados Unidos lo sabemos, hay gran disponibilidad de crédito, la población ahorra poco y está acostumbrada a vivir con deudas, a esto se le suma, el crecimiento del país, el gasto público y otros factores que crean el apetito de la economía por importaciones.

► **México no es culpable de la propia falta de competitividad del sector laboral en Estados Unidos.**

El país se distingue por los empleos en sectores tecnológicos y financieros de más alto nivel en el mundo, pero hay aún una gran discrepancia en las habilidades que tiene su clase trabajadora para ocuparlos, países como China e India tienen una población más capacitada para dichos empleos, estos empleos que Trump quiere en el país. Cada año Google y Facebook se llevan a estudiantes de tecnología de universidades como el Tecnológico de Monterrey, mientras esto habla muy bien de las universidades y de sus alumnos, la razón de esto es principalmente por falta de graduados en estas disciplinas en los Estados Unidos.

► **Blaming Mexico for the United States trade deficit.**

The trade deficit is a complex issue, but Mexico has not taken advantage as Trump mentions, it is a reflection of the fiscal and monetary policies of the United States. Those of us who live in the United States know this, there is great availability of credit, the population saves little and is used to living with debt, added to this is the country's growth, public spending and other factors that create the appetite of the economy by imports.

► **Mexico is not to blame for the lack of competitiveness of the labor sector in the United States.**

The country is distinguished by jobs in the highest technological and financial sectors in the world, but there is still a large discrepancy in the skills of its working class to occupy them, countries such as China and India have a more qualified population for these jobs, these jobs that Trump wants in the country. Every year Google and Facebook take technology students from universities such as the Tecnológico de Monterrey, while this speaks very well of the universities and their students, the reason for this is mainly due to the lack of graduates in these disciplines in the United States.

*“Desde su entrada en el 2001 a la OMC China vino a romper paradigmas con su economía de estado, una mezcla entre capitalismo y comunismo que hasta hace algunos años se pensó que no funcionaría, **pues hasta ahora funciona, al menos desde el punto de vista económico**”*

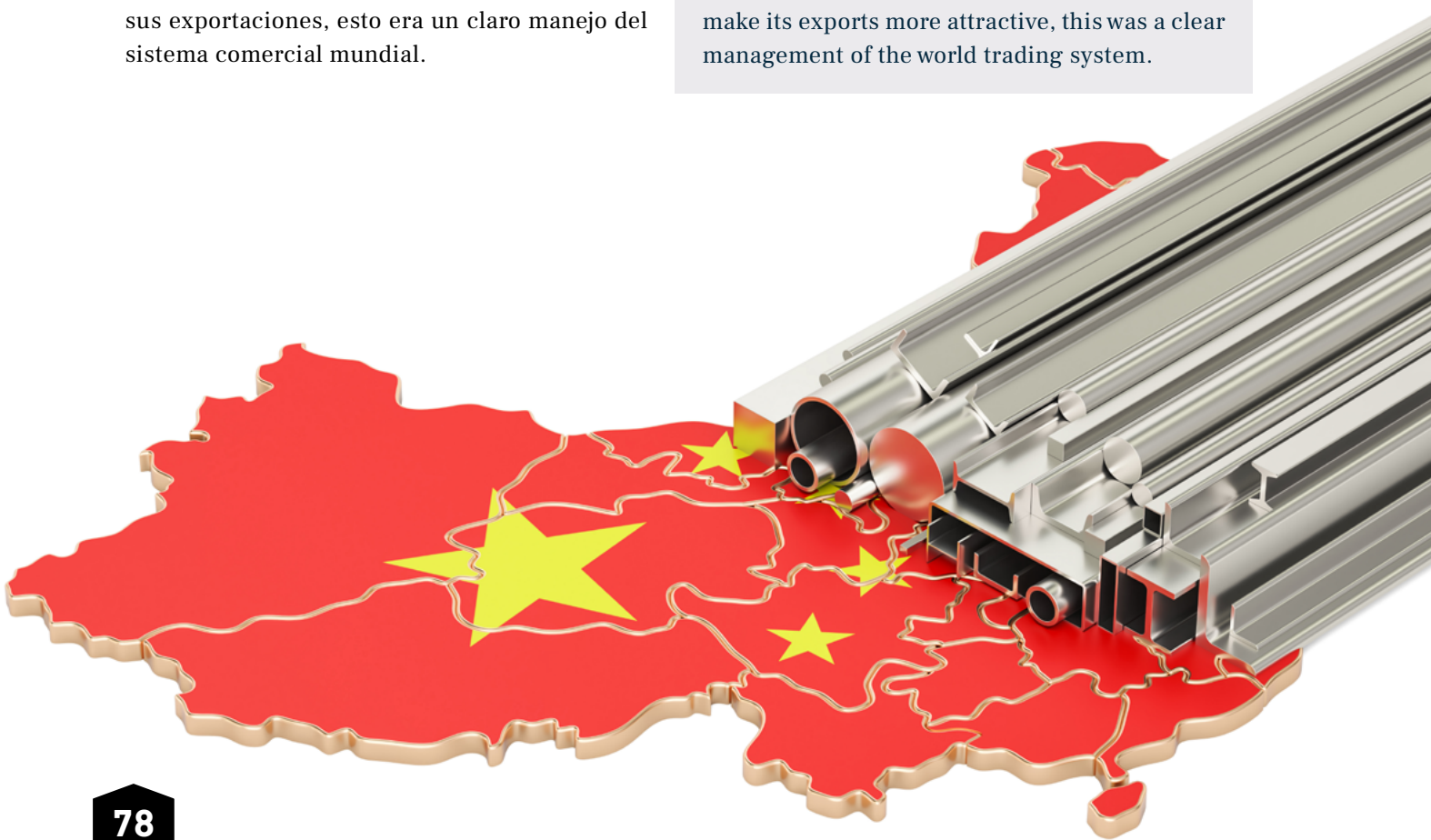
“Since entering the WTO in 2001, China came to break paradigms with its state economy, a mixture between capitalism and communism that until some years ago it was thought that it would not work, well until now it works, at least from the economic point of view”

¿Por qué Trump Acierta con China?

Desde su entrada en el 2001 a la OMC China vino a romper paradigmas con su economía de estado, una mezcla entre capitalismo y comunismo que hasta hace algunos años se pensó que no funcionaría, pues hasta ahora funciona, al menos desde el punto de vista económico. China subsidia grandes industrias vitales a nivel mundial como lo es el acero y el aluminio para así impulsar su propio crecimiento y al mismo tiempo inundar mercados extranjeros con producto de bajo costo. Incentiva con inversión gubernamental a grandes empresas nacionales en tecnologías de alto nivel y pide a empresas extranjeras entregar su propiedad intelectual a cambio de acceso a lo que es el segundo mercado más grande del mundo. Tim Cook de Apple y Mark Zuckerberg de Facebook no tienen opción más que acceder a estas demandas, si no quedan fuera de China y es algo que sus accionistas no perdonarían. Y no olvidemos las décadas en las que China devaluaba su moneda para hacer más atractivas sus exportaciones, esto era un claro manejo del sistema comercial mundial.

Why Trump is Correct about China?

Since entering the WTO in 2001, China came to break paradigms with its state economy, a mixture between capitalism and communism that until some years ago it was thought that it would not work, well until now it works, at least from the economic point of view. China subsidizes large vital industries worldwide such as steel and aluminum in order to boost its own growth and at the same time flood foreign markets with low-cost products. Incentivizes large national companies in high-level technologies with government investment and calls on foreign companies to deliver their intellectual property in exchange for access to what is the second largest market in the world. Tim Cook of Apple and Mark Zuckerberg of Facebook have no choice but to accede to these demands, if they do not they left out of China and that is something that their shareholders would not forgive. And let's not forget the decades in which China devalued its currency to make its exports more attractive, this was a clear management of the world trading system.





Este tipo de actividades es por lo que en noviembre de 2017 Estados Unidos y la Unión Europea decidieron mantener la designación de China como una economía de no mercado ante la OMC, lo que habilita a sus miembros a designar aranceles y protecciones a sus mercados nacionales con mayor flexibilidad; por supuesto China no está de acuerdo, pero es claro que no sigue las leyes de mercado como fue su compromiso al ingresar a la OMC. No coincido en todas las medidas de la administración de Trump hacia China pero sí estoy de acuerdo que debe haber más acción para lograr un comercio exterior justo para productores nacionales en todo el mundo.

Trump está en lo correcto en que deben existir represalias por estas acciones de China:

- *Exigir propiedad intelectual a empresas extranjeras a cambio de acceso a su mercado.*
- *Mantener la exportación por debajo del costo (dumping) de insumos como lo es el acero y aluminio.*
- *Mantener con altas restricciones sus sectores de servicios y tecnología a empresas extranjeras.*
- *Manipulación de sus tipos de cambio para hacer más atractivas sus exportaciones.*

This type of activity is why in November 2017 the United States and the European Union decided to maintain the designation of China as a non-market economy before the WTO, which enables its members to designate tariffs and protections to their national markets with greater flexibility; of course China does not agree, but it is clear that it does not follow the market laws as was its commitment to enter the WTO. I do not agree with all the measures of the Trump administration towards China, but I do agree that there must be more action to achieve a fair foreign trade for national producers all over the world.

Trump is right that there must be retaliation for these actions in China:

- *Demand intellectual property from foreign companies in exchange for access to their market.*
- *Maintain below cost exports (dumping) of inputs such as steel and aluminum.*
- *Maintain its service and technology sectors with high restrictions to foreign companies.*
- *Manipulation of their exchange rates to make their exports more attractive.*



“Todos los que estamos en el comercio exterior debemos abogar por un comercio justo y abierto pero también reconocer que si China o cualquier otro país no respeta las convenciones de la OMC debe haber acciones contrarias”

“All of us in foreign trade must advocate fair and open trade but also recognize that if China or any other country does not respect the WTO conventions there must be contrary actions”

Estados Unidos tiene el reto de seguir promoviendo el libre comercio exterior mundial con credibilidad y al mismo tiempo mostrar decisión y acción hacia países que utilicen prácticas desleales y manejen el sistema para su beneficio a costa de los trabajadores y economías de otras naciones. Todos los que estamos en el comercio exterior debemos abogar por un comercio justo y abierto pero también reconocer que si China o cualquier otro país no respeta las convenciones de la OMC debe haber acciones contrarias, yo por mi parte propondría barreras y aranceles como última opción dado sus efectos negativos en la economía y los consumidores así también por la posibilidad de represalias.

El peor error de Trump en la materia es poner el comercio con China y a México en el mismo plano de ofensa a los Estados Unidos; mientras ingresar en comercio con otro país nunca será algo negativo China es un adversario en materia política y económica mientras México es el aliado que Estados Unidos necesita para combatir con competitividad lo que muchos llaman la amenaza asiática. Me mantengo optimista que el presidente Trump tiene esto en claro y solo busca una victoria política al criticar a México y NAFTA.

The United States has the challenge of continuing to promote global free trade with credibility and at the same time show decision and action towards countries that use unfair practices and manage the system for their benefit at the expense of workers and economies of other nations. All of us in foreign trade must advocate fair and open trade but also recognize that if China or any other country does not respect the WTO conventions there must be contrary actions, I would propose barriers and tariffs as a last option. its negative effects on the economy and consumers as well because of the possibility of reprisals.

Trump's worst mistake in the matter is to put trade with China and Mexico on the same level of offense to the United States; while entering into trade with another country will never be a negative thing. China is an adversary in political and economic matters while Mexico is the ally that the United States needs to combat with competitiveness what many call the Asian threat. I remain optimistic that President Trump has this clear and only seeks a political victory by criticizing Mexico and NAFTA.



CONGRESO ALACAT EN MÉXICO

HAZ NEGOCIOS CON AMÉRICA LATINA

El congreso de ALACAT es el mayor evento de América Latina que reúne a más de 500 profesionales de logística, agentes de carga, agentes aduanales y operadores logísticos.

Esto lo convierte en el foro ideal para desarrollar negocios en la región; la edición 2018 se llevará a cabo dentro de la exposición más grande de Transporte de Carga y Comercio Exterior: Cargo Week Americas Expo Carga.



- 1. 9 CONFERENCIAS INTERNACIONALES**
- 2. ONE ON ONE MEETINGS CON MÁS DE 500 FREIGHT FORWARDERS**
- 3. 15 SESIONES DE NETWORKING**
- 4. CWA-EXPO CARGA EVENTO SIMULTÁNEO**
- 5. ACTIVIDADES CULTURALES**

Precio regular
\$400 USD

Adquiere tu boleto en: www.alacat2018.com

Contacto | ventas@expo-carga.com | Tel. +52 (55) 8852 6146

Organizado por



Parte de



Patrocinadores



Socio Estratégico



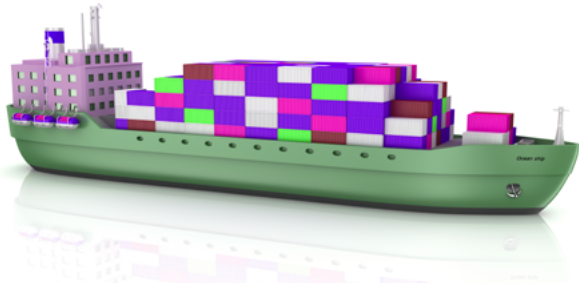
Precios es dólares americanos, IVA incluido

El logotipo de Cargo Week Americas Expo Carga es una marca de RELX Intellectual Properties SA, objeto de uso bajo licencia.



Lic. Rubén Abdo **Askar Camacho**





Con base en lo publicado en la Doctrina a través de abogados ‘maritimistas’ como el Dr. Raúl Cervantes Ahumada (q.e.p.d.), José Eusebio Salgado y Eduardo Solís Guillén, México es un país marítimo que tiene una privilegiada posición geográfica ya que está en medio de los 2 océanos más grandes del planeta, el Pacífico y el Atlántico, además de ser de los de mayor tráfico comercial a lo largo de la Historia, simplemente para no irnos tan atrás, en el apogeo del Imperio Español (el primer imperio global de la Historia de la Humanidad) durante los siglos XVI a XVIII el Océano Atlántico era fundamental en el comercio entre España y sus Colonias y no se diga desde luego el comercio existente entre otras naciones europeas con Asia y la propia África, rodeando éste último continente, a su vez ¿cómo olvidar al Océano Pacífico? Donde la Nao de China o también conocido como el Galeón de Manila, partía de Filipinas hacia la parte continental de la Nueva España (hoy México) para exportar diversas mercancías como la porcelana y hasta dulces que hoy forman parte de nuestra gastronomía que dicho sea de paso ha sido declarada por la Organización de las Naciones Unidas para la Educación, la Ciencia y la Cultura (UNESCO, por sus siglas en inglés) como Patrimonio Cultural Inmaterial de la Humanidad por las deliciosas cocadas, las bolitas de tamarindo ya sea de azúcar o de chile y el arroz que consumimos como alimento y postre.

Based on what is published in the Doctrine through ‘maritimet’ lawyers such as Dr. Raúl Cervantes Ahumada (r.i.p.), José Eusebio Salgado and Eduardo Solís Guillén, Mexico is a maritime country that has a privileged geographic position since it is in the middle of the two largest oceans on the planet, the Pacific and the Atlantic, besides being one of the most commercial traffic throughout history, just to not go so far back, at the height of the Spanish Empire (the first global empire of the History of Humanity) during the sixteenth to eighteenth centuries the Atlantic Ocean was fundamental in the trade between Spain and its colonies and not to mention the existing trade between other European nations with Asia and Africa itself, circling this last continent, In turn, how can we forget the Pacific Ocean? Where the Nao of China or also known as the Manila Galleon, left the Philippines to the mainland of New Spain (now Mexico) to export various goods such as porcelain and even sweets that today are part of our cuisine and let it be mentioned in passing that the United Nations Educational, Scientific and Cultural Organization (UNESCO) declared as an Intangible Cultural Heritage of Humanity for the delicious cocadas, the tamarind balls, either sugar or chili based and the rice that we consume as food and dessert.



**Lic. Rubén Abdo
Askar Camacho**

Licenciado en Derecho por la Universidad La Salle. Reconocido por la Cámara de Comercio, Servicios y Turismo de la Ciudad de México (CANACO) como uno de los mejores abogados en materia aduanera y de comercio exterior. Autor del libro “Derechos y obligaciones de los pasajeros en materia aduanera”. Fue Gerente Jurídico en Nad Global; Verificador Legal en Grupo Aduanal Galván; y Supervisor Técnico-Jurídico en la Agencia Aduanal Grupo El. Participó en: la Asociación de Agentes Aduanales del Aeropuerto Internacional de México; en Morales Heyser y Asociados; y en la Agencia Aduanal Servicios Generales Sobre Legislación Aduanera. Cuenta con diversos cursos entre los que destacan: Compromisos, Oportunidades y Riesgos Empresariales del TPP en el Comercio Exterior; Despacho Aduanero Directo; Sistema Mexicano de Control de Exportaciones de Bienes de Uso Dual; e Impacto Legal de las Marcas Registradas en la Operación Aduanera. Conferencista a nivel nacional de distintos talleres y cátedras. En el Servicio de Administración Tributaria colaboró en la Subadministración de Cobro Coactivo de la Administración Local de Recaudación del Centro del Distrito Federal, así como en la Subadministración Local de Devoluciones y Compensaciones. Actualmente es Gerente Legal y de Trade Compliance en Mitsui de México.

Bachelor Degree in Law from La Salle University. Recognized by the Chamber of Commerce, Services and Tourism of Mexico City (CANACO) as one of the best lawyers in customs and foreign trade matters. Author of the book “Derechos y obligaciones de los pasajeros en materia aduanera”. He was Legal Manager at ‘Nad Global’; Legal Verifier in ‘Grupo Aduanal Galván’; and Technical-Legal Supervisor in the Customs Brokerage firm ‘Grupo El’. Participated in: the Association of Customs Brokers of the International Airport of Mexico; in ‘Morales Heyser y Asociados’; and in the Customs Brokerage firm ‘Servicios Generales Sobre Legislación Aduanera’. He has several courses among which stand out: Commitments, Opportunities and Business Risks of the TPP in Foreign Trade; Direct Customs Clearance; Mexican System of Control of Export Goods of Dual Use; and Legal Impact of Registered Trademarks in the Customs Operation. Speaker at national level of different workshops and conferences. In the Tax Administration Service he collaborated in the Sub-administration of Coactive Collection of the Local Collection Administration of the Federal District Center, as well as in the Local Sub-Administration of Returns and Compensations. He is currently Legal Manager and Trade Compliance Manager in ‘Mitsui de México’.

“México cometió el imperdonable error, tal y como lo menciona el Dr. Raúl Cervantes Ahumada en su libro ‘Derecho Marítimo’ de darle la espalda a sus mares”

“Mexico committed the unforgivable error, as mentioned by Dr. Raúl Cervantes Ahumada in his book ‘Derecho Marítimo’ of turning his back on their seas”

A lo que quiero llegar es que México cometió el imperdonable error, tal y como lo menciona el Dr. Raúl Cervantes Ahumada en su libro ‘Derecho Marítimo’ de darle la espalda a sus mares. Ya para el año de 1824 el Galeón de Manila dejó de arribar a puertos mexicanos y no nos preocupamos por tener una flota mercante ni mucho menos militar, en contraste con nuestro vecino Estados Unidos quien ya había despertado intereses desde que México era la Nueva España para poder expandirse hacia el Océano Pacífico para poder comerciar con China, quien durante los siglos XVIII y XIX, contrario a lo que se nos enseña en las escuelas, era la súper potencia mundial, pues en ese entonces ninguna nación europea como España (que ya estaba perdiendo poder económico en el mundo), Francia, Portugal o Inglaterra (quien despertaba como un gigante en la búsqueda de controlar las rutas comerciales que alguna vez dominaron los hispanos) tenía el poderío militar y los adelantos tecnológicos que tenía China, triplicando la flota mercante y militar de Inglaterra, contando con una población de 600 millones de habitantes, lo cual era mucho más que la población de esos países en cuestión; además de ser el mercado más grande y rico del mundo y con un pequeño y gran problema a la vez para Europa, que ese mercado era autosuficiente, ese fue uno de los motivos por los cuales se desató la guerra entre nuestro país y Estados Unidos, al negarse México en reiteradas ocasiones a aceptar las ofertas de compra de los territorios de la Alta California, Nuevo México y Tejas, que actualmente son los Estados de California, Nevada, Utah, Arizona, parte de Wyoming, Colorado, Nuevo México, Oklahoma y Texas.

The point I want to make is that Mexico committed the unforgivable error, as mentioned by Dr. Raúl Cervantes Ahumada in his book “Derecho Marítimo” of turning his back on their seas. By the year 1824 the Manila Galleon stopped arriving at Mexican ports and we did not worry about having a merchant fleet, much less a military fleet, in contrast to our neighbor United States, which had already shown interests since Mexico was New Spain to expand to the Pacific Ocean in order to trade with China, who during the eighteenth and nineteenth centuries, contrary to what we are taught in schools, was the world super power, because at that time no European nation like Spain (which was already losing economic power in the world), France, Portugal or England (who awoke like a giant in the quest to control the trade routes once dominated by Hispanics) had the military might and the technological advances that China had, tripling the merchant fleet and military of England, counting on a population of 600 million inhabitants, which was much more than the population of those countries in question besides being the largest and richest market in the world and with a small and big problem at the same time for Europe, that market was self-sufficient, that was one of the reasons why the war broke out between our country and the United States, Mexico repeatedly refused to accept offers to purchase the territories of Alta California, New Mexico and Texas, which are currently the States of California, Nevada, Utah, Arizona, part of Wyoming, Colorado, New Mexico, Oklahoma and Texas.

“El comercio por mar es uno de los medios más poderosos para *aportar la abundancia* durante la paz y hacer en la guerra formidable la fuerza de un Estado”

“Trade by sea is one of the most powerful means of providing abundance during peace and makes during war a formidable strength of the State”

Tal y como lo mencionó alguna vez Luis XIV, apodado “El Rey Sol”, “el comercio por mar es uno de los medios más poderosos para aportar la abundancia durante la paz y hacer en la guerra formidable la fuerza de un Estado”, tanto él como otros gobernantes en el orbe, estaban conscientes de la importancia de los mares, de su potencial y del gran provecho que se les podía sacar tanto en el aspecto mercantil como en el militar, no en vano igual en el siglo XIX, Chile, Perú y Bolivia protagonizaron una terrible guerra, que trajo como consecuencia que éste último país, bautizado así en honor al “Libertador de América” Simón Bolívar, ya no tuviera salida hacia el Océano Pacífico lo cual en parte ha contribuido a que sea uno de los países más atrasados en América Latina.



As Louis XIV, nicknamed “The Sun King,” once mentioned, “trade by sea is one of the most powerful means of providing abundance during peace and makes during war a formidable strength of the State”, He, like other rulers in the world, was aware of the importance of the seas, of their potential and of the great benefit that could be obtained both commercially and militarily, not in vain in the 19th century, Chile, Peru and Bolivia staged a terrible war, which resulted in the latter country, named in honor of the “Liberator of America” Simón Bolívar, no longer had an outlet to the Pacific Ocean which in part has contributed to making it one of the most under developed countries in Latin America.



“Como podemos observar, el comercio por mar ha sido fundamental en el desarrollo y progreso económico de las naciones”

“As we can observe, the trade by sea has been fundamental in the development and economic progress of nations”

Como podemos observar, el comercio por mar ha sido fundamental en el desarrollo y progreso económico de las naciones y no se diga si nos vamos un poco más atrás históricamente hablando, teniendo a los fenicios, griegos, vikingos y a los propios romanos, por ejemplo, luego entonces si México posee la extensión marítima que tiene, la cual supera por mucho a la territorial ¿por qué no hemos aprovechado esa oportunidad que Dios o la naturaleza nos han dado de explotar el potencial de las rutas marítimas que podemos trazar hacia el resto del mundo? Ya que en el Oeste tenemos al Océano Pacífico (el más grande del planeta) en donde podemos llevar a cabo el comercio por mar con países asiáticos, centro y sudamericanos, lo que representaría un ingreso de divisas muy importante para nuestro país, por el capital que ingresa en razón de las exportaciones realizadas; en el Este tenemos al Golfo de México, que es la puerta de entrada al Océano Atlántico, con el cual podemos mantener estrechas relaciones comerciales con Europa, porque ya es tiempo de que México mire más allá de Norteamérica, como también tantas veces lo he comentado en otras publicaciones y México expanda sin timidez su mercado para que nuestro comercio exterior no dependa del 80% de Estados Unidos.

As we can observe, the trade by sea has been fundamental in the development and economic progress of nations and not to mention if we go back a little historically speaking, having the Phoenicians, Greeks, Vikings and the Romans, as examples, then, if Mexico has the maritime extension that it has, which far surpasses the territorial one, why have we not taken advantage of that opportunity that God or nature has given us to exploit the potential of maritime routes that we can trace towards the rest of the world? Since in the West we have the Pacific Ocean (the largest on the planet) where we can carry out trade by sea with Asian, Central and South American countries, which would represent a very important currency income for our country, for the capital that enters due to the exports made; in the East we have the Gulf of Mexico, which is the gateway to the Atlantic Ocean, with which we can maintain close trade relations with Europe, because it is time for Mexico to look beyond North America, as I have said so many times in other publications and Mexico expand its market without shyness so that our foreign trade does not depend on 80% of the United States.



Europa demanda mucho al transporte marítimo por resultar más barato en comparación con el transporte aéreo y además porque se pueden desplazar grandes volúmenes de mercancías, de ahí que necesitamos una flota mercante mexicana, y poder ofrecer fletes más económicos que otras empresas navieras a efecto de que nuestra flota se genere, aumente y se fortalezca para tener una presencia formidable a nivel internacional, además de que podemos exportar o transportar mercancías hacia África y en ambos Océanos podemos cruzar el Canal de Panamá cuando así sea necesario con el objeto de hacer nuestro tráfico marítimo más rápido, no cruzando las peligrosas aguas de Cabo de Hornos con olas de más de 8 metros de alto, tormentas durante casi todo el trayecto y temperaturas bajo cero y es más se puede hasta construir una vía férrea que rodee el centro del país a efecto de poder trasladar las mercancías que llegan por el Océano Pacífico para llevarlas al Atlántico y viceversa, a efecto de generar más empleo, mejorar la infraestructura de México e integrarnos de lleno al mercado globalizado con hechos más que con discursos populistas y engañosos de los cuales los mexicanos ya estamos hastiados.

Ya para terminar de ilustrar la posición privilegiada que tiene México, en el Sureste tenemos al precioso Mar Caribe, el cual está por demás sabido acerca de los bellos paisajes que ofrece con lo cual se puede aprovechar muy bien para ofrecer también con buques que enarbolen pabellón nacional el transporte de pasajeros y negociar con otros países como Jamaica, Puerto Rico, Trinidad y Tobago, San Vicente, Las Bahamas y otras islas hermosas, por citar algunas, para hacer escalas en ellas y también en México, lo cual a su vez también representaría un buen ingreso para éste último por la cantidad de turistas que visitan lugares como Cancún, Cozumel o Isla Mujeres, por ejemplo.

Europe demands a lot of maritime transport because it is cheaper compared to air transport and also because large volumes of merchandise can be moved, hence we need a Mexican merchant fleet, and be able to offer freight cheaper than other shipping companies so that our fleet is generated, increased and strengthened to have a formidable presence at the international level, in addition to which we can export or transport goods to Africa and in both oceans we can cross the Panama Canal when it is necessary in order to do our maritime traffic faster, not crossing the dangerous waters of Cape Horn with waves over 8 meters high, storms for almost the entire journey and subzero temperatures and it is even more possible to build a railway that surrounds the center of the country to to be able to move the goods that arrive by the Pacific Ocean to take them to the Atlantic and vice versa, in order to generate more employment, improve the infrastructure of Mexico and integrate fully into the globalized market with facts rather than populist and deceptive speeches of which Mexicans are already jaded.

To finish illustrating the privileged position that Mexico has, in the Southeast we have the beautiful Caribbean Sea, which is well known for the beautiful landscapes it offers which can be used very well to offer also with ships flying the national flag transport of passengers and negotiate with other countries such as Jamaica, Puerto Rico, Trinidad and Tobago, San Vicente, The Bahamas and other beautiful islands, to name a few, to make stops in them and also in Mexico, which in turn It would represent a good income for the latter because of the number of tourists that visit places like Cancun, Cozumel or Isla Mujeres, for example.



Por éstas razones, México no puede seguir volteando la espalda a sus espacios marinos, al contrario debe aprovecharlos pues es uno de los tantos potenciales que tiene para poder ser un país más competitivo y que le puede proporcionar a sus habitantes un nivel de vida mucho mejor que el que tenemos actualmente, claro que aunado a ello debemos atacar otros males, no quiero vender la idea de que los mares serán la solución mágica que todos esperamos para salir adelante pero sí quiero demostrarles el gran potencial que se tiene para aprovecharlos y que lamentablemente hemos ignorado y dejado pasar pues no es posible que países más pequeños como Panamá (dicho con todo respeto para nuestros amigos panameños a quien les envío un afectuoso abrazo) que también está entre los 2 Océanos más grandes del planeta, tenga una flota mercante muy superior a la mexicana, tan es así que hasta existe un Tribunal Marítimo del cual carece México y es aquí donde debemos de partir de las siguientes bases:

1.- Como decía el entonces Presidente, el abogado Gustavo Díaz Ordaz (1964-1970), “el desorden abre las puertas hacia la anarquía”, necesitamos una base legal para regular jurídicamente todo lo anteriormente mencionado.

For these reasons, Mexico cannot continue turning its back on its marine spaces, on the contrary it should take advantage of them because it is one of the many potentials that it has to be able to be a more competitive country and that can provide its inhabitants with a much better standard of living. than the one we currently have, of course, coupled with this we must attack other evils, I do not want to sell the idea that the seas will be the magic solution that we all hope to get ahead but I do want to show you the great potential that we have to take advantage of them and that unfortunately we have ignored and let go because it is not possible for smaller countries like Panama (said with all respect for our Panamanian friends to whom I send an affectionate embrace) that is also among the 2 largest oceans on the planet, have a very superior merchant fleet to the Mexican, so much so that there is even a Maritime Court that Mexico lacks and this is where we must start from following bases:

1.- As the then President said, the lawyer Gustavo Diaz Ordaz (1964-1970), “disorder opens the door to anarchy”, we need a legal basis to legally regulate all the aforementioned.



2.- ¿Por qué en las Facultades de Derecho de las Universidades del país, no se encuentra el Derecho Marítimo como materia obligatoria? Ésta no es una interrogante nueva ya varios doctrinarios de prestigio, especialistas en la materia se la han formulado y seguimos sin hacer caso, ¿en qué momento reformaremos los planes de estudio para que ésta materia que es primordial en el Derecho Mexicano, se incluya como materia obligatoria, valga la redundancia, dada la importancia que tiene para nuestro país? Así como el Derecho Civil, que a reserva de la mejor opinión de los lectores de TLC Magazine México que me están haciendo favor de leer ésta publicación, debe de enseñarse durante todos los semestres de la carrera, dada que es la columna vertebral del Derecho y ¿a qué viene éste comentario y correlación? A que en el comercio marítimo existen los contratos que son necesarios en toda actividad humana a efecto de prevenir problemas, corajes y malos entendidos, entre otras cosas pues no basta con la confianza o con una promesa verbal para poder llevar a cabo un negocio, cerrar una compra-venta, etcétera y en la actividad marítima no hay excepciones.



2.- Why, in the Law Faculties of the country's Universities, is Maritime Law not a mandatory subject? This is not a new question and one that several prestigious doctrinarians, specialists in the subject have asked and we continue to ignore, at what time we will reform the study plans so that this subject that is paramount in Mexican Law, is included as obligatory subject, is it redundant, given the importance it has for our country? As well as Civil Law, which, subject to the best opinion of the readers of TLC Magazine Mexico who are doing me a favor to read this publication, must be taught during all the semesters, given that it is the backbone of the Law and what bring us to this comment and correlation? That in the maritime trade there are contracts that are necessary in all human activity in order to prevent problems, annoyances and misunderstandings, among other things because trust or a verbal agreement are not enough to be able to carry out a business, close a purchase-sale, etcetera and in the maritime activity there are no exceptions.



*“Sería mucho mejor tener una flota mercante nacional con mayor presencia en el mercado nacional e internacional y para ello, insisto, es necesario que se conozca la regulación jurídica de todas éstas actividades, resumidas en dos palabras: **Derecho Marítimo**”*

*“it would be much better to have a national merchant fleet with a greater presence in the national and international market and for this, I insist, it is necessary to know the legal regulation of all these activities, summarized in two words: **Maritime Law**”*

¿Qué necesitamos los mexicanos entonces?

Darle al Derecho Marítimo la seriedad debida ya que como lo vimos al ser un país marítimo, valga la cacofonía no podemos ignorar nuestros espacios marinos, ni tampoco permitirnos que no haya una regulación jurídica a la cual se le dé la atención debida, misma que sugiero revisar constantemente, así como se hace en el régimen jurídico del Comercio Exterior y actualizada a la realidad internacional para que conozcamos ¿qué extensión marítima tenemos? Pues por increíble que parezca, en diversas capacitaciones que Su Servidor ha impartido, mucha gente no sabe ese dato y ni siquiera el fundamento legal de ello, saberla aprovechar, fomentar e incentivar la industria del sector para que haya más barcos que enarbolen pabellón nacional en nuestros mares, en vez de buques extranjeros a los cuales invariablemente no hay que satanizar para nada pues la competencia es sana y nos hace crecer como personas y no se diga como país, pero sí sería mucho mejor tener una flota mercante nacional con mayor presencia en el mercado nacional e internacional y para ello, insisto, es necesario que se conozca la regulación jurídica de todas éstas actividades, resumidas en dos palabras: **Derecho Marítimo**.

What do Mexicans need then?

Give maritime law due seriousness because as we observed being a maritime country, pardon the cacophony, we cannot ignore our marine spaces, nor allow ourselves the lack of legal regulation to which attention is given due, same which I suggest should be constantly reviewed, as it is done in the legal regime of Foreign Trade and updated to international reality so that we know what maritime extension we have? As incredible as it seems, in various trainings that your servant has given, many people do not know that data and not even the legal basis of it, know how to take advantage of, encourage and incentivize the industry sector so that there are more ships flying the national flag in our seas, instead of foreign ships to which invariably we must not demonize at all because competition is healthy and makes us grow as people and as a country, but it would be much better to have a national merchant fleet with a greater presence in the national and international market and for this, I insist, it is necessary to know the legal regulation of all these activities, summarized in two words: **Maritime Law**.



Expansión *de los* Puertos,

*¿Cómo Alcanzar un Desarrollo
Sostenible y Competitivo?*

Expansion of the Ports,

How to Achieve a Sustainable and Competitive Development?



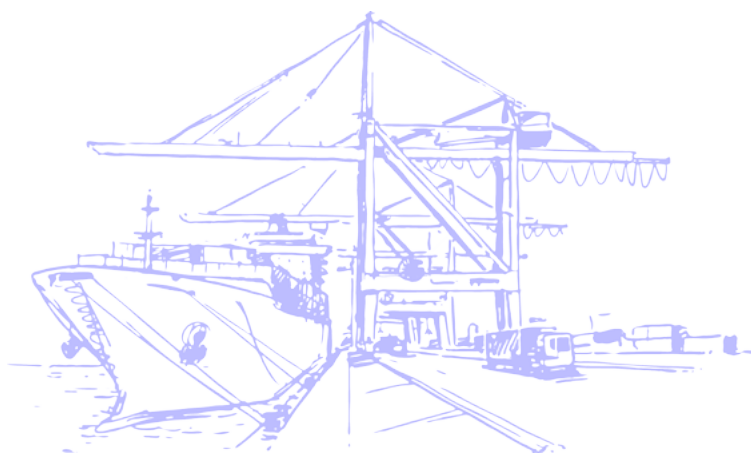
Ing. Luis Enrique Romero Rodríguez



**Ing. Luis Enrique
Romero Rodríguez**

Ingeniero Civil, con Especialización en Desarrollo de Obras Civiles Marinas. Tiene 31 años de experiencia profesional en el sector de obras portuarias (marítimo y fluvial), con proyectos de terminales portuarias multimodales en 17 países en 3 continentes. Especialista y miembro de: FIDIC MDB; SPARCS N4 (El sistema operativo de terminal estándar de la industria); ISM (Gestión de Seguridad Internacional); NGS (Norma Nacional de Gestión de la Seguridad Operacional, Protección de Embarcaciones y Prevención de la Contaminación Marina). Fue residente de Marine Works en INCO y GOB. Antioquia; Jefe del grupo de trabajos en Dragados Latam; Gerente de Construcción en Dragados España, Dragados Industrial, Befesa-Abengoa Agua; Director técnico en Bouygues Batiment; Gerente de proyecto en Sonatrach-Saipem, Trafigura Impala Terminals Group; Gerente del sitio de construcción en KPC (Kuwait Petroleum Corporation); Obras marítimas - Puerto consultado en KAEC (Ciudad Económica del Rey Abdullah); Director de proyectos en CITT (Isolux Corsan Tradeco Tampa Tank), Acciona Industrial y Kaefer. Director de Puertos y Marítimo en WSP Colombia.

Civil Engineer, Specialization on Development of Marine Civil Works. Has 31 years of professional experience in the port works sector (maritime and fluvial), with projects of multimodal port terminals in 17 countries on 3 continents. Specialist and member of: FIDIC MDB; SPARCS N4 (The Industry Standard Terminal Operating System); ISM (International Safety Management); NGS (National Standard of Management of the operational safety, Protection of Vessels and Prevention of the Marine Pollution). Resident of Marine Works at INCO and GOB. Antioquia; Head of workgroup for Dragados Latam; Construction Manager in Dragados Spain, Dragados Industrial, Befesa-Abengoa Agua; Technical Director at Bouygues Batiment; Project Manager at Sonatrach-Saipem, Trafigura Impala Terminals Group; Construction Site Manager at KPC (Kuwait Petroleum Corporation); Marine works - Port Consulted in KAEC (King Abdullah Economic City); Project Director at CITT (Isolux Corsan Tradeco Tampa Tank), Acciona Industrial, and Kaefer. Director of Ports and Maritime in WSP Colombia.



Simbiosis Ciudad – Puerto

El concepto contemporáneo que se viene dando de puerto-ciudad, es un valor estratégico entre una de las actividades más antiguas de las sociedades formadas, como es el comercio, y la manera también antigua de organización social de vida de la humanidad, la ciudad.

Rinio Brutomesso (RB), fundador y Director de PORTUS y Director del Comité Científico de RETE, comenta en el foro ‘Modelos de integración urbana en ciudades puerto: sinergias para el desarrollo sostenible y competitivo’ organizado por ICES, Findeter y la Universidad de Cantabria en el mes de abril del año 2016, dice: **“que a medida que ha ido creciendo la población mundial, el comercio se ha convertido en uno de los principales catalizadores de la globalización”**.

Symbiosis City - Port

The contemporary concept that has been given of port-city, is a strategic value between one of the oldest activities of the formed societies, such as commerce, and the also ancient way of social organization of life of the humanity, the city.

Rinio Brutomesso (RB), founder and Director of PORTUS and Director of the Scientific Committee of RETE, comments in the forum ‘Models of urban integration in port cities: synergies for sustainable and competitive development’ organized by ICES, Findeter and the University of Cantabria in the month of April 2016, he says: **“as the world population has grown, trade has become one of the main catalysts of globalization”**.



“En los últimos 50 años, la capacidad de carga de los barcos se ha incrementado en un 1200%”



“In the last 50 years, the carrying capacity of ships has increased by 1200%”

El aumento en el movimiento mercantil ha impuesto nuevos estándares y requerimientos a los métodos de carga y transporte, así como a los mismos puertos. En los últimos 50 años, la capacidad de carga de los barcos se ha incrementado en un 1200%. En 1968, un barco de carga tenía capacidad para 1,530 contenedores normalizados (20 pies o 6.1 metros). Hoy en día, los barcos de carga tienen capacidad para 19,000 contenedores normalizados, y ya se encuentran en desarrollo barcos con capacidad para 22,000.

Este fenómeno no solo está en la industria marítima, fenómeno conocido como “gigantismo” también se ha venido dando en la industria del turismo. Desde 1912, el RMS Titanic contaba con capacidad para 2,787 pasajeros (sin incluir tripulación), ahora el crucero más grande del mundo -el “Harmony of the Seas” de la compañía Royal Caribbean International- tiene una capacidad de más de 6,780 pasajeros más 2,100 integrantes de la tripulación.

Estos patrones de crecimiento tienen grandes implicaciones para los puertos: mayores requerimientos de espacio, energía, capacidad logística, dotación de personal; lo que ha complicado las relaciones entre el puerto y la ciudad.

Royal Caribbean Cruises Ltd. anunció un acuerdo con el condado de Miami-Dade para construir una espectacular nueva terminal de cruceros en el Puerto de Miami.



The increase in the commercial movement has imposed new standards and requirements to the methods of loading and transport, as well as to the ports themselves. In the last 50 years, the carrying capacity of ships has increased by 1200%. In 1968, a cargo ship had capacity for 1,530 standardized containers (20 feet or 6.1 meters). Today, cargo ships have capacity for 19,000 standardized containers, and ships with a capacity of 22,000 are already under development.

This phenomenon is not only in the maritime industry, a phenomenon known as “gigantism” has also been occurring in the tourism industry. Since 1912, the RMS Titanic had capacity for 2,787 passengers (not including crew), now the largest cruise ship in the world - the “Harmony of the Seas” of the company Royal Caribbean International - has a capacity of more than 6,780 passengers plus 2,100 members of the crew.

These growth patterns have great implications for ports: greater requirements for space, energy, logistics capacity, staffing; which has complicated the relationship between the port and the city.

Royal Caribbean Cruises Ltd. announced an agreement with Miami-Dade County to build a spectacular new cruise terminal in the Port of Miami.



“Casi no existía una separación entre el puerto y la ciudad. Una vez que la actividad portuaria comercial fue tomando éxito, los puertos llegaron a una etapa de expansión”

“There was almost no separation between the port and the city. Once the commercial port activity was successful, the ports reached an expansion stage”

Fases de Desarrollo de los Puertos Urbanos

Inicialmente existía una simbiosis entre el puerto y la ciudad, así lo expresa RB, en sus apuntes de “La Compleja Relación de Ciudad-Puerto”, publicación de 2004 en el Centro Citta Dàcqua de Venecia. Podemos decir que esta relación solía ser tan estrecha e íntima que las calles urbanas llegaban y morían en los muelles. Diciéndolo de otra forma, casi no existía una separación entre el puerto y la ciudad. Una vez que la actividad portuaria comercial fue tomando éxito, los puertos llegaron a una etapa de expansión, en la que crecieron más allá de sus dimensiones originales y cambiaron la huella urbana y la imagen de las ciudades.

Si esta expansión continúa a la marcha que se está dando, da lugar a la etapa de separación en la que se produce una fractura entre la ciudad y el puerto. Para Brutomesso, el conflicto que se produce radica en que existe un contraste pronunciado entre las condiciones sociales de la ciudad y las oportunidades económicas que brinda el puerto. El objetivo último es armonizar las relaciones entre el puerto y la ciudad, apuntando a la colaboración y a la convivencia.

Phases of Urban Ports Development

Initially there was a symbiosis between the port and the city, as RB puts it, in his notes on “The Complex Relationship between City and Port”, published in 2004 at the Citta Dàcqua Center in Venice. We can say that this relationship used to be so close and intimate that the urban streets arrived and died at the docks. To put it another way, there was almost no separation between the port and the city. Once the commercial port activity was successful, the ports reached an expansion stage, in which they grew beyond their original dimensions and changed the urban footprint and the image of the cities.

If this expansion continues to the march that is taking place, it leads to the separation stage in which there is a fracture between the city and the port. For Brutomesso, the conflict that arises is that there is a pronounced contrast between the social conditions of the city and the economic opportunities offered by the port. The ultimate goal is to harmonize the relationship between the port and the city, aiming at collaboration and coexistence.



“Estos programas tienen como objetivo promover la competitividad y fortalecer el branding de la ciudad, un elemento clave para atraer inversiones y capital nacional e internacional”

“These programs aim to promote competitiveness and strengthen the branding of the city, a key element to attract investment and national and international capital”

Para lograr esto, Brutomesso ofrece una serie de recomendaciones:

- 1. Diálogo entre las autoridades portuarias y municipales en el que se puedan identificar distintas zonas y/o articulaciones en el puerto donde realizar intervenciones armonizadoras analizando de cada parte intereses que deben tomarse en cuenta para lograr un consenso duradero.**
- 2. Identificar oportunidades de reconciliación y acercamiento, las cuales existen en las zonas de conexión puerto-ciudad. Por ejemplo, las terminales de pasajeros pueden servir como bisagras entre la relación de las actividades portuarias (tráfico de pasajeros y cruceros) y las actividades de la ciudad. Los waterfronts o líneas costeras también ofrecen oportunidades interesantes pues no suelen ser áreas puramente comerciales sino que abarcan también usos turísticos o deportivos.**
- 3. Lograr un conocimiento mutuo de los retos. Si se toman en cuenta las necesidades de ambas partes, aumenta la probabilidad de formular planes unificados, para el desarrollo del puerto y de la ciudad, que logren minimizar externalidades negativas tales como tráfico, efectos ambientales, empleo, seguridad, entre otros. Estos programas tienen como objetivo promover la competitividad y fortalecer el branding de la ciudad, un elemento clave para atraer inversiones y capital nacional e internacional.**

To achieve this, Brutomesso offers a series of recommendations:

- 1. Dialogue between the port and municipal authorities in which different zones and / or articulations can be identified in the port where harmonizing interventions are carried out, analyzing from each side interests that must be taken into account in order to achieve a lasting consensus.**
- 2. Identify opportunities for reconciliation and rapprochement, which exist in the port-city connection zones. For example, passenger terminals can serve as hinges between the relationship of port activities (passenger traffic and cruises) and the activities of the city. Waterfronts or coastal lines also offer interesting opportunities as they are not usually purely commercial areas but also cover tourist or sporting uses.**
- 3. Achieve a mutual knowledge of the challenges. If the needs of both parties are taken into account, it increases the probability of formulating unified plans for the development of the port and the city, which minimize negative externalities such as traffic, environmental effects, employment, security, among others. These programs aim to promote competitiveness and strengthen the branding of the city, a key element to attract investment and national and international capital.**



“Los mejores planes son aquellos que incluyen equipos de trabajo multidisciplinarios, en donde los expertos técnicos y autoridades trabajan de la mano para alcanzar acuerdos sobre la visión futura de la urbe”

“For Brutomesso, the best plans are those that include multidisciplinary work teams, where technical experts and authorities work hand in hand to reach agreements on the future vision of the city”

Una Planificación Unificada para el Desarrollo Puerto-Ciudad

Para Brutomesso, los mejores planes son aquellos que incluyen equipos de trabajo multidisciplinarios, en donde los expertos técnicos y autoridades trabajan de la mano para alcanzar acuerdos sobre la visión futura de la urbe. Dicha visión integrada incluye:

- 1. La recuperación de espacios portuarios obsoletos y abandonados.**
- 2. La mejora de condiciones ambientales especialmente en las terminales portuarias.**
- 3. La modernización de terminales de pasajeros.**
- 4. El desarrollo de redes de infraestructura de transporte para el tráfico portuario (carreteras, ferrocarriles y canales).**
- 5. Nuevas maneras de formular e institucionalizar el diálogo entre el puerto y la ciudad, entre otros.**

Unified Planning for Port-City Development

For Brutomesso, the best plans are those that include multidisciplinary work teams, where technical experts and authorities work hand in hand to reach agreements on the future vision of the city. This integrated vision includes:

- 1. The recovery of obsolete and abandoned port spaces.**
- 2. The improvement of environmental conditions especially in the port terminals.**
- 3. The modernization of passenger terminals.**
- 4. The development of transport infrastructure networks for port traffic (roads, railways and canals).**
- 5. New ways of formulating and institutionalizing the dialogue between the port and the city, among others.**



Bibliografía

Compleja Relación Puerto-Ciudad, Rinio Bruttomesso, publicación 2004 centro citta d'acqua.
Blog de Callao querido, Callao añorado.
Worldshipping.org.
Live Trading news by Shayne Heffernan, junio 29 de 2016.
Blog Ciudades Sostenibles.

Bibliography

Complex Port-City Relationship, Rinio Bruttomesso, publication 2004 citta d'acqua center.
Blog of Callao loved and missed.
Worldshipping.org.
Live Trading news by Shayne Heffernan, junio 29 de 2016.
Sustainable Cities Blog.

La Relación del Comercio Exterior y la Logística

The Relationship of Foreign Trade and Logistics

Ing. Eduardo **Ramos Moran**





Ing. Eduardo Ramos Moran

Ingeniero en Electrónica y Sistemas Digitales por el Instituto Tecnológico de Ciudad Juárez. Especialista en administración de procesos de negocio en comercio exterior, propiedad intelectual, derechos de autor, y creación de ideas. Tiene alta experiencia en el Desarrollo de Software y Comunicaciones. Cuenta con el diplomado de la Academia de Liderazgo de la JCI Japón. Miembro del Comité de Comercio Exterior de Índex Juárez desde 2004. Concluyó el programa: Alta Dirección de Empresa AD2 del IPADE 2016. Vicepresidente de la Confederación Patronal de la República Mexicana (COPARMEX) Ciudad Juárez, (2015-2017). Presidente del Centro Humano de Liderazgo CEHLIDER (2015-2017), organización que promueve el desarrollo humano a través del liderazgo. Vicepresidente de la Cámara Nacional de Comercio (CANACO) (2014-2017). Dirige la Comisión de Innovación y Competitividad COPARMEX Juárez (2015-2017). Participante activo en la Comisión Nacional de Competitividad de COPARMEX y en la Comisión Nacional de Asuntos Fiscales de COPARMEX. Presidente del Club Rotario Juárez Paso del Norte (2011-2012). Ha impartido distintos cursos, entre los que destacan: La Automatización de Procesos de Comercio Exterior; Control de Inventarios; Anexo 77 (Ley Aduanera) explica claramente la relación entre Anexo 22, Anexo 24 y Anexo 31, todo está relacionado; y Automatizando la Logística y el Comercio Exterior en México. Empresario en la Industria del Software en Logística y Comercio Exterior por 20 años. Director Fundador de Aduanasoft, SA de CV.

Engineer in Electronics and Digital Systems from the Technological Institute of Ciudad Juárez. Specialist in business process management in foreign trade, intellectual property, copyright, and creation of ideas. He has high experience in Software Development and Communications. He has a diploma from the JCI Japan Leadership Academy. Member of the Foreign Trade Committee of Índex Juárez since 2004. Concluded the program: AD2 Enterprise Senior Management of IPADE 2016. Vice President of the Employer Confederation of the Mexican Republic (COPARMEX) Ciudad Juárez, (2015-2017). President of the CEHLIDER Human Leadership Center (2015-2017), an organization that promotes human development through leadership. Vice President of the National Chamber of Commerce (CANACO) (2014-2017). He directs the COPARMEX Juarez Innovation and Competitiveness Commission (2015-2017). Active participant in the National Commission of Competitiveness of COPARMEX and in the National Commission of Fiscal Affairs of COPARMEX. President of the Club Rotario Juárez Paso del Norte (2011-2012). He has taught several courses, among which are: The Automation of Foreign Trade Processes; Inventory control; Annex 77 (Customs Law) clearly explains the relationship between Annex 22, Annex 24 and Annex 31, everything is related; and Automating Logistics and Foreign Trade in Mexico. Businessman in the Software Industry in Logistics and Foreign Trade for 20 years. Founding Director of Aduanasoft, SA de CV.



Las reglas que hoy en día marca la competitividad para toda empresa que realiza operaciones de Comercio Exterior, requiere sin duda componentes que participan en el Comercio Exterior y la logística, ya que para su práctica se necesita de la preparación de una serie de papelería y acciones como: documentos, trámites y contribuciones que pagar, la transportación de mercancías desde su procedencia hasta el destino final, pasando por la contratación de una serie de servicios, buscando que todo fluya de la mejor manera; éstas áreas normalmente son manejadas de manera independiente en las empresas, pero esto puede cambiar de un momento a otro, veamos por qué.

El Comercio Exterior está caracterizado por los principios que conocemos como cumplimiento legal y pago de contribuciones, lo más importante es el cumplimiento total y mantener el riesgo legal bajo control, no importa el tiempo en que se realiza el trámite o que la mercancía esté detenida mientras se cumplen todos los requisitos.

The rules that nowadays mark the competitiveness for every company that carries out Foreign Trade operations, no doubt requires components that participate in Foreign Trade and logistics, since for its practice it is necessary to prepare a series of stationery and actions such as: documents, paperwork and duties to be paid, the transportation of goods from their origin to the final destination, through the contracting of a series of services, seeking that everything flows in the best way; these areas are usually handled independently in companies, but this can change from one moment to another, let's see why.

Foreign Trade is characterized by the principles that we know as legal compliance and payment of duties, the most important thing is total compliance and keeping the legal risk under control, no matter the time in which the process is carried out or that the merchandise is detained while all requirements are met.



“La Logística, por otra parte, la identificamos a través del principio que el tiempo es igual a dinero, lo más importante es que la mercancía esté todo el tiempo en movimiento, si no lo está, esto incrementa los costos en dinero y tiempo”

“Logistics, on the other hand, we identify through the principle that time equals money, the most important thing is that the merchandise is always moving, if it is not, this increases the costs in money and time”

La Logística, por otra parte, la identificamos a través del principio que el tiempo es igual a dinero, lo más importante es que la mercancía esté todo el tiempo en movimiento, si no lo está, esto incrementa los costos en dinero y tiempo, pues cada minuto cuenta, sea que se trate de un medicamento para un paciente en estado grave, una materia prima para abastecer una línea de producción justo a tiempo, o un regalo para un festejo que celebrar.

Pareciera que estos 2 conceptos son excluyentes, pues por un lado importa el cumplimiento legal y por otro cumplir con los tiempos de entrega, cada vez más rigurosos, aquí la pregunta clave, ¿Acaso no pudiéramos cumplir con ambos conceptos simultáneamente?

Pero ¿Por qué razón estos 2 conceptos se han mantenido independientes, durante tanto tiempo? Explicamos esto con una breve cronología.

Logistics, on the other hand, we identify through the principle that time equals money, the most important thing is that the merchandise is always moving, if it is not, this increases the costs in money and time, because every minute counts, whether it is a medication for a patient in serious condition, a raw material to supply a production line just in time, or a gift for a celebration to celebrate.

It seems that these 2 concepts are exclusive, because on the one hand the legal compliance matters and on the other hand to comply with the delivery times, more and more rigorous every time, the key question is, could we not fulfill both concepts simultaneously?

But why have these two concepts remained independent for so long? We explain this with a brief chronology.





En los 80's prácticamente la logística no existía, las compras eran por volumen, los tiempos de traslado eran relativamente lentos, las empresas ponían énfasis en contar con grandes inventarios para evitar la escasez mientras llega el siguiente embarque, por eso las plantas de manufactura contaban con grandes espacios dedicados al almacén de las materias primas, los costos financieros se integraban al costo final del producto, una vez que los productos eran manufacturados, se embarcaban en grandes volúmenes, a centros de distribución, la disponibilidad de los productos era clave para que los clientes pudieran adquirirlos, las compras sobre pedido eran la excepción a la norma y cuando ese era el caso, había que pagar la compra por adelantado y los tiempos de entrega eran altos, las operaciones de importación de las mercancías eran trámites aduanales muy tardados, los formatos se llenaban en máquina de escribir, existía el uso de pasantes para tener varios tantos, todo era papel, no existía la PC, mucho menos Excel, el pago de contribuciones había que hacerse en persona en el banco, con cheque certificado, estos trámites los realizaba un departamento de aduanas, la transportación de las mercancías era coordinada por el área de logística que poca o nula relación tenía con aduanas. No tener coordinación entre ambos departamentos realmente no generaba un impacto importante.

In the 80's logistics practically didn't exist, the purchases were by volume, the transfer times were relatively slow, the companies put emphasis on having large inventories to avoid shortages while the next shipment arrives, that's why the manufacturing plants had large spaces dedicated to the warehouse of raw materials, financial costs were integrated to the final cost of the product, once the products were manufactured, shipped in large volumes, to distribution centers, the availability of the products was key so that the customers could acquire them, purchases on request were the exception to the rule and when that was the case, payment of the purchase in advance had to be made and delivery times were high, the import operations of the goods were very slow customs procedures, formats were filled in typewriters, there was the use of interns to have several, everything was in paper, there were no PC's, much less Excel, the payment of duties had to be made in person at the bank, with a certified check, these procedures were performed by a customs department, the transportation of the goods were coordinated by the logistics area that little or no relation had with customs. Not having coordination between both departments really did not generate a significant impact.

“En los 90’s, hubo cambios importantes, la manufactura justo a tiempo se puso de moda, provocando que el volumen de las compras de materias primas bajara de manera gradual, la industria de la manufactura redujo el tamaño de sus almacenes, aprovechando el espacio para agregar más líneas de producción”

“In the 90’s, there were important changes, just-in-time manufacturing became fashionable, causing the volume of purchases of raw materials to fall gradually, the manufacturing industry reduced the size of its warehouses, taking advantage of the space to add more production lines”

En los 90’s, hubo cambios importantes, la manufactura justo a tiempo se puso de moda, provocando que el volumen de las compras de materias primas bajara de manera gradual, la industria de la manufactura redujo el tamaño de sus almacenes, aprovechando el espacio para agregar más líneas de producción, buscando con esto elevar la superficie productiva. Se hizo popular el uso del fax y del módem, lo que permitió transmitir documentos con el costo de una llamada telefónica, agilizando la preparación de la documentación relacionada con el embarque o recepción de las mercancías, acelerando la salida o llegada de los embarques. El gobierno mexicano implementó el ambicioso proyecto denominado Sistema Automatizado Aduanero Integral (SAAI), el cual a través de un sistema de cómputo centralizado, concentraba la información detallada de los importadores y exportadores a través de la validación de pedimentos de importación y exportación de las 49 aduanas del país, lo que permitió agilizar los trámites de manera importante, posteriormente, el 1 de enero de 1994 con la entrada en vigor del Tratado de Libre Comercio de América del Norte (TLCAN), se incrementó la regulación y los requisitos para un complejo y correcto cumplimiento legal.

In the 90’s, there were important changes, just-in-time manufacturing became fashionable, causing the volume of purchases of raw materials to fall gradually, the manufacturing industry reduced the size of its warehouses, taking advantage of the space to add more production lines, with the intent of increasing the productive area. The use of fax and modem became popular, which allowed documents to be transmitted with the cost of a telephone call, speeding up the preparation of documentation related to the shipment or receipt of merchandise, speeding the departure or arrival of shipments. The Mexican government implemented the ambitious project called “Sistema Automatizado Aduanero Integral” (SAAI), an Automated Customs System through which a centralized computer system, concentrated the detailed information of importers and exporters through the validation of import and export request forms of the 49 customs in the country, which allowed to expedite the procedures in an important way, later, on January 1, 1994 with the entry into force of the North American Free Trade Agreement (NAFTA), increased the regulation and requirements for a complex and correct legal compliance.

“En 2011, México implementa la Ventanilla Única para el Comercio Exterior, centralizando en un solo sitio cibernético, el envío de la información electrónica, una sola vez, para cumplir con todos los requerimientos del Comercio Exterior”

“In 2011, Mexico implemented the Single Window for Foreign Trade, centralizing in a single cybernetic site, the sending of electronic information, only once, to comply with all requirements of Foreign Trade”

En la década que inicia en el 2000, truena la burbuja tecnológica en Estados Unidos generando una crisis financiera de grandes dimensiones, al mismo tiempo, mucha industria de manufactura se traslada a China aprovechando los bajos costos en mano de obra, además con los trágicos hechos del 11 de septiembre del 2001, Estados Unidos padece una crisis de seguridad, que impacta al mundo entero, provocando la creación del CBP (Customs Border Protection), cambiando de manera importante los mecanismos de seguridad en el Comercio Exterior y la logística, se incrementa el uso del Internet de manera importante, el correo electrónico y las primeras aplicaciones Web.

En 2011, México implementa la Ventanilla Única para el Comercio Exterior, centralizando en un solo sitio cibernético, el envío de la información electrónica, una sola vez, para cumplir con todos los requerimientos del Comercio Exterior.

Simultáneamente en el terreno de la logística muchas cosas empiezan a cambiar, numerosas empresas toman decisiones de instalar sus plantas de manufactura en regiones que cuentan con buena logística, algunos de ellos comentan que una mala decisión les puede incrementar en al menos un 7% sus costos y restar competitividad, es por ello, que la logística es más importante que antes. Hoy en día ya no es tan importante tener la mercancía disponible, es ahora que el consumidor tiene el control de la compra, siendo factor decisivo el tiempo y el costo de traslado para que tenga el bien en sus manos, muchas empresas incluidas las ensambladoras de autos, buscan incluso tener a sus proveedores dentro de un mismo corredor logístico, o incluso en el mismo parque industrial, buscando con esto una mejor oportunidad de llegar a los mercados con mayor rapidez.

In the decade that begins in 2000, the technological bubble in the United States is thundering generating a financial crisis of great dimensions, at the same time, much of the manufacturing industry moves to China taking advantage of the low labor costs, in addition to the tragic facts of September 11, 2001, the United States suffers a security crisis, which impacts the entire world, causing the creation of CBP (Customs Border Protection), changing importantly the security mechanisms in Foreign Trade and logistics, it increases the use of the Internet in an important way, email and the first Web applications.

In 2011, Mexico implemented the Single Window for Foreign Trade, centralizing in a single cybernetic site, the sending of electronic information, only once, to comply with all requirements of Foreign Trade.

Simultaneously in the field of logistics many things begin to change, many companies make decisions to install their manufacturing plants in regions that have good logistics, some of them comment that a bad decision can increase their costs by at least 7% and reduce competitiveness, that is why logistics are more important than before. Nowadays it is not so important to have the merchandise available, now the consumer has the control of the purchase, being time and cost of a decisive factor transfer so that he has the good in his hands, many companies including the assemblers of cars, even seek to have their suppliers within the same logistics corridor, or even in the same industrial park, looking for a better opportunity to reach the markets with greater speed.



“El Acuerdo sobre Facilitación del Comercio (AFC) de la Organización Mundial del Comercio (OMC), (www.wto.com) que cuenta con 164 países miembros, entró en vigor el 22 de febrero de 2017, buscando eliminar las demoras burocráticas y los trámites engorrosos que representan una carga”

“The Agreement on Trade Facilitation (ATF) of the World Trade Organization (WTO), (www.wto.com), which has 164 member countries, entered into force on February 22, 2017, seeking to eliminate bureaucratic delays and cumbersome procedures that represent a burden ”

A continuación, comparto 2 hechos que sin duda estarán provocando cambios importantes en la logística y el comercio exterior dentro de los próximos 2 o 3 años:

El Acuerdo sobre Facilitación del Comercio (AFC) de la Organización Mundial del Comercio (OMC), (www.wto.com) que cuenta con 164 países miembros, entró en vigor el 22 de febrero de 2017, buscando eliminar las demoras burocráticas y los trámites engorrosos que representan una carga para los comerciantes que participan en el comercio transfronterizo de mercancías y trabajando por la facilitación del comercio (la simplificación, modernización y armonización de los procedimientos de exportación e importación) que se ha convertido, por lo tanto, en un tema importante para el sistema mundial de comercio. Los beneficios que se buscan son:

- a. Aumento del comercio mundial y reducción de costos al consumidor.**
- b. Mayor participación de las pequeñas empresas.**
- c. Incremento en la recaudación de impuestos.**
- d. Menor incidencia de fraude y corrupción.**

Next, I share 2 facts that will undoubtedly be causing important changes in logistics and foreign trade within the next 2 or 3 years:

The Agreement on Trade Facilitation (ATF) of the World Trade Organization (WTO), (www.wto.com), which has 164 member countries, entered into force on February 22, 2017, seeking to eliminate bureaucratic delays and cumbersome procedures that represent a burden for traders involved in cross-border merchandise trade and working for trade facilitation (simplification, modernization and harmonization of export and import procedures) which has become, therefore, an important issue for the global trading system. The benefits sought are:

- a. Increase in world trade and reduction of consumer costs.**
- b. Greater participation of small businesses.**
- c. Increase in tax collection.**
- d. Less incidence of fraud and corruption.**

“Un dato importante en Estados Unidos es que la mercancía que antes llegaba a la Costa Oeste, ahora lo hace en la Costa Este, provocando un gran impacto económico y de transformación, esto en corto tiempo alterará la competitividad del ecosistema económico de manera importante”

“An important fact in the United States is that the goods that once arrived on the West Coast, now do it on the East Coast, causing a great economic impact and transformation, this in a short time will alter the competitiveness of the economic ecosystem in an important way”

Ampliación del Canal de Panamá y el Impacto en la Economía Mundial

Durante 2017 se dio la inauguración de la Ampliación del Canal de Panamá, que permite el paso de buques con mayores dimensiones, denominados de sexta generación NEO PANAMAX, que cuentan con capacidad de transportar entre 12,000 y 15,000 contenedores (TEU's). A manera de ejemplo, tenemos el caso del CMA CGM Theodore Roosevelt que transportó 14,863 contenedores el 22 de agosto de 2017, para que, junto con el cruce de otros buques durante el año fiscal 2017, se contabilizaran 13,548 buques, incrementando en 3%, la cantidad de buques que cruzaron comparado con 2016, el tonelaje de carga se incrementó en 22% aproximadamente para el mismo periodo. Cabe mencionar que con anterioridad a esta ampliación los buques solo podían transportar un máximo de 5,000 TEU's, es decir que un Buque NEO PANAMAX, puede transportar casi el triple de contenedores que un PANAMAX.

Un dato importante en Estados Unidos es que la mercancía que antes llegaba a la Costa Oeste, ahora lo hace en la Costa Este, provocando un gran impacto económico y de transformación, esto en corto tiempo alterará la competitividad del ecosistema económico de manera importante. Por un lado, representa un ahorro sustancial en costo y tiempo para los clientes, por otro una amenaza para los actuales proveedores, generando sin duda cambios en la manera que se combina el comercio mundial con nuevas rutas logísticas de las cadenas de suministros.

Expansion of the Panama Canal and the Impact on the World Economy

The inauguration of the Panama Canal Expansion occurred in 2017, allowing the passage of ships with larger dimensions, known as the NEO PANAMAX sixth generation, which have the capacity to transport between 12,000 and 15,000 containers (TEU's). As an example, we have the case of CMA CGM Theodore Roosevelt that transported 14,863 containers on August 22, 2017, so that, along with the crossing of other vessels during fiscal year 2017, 13,548 vessels were counted, increasing by 3%, the number of vessels that crossed compared with 2016, the cargo tonnage increased by approximately 22% for the same period. It is worth mentioning that prior to this expansion, vessels could only transport a maximum of 5,000 TEU's, meaning that a NEO PANAMAX vessel can transport almost three times as many containers as a PANAMAX.

An important fact in the United States is that the goods that once arrived on the West Coast, now do it on the East Coast, causing a great economic impact and transformation, this in a short time will alter the competitiveness of the economic ecosystem in an important way. On the one hand, it represents a substantial cost and time saving for the customers, on the other a threat to the current suppliers, generating without a doubt changes in the way that the world trade is combined with new logistics routes of the supply chains.





Recomendaciones:

1. Que los procesos de Comercio Exterior como los de logística sean considerados procesos de negocio. Es necesario que para un máximo aprovechamiento se documenten, se armen equipos multidisciplinarios que tengan capacidad de coordinar procesos de comercio exterior y de logística de manera simultánea, si no se cuentan con mapas logísticos de los procesos, será necesario hacerlos. (Mejor conocidos como Value Stream Mapping).

2. La Tecnología ha cambiado la ecuación en la logística y el cumplimiento legal, mantenerse competitivo no es negociable. Las empresas que demoran la modernización se encontrarán en peligro de ser irrelevantes y cuando quieran reaccionar será demasiado tarde, es el momento de cambiar a digital, esto garantiza una reducción de costos y tiempos, al mismo tiempo que incrementa la infraestructura.

3. En las organizaciones, recomiendo hacer equipos multidisciplinarios que incluyan entrenamientos cruzados interdepartamentales, capacitación en comunicación, análisis permanentes de información, implementación de gestión administrativa de procesos de negocio BPM relacionados con el Comercio Exterior y la Logística.

Recommendations:

1. Foreign Trade processes such as logistics processes are considered business processes. It is necessary that for a maximum use are documented, assembled multidisciplinary teams that have the ability to coordinate processes of foreign trade and logistics simultaneously, if you do not have logistical maps of the processes, it will be necessary to do them. (Better known as Value Stream Mapping).

2. Technology has changed the equation in logistics and legal compliance, staying competitive is not negotiable. The companies that delay the modernization will be in danger of being irrelevant and when they want to react it will be too late, it is time to change to digital, this guarantees a reduction of costs and times, at the same time as it increases the infrastructure.

3. In organizations, I recommend making multidisciplinary teams that include interdepartmental cross trainings, communication training, permanent information analysis, implementation of administrative management of BPM business processes related to Foreign Trade and Logistics.





Recommendations for the Correct
and Strategic Development
of a Contingency Plan

Recomendaciones para el
Correcto y Estratégico Desarrollo
de un **Plan de Contingencia**

Lic. Karla Berenice **Hernández Serrano**



El Operador Económico Autorizado (OEA), internacionalmente simboliza el compromiso de seguridad de todos los países miembros de la Organización Mundial de Aduanas (OMA) y de las empresas que se encuentran activas en el programa, en cualquiera de las modalidades que se ofrecen. El debido cumplimiento a los objetivos de las certificaciones de seguridad en la cadena de suministro se realiza mediante la ejecución de los procedimientos determinados y medidas establecidas, con el fin de proteger las operaciones de las empresas certificadas y el comercio internacional.

Adicionalmente a los beneficios fiscales u operativos que la certificación ofrece, este proyecto brinda un blindaje a la seguridad de las empresas, significando incluso ahorros económicos en función a la prevención de situaciones o actividades que pudieran afectar el orden normal de sus operaciones a nivel micro o macro, según el contexto en el cual pudiera presentarse.

The Authorized Economic Operator (AEO), internationally, symbolizes the security commitment of all the member countries of the World Customs Organization (WCO) and of the companies that are active in the program, in any of the modalities that are offered. The due compliance with the objectives of security certifications in the supply chain is carried out through the execution of the determined procedures and established measures, in order to protect the operations of certified companies and international trade.

In addition to the fiscal or operational benefits that certification offers, this project provides a protection to the security of companies, meaning even economic savings, in terms of preventing situations or activities that could affect the normal order of their operations at the micro or macro level, depending on the context in which it could be presented.



Lic. Karla Berenice Hernández Serrano

Licenciada en Relaciones Internacionales por la Universidad Autónoma de Baja California. Cursó parte de sus estudios en la Universidad de Santiago de Compostela en España enfocándose en Análisis Estratégico en la Toma de Decisiones y Análisis de la Unión Europea. Tiene amplia experiencia en áreas de coordinación y operación logística, de igual forma cuenta con conocimientos de medios de transporte. Auditor en ISO 9001 y NMX- R - 026 para Agentes Aduanales. Experta en implementación de procesos para certificaciones de calidad y seguridad en la cadena de suministro. Actualmente es Líder del Área de Certificaciones OEA en TLC Asociados S.C.

Bachelor degree in International Relations from the Autonomous University of Baja California. He studied part of her studies at the University of Santiago de Compostela in Spain focusing on Strategic Analysis in Decision Making and Analysis of the European Union. She has extensive experience in areas of coordination and logistic operation, as well as knowledge of means of transportation. ISO 9001 Auditor and NMX-R - 026 for Customs Brokers. Expert in the implementation of processes for quality and safety certifications in the supply chain. She is currently Leader of the AEO Certification Area at TLC Asociados S.C.



“La planeación ante diversos escenarios resulta sumamente favorable para las empresas de cualquier sector, ya que se desarrolla estrictamente en relación a las necesidades específicas de la empresa”

“Planning in different scenarios is extremely favorable for companies in any sector, as it is strictly developed in relation to the specific needs of the company ”

Citando al empresario alemán Werner Von Siemens, quien aludió a que: “La prevención de accidentes no debe ser considerada como una cuestión de legislación, sino como un deber ante los seres humanos, y como una razón de sentido económico”, y en función a la planeación de la seguridad operacional y económica de las empresas, un instrumento estratégico y de gran valor son los Planes de Contingencia, elaborados con el firme propósito de responder de forma estratégica y positiva ante cualquier adversidad operacional o administrativa que se pudiera presentar.

La planeación ante diversos escenarios resulta sumamente favorable para las empresas de cualquier sector, ya que se desarrolla estrictamente en relación a las necesidades específicas de la empresa; como el tipo de producto o servicio que se presta, tipo de gestión aduanera, logística, socios comerciales, entorno geográfico, entre otros.

A continuación, se despliega un consolidado de recomendaciones a considerar para el correcto y estratégico desarrollo de un Plan de Contingencia, teniendo como principal objetivo el oportuno, rápido y efectivo actuar ante cualquier eventualidad en materia de comercio exterior, logística, administrativa, u operacional reduciendo o eliminando el impacto que esto pudiera significar para la empresa, siendo este económico, comercial o físico.

Quoting the German businessman Werner Von Siemens, who alluded to that: “The prevention of accidents should not be considered as a matter of legislation, but as a duty before human beings, and as a reason of economic sense”, and depending on the planning of the operational and economic safety of the companies, a strategic instrument of great value are the Contingency Plans, prepared with the firm purpose of responding strategically and positively to any operational or administrative adversity that may arise.

Planning in different scenarios is extremely favorable for companies in any sector, as it is strictly developed in relation to the specific needs of the company; as the type of product or service that is provided, type of customs management, logistics, commercial partners, geographical environment, among others.

Then, there is a consolidated list of recommendations to be considered for the correct and strategic development of a Contingency Plan, having as its main objective the timely, quick and effective action before any eventuality in matters of foreign trade, logistics, administrative, or operational reducing or eliminating the impact that this could mean for the company, being this economic, commercial or physical.



“La base de un plan es la correcta identificación de eventos que pudiesen suceder, ya que se partirá de ellos para describir las acciones que deban seguirse”

“The basis of a plan is the correct identification of events that could happen, since it will be based on them to describe the actions that must be followed”

Identificación

La empresa debe considerar y visualizar su flujo logístico de lo general a lo particular, con el objetivo de identificar aquellas situaciones vulnerables y/o de riesgo. Las situaciones que deben ser consideradas para la elaboración del Plan de Contingencia son aquellas que al suceder impidan la continuidad del negocio. Adicionalmente se debe tener en cuenta el impacto para la operación, tomando la pérdida como factor determinante para la elaboración de un plan. Lo anterior va en el siguiente sentido: si un determinado evento sucediera durante la operación, ¿Cuál sería el impacto directo al negocio?.

En caso de suceder una eventualidad que impida seguir con determinada acción, lo preciso para el Plan de Contingencia es el tiempo de acción para implementar lo que mitigará la situación. La base de un plan es la correcta identificación de eventos que pudiesen suceder, ya que se partirá de ellos para describir las acciones que deban seguirse.

Identification

The company must consider and visualize its logistic flow from general to the particular, in order to identify those situations that are vulnerable and / or risky. The situations that must be considered for the preparation of the Contingency Plan are those that, when they happen, prevent the continuity of the business. Additionally, the impact for the operation must be taken into account, taking the loss as a determining factor for the preparation of a plan. The above goes in the following sense: if a certain event happened during the operation, what would be the direct impact to the business?.

In the event of an eventuality that prevents the continuation of a certain action, what is necessary for the Contingency Plan is the time for action to implement what will mitigate the situation. The basis of a plan is the correct identification of events that could happen, since it will be based on them to describe the actions that must be followed.



risk

*“La implementación es el mayor reto en el proceso de un Plan de Contingencia, ya que se involucran diversas partes, **que no necesariamente participaron en el desarrollo documental del mismo**”*

“Implementation is the greatest challenge in the process of a Contingency Plan, since different parties are involved, which did not necessarily participate in the documentary development of the same”

Implementación

Una vez detectados los escenarios que integrarán el Plan de Contingencia se debe tener certeza de que al ser implementados los ejercicios, cumplan con su objetivo: dar continuidad al negocio. La implementación es el mayor reto en el proceso de un Plan de Contingencia, ya que se involucran diversas partes, que no necesariamente participaron en el desarrollo documental del mismo. La cultura organizacional de la empresa que desea ejecutar un Plan de Contingencia es vital, debido a que cada persona involucrada en el mismo, juega un rol indispensable para un resultado favorable.

El personal que ejecuta directamente el plan es parte clave para el éxito, por ende, la capacitación del personal y constante actualización son puntos críticos.



Implementation

Once the scenarios that will make up the Contingency Plan are detected, it must be certain that when the exercises are implemented, they fulfill their objective: to give continuity to the business. Implementation is the greatest challenge in the process of a Contingency Plan, since different parties are involved, which did not necessarily participate in the documentary development of the same. The organizational culture of the company that wants to execute a Contingency Plan is vital, because each person involved in it plays an indispensable role for a favorable outcome.

The staff that directly executes the plan is a key part for success, therefore, staff training and constant updating are critical points.



Evaluación

La preservación y efectividad del Plan de Contingencia dependerá de la evaluación constante de los mismos, lo anterior se logrará por medio de la simulación de los escenarios establecidos. Los simulacros juegan un rol importante en la evaluación del Plan de Contingencia, ya que apoyarán a la empresa a identificar si las acciones a seguir son factibles para la continuidad de la operación.

En caso de que no se obtenga un resultado favorable, esto nos indicará la necesidad de revisar el Plan de Contingencia y adaptarlo a los resultados obtenidos durante el simulacro.



Beneficios

Si bien, el Plan de Contingencia apoya a las empresas a reducir su nivel de riesgos, las mismas no podrán tener un riesgo cero, ya que existen condiciones que no se podrán controlar en el proceso de la operación. El desarrollo de un Plan de Contingencia en cualquier unidad de negocio girará en torno a su implementación y seguimiento. La empresa debe tomar en cuenta que el desarrollo del plan no es inmediato, sino que debe tomarse el tiempo de analizar todos los factores para contemplar los posibles escenarios y su reacción al mismo. La cultura de la prevención y blindaje de las operaciones logísticas no se encuentran dentro de las prioridades de las empresas de hoy en día.

Evaluation

The preservation and effectiveness of the Contingency Plan will depend on the constant evaluation of the same, the previous will be achieved by means of the simulation of the established scenarios. The simulations play an important role in the evaluation of the Contingency Plan, since they will support the company to identify if the actions to be followed are feasible for the continuity of the operation.

In case a favorable result is not obtained, this will indicate the need to revise the Contingency Plan and adapt it to the results obtained during the simulation.

Benefits

Although, the Contingency Plan supports companies to reduce their level of risks, they cannot have zero risk, since there are conditions that cannot be controlled in the process of the operation. The development of a Contingency Plan in any business unit will revolve around its implementation and follow-up. The company must take into account that the development of the plan is not immediate but must take the time to analyze all the factors to contemplate the possible scenarios and their reaction to it. The culture of prevention and shielding of logistics operations are not among the priorities of today's companies.



*“La empresa que desarrolla su Plan de Contingencia a conciencia y a medida de su operación tendrá por seguro **una operación con menor nivel de riesgo y con mayor probabilidad de éxito**”*

“The company that develops its Contingency Plan conscientiously and tailored to its operation will surely have an operation with a lower level of risk and with a greater probability of success”

La empresa que desarrolla su Plan de Contingencia a conciencia y a medida de su operación tendrá por seguro una operación con menor nivel de riesgo y con mayor probabilidad de éxito. La compañía tendrá identificados, y al mismo tiempo estudiados, los posibles escenarios que le pudiesen afectar, y la mitigación de los mismos.

Consiga un Ganar-Ganar en su Operación

El status quo de las operaciones logísticas se caracteriza por no tener certeza del rumbo que estas vayan a tomar. Las empresas en la actualidad se enfrentan a un sin fin de factores, de los cuales no tiene forma de predecir o controlar: clima, fallas mecánicas, factores sociales, etc. Por lo anterior deben contar con Planes de Contingencia para obtener un ganar-ganar en su operación. Así mismo estar conscientes de que se encuentran vulnerables en todo momento a cualquier eventualidad que pudiese tener diversas repercusiones, incluyendo las económicas. Tiempo es igual a dinero, por ello el considerar un Plan de Contingencia que contemple situaciones que blinden toda la operación dará como resultado una estrategia favorable para el crecimiento.

The company that develops its Contingency Plan conscientiously and tailored to its operation will surely have an operation with a lower level of risk and with a greater probability of success. The company will have identified, and at the same time studied, the possible scenarios that could affect it, and the mitigation thereof.

Get a Win-Win in your Operation

The status quo of logistics operations is characterized by not being certain of the direction they are going to take. Companies today are faced with an endless number of factors, of which they have no way of predicting or controlling: weather, mechanical failures, social factors, etc. Therefore, companies must now have Contingency Plans to obtain a win-win in their operation. Also be aware that they are vulnerable at all times to any eventuality that could have various repercussions, including economic ones. Time equals money, so considering a Contingency Plan that contemplates situations that shield the entire operation will result in a favorable strategy for growth.





DICEX

Integral Trade

Accede a mercados globales a través de una solución global de la mano de expertos y con un servicio de comercio seguro y óptimo que reafirma nuestro lema "INTEGRAL TRADE".

DICEX® es una de las compañías de servicios aduaneros y logística más importantes en México que ofrece una solución integral de comercio exterior haciéndolo seguro y óptimo, de la mano de expertos.

Innovando bajo el lema "INTEGRAL TRADE", DICEX® cuenta con seis unidades de negocio compuestas por más de 1,700 profesionales que colaboran contigo garantizando una relación confiable, sólida y de éxito, haciendo del comercio algo simple.

Unidades de negocio:

- **Agencia aduanal**
 - 17 patentes activas y 27 aduanas en NAFTA.
- **Consultores**
 - Asesoría en materia de comercio exterior.
- **Tecnología**
 - Rastreo y visibilidad WEB.
 - Integración de herramientas tecnológicas.
- **Comercializadora**
 - Comercio electrónico.
 - Entrega de puerta en puerta.
- **Logística y transporte**
 - Servicio integral de comercio exterior.
 - Terrestre, aéreo, marítimo, intermodal (LTL y FTL).
- **Distribución**
 - Región NAFTA.
 - Administración de inventarios.



 dicex.com

 hola@dicex.com

 NL (81) 5000 • 8900

CDMX +52 (55) 4124 • 0080

Servicios TLC Asociados:

Enfocados en Comercio Exterior y Aduanas.



Derecho Fiscal, Administrativo, Comercio Exterior y Aduanas
Litigio, Auditoría, Consultoría, Capacitación

Nuestras **Estrategias Innovadoras** nos han permitido lograr lo que otros consideran imposible. Siempre en el marco de la ley.

- Arquitectura Aduanera.
- IMMEX 360°.
- NANO Compliance.
- TLC Infiniti.
- Acompañamiento en visita domiciliaria / Revisión de Gabinete de Comercio Exterior.
- Compliance Anexo 24 y Anexo 31.
- Auditorías Preventivas y de Cumplimiento.
- Certificación de IVA-IEPS.
- Defensa y Seguro Jurídico.
- Blindaje Legal.
- Consultoría y Estrategia Fiscal.
- Lobbying.
- Certificación de Operador Económico Autorizado (C-TPAT/ OEA).
- Gestoría de permisos especiales.
- Capacitación.



Nuestros **clientes**
son nuestra mejor referencia.