

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 eran coordinados 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 modem, 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 mas 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.**

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.

- 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 alterara 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 (TEUs). 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 TEUs, 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 alterara 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 (TEUs). 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 TEUs, 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.

