



EDUCACIÓN
SECRETARÍA DE EDUCACIÓN PÚBLICA



TECNOLÓGICO
NACIONAL DE MÉXICO

Instituto Tecnológico de Pabellón de Arteaga
Departamento de Ciencias Económico Administrativas

PROYECTO DE TITULACIÓN
ESTANDARIZACIÓN Y CONTROL EN CTPAT/OEA (MÉXICO)

PARA OBTENER EL TÍTULO DE
INGENIERA EN LOGÍSTICA

PRESENTA:

ABRAHAM CONTRERAS ESPARZA

ASESOR:

C.P DANIEL HERNÁNDEZ MARCHAN

Junio



Contents

AGRADECIMIENTOS	4
GLOSARIO	5
RESUMEN	6
INTRODUCCIÓN.....	8
DESCRIPCIÓN DE LA EMPRESA U ORGANIZACIÓN Y DEL PUESTO O ÁREA DEL TRABAJO DEL RESIDENTE.	10
MISIÓN	10
VISIÓN.....	11
OBJETIVO GENERAL:	11
OBJETIVOS ESPECÍFICOS:	11
DELIMITACIÓN:	12
JUSTIFICACIÓN DEL PROYECTO:.....	12
PROBLEMAS A RESOLVER, PRIORIZÁNDOLOS.	13
JUSTIFICACIÓN	14
MARCO TEÓRICO	15
CADENA DE SUMINISTROS.....	15
SEGURIDAD	17
SEGURIDAD EN LA CADENA DE SUMINISTROS.....	18
MARCO NORMATIVO SAFE	19
OBJETIVOS Y PRINCIPIOS DEL MARCO SAFE	20
ESTÁNDAR.....	20
COMERCIO INTERNACIONAL	21
MODOS Y MEDIOS DE TRANSPORTE:.....	23
MODOS DE TRANSPORTE.....	24
SEGURIDAD, UNO DE LOS PROBLEMAS EN EL TRANSPORTE.....	26
SEGURIDAD PATRIMONIAL	27
C-TPAT.....	29
CERTIFICACIÓN OBLIGATORIA O VOLUNTARIA	33
BENEFICIOS.....	33
CUÁL SERÍA EL COSTO DE NO PARTICIPAR EN C-TPAT	35
EMPRESAS QUE PUEDEN APLICAR C-TPAT	35
COMO PREPARAR EL PERFIL C-TPAT.....	38
PERFIL DE SEGURIDAD	38
IMPLICACIONES LEGALES	38
SOCIOS COMERCIALES.	39
PUNTO DEL ORIGEN	39
CRITERIOS.....	40

SEGURIDAD CORPORATIVA	41
SEGURIDAD DE TRANSPORTE	42
OEA 42	
BENEFICIOS DE LA CERTIFICACIÓN OEA PARA LAS EMPRESAS	44
VENTAJAS DE LA CERTIFICACIÓN OEA PARA LAS EMPRESAS.....	45
LEY ADUANERA DE MÉXICO	46
PROCEDIMIENTO DE CERTIFICACIÓN	52
PORCENTAJE DE EMPRESAS O ENTIDADES CERTIFICADAS EN OEA	53
ESTADOS CON MAYOR PORCENTAJE DE EMPRESAS CERTIFICADAS OEA	53
PERFIL DEL AUTO TRANSPORTISTA TERRESTRE	54
MARCO NORMATIVO SAFE	56
RECONOCIMIENTO.....	58
COMERCIO EN LA ACTUALIDAD	59
ESTADOS UNIDOS Y CHINA.....	60
TLCAN (NAFTA) (Tratado de Libre Comercio de América del Norte).....	64
TENDENCIAS COMERCIALES.....	65
COMERCIO DE MERCANCÍAS EN INDUSTRIAS SELECCIONADAS	67
CONTRABANDO EN MÉXICO-ESTADOS UNIDOS	68
EL NARCOTRÁFICO COMO UN PROBLEMA TRANSNACIONAL.....	70
EL ENTORNO GEOGRÁFICO	71
DESARROLLO.....	73
PROCEDIMIENTO Y DESCRIPCIÓN DE LAS ACTIVIDADES REALIZADAS.	73
ANÁLISIS DE RIESGO.....	73
EL TRAZADO DE FLUJO Y PARTICIPANTES INVOLUCRADOS:.....	74
DESARROLLO DE ESTÁNDARES	76
Estándar 2: Seguridad Física - Estándar 10: Seguridad Física	76
Estándar 3 OEA: Controles de Acceso Físico - Estándar 9 C-TPAT: Accesos y Controles Físicos.....	79
Estándar 7 OEA: Seguridad de los Vehículos de carga, Contenedores, Remolques y Semirremolques - Estándar 5 C-TPAT: Transporte e instrumentos de Seguridad de Tráfico Internacional. - Estándar 6 C-TPAT: sellos de Seguridad.	80
PRECINTOS O SELLOS DE SEGURIDAD.....	81
POLÍTICAS	82
AUDITORIAS	83
CRONOGRAMA DE ACTIVIDADES.....	84
RESULTADOS	85
CONCLUSIONES	86
COMPETENCIAS DESARROLLADAS	87
FUENTES DE INFORMACIÓN	88
ANEXOS	90

AGRADECIMIENTOS

Le agradezco a Dios por haberme acompañado y guiado a lo largo de mi carrera, por ser mi fortaleza en los momentos de debilidad y por brindarme una vida llena de aprendizajes, experiencias y sobre todo felicidad.

Le doy gracias a mis padres, Aron Marcial Contreras Pacheco y Celia Esparza Durón, a quienes quiero dedicar mi proyecto de titulación, han sido ellos el principal pilar en mi formación personal y mi inspiración para llegar hasta este momento, inculcándome valores de respeto, honestidad, dedicación y responsabilidad. Agradezco el gran sacrificio que han realizado para brindarme la mejor herencia en esta vida que es la educación, creando a la persona que soy hoy en día, agradecido ante todo y con hambre de triunfo.

A mi tía Claudia Ruth Esparza Durón y a su esposo Manuel Vaca Huerta, por el apoyo brindado durante mi etapa estudiantil. Agradecerles por la confianza, sus palabras de aliento, y el deseo de que algún día obtuviera una carrea y salir adelante.

A mis abuelos, J. Guadalupe Esparza (†) y Ma. del Refugio Durón Herrera, por brindarme su apoyo, y sabios consejos para que tuviera un mejor futuro en lo personal y en lo profesional.

Al Gerente de la terminal de Transservicios Aguascalientes, el C.P Rito Marroquín Romo, por brindarme la oportunidad de desarrollarme dentro de la Terminal de Transservicios Aguascalientes. Su conocimiento y experiencia brindada fueron y serán de gran ayuda para desenvolverme profesionalmente en mi vida.

A mi asesor el C.P Daniel Hernández Marchan, Docente durante mi formación en el Instituto Tecnológico De Pabellón De Arteaga, cuya experiencia y conocimiento fueron de vital importancia en mi proceso de instrucción y desarrollo como profesional.

GLOSARIO

OEA: Operador Económico Autorizado.

CTPAT: Asociación de Aduanas y Comercio contra el Terrorismo.

OMA: Organización Mundial de Aduanas.

CBP: Oficina de Aduanas y Protección Fronteriza de los Estados Unidos.

NEEC: Nuevo Esquema de Empresas Certificadas.

MARCO SAFE: Marco de Estándares para Asegurar y Facilitar el Comercio.

PIP: Partners in Protection-Protección de socios.

TLCAN-NAFTA: Tratado de Libre Comercio de América del Norte.

BASC: Alianza Empresarial para un Comercio Seguro.

FAST: Comercio Libre y Seguro.

SAT: Servicio de Administración Tributaria.

IAC: Información Anticipada sobre la Carga.

OMC: Organización Mundial de Comercio.

CVM: Cadenas de Valor Mundiales.

TLC: Tratado de Libre Comercio.

GATT: Acuerdo General sobre Aranceles Aduaneros y Comercio.

PGR: Procuraduría General de la Republica.

CCTV: Circuito Cerrado de Televisión.

RFID: Identificación por Radiofrecuencia.

RESUMEN

A partir del 11 de septiembre de 2001, la lucha en contra del terrorismo ha sido la prioridad número uno para la Oficina de Aduanas y Protección Fronteriza de los Estados Unidos (CBP). Por eso, se desarrolló la Asociación de Aduanas-Comercio en contra del Terrorismo (Customs-Trade Partnership Against Terrorism, o C-TPAT). Desde noviembre de 2004, C-TPAT ha incorporado más de 7,400 miembros en EEUU. Los miembros actuales incluyen más de 86 de los 100 importadores más activos de los EEUU (por volumen de carga de contenedores). Además, estos miembros representan más de 40% en importaciones de todos los artículos importados a los EEUU y más del 96% de los contenedores marítimos importados a los EEUU. Eso significa que estas 7, 400 empresas han llevado a cabo, o están efectuando, esfuerzos exhaustivos de la seguridad de sus cadenas de suministro, intensificando los procedimientos de seguridad y requiriendo que sus asociados de negocios y proveedores de servicios hagan lo mismo. A causa del diseño del programa, C-TPAT ha llevado mejores prácticas para asegurar cadenas de suministro más allá de las 7, 400 empresas registradas en el programa, hasta miles de otras empresas de la logística.

Aquellas empresas interesadas en la participación del programa C-TPAT deben firmar un acuerdo ante la CBP que compromete a sus organizaciones a seguir indicaciones sobre seguridad en la cadena de valor. Estas indicaciones tienen como objeto influir sobre los procedimientos de cada uno de proveedores de servicios y sus asociados de negocios para que mejoren sus prácticas de seguridad. Esta regla permite que C-TPAT mejore las prácticas de seguridad de miles de empresas de todas partes que no están registradas en el programa. C-TPAT ha sido la base en la contribución en la realización de mejores prácticas de las alianzas entre el CBP y la industria para intensificar la seguridad de las cadenas de suministro, promover las relaciones cooperativas, y centrar mejor los recursos del CBP en las áreas con el mayor riesgo. Es un programa dinámico y flexible, diseñado para mantenerse al ritmo con el desarrollo de la amenaza terrorista y con los cambios del comercio internacional, asegurando así la viabilidad, la efectividad, y la relevancia del programa.

Por otro lado, el pasado 02 de enero de 2020, se cumplieron ocho años de la creación de lo que se conoció como nuevo esquema de empresas certificadas (NEEC), hoy en día conocido como Operador Económico Autorizado (OEA). A partir del 15 de diciembre del año 2011, mediante una 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, incorporando las bases para el programa NEEC.

Aunado a lo anterior, el 16 de diciembre de 2011 se publica en el diario oficial de la federación el perfil de las empresas conforme a lo establecido en el apartado I segundo párrafo, fracción III de la regla 3.8.1, incorporando lo que hoy se conoce como los 11 estándares mínimos de seguridad. No fue hasta el día 2 de enero de 2018 que entró en vigor el programa NEEC, dando sus primeros pasos en materia de seguridad aduanera en el flujo logístico de mercancías. para junio de 2015 que la Organización Mundial de Aduanas (OMA) publicó el marco normativo 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 la cooperación y fortalecimiento interinstitucional entre los servicios de aduanas y otras agencias de gobierno, permitiendo obtener y reconocer los beneficios que otorgan las administraciones aduaneras.

Una de las principales particularidades del documento emitido por la OMA es la consideración respecto al desarrollo de medidas de continuidad y reanudación de operaciones aduaneras. El perfil de las empresas para operadores económicos autorizados considera la necesidad de contar con un programa serio y documentado de capacitaciones y concientización para el personal, que permita reconocer y crear conciencia sobre las amenazas del narcotráfico, contrabando robo y terrorismo, en cada punto de la cadena de suministros. Del mismo modo existen las obligaciones de actualización de perfil de las empresas, en las que deberán ser evaluadas anualmente evitando la cancelación del programa, y la pérdida de beneficios y confiabilidad para las empresas y sus clientes.

INTRODUCCIÓN

México cuenta actualmente con una de las relaciones más favorables y una apertura comercial, en el sector de transporte y logística. Siendo esto un factor fundamental para incrementar la competitividad y la seguridad en la cadena de suministros en los sectores productivos y de transporte.

Nuestro país cuenta con un amplio sistema de infraestructura logística de conectividad, teniendo 117 puertos marítimos, 370 mil kilómetros de carreteras, 27 mil kilómetros de vías ferroviarias y 76 aeropuertos que se complementan con 49 aduanas y 66 terminales ferroviarias. Por ello es de vital importancia, cumplir con sistemas de seguridad en la cadena de suministros de todos aquellos productos que son importados y exportados a diario en nuestro país, generando mayor competitividad y una buena imagen para el transporte en México.

El autotransporte de carga es uno de los modos de transporte más utilizado hoy día, fundamentalmente porque permite trasladar los productos desde un punto de origen hasta la puerta del consumidor, aun y cuando éste se localice en zonas de difícil acceso. Ciertamente, su flexibilidad lo coloca como el modo de transporte base para el diseño de una gran variedad de sistemas logísticos. Sería difícil encontrar en el comercio nacional e internacional un producto que no se haya transportado utilizando esta forma en algún segmento de su ruta, desde su origen hasta su destino final. Este tipo de transporte mantiene una complejidad que ha detonado el surgimiento y uso de sistemas integrados en los tipos de transporte como lo son el terrestre, ferroviario, marítimo y aéreo. La participación de nuevas tecnologías de monitoreo en el traslado de carga en autotransporte, evidencia la importancia fundamental que tiene la logística en el comercio Nacional e Internacional, así como la responsabilidad y seguridad que conlleva realizar esta práctica.

La seguridad de la cadena de suministro es una frase con mucho significado en una variedad de campos como las industrias maquiladoras y el sector logístico. Para aquellos adentrados en el mundo logístico, la cadena de suministros significa que se puede obtener suministros cuando se necesitan. Para una persona de negocios, puede significar, tiempos, dinero y garantías en la seguridad sobre un producto o servicio.

En el mercado moderno, la seguridad en la cadena de suministro también puede incluir garantizar que la fuerza laboral y los productos involucrados en la creación de un producto o servicio son de origen ético. Significa también que hoy día muchas empresas del sector industrial y logístico se han centrado en garantizar la seguridad en su cadena logística, especialmente enfocados en los desafíos de mitigar contaminaciones y terrorismo.

Existen certificaciones enfocadas en mantener y garantizar la seguridad en la cadena de suministros, tales como ISO 28000, OEA, C-TPAT, PIP, entre otras. De acuerdo a lo anterior es importante que las empresas tanto del sector logístico como industrial con actividades de importación y exportaciones cuenten con al menos con una certificación o programa en materia de seguridad en su cadena de suministros. Al implementar de alguno de estos programas no solo garantiza una buena seguridad en los procesos, sino que también obtienen grandes beneficios en las aduanas extranjeras, teniendo una imagen de confiabilidad y seguridad, generando un plus en el servicio de transporte o en la fabricación de algún producto.

Transervicios S.A de C.V es una empresa dedicada a ofrecer servicio de transporte de mercancías, satisfaciendo las necesidades de sus clientes.

Transervicios cuenta con 8 terminales a lo largo del país y una más en el Paso Texas, ofreciendo servicio de la más alta calidad en transporte logístico. Actualmente la empresa se encuentra en una fase de re acreditación o renovación de las certificaciones con las que cuenta, por ello es muy importante actualizar y generar nuevos procesos de acuerdo a las nuevas actualizaciones hechas para cada certificación.

DESCRIPCIÓN DE LA EMPRESA U ORGANIZACIÓN Y DEL PUESTO O ÁREA DEL TRABAJO DEL RESIDENTE.

Transservicios S.A de C.V., es una empresa dedicada a proporcionar una gran variedad de servicios de la más alta calidad en servicios de transporte y logística por más de 40 años, satisfaciendo las necesidades de todos nuestros valiosos clientes.

Transservicios cubre la mayoría de las áreas importantes de manufactura de México, vía los puertos de: Laredo, Tx y El Paso, Tx; especializándose en movimientos de puerta a puerta desde y hasta México, Estados Unidos y Canadá.

Actualmente Transservicios cuenta con más de 400 unidades de tracto camiones y más de 900 cajas secas para el servicio de transporte o fletes a lo largo del país.

También cuenta con alrededor de 300 empleados en las distintas terminales con las que cuenta la empresa.

Transservicios nace a partir de los años 80's, donde el fundador comienza a realizar fletes de maíz, forraje, frijol y algunos productos agrícolas, con tan solo una unidad de transporte, la empresa comenzó a crecer hasta ser hoy día una empresa nacionalmente reconocida.

MISIÓN

La misión de Transservicios es ser el líder en el área de transporte de carga, nacional e internacional, proporcionando servicios de alta calidad, ética profesional, confiabilidad, seguridad y rentabilidad. Estamos comprometidos con la excelencia, oportunidad, crecimiento y servicios competitivos y hacemos lo humanamente posible para satisfacer las necesidades y expectativas de nuestros clientes y familia de empleados.

VISIÓN

Transservicios tiene como meta llegar a ser el líder en servicios de transporte y logística en nuestro mercado, proveer servicio a la mayoría de las compañías de calidad en este mercado y expandirnos tanto nacional como internacionalmente. Deseamos que nuestros empleados estén motivados por el orgullo de trabajar para una compañía líder en servicios de transporte, que les proporcione la seguridad y oportunidad de desarrollar al máximo su potencial personal y profesional. Juzgaremos nuestro éxito por el total de nuestras ventas, el número de clientes satisfechos atendidos, el área de operación y cobertura, lograr alcanzar o rebasar nuestros estándares de puntualidad, nivel de seguridad operacional, número de empleados exitosos, así como elevar su estándar de vida y rentabilidad corporativa.

PUESTO: Coordinador C-TPAT / OEA (México)

ÁREA: Safety

OBJETIVO GENERAL:

Establecer las bases de los programas de certificación CTPAT/OEA (México) que garanticen la seguridad en las operaciones de transporte de mercancías a través de la estandarización y el control de los procesos.

OBJETIVOS ESPECÍFICOS:

- Conocer los procesos de certificación de CTPAT / OEA (México) y sus actualizaciones.
- Establecer estándares y controles de calidad y seguridad en el transporte.
- Establecer políticas de calidad y seguridad en el personal.
- Llevar a la práctica los estándares y controles de calidad y seguridad previamente establecidos.
- Establecer auditorías internas periódicas que garanticen los procesos.

DELIMITACIÓN:

Mantener la estandarización y el control óptimo en la calidad y seguridad en los procesos de transporte a través de auditorías internas y herramientas que permitan el cumplimiento de lo establecido en la certificación, para la obtención de los programas CTPAT/OEA (México) y en su caso la renovación.

JUSTIFICACIÓN DEL PROYECTO:

Desde su creación, la Asociación de Aduanas y Comercio contra el Terrorismo (C-TPAT) y NEEC (Nuevo Esquema de Empresas Certificadas) actualmente OEA (México), son programas que han buscado mejorar la seguridad de la cadena de suministro nacional e internacional, desde el punto de origen, hasta el primer punto o frontera de Estados Unidos. Uno de los procesos más vulnerables en cualquier la cadena de suministro nacional e internacional suele ser desde el punto de origen y durante el transcurso que recorre la carga hasta llegar a su destino fijado. En consecuencia, CBP (Oficina de Aduanas y Protección Fronteriza de los Estados Unidos), por sus siglas en Ingles, ha tratado de aprovechar la comunidad comercial para adoptar medidas de seguridad más fuertes, particularmente en estas dos coyunturas críticas. Los recursos de la Oficina de Aduanas y Protección Fronteriza de los Estados Unidos y el SAT (Servicio de Administración Tributaria) se han comprometido a validar las medidas de seguridad mejoradas para que sean implementadas como pautas en la cadena de suministro.

C-TPAT, es una certificación antiterrorista de la Aduana de Estados Unidos de Norte América que obliga a la industria a tomar medidas preventivas de seguridad a fin de evitar que la carga comercial sea contaminada con sustancias ilegales o no manifestadas, tales como armas, drogas o explosivos.

OEA, que significa Operador Económico Autorizado de México, es un programa voluntario diseñado en base al Marco SAFE de la Organización Mundial de Aduanas y en coordinación con el sector privado, con el objetivo de incrementar la seguridad en la cadena de suministros de comercio exterior optimizando la cadena logística internacional y promoviendo la competitividad de las empresas mexicanas.

El desarrollo del proyecto está orientado en obtener y mantener la certificación CTPAT/OEA (México) para la empresa Transservicios S.A de C.V. Las actualizaciones en CTPAT representará un nuevo reto para la empresa ya que se desea obtener la certificación y de esta manera obtener los beneficios de transportar o intercambiar mercancías principal socio comercial del país, y poder seguir dándole un valor agregado al servicio de los clientes.

PROBLEMAS A RESOLVER, PRIORIZÁNDOLOS.

La seguridad de la cadena de suministros es un tema de suma relevancia para las economías globalizadas y por lo mismo, las empresas de transporte y en particular las de transporte de carga por carretera deben incorporar medidas que les permitan proveer un servicio seguro y competitivo.

Fue a partir de las secuelas del atentado en EEUU del 11 de septiembre de 2001, cuando se comenzó a prestar especial atención en asuntos de seguridad del transporte. Si bien inicialmente solo se orientó al fortalecimiento de los sistemas de seguridad relacionados al transporte aéreo y marítimo, hoy la atención va más allá y está centrado en asegurar la cadena logística por completo, en los distintos medios de transporte que existen. El programa de C-TPAT, hoy día marca 12 estándares mínimos de Seguridad, mientras que OEA (México) cuenta con 11 estándares mínimos de seguridad. Muchos de ellos son estándares equivalentes o afines entre ambas certificaciones, sin embargo, la terminal de Aguascalientes no cuenta con los manuales o procedimientos de cada uno de los estándares. La ausencia de procedimientos adecuados, marcadas por las certificaciones con las que cuenta la empresa de Transservicios, en materia de seguridad, exhibe una gran vulnerabilidad en la cadena de suministros que maneja la empresa. La falta de práctica y conocimiento de los procesos en cada uno de las áreas de enfoque, no solo impide que se conozcan las deficiencias que existen en la terminal, sino que está abierta a ser un punto de fácil acceso en contaminaciones, de narcóticos, armas o bioterrorismo.

Aunado a esto se ha detectado que no se cuenta con auditorías internas para las inspecciones de medios de transporte que entran o salen de la terminal de acuerdo a los puntos de revisión establecidos por uno de los estándares de las certificaciones C-TPAT/OEA (México).

Otra de las circunstancias detectadas en la terminal de Aguascalientes, es que carece de formatos para el control y seguimiento de los procesos en cada uno de los estándares de los programas.

JUSTIFICACIÓN

Antes que nada, es importante saber y comprender sobre que trata una certificación. Pues bien, una certificación es un reconocimiento otorgado por organismos o gobiernos a empresas o personas, el cual avala que las empresas o la persona que desean obtener un certificado cumplen con un perfil determinado en las áreas evaluadas. Estas áreas pueden ser de conocimiento, tecnologías, metodologías, maquinaria, procesos, productos, etc.

Transservicios al ser una empresa de transporte de carga de largo recorrido en México, cuenta con procesos en sus distintas áreas que son importantes para el desarrollo de sus actividades comerciales, sin embargo, tras las nuevas actualizaciones y las auditorias que están por presentarse, estos procesos no se encuentran debidamente actualizados. A pesar de que Transservicios Aguascalientes solo es una de las terminales de la matriz ubicada en Cd. Juárez es necesario cumplir con cada uno de los estándares y proceso marcados en los programas de CTPAT Y OEA (México). El desarrollo de estos estándares asegurara la cadena de suministros con la que cuenta la compañía, además de dar un plus muy importante al servicio de los clientes y proveedores.

Para Transservicios obtener las certificaciones de C-TPAT/OEA (México), no solo significa dar un valor agregado al servicio, también se obtienen grandes beneficios como los son: la prevención del narcotráfico y el terrorismos, robos o perdidas de mercancía,

disminución de revisiones y tiempo en fronteras, calidad en la entrega de productos, y sobre todo mayor confiabilidad de los clientes, abriendo de esta manera la posibilidad de tener mayores socios comerciales.

Desarrollar los procesos en cada uno de los estándares de los programas C-TPAT Y OEA (México), me permite tener un enfoque y un panorama mucho mayor en cuanto a la importancia de la seguridad en la cadena de suministros, brindando un apoyo a la empresa de Transservicios, estableciendo estándares y controles en materia de seguridad en el transporte, seguridad física y seguridad en personal.

MARCO TEÓRICO

CADENA DE SUMINISTROS

El término "gestión de la cadena de suministro" entró en el dominio público cuando Keith Oliver, consultor de Booz Allen Hamilton, lo usó en una entrevista para el Financial Times en 1982. El término tardó en establecerse y el léxico tardó en cambiar. Ganó vigencia a mediados de la década de 1990, cuando surgió una avalancha de artículos y libros.

A fines de la década de 1990, saltó a la fama como palabra de moda de la Gerencia, y los Gerentes de operaciones comenzaron a usarlo en sus títulos con creciente regularidad.

Las definiciones comunes y aceptadas de la gestión de la cadena de suministro son:

“La gestión de la cadena de suministro es la coordinación sistemática y estratégica de las funciones comerciales tradicionales y tácticas. A través de estas funciones comerciales dentro de una compañía particular y entre negocios dentro de la cadena de suministro, tienen el propósito de mejorar el desempeño a largo plazo de las compañías individuales y la cadena de suministro en conjunto” (Mentzer al., 2001).

“Las cadenas de suministro requieren una visión total de los sistemas de los enlaces en la cadena que trabajan juntos de manera eficiente para crear la satisfacción del cliente en el punto final de entrega al consumidor” (Hines 2004)

“La administración de la cadena de suministros (SC, por sus siglas en inglés) abarca todas las actividades relacionadas con el flujo y transformación de bienes, desde la etapa de materia prima (extracción) hasta el usuario final, así como los flujos de información relacionados. Los materiales y la información fluyen en sentido ascendente y descendente en la cadena de suministros.” (Ronald H. Ballou).

“Una cadena de suministro (supply chain) es el enlace de dos o más agentes a través de un flujo de recursos, usualmente materiales, información y dinero, para satisfacer los requerimientos de un cliente” (Caplice, s.f.). “La administración de la cadena de suministro o SCM abarca la planeación y gestión de todas las actividades involucradas en la selección de proveedores y las compras (supply management), la transformación de insumos en bienes y/o servicios (operations management), y equilibrar los requerimientos del cliente con las capacidades de la organización.” (demand management) (Council of Supply Chain Management Professionals, s.f.; Croxton, Lambert, García-Dastugue & Rogers, 2002).

Existen distintas definiciones citadas por diversos autores expertos en materia de la gestión de la cadena de suministros, sin embargo, cada una de ellas coinciden en que la cadena de suministro de una organización no solo es administrar los procesos de creación y transformación de productos, sino que también involucra el proceso de recepción, atención de clientes y proveedores. En la actualidad las empresas de giro industrial (maquiladoras) y de servicios (logísticas), están obligadas a buscar formas para mejorar sus procesos en su cadena de suministros. La fuerte competencia que se presenta en los mercados nacionales e internacionales hace imperativas dichas mejoras para que las organizaciones puedan competir no solo en precio, sino también en calidad, tiempos de entrega y la seguridad con la que son entregados los productos o el servicio.

SEGURIDAD

En un mundo de la logística y el comercio internacional el tema de seguridad se percibe una incertidumbre y un peligro en proceso de la cadena de suministros, sobre todo en las actividades de distribución y entrega de productos o insumos. El deseo de seguridad se convierte en una preocupación central del pensamiento y la acción administrativa de las empresas.

Luchar en contra de las actividades amenazantes de contrabando, piratería narcotráfico, y terrorismo, mantiene un panorama complicado de combatir, sin embargo, implementado los procesos adecuados resulta más fácil la detección de cualquier amenaza de contaminación en las cargas de mercancías.

La rápida transformación y los avances tecnológicos, parece canalizar un anhelo difuso de una mayor fiabilidad, estabilidad y tangibilidad de la seguridad a través de las utilidades de la empresa. Irónicamente, sin embargo, el término seguridad no posee por sí misma ningún significado estable o consensuado.

“La seguridad es un concepto que nace junto al liberalismo, y se refiere a una forma de gobernar con el objetivo de garantizar que los individuos o la colectividad estén expuestos lo menos posible a los peligros, lo que lleva a la implementación de procedimientos de control, coacción y coerción en torno a la salud (control de enfermedades e higiene), el crimen, así como el combate a las conductas antisociales y la defensa frente a amenazas externas al Estado, identificadas principalmente en la acción de otros Estados.” -Michel Foucault (2010)

La seguridad es toda aquella acción de protección frente peligros externos e internos que afectan directamente la ejecución de actividades con normalidad en una empresa; existen distintos criterios para determinar los grados de seguridad y el grado de afectación. Estos se derivan de un análisis previo realizado por la empresa para determinar las acciones que se deben tomar.

En la actualidad, la seguridad no sólo está en función de intereses militares, sino también en la política, el medio ambiente, la seguridad social, la cultura y la economía.

(Sánchez y Rodríguez 2007)

SEGURIDAD EN LA CADENA DE SUMINISTROS

Durante muchos años, las redes e infraestructuras de los diferentes medios de transporte y el comercio internacional han sido identificadas como objetivos potenciales para el terrorismo nacional e internacional y la delincuencia transfronteriza. Si bien las Aduanas siempre han estado a cargo del control del comercio internacional en términos de prohibiciones y restricciones, en el aspecto de asegurar la cadena de suministro del comercio internacional ha puesto mayor énfasis en el desarrollo de nuevas técnicas que aseguren y administren este equilibrio.

En respuesta a este creciente desafío, la Organización Mundial de Aduanas (OMA) adoptó en 2005 el Marco Normativo SAFE para prestar mayor atención a los principios del Convenio de Kyoto, mostrando que se podría mejorar la cooperación entre las administraciones aduaneras y las empresas importadoras y exportadoras, proporcionan seguridad y facilitación en sus cadenas de suministro a nivel mundial para promover la certidumbre y la previsibilidad. También proporciona un marco internacional para la normalización y armonización de los programas o certificaciones en materia de seguridad como lo son el CTPAT, OEA, PIP entre otros.

Como tarea gubernamental México y Estados Unidos en cooperación con las aduanas fronterizas, ejerce una presión adicional en el seguimiento y desarrollo de la seguridad en la cadena de suministro; de esta manera se ha encontrado un equilibrio adecuado con margen de mejora entre control y seguridad facilitando el comercio internacional.

MARCO NORMATIVO SAFE

Se necesitó de una estrategia aprobada por la Organización Mundial de Aduanas (OMA) para asegurar el movimiento del comercio mundial de una manera que no impide, sino que, por el contrario, facilita el movimiento de las actividades del comercio internacional.

Asegurar la cadena de suministro del comercio internacional es sólo un paso en el proceso general de fortalecimiento y preparación de las administraciones de aduanas para el tiempo en el que vivimos y el futuro en las actividades comerciales.

El Marco Normativo SAFE contiene una serie de normas importantes especialmente dedicadas a la facilitación del comercio internacional. La OMA (Organización Mundial de Aduanas) a través del marco normativo SAFE pide la cooperación de las empresas generando los requisitos e información electrónica adecuada, sobre la gestión de la carga y los riesgos frente a las amenazas. Este marco normativo establece el concepto de Operador Económico Autorizado (OEA) como una forma de exponer al comercio legítimo como un mecanismo para recibir beneficios tangibles por su compromiso de invertir en las normas de seguridad de la cadena de suministro y cumplirlas.

La Normatividad SAFE sentó las bases para el reconocimiento mutuo de los programas relativos como OEA, CTPAT, PIP, etc., lo que significa que las empresas miembros en cualquiera de estos programas no tendrían que someterse una y otra vez a largos procesos de acreditación en los países con programas similares.

Actualmente los programas como CTPAT, OEA, PIP, etc; buscan fortalecer e ir más allá de lo establecido por la OMA y las prácticas existentes, para mejorar la seguridad y la facilitación del comercio internacional. Estos programas junto a las bases establecidas por el Marco SAFE de la OMA seguirán asegurando las actividades de comercio exterior siempre y cuando se cumplan con cada uno de los estándares establecidos por los programas y se mantenga actualizada la información en cada uno de ellos.

OBJETIVOS Y PRINCIPIOS DEL MARCO SAFE

El Marco SAFE tiene como objetivos:

1. Establecer normas que proporcionen seguridad y facilitación de la cadena de suministro en un a nivel mundial para promover la certeza y la previsibilidad.
2. Permitir una gestión integrada y armonizada de la cadena de suministro para todos los modos de transporte.
3. Mejorar el papel, las funciones y la capacidad de las aduanas para cumplir con los desafíos y oportunidades del siglo XXI.
4. Fortalecer la cooperación entre las administraciones de aduanas para mejorar su capacidad de detectar envíos de alto riesgo.
5. Fortalecer la cooperación entre las administraciones de aduanas, por ejemplo, mediante el intercambio de información, el reconocimiento mutuo de los controles, el reconocimiento de los Operadores Económicos Autorizados (OEA).
6. Fortalecer la cooperación entre las administraciones de aduanas y otras Los organismos gubernamentales que participan en el comercio y la seguridad internacionales, como a través de la Ventanilla Única.
7. Fortalecer la cooperación entre aduanas y empresas.
8. Promover la circulación fluida de mercancías a través de un comercio internacional seguro las cadenas de suministro.

ESTÁNDAR

Los estándares se conciben como referentes, criterios y normas, que sirven de guía para identificar donde estamos y a partir de ese reconocimiento definir hacia dónde y hasta donde va a llegar el colectivo empresarial, por lo que son un insumo para definir los procesos que se quieren tener en un futuro. Son de igual manera parámetros o puntos de comparación que sirven para reconocer los asuntos clave que es necesario lograr, de modo que favorezcan las decisiones que lleven a formular acciones que en corto, mediano o largo plazo permitiendo acercarse y alcanzar cada uno.

Los estándares establecidos por los programas con los que cuenta Transservicios (C-TPAT Y OEA (México)) señalan claramente el comportamiento esperado y deseado en cada uno de las áreas involucradas, evaluando su funcionamiento con el objetivo de lograr un mejoramiento continuo en cada uno de los aspectos evaluados.





COMERCIO INTERNACIONAL

El comercio internacional es la actividad económica de intercambiar bienes, valores, servicios y conocimientos entre dos o más países, en un mundo globalizado donde se compran, se venden o se cambian mercaderías que han sido producidas para el consumo.

En este sentido, es importante entender el fenómeno de globalización, como un proceso que produce efectos, no sólo en el ámbito económico, sino también en las esferas social y política, involucrando a gran cantidad de naciones alrededor del mundo, motivado fundamentalmente, por cuatro factores relevantes: el impulso político, el desarrollo tecnológico, la deslocalización de los negocios y la expansión del mercado financiero (Jara Sarrúa, 2000).

Así, y como resultado de la globalización, la producción se realiza en el lugar que ofrezca mejores ventajas. Las empresas no tienen necesariamente un país de origen, las fuentes de abastecimiento y manejo (management) obedecen a directrices tomadas en varios centros de decisión, en diferentes lugares del planeta; la inversión es totalmente móvil a corto plazo, el periodo de maduración y evaluación de la inversión es generalmente menor a dos años (Villamizar y Mondragón, 1995).

Los fines del comercio internacional son:

-  Satisfacer las necesidades del consumidor.
-  Alcanzar utilidades económicas para el comerciante.
-  Relacionar dos sectores fundamentales dentro de la actividad económica, producción y consumo, que son de vital importancia para el desarrollo de las actividades socioeconómicas de un país y
-  Asegurar la cadena de suministros para que los productos sean entregados al consumidor final sin ningún inconveniente.

El comercio internacional también se clasifica en función de los siguientes aspectos:

 ***El objeto:***

Cuando se entrega o se recibe un bien o servicio, se percibe dinero. Este puede ser al contado, es decir, en el momento de entregar el bien se recibe dinero en efectivo, o a crédito, esto es, cuando en el momento de entregar el bien no se percibe dinero en efectivo, sino una letra de cambio, pagaré, etc.

 ***Los medios de transporte:***

Los diferentes medios de transporte que utiliza el comerciante son: fluvial, terrestre, marítimo y aéreo, lo que facilita el transporte de productos dentro y fuera del país. En la actualidad, es posible transportar grandes volúmenes de mercancías por una de las vías mencionadas con servicios de seguridad y rapidez.

 ***La cantidad:***

El comercio se realiza al por mayor y al por menor. El comerciante se abastece en cantidades mayores en el sector productivo para distribuir a los consumidores en pequeñas cantidades, por ejemplo: adquiere 100 toneladas de arroz y vende por kilos al consumidor, se abastece de 30 docenas de televisores y vende por unidades al consumidor, etc.).

 ***Los lugares en donde se realiza:***

Los consumidores pueden adquirir los bienes en el interior del país o fuera de él, así como también los productores nacionales venden sus productos para los consumidores nacionales o internacionales. El comercio, con relación al lugar en donde se realiza, puede ser interno o externo, o nacional e internacional. Cuando el país compra mercancías al exterior se denomina «importación» y cuando vende bienes elaborados o materia prima al exterior, exportación.

MODOS Y MEDIOS DE TRANSPORTE:

Transporte

Es una de las actividades esenciales de la logística; el sistema de transporte comprende la gestión de los modos, los medios, la carga y la infraestructura de terminales. Cada modo se utiliza según los medios disponibles y estos últimos, se condicionan en función del tipo de carga. La rapidez, seguridad y regularidad son algunos indicadores que miden el desempeño de un sistema de transporte.

Los modos de transporte, son aquellos sistemas para la movilización, utilizados en el traslado de la mercancía desde el punto de origen al punto de destino, combinando redes, vehículos y operaciones. Los medios de transporte son los diferentes elementos físicos que se utilizan en los modos para movilizar la mercancía.

La importancia del transporte involucra los costos de transporte, los requerimientos de inventarios y la selección del modo de transporte. Para la selección del modo de transporte (Roberson 1994, Coyle 1996 y Stock 2001) coinciden en definir como los principales criterios: el precio y/o tasa de transporte y el servicio ofrecido por cada medio.

Los medios de transporte deben ser eficaces, contar con la infraestructura necesaria en puertos, aeropuertos y carreteras e ir modernizándola de forma permanente de acuerdo a las necesidades y cambios del país. De acuerdo con la naturaleza de la carga, ésta puede ser perecedera, frágil, peligrosa y especial; las actividades de preparación de la carga involucran el embalaje, el marcado y la unitarización. (Hesse 2004)

Las presiones competitivas contemporáneas propias de una economía globalizada plantean que, para que una empresa pueda prosperar, debe visualizar en términos mundiales a sus clientes, proveedores y competidores (Krajewski & Ritzman, 2000)

Todos los modos y medios de transporte, según sea la alternativa de envío de la mercancía, tienen ventajas y desventajas que el administrador logístico debe contrarrestar, según las bondades ofrecidas para seleccionar el transporte adecuado al tipo y cantidad de carga a enviar.

MODOS DE TRANSPORTE

TRANSPORTE TERRESTRE

El Transporte terrestre es uno modos poco complejos debido a que está al alcance de cualquier exportador. Permite llevar prácticamente cualquier tipo de producto de puerta a puerta, de una forma relativamente económica.

La comercialización de este servicio suele hacerse en cargas completas o en cargas agrupadas (consolidadas).

Este modo de transporte ofrece la posibilidad de trasladar los productos de manera directa, rápida y económica, sin embargo y para los efectos de seguridad, es uno de los modos más vulnerables, para contrabando, robos, terrorismo etc.

FÉRREO O FERROVIARIO

Modo de Transporte que se utiliza básicamente para el envío de mercancías voluminosas y/o pesadas, este es llevado a cabo en vagones de carga completa a distancias muy largas. En la mayoría de los casos se combina con transporte por carretera.

MARÍTIMO Y FLUVIAL (ACUÁTICO)

En el comercio internacional es el modo de transporte más utilizado debido a su menor coste y mayor capacidad de carga. Se comercializa habitualmente de dos formas:

- Carga fraccionada: normalmente lo realizan los buques de línea regular.
- Carga masiva: se realiza entre dos puntos de poco tráfico marítimo.

Sin embargo, es el modo de transporte más lento. En este medio se suelen mover mercancías secas, no perecederas y que no impliquen un consumo urgente.

TRANSPORTE AÉREO

Es el modo más utilizado para llegar a mercados poco accesibles y para el transporte de productos perecederos o de gran valor en relación a su peso. Su gran ventaja es la rapidez.

Es, junto con el transporte por carretera, el de gestión logística más sencilla. No obstante, cabe recordar, que el transporte aéreo está sometido a limitaciones en cuanto a tamaño y peso.

DUCTOS

El transporte por tuberías se desarrolla junto con el aumento de la producción de petróleo y gas natural. Es una tecnología de transporte que utiliza gas para suministrar gas, líquido y fluido. En la actualidad, se ha convertido en el principal medio de transporte para el transporte terrestre de petróleo, gas y carbón granular. En los últimos años, las tuberías para transportar materiales sólidos son principalmente tuberías de acero sin costura, y los fluidos se utilizan a menudo para tuberías de revestimiento. Las tuberías también tienen un gran desarrollo en el transporte de carbón granular y concentrados.

TRANSPORTE MULTIMODAL

Por transporte multimodal se entiende todas aquellas formas de traslado de mercancías que implican la articulación de distintos modos de transporte. En él intervienen dos o más vehículos dentro del mismo contrato de servicios, con el objetivo de realizar más veloz y eficientemente las operaciones de entrega. No debe confundirse con el transporte intermodal.

Este tipo de método de transporte se ha hecho cada vez más popular en la economía globalizada contemporánea, dado que la mercadería debe viajar enormes distancias para alcanzar su destino. Por eso, a menudo debe cambiar de vehículos, ya sean aéreos, marítimos o terrestres.

SEGURIDAD, UNO DE LOS PROBLEMAS EN EL TRANSPORTE

La seguridad operacional, incluyendo las operaciones anexas y complementarias al transporte tendientes a proveer un servicio seguro, así como las medidas que deben realizarse para hacer frente a delitos, robos y actos terroristas que afectan gravemente el nivel de servicio y la estructura deben adoptarse de la mejor manera teniendo un sistema de seguridad efectivo para las compañías.

En el mundo de la logística actual existen programas con directrices de seguridad de carácter voluntario para las empresas y colaboradores de transporte de carga terrestre. Un caso interesante, es el grupo de trabajo en seguridad de la International Road Unión (IRU) que elaboro una guía de seguridad para el transporte terrestre, con consejos prácticos para administradores, gerentes, conductores y empresas de carga. Este tipo de esfuerzos, pretenden difundir consejos o buenas prácticas de seguridad en relación a los robos, piratería, contrabando y terrorismo, con el fin de mitigar los riesgos típicos que enfrentan las cadenas de transporte.

El aseguramiento de la cadena logística, se da en un contexto de desarrollo empresarial, donde es importante alcanzar un equilibrio entre seguridad de las cadenas, las practicas del comercio y de transporte internacional.

El comercio internacional legítimo es un motor esencial para la prosperidad economía mundial, sin embargo, el sistema de comercio siempre es vulnerable a la explotación terrorista que tiene como objeto dañar gravemente todo en la economía mundial y el bienestar social de las naciones. Es responsabilidad de las empresas importadoras y exportadoras en cooperación con las organizaciones gubernamentales que controlan el movimiento internacional de mercancías como las aduanas siendo un punto estratégico, proporcionar una mayor seguridad a la cadena de suministro mundial y contribuir a desarrollo socioeconómico mediante la recaudación de ingresos y la facilitación del comercio.

Las operaciones de transporte y suministro de carga terrestre, no suceden solamente durante el transcurso de las mercancías, ya que cada día más el transporte es un servicio con procesos de integración física, tanto desde origen como en el destino. En todas etapas de cadena de suministro por las que atraviesa un producto, la operación de transporte suponen uno de los riesgos más elevados cuya seguridad debe saber observar y gestionada de la mejor forma.

El objetivo principal de las compañías transportistas que cuenten con algún programa de seguridad es el de desarrollar acciones preventivas que contribuyan a eliminar esos riesgos y por lo tanto, ofrecer garantías de seguridad para el personal involucrado en las operaciones de carga y descarga y en la estiba y desestiba.

SEGURIDAD PATRIMONIAL

La Seguridad Patrimonial, se refiere a la protección de los bienes y activos de una organización. En los países anglosajones está perfectamente diferenciada como Security & Safety, sin embargo, en nuestra cultura este término entra en una nebulosa de muchas definiciones que no han sido capaces de diferenciar las diferentes áreas según sea el giro de la empresa (Enrique Rivas 2012).

En otras palabras, la seguridad patrimonial es el resultado de la adopción de una serie de previsiones enfocados a obtener efectos que demoren la detección de aquellos puntos vulnerables de nuestros objetivos por parte de agresores de todo tipo tanto reales como potenciales.

La seguridad patrimonial puede dividirse en dos grandes aspectos. El primero son todos aquellos aspectos que hacen que se proteja toda vulnerabilidad en los objetivos de la empresa. El segundo enfoque son aquellas actividades a tener en cuenta para neutralizar o minimizar esos efectos.

Pero este aspecto de la seguridad patrimonial se vuelve cada vez más difícil, ya que la complejidad de los riesgos y amenazas que pueden afectar las actividades comerciales se incrementa cada día y los recursos y personas asignados a esta función tienden a ser cada vez menos y sin capacitaciones sobre el tema.

La seguridad patrimonial es muy importante ya que permite asegurar el mantenimiento de los activos garantizando la continuidad del negocio y de las personas. La seguridad se ve acechada por riesgos que podemos configurar y tipificar en riesgos externos e internos.

RIESGOS EXTERNOS

Los riesgos externos están dados por todas aquellas acciones en las que el agresor tratara permanentemente de encontrar aquellos aspectos vulnerables de nuestros objetivos con la finalidad de cometer ilícitos dentro de la organización.

La necesidad de conocer las actividades y el potencial, inducirán a los agresores a tratar de lograr todas las informaciones que sea necesaria de las empresas (organización, directivos, ubicación, actividades, medios, recursos humanos, materiales, económicos y financieros, etc.).

RIESGOS INTERNOS

Los Riesgos internos tienen tanta o más importancia que los externos y en general está dada por el eslabón más débil de la cadena que es el factor hombre. Normalmente los sistemas de seguridad fracasan porque el hombre no cumple con su responsabilidad en forma adecuada.

Estos riesgos internos constituidos por la presencia del hombre en las distintas tareas, es muy importantes tenerlos en cuenta y arbitrar las medidas necesarias para neutralizar sus efectos negativos.

C-TPAT

C-TPAT (Customs-Trade Partnership Against Terrorism) por su sigla en inglés cuyo significado es Asociación Estratégica Aduana-Industria contra Terrorismo, es una iniciativa conjunta del gobierno y las empresas cuyo objetivo es construir relaciones de cooperación comercial que refuercen y mejoren la cadena de valor empresarial, así como la seguridad en la frontera de los Estados Unidos de América. (CBP 2002).

Sin duda, los hechos del 11 de septiembre de 2011, conocidos en Estados Unidos como 9/11, le dio un giro totalmente inesperado a la historia del comercio mundial generando un antes y un después. Los atentados terroristas suicidas trágicos de ese día en la ciudad de Nueva York, por miembros de Al Qaeda, secuestrando aviones de líneas comerciales para impactarlos en las emblemáticas Twin Towers del World Trade Center y en otros puntos de Estado unidos, mostraron cómo uno de los medios de la cadenas de abastecimiento pueden convertirse en vehículos facilitadores para realizar atentados, obligando a la adopción por parte del gobierno estadounidense, y de otros países, la creación de nuevas políticas de seguridad para evitar el terrorismo.

Así, hoy, al hablar de Seguridad para la Cadena de Suministro implica necesariamente referirse a elementos como Operador Económico Autorizado (OEA) y sus diferentes aplicaciones en diversos países, como OEA en Europa; Customs-Trade Partnership Against Terrorism (Aduanas y Socios de Negocios contra el Terrorismo), más conocido como C-TPAT, en los Estados Unidos, el Nuevo Esquema de Empresas Certificadas (NEEC) hoy día OEA(México); el Partners in Protection (PIP) en Canadá y algunos otros programas que se han ido implementando y desarrollando a lo largo y ancho de la geografía mundial conforme al comercio internacional. Como sabemos, para proteger la Seguridad de la Cadena de Suministro, los Estados Unidos desarrollaron el programa C-TPAT, el cual es un acuerdo voluntario entre la Aduana de ese país y la comunidad de negocios para implementar medidas de seguridad que protejan la cadena de suministro, y evitar que sea utilizada por terroristas y delincuentes, como vía para materializar el delito.

C-TPAT (La Asociación de Aduanas y Comercio contra el Terrorismo) representa una pieza clave en la estrategia para un crecimiento a nivel comercial y puede volverse un

factor determinante para acceder a mejores negociaciones internacionales, por ello el estudio de caso que se presenta es referido a una empresa del sector de Transportista terrestre, la cual se encuentra en la fase de planeación teniendo como objetivo la renovación de la certificación internacional C-TPAT como medida en su seguridad logística; misma que será de beneficio para la propia empresa así como para la cadena de suministro de la que forma parte.

Hans-Dieter Mokross, director corporativo de Seguridad en Volkswagen de México, durante el III International Security Forum México en 2015 llamado “Seguridad Logística”, organizado por el Buró Internacional de Información y Negocios, argumentó que para que exista seguridad logística se necesita del factor humano, procesos y herramientas tecnológicas; porque solamente a través de estos tres elementos será posible implementar mejores prácticas que permitan resguardar la cadena de suministro y mantener el negocio.

Al tratarse de un tema crítico como la seguridad logística, Hans-Dieter señaló que se debe contar con alguna certificación internacional, identificando al programa C-TPAT (Customs-Trade Partnership Against Terrorism), como uno de los programas de seguridad más fundamentales, en el cual se debe involucrar a todo el personal, haciendo de los estándares una forma de vida para toda la compañía, incluso incorporando a sus proveedores. (Seguridad Logística en la industria automotriz, 2015)

CBP ha fortalecido sus políticas para otorgar beneficios a los importadores, C-TPAT, y continúa trabajando para mejorar sus políticas para los miembros en otros sectores comerciales. Ejemplo de ello, fue que, a partir de marzo de 2005, la CBP (Oficina de Aduanas y Protección Fronteriza de los Estados Unidos) comenzó a requerir miembros en 9 de los 10 sectores comerciales para cumplir con los criterios mínimos de seguridad terminando por finalizar los criterios para el décimo sector comercial a mediados de 2008.

La Oficina de Aduanas y Protección Fronteriza de los Estados Unidos también introdujo un proceso que otorga beneficios para los importadores de C-TPAT (La Asociación de

Aduanas y Comercio contra el Terrorismo) a través de una base de tres niveles, dependiendo de la validación de sus prácticas de seguridad. Los funcionarios de la Oficina de Aduanas y Protección Fronteriza de los Estados Unidos interpretan las disposiciones de nivelación de beneficios de seguridad y responsabilidad para cada ley portuaria de 2006, que se aplica principalmente a importadores. Sin embargo, también se consideró implementar beneficios escalonados para otros sectores comerciales.

La Oficina de Aduanas y Protección Fronteriza de los Estados Unidos aún enfrenta desafíos para verificar que las prácticas de seguridad de los miembros de C-TPAT (La Asociación de Aduanas y Comercio contra el Terrorismo) cumplen con los criterios mínimos establecidos. La Oficina de Aduanas y Protección Fronteriza de los Estados Unidos ha tratado de fortalecer el proceso de validación a través de orientación adecuada y desarrollar un dispositivo portátil y electrónico. Este instrumento ha ayudado a garantizar que la información de validación se recopile de forma coherente, documentado y aplicado uniformemente a las decisiones relacionadas con la adjudicación de beneficios para los miembros de La Asociación de Aduanas y Comercio contra el Terrorismo.

En el año fiscal 2018, más de 54,688,353 millones de contenedores de carga entraron y salieron de los puertos marítimos de EE. UU, facilitando el flujo libre de estos bienes al tiempo que se garantiza que los contenedores no representen una amenaza para seguridad de la patria, ya sea portando armas de destrucción masiva u otros materiales peligrosos.

Combatir la amenaza del 11 de septiembre de 2001, se convirtió en la prioridad número uno de CBP. Dichos sucesos hicieron que la Oficina de Aduanas y Protección Fronteriza de los Estados Unidos, entendiera que Estados Unidos no es inmune a los ataques terroristas.

Bajo la estrategia de defensa en profundidad contra el terrorismo definida en capas del programa C-TPAT toma como iniciativa la participación de socios comerciales, de forma voluntaria, con miembros de la comunidad comercial. Teniendo a cada uno de los miembros dispuestos a colaborar para asegurar mejor la cadena de suministro internacional.

De cierto modo puede afirmarse que el TLCAN hoy día conocido como NAFTA ha sido un gran acierto para los países de América del Norte, llevándolos a un incremento en el sector externo en cada uno de los socios. Los ataques terroristas en contra de los Estados Unidos de América sin duda fue un golpe muy grande a la economía global, teniendo un impacto directo en las negociaciones entre los países, causando una disminución en el comercio internacional.

Sin embargo, el impacto en las negociaciones entre los países que conforman el TLCAN (Tratado de Libre Comercio de América del Norte), fue mínimo en ese momento, evitando mermar de forma significativa las relaciones entre los tres países de América del Norte, no obstante, si hubo un declive importante en las cadenas productivas de sectores integrados en procesos de producción transfronterizos. A partir de esto surge entonces la atención a un reto mayúsculo; lograr la seguridad y facilitar el comercio internacional.

En los aspectos relativos al flujo seguro de mercancías, las acciones de las autoridades federales y particularmente de las aduanas se ha concentrado en puntos que no requieren grandes erogaciones, ejemplo de ello es la coordinación en el intercambio de información en los puertos de entrada, patrones de flujos de mercancías y programas de inspecciones, así como el comportamiento de información sobre visas y vigilancia de contrabando.

Específicamente con el objeto de facilitar el flujo de mercancías y la relación comercial México y Estados Unidos, han hecho énfasis en el esfuerzo de hacer convergentes las prácticas aduaneras, respaldado por los programas de C-TPAT, OEA, BASC, FAST entre otros.

Las conjunciones de todos estos programas buscan principalmente prevenir y detectar el uso del transporte para la introducción de drogas, contrabando de personas, bombas, armas de destrucción masiva, armas biológicas, armas químicas y componentes o partes para ensamblar de armas por parte de grupos terroristas.

CERTIFICACIÓN OBLIGATORIA O VOLUNTARIA




El programa C-TPAT (La Asociación de Aduanas y Comercio contra el Terrorismo) es de carácter voluntario en el que si se decide inscribir a una empresa tendrá como beneficio una serie de aspectos que ayudan no solo en la seguridad, sino que además le permite a la empresa tener mayor eficiencia y eficacia en sus procesos.

La certificación C-TPAT (La Asociación de Aduanas y Comercio contra el Terrorismo) no tiene la intención de crear nuevas responsabilidades para las compañías más allá de las leyes y regulaciones existentes, sin embargo, la aplicación compromete a las compañías a cumplir con los requisitos solicitados por las autoridades norteamericanas.

BENEFICIOS

Un beneficio potencial claramente identificado, es la reducción en buena medida de la responsabilidad en el caso de verse involucrado en algún incidente, la prevención de robos y el mayor control sobre los materiales y productos a través de toso el proceso productivo y de comercialización del negocio.

La Oficina de Aduanas y Protección Fronteriza de los Estados Unidos a través del programa C-TPAT (La Asociación de Aduanas y Comercio contra el Terrorismo), ofrece la oportunidad de jugar un rol activo en la guerra contra el narcotráfico y el terrorismo. Al participar en la primera iniciativa mundial para la seguridad de la cadena de suministros, las empresas aseguran más su cadena de suministro para sus empleados, proveedores y clientes. Adicionalmente, la Oficina de Aduanas y Protección Fronteriza de los Estados Unidos ofrece los siguientes beneficios:

-  Reducción de número de inspecciones y tiempos de espera en frontera.
-  Atención de un especialista en la cadena de suministros del C-TPAT como auditor para validaciones, asuntos de seguridad, actualización de procedimientos, comunicación y capacitación.
-  Acceso a miembros del C-TPAT a través de la interface de verificación de estatus.

- ✚ Auto políticas y auto monitoreo de actividades de seguridad.
- ✚ En el sistema comercial automatizado, los importadores certificados en CTPAT, reciben tasas reducidas de selección para el cumplimiento de exámenes de medidas y la exclusión de ciertos criterios locales y naciones.
- ✚ Los importadores certificados en C-TPAT reciben un crédito a través del sistema de monitoreo de la Oficina de Aduanas y Protección Fronteriza de los Estados Unidos.
- ✚ Los importadores certificados en C-TPAT tienen acceso a los carriles FAST en las fronteras mexicana y canadiense.
- ✚ Los transportistas certificados en C-TPAT se benefician por su acceso al procedimiento expedito de carga en los carriles FAST. De igual manera, son elegibles para recibir condonaciones en multas monetarias.
- ✚ Las empresas mexicanas certificadas en C-TPAT se benefician por su acceso al procesamiento expedito de carga en los carriles FAST. (Free and Secure Trade, Carrié Express.)

Otros beneficios identificados de la certificación son:

- ✚ La incorporación de buenas prácticas y procedimientos a los métodos y procesos de administración logística existentes.
- ✚ Mayor integración de la cadena de suministro.
- ✚ Reducción de la moderación de riesgo.
- ✚ Reducción de robo y vandalismo.
- ✚ Una equidad más fuerte de la marca de fábrica.
- ✚ Mayor confiabilidad de prestación de servicio en el transporte.
- ✚ Mejora en el uso de activos.
- ✚ Mayor eficiencia entre funciones internas y externas.
- ✚ Mejora en la seguridad de su fuerza laboral.
- ✚ Mejora en la Comercialización.
- ✚ Entendimiento del proceso de punto a punto, incluyendo el conocimiento de cada identidad a lo largo de la cadena de suministros.

CUÁL SERÍA EL COSTO DE NO PARTICIPAR EN C-TPAT

Los costos al no estar escritos dentro del programa pueden tener diversos impactos, reflejándose directamente al exportador o al cliente final.

1. Incremento de las inspecciones a los embarques
2. Mayor retraso en los embarques, lo que ocasionaría el incremento en los niveles de inventarios de sus clientes elevando los costos de operación.
3. Interrupciones en la cadena de abastecimiento.
4. Falta de un especialista en materia de seguridad proporcionado por parte de la CBP cuando se presente algún problema.
5. Las empresas serán catalogadas como no participantes en la guerra contra el terrorismo.
6. Perdida de potencial de negocio con las compañías quien son miembros del programa C-TPAT
7. LA CBP considerara al importador al en los estados unidos, como cliente de alto riesgo.
8. Incremento en el escrutinio por parte de la CBP.

EMPRESAS QUE PUEDEN APLICAR C-TPAT

1. Manufactureras mexicanas, que fabriquen o maquilen, empaquen y envíen desde sus propias instalaciones.
2. Fabricantes mexicanos que son subsidiarios de participantes C-TPAT en los Estados Unidos y descritos en el perfil de seguridad de la empresa importadora.
3. Productores y empaquadores del campo, transportistas de carretera, aéreos, marítimos, ferroviarios, y en si cualquier empresa exportadora hacia los estados unidos.

Actualmente, el programa está disponible para:

1. Agentes (Licenciados en Estados Unidos).
2. Marítimas de Estados Unidos.
3. Consolidadores de carga aérea.

4. Fabricantes Foráneos.
5. Importadores.
6. Transportistas Aéreos.
7. Transportistas ferroviarios (Únicamente Frontera de Estados Unidos).
8. Transportistas Marítimos.
9. Transportistas terrestres Estados Unidos/Canadá.
10. Transportistas terrestres Estados Unidos/México.

Proceso para la aplicación de C-TPAT.

1. Atender la evaluación integral de seguridad aplicando las directrices de seguridad C-TPAT a través de internet.
2. Subir la información de la empresa al portal de internet para la comunicación y aplicación al programa C-TPAT, este portal es un significativo avance a la evolución del programa, realzando la seguridad y mejorando el proceso de comunicación con los participantes en el programa.
3. El uso del portal es obligatorio para las empresas que deseen aplicar al programa o ya se encuentren inscritas, esto con la finalidad de asegurar que la información este actualizada y crear un proceso uniforme.

Razones para implementar este nuevo proceso

1. Dar de alta una nueva empresa.
2. Agregar de manera inmediata actualizaciones e información nueva.
3. Mantener un perfil de seguridad en la cadena de abastecimiento, actualizando de manera constante y re-certificando anualmente.
4. Comunicación directa con la CBP y/ o sus especialistas en C-TPAT designados para la revisión de su información y apoyando con respuestas a dudas o comentarios.
5. Recibir información directa de la CBP incluyendo alertas acerca de la seguridad de la carga, así como información de inteligencia.
6. Mantener una lista de usuarios autorizados.

Los participantes de C-TPAT y los miembros certificados requerirán de dar de alta, poner al día, y mantener varias secciones del perfil como complemento para verificar la elegibilidad del programa. Esto incluye la inscripción de su información anual del perfil de la seguridad de la cadena de suministros C-TPAT y el perfil del negocio.

En caso de que el participante C-TPAT no pueda poner al día su información referente a su perfil de seguridad, la CBP lo dará de baja automáticamente, y todos los beneficios del programa, incluyendo la revisión rápida que procesa y libera las mercancías para el cruce rápido, el acceso al uso del carril express (FAST), le serán retiradas y requerirán que la compañía re-aplique para el programa C-TPAT nuevamente.

La cuenta que se le crea a la empresa se puede modificar solamente por el punto de contacto (POC) de la empresa y al menos uno de los contactos debe de ser ejecutivo de la empresa, con una dirección válida de e-mail registrada en la base de datos de la CBP. Usando su dirección de correo electrónico como identificación a la hora de acceder al portal, el punto de contacto principal de la empresa, será autorizado para crear una cuenta y poder acceder. Esta cuenta de correo electrónico deberá de ser dada de alta en el portal y pertenecer a un oficial ejecutivo de la empresa.

El punto de contacto de la empresa podrá agregar a usuarios adicionales para el acceso a la cuenta del portal de seguridad de C-TPAT de su compañía. Cada usuario asignado requerirá tener una cuenta de correo electrónico válida y crear una contraseña única para poder acceder.

El acceso a toda información del participante será considerado como confidencial para la CBP y no será compartida a menos de que sea autorizado por el punto de contacto de la empresa, ya que, sin este, la CBP, no compartirá información alguna con ninguna otra agencia federal.

COMO PREPARAR EL PERFIL C-TPAT

Las empresas deben hacer una revisión interna de su cadena de abastecimiento. La Oficina de Aduanas y Protección Fronteriza de los Estados Unidos sugiere criterios de seguridad a través de un perfil de acuerdo al giro de la empresa y que deben cumplir ante las revisiones. Las empresas evaluarán la seguridad interna de sus instalaciones, oficinas y operaciones, esto también puede incluir la verificación de la cadena de abastecimiento desde el origen hasta el cliente final, en los Estados Unidos incluyendo agentes, transportistas y los demás que se encuentren dentro de su cadena logística, también se requiere que informe a sus proveedores acerca de que su empresa tiene la intención o está en proceso de aplicación al programa de C-TPAT.

Durante el análisis de revisión se encontrarán puntos débiles y riesgos, donde se encuentren debidamente debilidades, de este modo las empresas podrán tomar acciones apropiadas para corregir estas situaciones, incluyendo el remplazo de la cadena de suministros por completo, cuando esta no califique como apta para la certificación C-TPAT.

Las empresas deben considerar que deberán de invertir en equipo de seguridad tecnológica, persona de seguridad, cercas o bardas para fortalecer su seguridad e integridad.

PERFIL DE SEGURIDAD

El perfil de seguridad es la información que será archivada por el departamento de Aduanas y Protección de Fronteras, el cual describe que tan segura es su empresa y su cadena de abastecimiento bajo los estándares C-TPAT. Este perfil también explica cuales medidas se deberán de tomar para fortalecer la seguridad.

IMPLICACIONES LEGALES

Al revisar los perfiles de seguridad la Oficina de Aduanas y Protección Fronteriza de los Estados Unidos, no buscare errores o infracciones, ya que la certificación C-TPAT es un

programa basado en la buena fe, considerando que la CBP (Oficina de Aduanas y Protección Fronteriza de los Estados Unidos) es una Agencia Gubernamental y si en algún momento sospecha que deliberadamente las empresas mienten o cometen algún tipo de infracción internacional al momento de elaborar su perfil, es entonces que las empresas comenzaran a ser revisadas minuciosamente.

La falta de cumplimiento a las normas de seguridad del programa C-TPAT dará lugar a la suspensión o al retiro de la certificación C-TPAT y de las ventajas y beneficios asociados. Los beneficios se pueden reinstalar después de comprobar que las deficiencias identificadas han sido corregidas de conformidad con lo estipulado en las directrices.

SOCIOS COMERCIALES.

C-TPAT Pide a los miembros que ya se encuentren certificados solicitar la información necesaria, así como realizar auditorías a sus socios comerciales con el objeto de ser elegibles para aplicar al programa y que estos obtengan los beneficios que otorga la Oficina de Aduanas y Protección Fronteriza de los Estados Unidos. Aquellas empresas que no sean acreditables para el programa C-TPAT, deberán presentar evidencias si cuentan con algún otro programa en materia de seguridad, de lo contrario deberán confirmar por escrito de parte de un ejecutivo o representante del socio comercial que valide la información, mediante una declaración escrita que demuestra su conformidad con los criterios de seguridad de C-TPAT que serán evaluados y o proporcionados en cuestionario de seguridad, basado sobre un proceso documentado de la evaluación de riesgo.

PUNTO DEL ORIGEN

Los miembros activos de programa C-TPAT deben asegurar que sus socios comerciales desarrollen procesos y procedimientos coherentes con los criterios mínimos de seguridad establecidos por la Oficina de Aduanas y Protección Fronteriza de los Estados Unidos aumentando la integridad de la carga desde el punto del origen.

CRITERIOS.

Desde octubre del 2004 la Oficina de Aduanas y Protección Fronteriza de los Estados Unidos y la comunidad comercial trabajaron conjuntamente para desarrollar nuevos criterios de seguridad para las empresas que ya se encuentren inscritas en el programa o que quieran participar, estos nuevos criterios servirán para definir y establecer el nivel mínimo de seguridad, así como hacer más sólidas las expectativas acerca del programa.

La cadena de suministro para propósitos de C-TPAT es definida desde el punto origen (manufactureros/ proveedores/vendedores) hasta el centro de distribución en destino final y reconoce los diversos modelos de negocio que miembros de C-TPAT emplean. El programa tiene en cuenta la flexibilidad y la personalización de los planes de seguridad basados en el modelo de negocio del miembro.

Los nuevos criterios para las empresas manufactureras se comenzaron a implementar a partir del 29 de agosto del 2006 y se han dividido en 8 secciones y para 2019-2020 se modificaron agregando 4 criterios más los cuales se detallan a continuación:

1. Visión de seguridad y responsabilidad.
2. Evaluación de riesgos.
3. Seguridad de socios comerciales.
4. Ciberseguridad.
5. Transporte e instrumentos de seguridad de tráfico internacional.
6. Sellos de seguridad.
7. Seguridad de los procesos.
8. Seguridad Agrícola.
9. Accesos y controles físicos.
10. Seguridad física.
11. Seguridad del personal.
12. Educación, entrenamiento y concientización.

Los nuevos requisitos de seguridad al programa de CTPAT por cumplimiento obligatorio de cada uno de los participantes en el programa, se dan por una recopilación de 19 años de experiencia en el programa, como resultado de más de 50,000 visitas de validación y revalidación.

CTPAT ha funcionado con una estrategia de resguardo de carga a lo largo de la cadena de suministro. Ahora CTPAT se ha convertido en una de las alianzas público privadas más grandes y exitosas del mundo. Colocando una confianza en sus aliados estratégicos participantes en el programa que representan 54% de las importaciones a Estados Unidos.

Los cambios presentados a los participantes del programa representan una clara necesidad ante las amenazas del comercio internacional haciendo enfoque con nuevos estándares de seguridad como son;

- Visión de seguridad y responsabilidad.
- Ciberseguridad.
- Seguridad Agrícola.
- Sellos de seguridad.

Ante esto, el programa ha agrupado 3 grupos de enfoque que incluye cada uno a 4 estándares de seguridad.

Los 3 grupos de enfoque son:

1.- SEGURIDAD CORPORATIVA

Como parte del área de enfoque de seguridad corporativa, la administración de nivel superior es responsable de garantizar que el programa se implemente en una manera sostenible. La evaluación de riesgos ahora se amplía para incluir un criterio sobre la continuidad del negocio. Expandir los protocolos de seguridad cibernética la cual se ha convertido en la amenaza número 1 sobrepasando al terrorismo y capacitar al personal sobre las mejores prácticas de seguridad de la cadena de suministro.

2.- SEGURIDAD DE TRANSPORTE

El área de enfoque de seguridad del transporte se relaciona principalmente con el movimiento físico y el manejo de mercancías a lo largo de la cadena de suministro. Asegurar los procesos de importación y exportación siga los protocolos de seguridad y que todo el papeleo coincida y sea verdadero; Los nuevos criterios en esta área de enfoque apuntan a prevenir la contaminación por plagas agrícolas. Estos procedimientos complementan los protocolos de seguridad existentes.

3.- OEA (Operador Económico Autorizado)

El programa Operador Económico Autorizado es un programa que busca fortalecer la seguridad de la cadena logística del comercio exterior a través de la implementación de estándares mínimos en materia de seguridad internacionalmente reconocidos en coordinación con el sector privado y que otorga beneficios a las empresas participantes.

En el Anexo I del Marco Normativo SAFE define al Operador Económico Autorizado, como una parte integrante del movimiento internacional de mercancías, cualquiera sea el motivo, que fue reconocido por una administración nacional de aduanas por cumplir las normas de la OMA (Organización Mundial de Aduanas) o normas equivalentes en materia de seguridad de la cadena logística. Los OEA (Operadores Económicos Autorizados) pueden ser fabricantes, importadores, exportadores, despachantes de aduana, transportistas, operadores de agrupamiento, intermediarios, operadores portuarios, de aeropuertos o terminales, operadores de transporte integrados, operadores de depósito, distribuidores, operadores de transporte.

Al principio México creó un programa de seguridad en la cadena de suministro invitando a empresas involucradas en el comercio exterior, otorgándole el nombre de “Nuevo Esquema de Empresa Certificada” (NEEC), que posteriormente en el año 2012 fue homologado oficialmente a Operador Económico Autorizado (OEA México).

Su objetivo principal es brindar una confianza y un compromiso de seguridad en las operaciones de la cadena de suministro, desde el origen de la mercancía hasta su destino. Esta iniciativa, impulsada por la misma autoridad mexicana, busca evitar confusiones o distorsiones cuando entre países que son reconocidos y mantienen la certificación OEA.

En muchos países, incluida la Unión Europea y varios en América Latina, Japón, Corea del Sur, su programa lleva el nombre de OEA, mientras que en Estados Unidos esta certificación fue llamada Customs-Trade Partnership Against Terrorism (C-TPAT), en Canadá Partners in Protection (PIP), en Jordania Golden List y en Argentina Sistema Aduanero del Operador Confiable (SAOC), entre otros.

En la actualidad México cuenta con dos reconocimientos mutuos, con Estados Unidos y Corea del Sur, en estos programas de certificación que nacen a raíz de los atentados terroristas del 11 de septiembre de 2001, y busca hacerlo también con Canadá y con los países que integran la Alianza del Pacífico (Colombia, Perú y Chile).

OEA es un programa impulsado por la Organización Mundial de Aduanas (OMA) que busca blindar las operaciones en comercio exterior. En México ya existen reglas para empresas importadoras y exportadoras, auto transportistas, agentes aduanales, que suman el 46% del comercio internacional, según la Administración General de Auditoría de Comercio Exterior (AGACE).

Aunque la certificación como Operador Económico Autorizado (OEA) facilita el paso de mercancías por las aduanas, son relativamente pocas las empresas en México que tienen este certificado de la Organización Mundial de Aduanas.

Las empresas que deseen pertenecer a OEA (México) "Operador Económico Autorizado" deben cumplir ciertos requisitos, los cuales se pueden englobar en tres principios de cumplimiento:

 Fiscales:

Contar con opinión positiva fiscal sobre el cumplimiento de obligaciones fiscales tanto del agente aduanal como de sus mandatarios.










 Aduanero:

Haber promovido por cuenta ajena el despacho de mercancías tres años anteriores a la solicitud.

 Seguridad:

1. No estar sujeta a un proceso de suspensión, cancelación o extinción.
2. No haber estado suspendida o cancelada en los 3 años anteriores a la fecha de la solicitud.
3. En caso de haberse incorporado y/o constituido una o más sociedades, éstas deberán haber presentado la declaración del ISR correspondiente al último ejercicio fiscal por el que estén obligados la o las sociedades a la fecha de la presentación de la solicitud.
4. Presentar la solicitud del Agente Aduanal.
5. Perfil del Agente Aduanal por cada una de las instalaciones que operen bajo la patente aduanal.

BENEFICIOS DE LA CERTIFICACIÓN OEA PARA LAS EMPRESAS

-  No costo del trámite, Atención personalizada.
-  Listado de Agentes Aduanales confiables, Reconocimiento Mutuo.
-  Evitar la cancelación de la patente por omisión de permisos de alguna otra autoridad
-  Evitar cancelación por uso indebido de RFC, declaración de domicilio falso.
-  Evitar suspensión por errores en el pedimento
-  Carriles exclusivos.
-  Agilización en el despacho aduanero.
-  Simplificación y facilidades administrativas.
-  Servicios extraordinarios.

VENTAJAS DE LA CERTIFICACIÓN OEA PARA LAS EMPRESAS

La autoridad aduanera concede este certificado a las empresas que muestran responsabilidad en toda su cadena de suministro, adoptando buenas prácticas y cumpliendo con sus obligaciones tributarias y aduaneras. Entre sus ventajas se encuentran:

Atenerse a las mejores prácticas de la industria.

La certificación NEEC impone normas y estándares mínimos de seguridad que permiten mejorar la competitividad de las empresas.

Agilizar las operaciones internacionales.

El certificado OEA disminuye los controles de inspección física y documental para las operaciones de importación, exportación y tránsito aduanero.

Obtener reconocimiento internacional.

En otros países reconocerán a tu empresa como un operador de confianza, ya que sabrán que tu compañía lleva procesos unificados y documentados.

Tener mayor rapidez en tus operaciones.

La certificación exige automatizar procesos, lo cual requiere ayuda de un software o sistema integral de comercio exterior. Es importante que tengas un sistema que te permita llevar bases de datos, controlar procesos operativos y administrativos, y disponer de tu información siempre que lo necesites.

Simplificar los procesos aduaneros.

Si te dedicas al comercio exterior, seguir los lineamientos de la certificación OEA hace más fáciles los procesos aduanales. Además, se mejora la comunicación entre tus colaboradores y la autoridad.

Cambiar de régimen.

Puedes tramitar un solo pedimento con su clave correspondiente y cambiar de régimen de importación temporal a definitiva.

Usar carriles exclusivos.

Durante el despacho aduanero se pueden usar los carriles “Exprés” para importación y los carriles “Fast” para exportación.

 **No tener una suspensión del padrón de importadores.**

El artículo 78 de la Ley Aduanera muestra cuándo puede haber una suspensión en el Padrón de Importadores. Sin embargo, la certificación OEA (Operador Económico Autorizado) evita esta preocupación porque tu empresa demuestra que está al corriente en el cumplimiento de sus obligaciones.

LEY ADUANERA DE MÉXICO

La ley aduanera tiene por objeto regular a quienes introducen mercancías al territorio nacional o las extraen del mismo ya sean sus propietarios, poseedores, destinatarios, remitentes, apoderados, agentes aduanales o cualquiera que tenga intervención en la introducción, extracción, custodia almacenaje manejo y tenencia de las mismas.

La primera ley aduanera fue publicada el 30 de diciembre de 1981 y la más reciente fue publicada en el Diario Oficial de la Federación el 15 de diciembre de 1995 a cargo del presidente Ernesto Zedillo.

¿A quién aplica la Ley aduanera?

Están obligados al cumplimiento de las citadas disposiciones quienes introducen mercancías al territorio nacional o las extraen del mismo.

Para los efectos de este tema solo serán tomados en cuenta los artículos recercado en texto en negritas.

ARTICULO 78. *Cuando el valor de las mercancías importadas no pueda determinarse con arreglo a los métodos a que se refieren los **Artículos 64 y 71, fracciones I, II, III y IV,** de esta Ley, dicho valor se determinará aplicando los métodos señalados en dichos artículos, en orden sucesivo y por exclusión, con mayor flexibilidad, o conforme a criterios razonables y compatibles con los principios y disposiciones legales, sobre la base de los datos disponibles en territorio nacional o la documentación comprobatoria de las operaciones realizadas en territorio extranjero.*

Cuando la documentación comprobatoria del valor sea falsa o esté alterada o tratándose de mercancías usadas, la autoridad aduanera podrá rechazar el valor declarado y determinar el valor comercial de la mercancía con base en la cotización y avalúo que practique la autoridad aduanera.

Como excepción a lo dispuesto en los párrafos anteriores, tratándose de vehículos usados, para los efectos de lo dispuesto en el Artículo 64 de esta Ley, la base gravable será la cantidad que resulte de aplicar al valor de un vehículo nuevo, de características equivalentes, del año modelo que corresponda al ejercicio fiscal en el que se efectúe la importación, una disminución del 30% por el primer año inmediato anterior, sumando una disminución del 10% por cada año subsecuente, sin que en ningún caso exceda del 80%.

ARTICULO 78-A. *La autoridad aduanera en el ejercicio de facultades de comprobación y en la resolución definitiva que se emita en los términos de los procedimientos previstos en los artículos 150 a 153 de esta Ley, podrá rechazar el valor declarado y determinar el valor en aduana de las mercancías importadas con base en los métodos de valoración a que se refiere esta Sección, en los casos siguientes:*

I. Cuando detecte que el importador ha incurrido en alguna de las siguientes irregularidades:

- a) No lleve contabilidad, no conserve o no ponga a disposición de la autoridad la contabilidad o parte de ella, o la documentación que ampare las operaciones de comercio exterior.*
- b) Se oponga al ejercicio de las facultades de comprobación de las autoridades aduaneras.*
- c) Omita o altere los registros de las operaciones de comercio exterior.*
- d) Omita presentar la declaración del ejercicio de cualquier contribución hasta el momento en que se inicie el ejercicio de las facultades de comprobación y siempre que haya transcurrido más de un mes desde el día en que venció el plazo para la presentación de la declaración de que se trate.*

- e) *Se adviertan otras irregularidades en su contabilidad que imposibiliten el conocimiento de sus operaciones de comercio exterior.*
- f) *No cumpla con los requerimientos de las autoridades aduaneras para presentar la documentación e información, que acredite que el valor declarado fue determinado conforme a las disposiciones legales en el plazo otorgado en el requerimiento.*

II. Cuando la información o documentación presentada sea falsa o contenga datos falsos o inexactos o cuando se determine que el valor declarado no fue determinado de conformidad con lo dispuesto en esta Sección.

III. En importaciones entre personas vinculadas, cuando se requiera al importador para que demuestre que la vinculación no afectó el precio y éste no demuestre dicha circunstancia.

IV. Cuando el nombre, denominación o razón social, domicilio del proveedor en el extranjero o domicilio fiscal del importador, señalados en el pedimento, o bien, en la transmisión electrónica o en el aviso consolidado a que se refieren los artículos 36-A, 37-A, fracción I y 59-A de esta Ley, considerando, en su caso, el acuse correspondiente declarado, sean falsos o inexistentes o cuando en el domicilio señalado, no se pueda localizar al proveedor en el extranjero o al importador en su domicilio fiscal o cuando el proveedor o el importador se encuentren en el supuesto de no localizado o inexistente.

El rechazo del valor declarado y la determinación del valor en aduana de las mercancías a que se refiere este artículo, también será procedente en los casos en los que las mercancías se encuentren destinadas a regímenes aduaneros que permitan la determinación de contribuciones sin su pago.

ARTICULO 78-B. Los importadores podrán formular consulta ante las autoridades aduaneras sobre el método de valoración o los elementos para determinar el valor en aduana de las mercancías.

La consulta deberá presentarse antes de la importación de las mercancías, cumplir con los requisitos establecidos en el Código Fiscal de la Federación y contener toda la información y documentación que permita a la autoridad aduanera emitir la resolución.

Cuando no se cumpla con los requisitos mencionados o se requiera la presentación de información o documentación adicional, la autoridad podrá requerir al promovente para que en un plazo de 30 días cumpla con el requisito omitido o presente la información o documentación adicional. En caso de no cumplirse con el requerimiento en el plazo señalado, la promoción se tendrá por no presentada.

Las resoluciones deberán dictarse en un plazo no mayor a cuatro meses; transcurrido dicho plazo sin que se notifique la resolución, el interesado podrá considerar que la autoridad resolvió negativamente e interponer los medios de defensa en cualquier tiempo posterior a dicho plazo, mientras no se dicte la resolución, o esperar a que ésta se dicte. En caso de que se requiera al promovente para que cumpla los requisitos omitidos o proporcione los elementos necesarios para resolver, el término comenzará a correr desde que el requerimiento haya sido cumplido.

La resolución que se emita será aplicable a las importaciones que se efectúen con posterioridad a su notificación, durante el ejercicio fiscal de que se trate, en tanto no cambien los fundamentos de hecho y de derecho en que se haya basado, no sea revocada o modificada y siempre que la persona a la que se le haya expedido no haya manifestado falsamente u omitido hechos o circunstancias en los que se haya basado la resolución.

No obstante, lo dispuesto en el párrafo anterior, el método o los elementos determinados en la resolución podrán aplicarse a las importaciones efectuadas antes de su notificación, durante el ejercicio fiscal en que se haya emitido la resolución, en los términos y condiciones que se señalen en la misma, siempre que no se hayan iniciado facultades de comprobación con relación a dichas operaciones.

ARTICULO 78-C. Los hechos que se conozcan con motivo del ejercicio de las facultades de comprobación de las autoridades aduaneras, que consten en los expedientes o documentos que lleven o tengan en su poder dichas autoridades, la información disponible en territorio nacional del valor en aduana de mercancías idénticas, similares o de la misma especie o clase, así como aquéllos proporcionados por otras autoridades, por terceros o por autoridades extranjeras, podrán servir para motivar las resoluciones en las que se determine el valor en aduana de las mercancías importadas, así como para proceder al embargo precautorio de las mercancías en los términos del artículo 151 fracción VII de esta Ley.

La información relativa a la identidad de terceros que importen o hayan importado mercancías idénticas, similares o de la misma especie o clase, cuyo valor en aduana se utilice para determinar el valor de las mercancías objeto de resolución, así como la información confidencial de dichas importaciones que se utilice para motivar la resolución, sólo podrá ser revelada a los tribunales ante los que, en su caso, se impugne el acto de autoridad.

No obstante, lo dispuesto en el párrafo anterior, el interesado podrá designar un máximo de dos representantes, con el fin de tener acceso a la información confidencial proporcionada u obtenida de terceros respecto del valor en aduana en importaciones de mercancías idénticas, similares o de la misma especie o clase, en los términos de lo dispuesto en los artículos 46 y 48 del Código Fiscal de la Federación.

ARTICULO 64. *La base gravable del impuesto general de importación es el valor en aduana de las mercancías, salvo los casos en que la ley de la materia establezca otra base gravable.*

El valor en aduana de las mercancías será el valor de transacción de las mismas, salvo lo dispuesto en el artículo 71 de esta Ley.

Se entiende por valor de transacción de las mercancías a importar, el precio pagado por las mismas, siempre que concurren todas las circunstancias a que se refiere el artículo

67 de esta Ley, y que éstas se vendan para ser exportadas a territorio nacional por compra efectuada por el importador, precio que se ajustará, en su caso, en los términos de lo dispuesto en el artículo 65 de esta Ley.

Se entiende por precio pagado el pago total que por las mercancías importadas haya efectuado o vaya a efectuar el importador de manera directa o indirecta al vendedor o en beneficio de éste.

ARTICULO 71. *Cuando la base gravable del impuesto general de importación no pueda determinarse conforme al valor de transacción de las mercancías importadas en los términos del artículo 64 de esta Ley, o no derive de una compraventa para la exportación con destino a territorio nacional, se determinará conforme a los siguientes métodos, los cuales se aplicarán en orden sucesivo y por exclusión:*

- I. Valor de transacción de mercancías idénticas, determinado en los términos señalados en el artículo 72 de esta Ley.*
- II. Valor de transacción de mercancías similares, determinado conforme a lo establecido en el artículo 73 de esta Ley.*
- III. Valor de precio unitario de venta determinado conforme a lo establecido en el artículo 74 de esta Ley.*
- IV. Valor reconstruido de las mercancías importadas, determinado conforme a lo establecido en el artículo 77 de esta Ley.*
- V. Valor determinado conforme a lo establecido en el artículo 78 de esta Ley. Como excepción a lo dispuesto en el primer párrafo de este artículo el orden de aplicación de los métodos para la determinación del valor en aduana de las mercancías, previstos en las fracciones III y IV de este artículo, se podrá invertir a elección del importador.*

PROCEDIMIENTO DE CERTIFICACIÓN

1. **Solicitud y Perfil.**

Acudir ante el SAT (Servicio de Administración Tributaria) para la aplicación de solicitud y la entrega del perfil a cumplir.

2. **Análisis.**

Revisión documental y desarrollo del reporte de análisis

Validación de los requisitos.

3. **Operación.**

Visita de evaluación y reporte de operación.

Validación de los estándares de seguridad y en su caso las observaciones detectadas.

4. **Resolución.**

Emisión del oficio de resolución para la empresa con el resultado del proceso.

5. **Empresa Certificada.**

Se emitirá un certificado con vigencia de 2 años.

6. **Renovación y seguimiento.**

Las empresas que deseen seguir obteniendo los beneficios que otorga el programa, deberán presentar la solicitud de renovación ante el SAT (Servicio de Administración Tributaria).

RESOLUCIONES.

Positiva: Autorización con 2 años de vigencia.

Negativa: 6 meses por Incumplimiento documental y 2 años por Incumplimiento derivado de la visita.

En caso de que se requiera información adicional, que haya sido omitida o que se requiera para resolver, el plazo se reanudará a partir de que el requerimiento haya sido atendido.

COSTO: \$29,748.00

NUMEROS OEA

Hasta 2019 Se han recibido 653 solicitudes de las cuales:

- ✚ 456 han sido autorizadas bajo el apartado "L" NEEC (OEA).
- ✚ 120 continúan en trámite.
- ✚ 43 han presentado desistimientos.
- ✚ 34 se han resuelto de manera negativa.

PORCENTAJE DE EMPRESAS O ENTIDADES CERTIFICADAS EN OEA

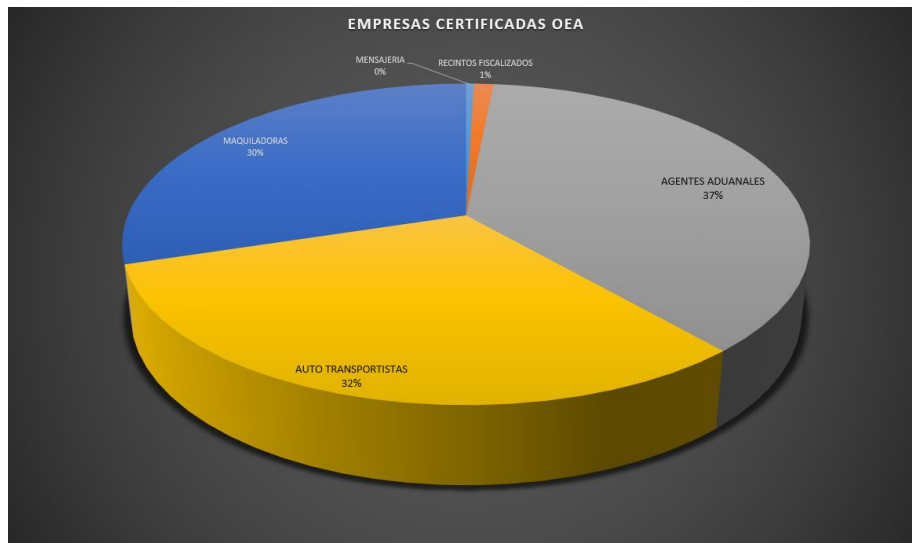


Gráfico 1.- empresas o entidades certificadas en OEA Fuente: Cooperación OEA-CTPA actualidad, retos y oportunidades SHCP-SAT

ESTADOS CON MAYOR PORCENTAJE DE EMPRESAS CERTIFICADAS OEA

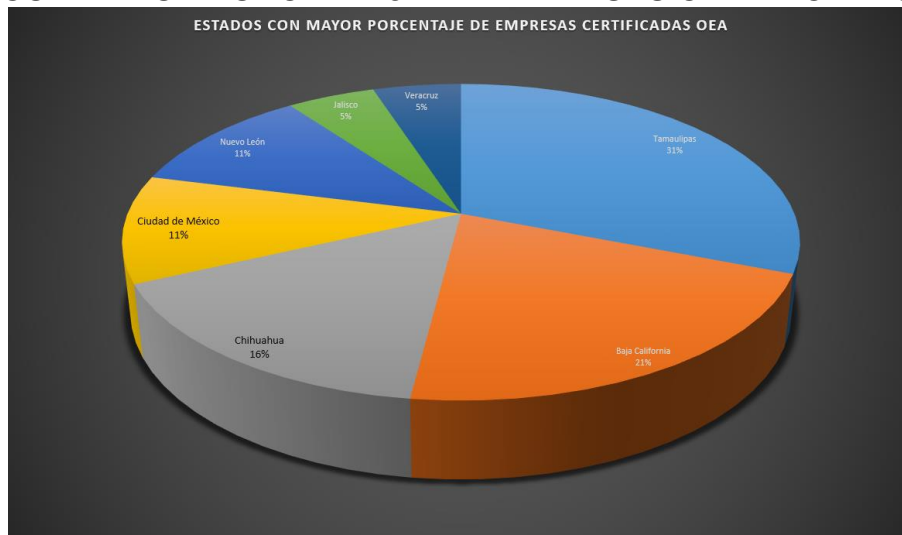


Gráfico 2.- Estados con empresas certificadas en OEA Fuente: Cooperación OEA-CTPA actualidad, retos y oportunidades SHCP-SAT

Principales Estados	Porcentaje
Tamaulipas	31%
Baja California	21%
Chihuahua	16%
Estado de México	11%
Nuevo León	11%
Jalisco	5%
Veracruz	5%

Tabla 1.- Porcentajes de estados con empresas certificadas en OEA

En materia de seguridad, la certificación de OEA (Operador Económico Autorizado) promueve puntos básicos como:

- ✚ Detección posible incidentes en la cadena de suministro y establecer medidas preventivas.
- ✚ Tener control de los documentos oficiales de forma electrónica.
- ✚ Expedir comprobantes fiscales digitales.
- ✚ Tener instrucciones especiales en políticas internas y de operación, así como registros para cumplir con las obligaciones aduaneras.
- ✚ Tener mayor control y seguridad de la información, así como en los documentos de la empresa.

PERFIL DEL AUTO TRANSPORTISTA TERRESTRE.

1.- Planeación de la seguridad en la cadena de suministro. Implica la elaboración de políticas y procedimientos para identificar riesgos y debilidades en la cadena, para después implementar estrategias para mitigar los riesgos.

2.- Seguridad Física. Todas las áreas sensibles de la empresa deberán tener barreras físicas, elementos de control y disuasión contra el acceso no autorizado.

3.- Controles de acceso físico. Dotar a los empleados de identificación, también implementar mecanismos para la llegada de visitas y proveedores. Registros y evaluaciones de los mecanismos.

4.- Socios comerciales. La empresa debe contar con procedimientos escritos y verificables para la selección y contratación de socios comerciales, fabricantes, transportistas, vendedores, proveedores de servicios y productos.

5.- Seguridad de procesos. Deben establecerse medidas de control para garantizar la integridad y seguridad de la mercancía de los procesos relacionados con el transporte, manejo, despacho aduanero y almacenaje de carga a lo largo de la cadena de suministro.

6.- Gestión aduanera. La empresa debe contar con procedimientos documentados en los que se establezcan políticas internas y de operación, así como de los controles necesarios para el debido cumplimiento de las obligaciones aduaneras.

7.- Seguridad de los vehículos de carga, contenedores, carros de tren, remolques y/o semirremolques. Se debe contar con procedimientos documentados para identificar, revisar, sellar y mantener la integridad para el transporte de mercancías.






8.- Seguridad del personal. Se debe contar con procedimientos documentados para el registro y evaluación de personas que desean obtener un empleo dentro de la empresa, establecer métodos para realizar verificaciones periódicas de los empleados actuales, además de contar con programas de capacitación continua.

9.- Seguridad de la información y documentación. Deben existir medidas de prevención para mantener la confidencialidad e integridad de la información y documentación generada por los sistemas, incluyendo aquellos utilizados para el intercambio de información con otros integrantes de la cadena de suministro.

10.- Capacitación en seguridad y concientización. Debe haber un programa de concientización sobre amenazas establecido y mantenido por el personal de seguridad para reconocer y crear conciencia sobre las amenazas de terroristas y contrabandistas en cada punto de la cadena de suministro.

11.- Manejo e investigación de incidentes. Deben existir procedimientos documentados para reportar e investigar incidentes en la cadena de suministros y las acciones a tomar para evitar su recurrencia.

Ventajas

-  Disminuye interrupciones en la cadena logística.
-  Disminuye el riesgo de robo y daño de la carga.
-  Enfoca más a los empleados en los procesos de la seguridad.
-  Agilización en el despacho aduanero.
-  Atención personal.

Gracias a este programa se facilitará y agilizará el cruce de mercancías, se protegen en mayor medida los embarques y se mejorarán los tiempos en la exportación e importación, elevando así el nivel de competitividad de las empresas participantes.

Actualmente el programa OEA (Operador económico Autorizado), se encuentra disponible para empresas importadoras/exportadoras (Maquiladoras), así como para empresas transportistas. Cada una contando con un esquema de requisitos y beneficios, los cuales se señalan a continuación:

Básicamente los lineamientos propuestos por la OMA (Organización mundial de Aduanas) en el Marco Normativo SAFE a través del pilar Aduana - Empresa, que explícitamente reconoce la susceptibilidad del comercio global a las amenazas, y por ende, a la necesidad de encontrar mecanismos para proteger y agilizar el comercio mundial, promoviendo de esta forma una asociación participativa entre los intereses públicos y los privados. Lo anterior se traduce en la implementación de un programa de operadores seguros OEA en cada uno de los países miembros de la OMA que implementen dicho programa, y en la búsqueda de cadenas internacionales seguras en la medida que los países realicen acuerdos de reconocimiento mutuo. Asimismo, la evolución del comercio hace necesario que en la medida que el servicio aduanero cuente con socios les será más fácil afrontar los nuevos retos y saber dónde enfocar su esfuerzo como garante de la facilitación del comercio.

MARCO NORMATIVO SAFE

En las sesiones del Consejo de la Organización Mundial de Aduanas celebradas en junio de 2005 en Bruselas, los Miembros de la OMA adoptaron el Marco de normas SAFE para asegurar y facilitar el comercio mundial. Este instrumento internacional único marcó el comienzo de las normas modernas de seguridad de la cadena logística y anunció el inicio de un nuevo enfoque para la gestión integral de las mercancías transportadas entre fronteras, además de reconocer la importancia de una asociación más estrecha entre Aduanas y empresas.

Desde entonces, el Marco de normas SAFE se ha actualizado periódicamente para abordar con eficacia los nuevos y emergentes avances en la cadena logística internacional. Algunos elementos adicionales notables fueron las disposiciones sobre Operadores Económicos Autorizados (OEA), gestión coordinada de fronteras, continuidad y reanudación del comercio, Pilar 3 (Aduanas-Otras autoridades públicas internas e intergubernamentales), e información anticipada sobre la carga (IAC) relativa a la carga aérea.

Las fuerzas de la globalización, la innovación y los cambios tecnológicos continúan generando enormes cambios en la cadena logística global. Para seguir ayudando a los Miembros y a las partes interesadas a establecer y mejorar un entorno de comercio internacional seguro y facilitador, el Marco SAFE volvió a ser actualizado en 2018.

La versión de 2018 aumenta los objetivos del Marco SAFE con respecto al fortalecimiento de la cooperación entre las administraciones aduaneras, por ejemplo, mediante el intercambio de información, el reconocimiento mutuo de los controles, el reconocimiento mutuo de los OEA y la asistencia administrativa mutua. Además, requiere mayor cooperación con las autoridades públicas encargadas de determinadas mercancías por las autoridades reguladoras (por ejemplo, armas, materiales peligrosos) y de los pasajeros, además de los organismos responsables de los envíos postales. Actualmente, el Marco SAFE también prevé ciertos beneficios mínimos para los OEA e incluye una lista completa de tales beneficios.

El Marco SAFE actualizado ofrece nuevas oportunidades para que las Aduanas, las autoridades públicas relevantes y los operadores económicos trabajen en busca del objetivo común de mejorar la seguridad y la eficiencia de la cadena logística, sustentado en la confianza mutua y la transparencia.

Me complace presentar esta nueva versión del Marco SAFE a modo de instrumento dinámico actualizado que equilibra la facilitación y el control, al tiempo que promueve la seguridad de la cadena logística en el comercio mundial. Este instrumento único continuará siendo un punto de referencia para las Aduanas, otras autoridades públicas y los operadores económicos.

Dado que la asistencia para el fortalecimiento de capacidades sigue siendo una parte vital de la estrategia de aplicación de SAFE, la OMA reforzará sus esfuerzos de fortalecimiento de capacidades para satisfacer las necesidades de las Aduanas y las partes interesadas de manera estructurada y continua, lo cual asegurará la armonización y la aplicación sostenible del Marco SAFE.

RECONOCIMIENTO

El Marco SAFE reconoce la complejidad de las cadenas logísticas internacionales y aprueba la aplicación de medidas de seguridad basadas en análisis de riesgo. Por lo tanto, ofrece cierta flexibilidad y permite personalizar los planes de seguridad teniendo en cuenta el modelo de negocio de los Operadores Económicos Autorizados. Algunas prácticas y normas de seguridad identificadas por las Aduanas se describen a continuación. Se trata de normas, prácticas y procedimientos que deben aplicar en el desarrollo de su negocio los socios de la comunidad comercial que deseen beneficiarse de la condición de operadores económicos autorizados, teniendo en cuenta la evaluación de riesgo y sus modelos de actividad. Este documento también establece las expectativas de las administraciones aduaneras y la comunidad empresarial. Todos estos elementos se agrupan en subcategorías, cada una correspondiente a un título.

Las administraciones aduaneras no deben imponer a la comunidad comercial internacional repertorios diferentes de reglas para asegurar y facilitar el comercio, y también deben reconocerse otras normas internacionales. Solo debería haber un repertorio de normas aduaneras internacionales desarrolladas por la OMA, que no se opondría a otras obligaciones internacionales reconocidas de seguridad.

El respeto verificable de las normas y obligaciones a cumplir en términos de seguridad, establecido por otras organizaciones internacionales, como la Organización Marítima Internacional (OMI), la Comisión Económica de las Naciones Unidas para Europa (CEE/ONU) o la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), puede constituir un cumplimiento parcial o completo de las normas recomendadas y de las mejores prácticas de seguridad aplicables definidas por las Aduanas e indicadas a continuación, siempre que las obligaciones sean idénticas o comparables.

COMERCIO EN LA ACTUALIDAD

En 2018, el comercio mundial de mercancías creció un 3,0%, superando ligeramente al PIB. Esa cifra es muy inferior al 4,6% registrado en 2017. La pérdida de impulso se debe en parte a la intensificación de las tensiones comerciales y al nivel excepcionalmente alto de restricciones del comercio.

El último informe de vigilancia del comercio de la OMC confirma que las medidas restrictivas del comercio están aumentando. Según ese informe, que abarca de mediados de octubre de 2018 a mediados de mayo de 2019, el valor del comercio afectado por medidas de restricción de las importaciones se estima en 339.500 millones de dólares EE.UU. Se trata de la segunda cifra más alta de la que hay constancia, después de los 588.300 millones de dólares EE.UU. recogidos en el informe anterior (mediados de octubre de 2017 a mediados de octubre de 2018). Para que el comercio recupere dinamismo en 2019-2020 es preciso que se resuelvan las tensiones comerciales. El comercio sigue estando concentrado. En 2018, las diez principales economías comerciantes representaban más de la mitad del comercio mundial, y aproximadamente el 37% de las transacciones mundiales correspondía a las cinco primeras.

Las economías en desarrollo desempeñan una función cada vez más importante en el comercio mundial y están escalando posiciones entre los principales exportadores e importadores del mundo. Asimismo, están aumentando los niveles de comercio entre las economías en desarrollo. En 2018, esos intercambios comerciales representaron más del 50% de sus exportaciones de mercancías. Sin embargo, las exportaciones de mercancías de los países menos adelantados se mantuvieron en unos escasos 193.000 millones de dólares EE.UU., lo que representa menos del 1% de las exportaciones mundiales. En su conjunto, las exportaciones de mercancías crecieron un 10,0%, lo que supuso una disminución con respecto al 10,7% registrado en 2017. En cambio, el comercio mundial de servicios comerciales aumentó un 8,0%, experimentando un fuerte crecimiento por segundo año consecutivo. Los servicios relacionados con los bienes fueron los que registraron la expansión más pronunciada, del 11,0%, mientras que los servicios de transporte registraron el crecimiento más débil.

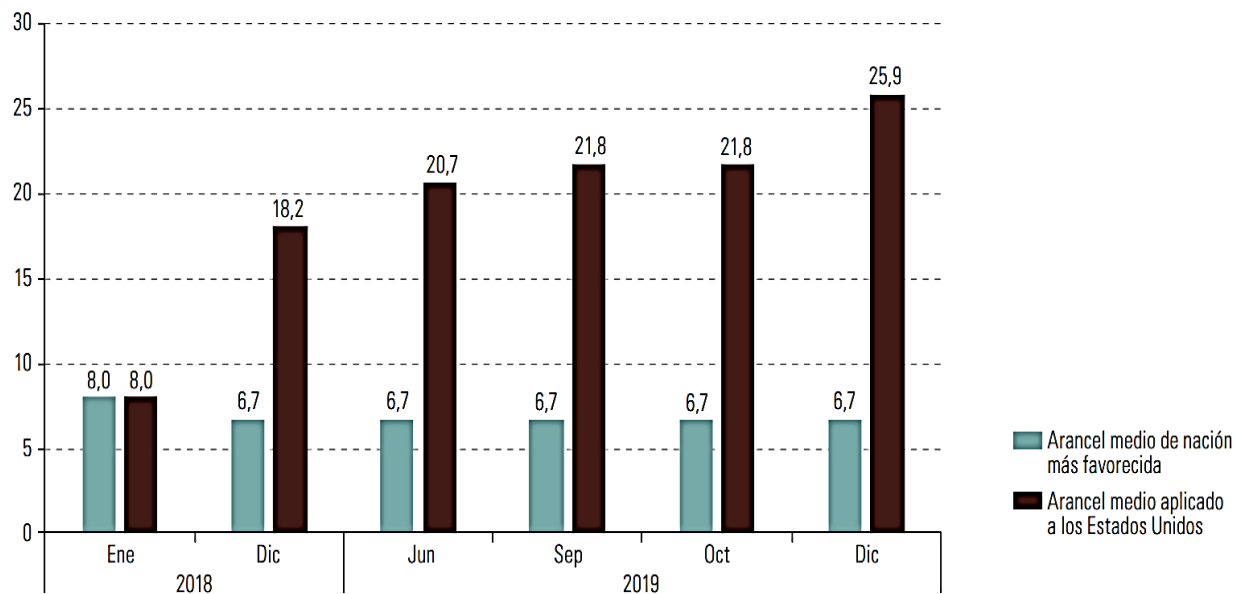
Las redes mundiales de producción de bienes siguen cobrando importancia y las economías en desarrollo desempeñan una función cada vez más prominente en ellas. Las economías asiáticas se han convertido en actores destacados en las cadenas de valor mundiales (CVM).

ESTADOS UNIDOS Y CHINA

El comercio mundial de bienes se ha desacelerado bruscamente desde fines de 2018, y las proyecciones más recientes indican que en 2019 y 2020 se expandiría apenas un 1,2%, y 1.8% respectivamente, siendo su peor desempeño desde la crisis financiera de 2008. Esta situación se debe principalmente a la acumulación de barreras comerciales desde comienzos de 2018, que ascenderían a alrededor de un billón de dólares a fines del presente año. Esta cifra equivale al 6% de las importaciones mundiales de bienes en 2017, el año anterior a que empezaran las tensiones comerciales entre China y los Estados Unidos. Sin embargo, el impacto de las actuales tensiones trasciende el efecto directo de las alzas arancelarias. En efecto, las empresas que participan en las cadenas globales de valor afrontan un cuadro de creciente incertidumbre sobre dónde producir, cuándo hacerlo, y desde qué países abastecerse de insumos, lo que a su vez repercute negativamente en sus decisiones de inversión.

Como consecuencia de las continuas alzas arancelarias entre China y los Estados Unidos que se han aplicado mutuamente desde 2018, se ha abierto una brecha sustancial entre las condiciones recíprocas de acceso a sus respectivos mercados y las aplicables al resto del mundo. En el caso de China, esta brecha alcanzó los 15 puntos porcentuales a principios de 2019, terminando en 19 puntos porcentuales en diciembre de 2019, tras la entrada en vigor de nuevas alzas arancelarias ya anunciadas. Por su parte, en los Estados Unidos la brecha comenzó en 18 puntos porcentuales y llegó hasta los 21 puntos porcentuales en diciembre de 2019. Cabe notar que, además de elevar sus aranceles a las importaciones desde los Estados Unidos, China ha reducido sus aranceles de nación más favorecida para bienes como automóviles, maquinaria, cosméticos y electrodomésticos, beneficiando a competidores como el Japón y la Unión Europea.

A. China [🔗](#)



B. Estados Unidos [🔗](#)

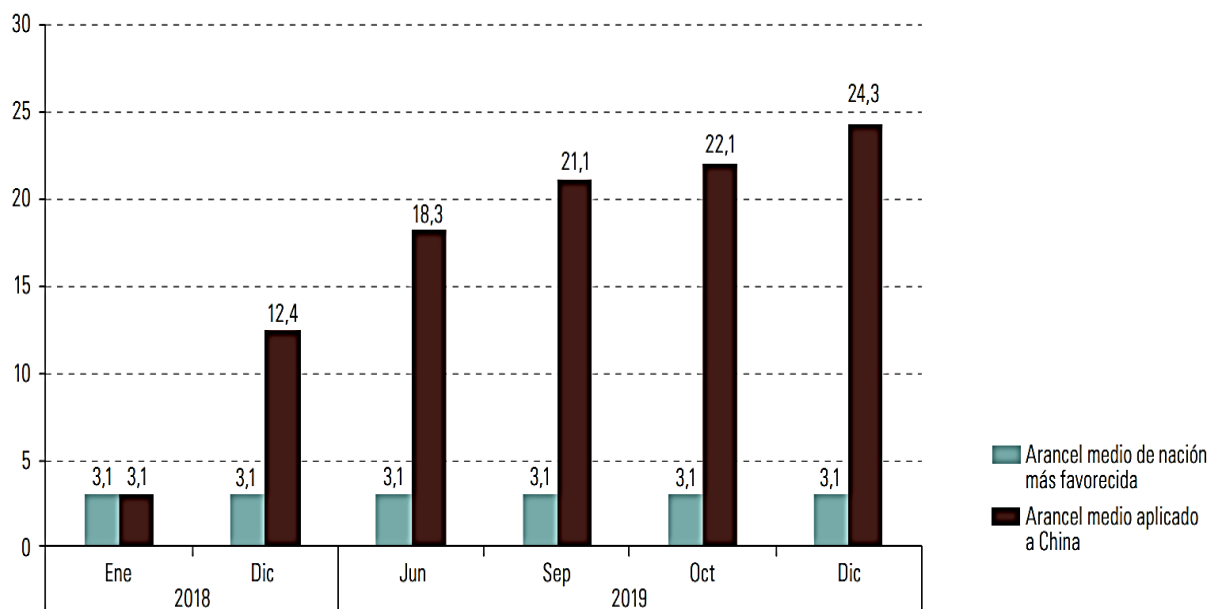


Grafico 3.- China y Estados Unidos: aranceles medios aplicados recíprocamente y aranceles medios de nación más favorecida, enero de 2018 a diciembre de 2019.

Pese a que los niveles arancelarios medios aplicados entre China y los Estados Unidos son similares, el porcentaje de comercio afectado difiere significativamente. Tras la entrada en vigor de las más recientes alzas arancelarias recíprocas, el 1 de septiembre de 2019, casi el 70% del valor de las importaciones estadounidenses desde China se encuentra sometido a sobretasas arancelarias, 11 puntos porcentuales más que en el caso de las importaciones chinas desde los Estados Unidos.

Esta diferencia aumentaría notablemente tras la entrada en vigor de una nueva ronda de alzas arancelarias en diciembre de 2019, cuando casi la totalidad de las importaciones estadounidenses desde China quedarían sujetas a sobretasas, en comparación con algo más de dos tercios de las importaciones chinas desde los Estados Unidos.

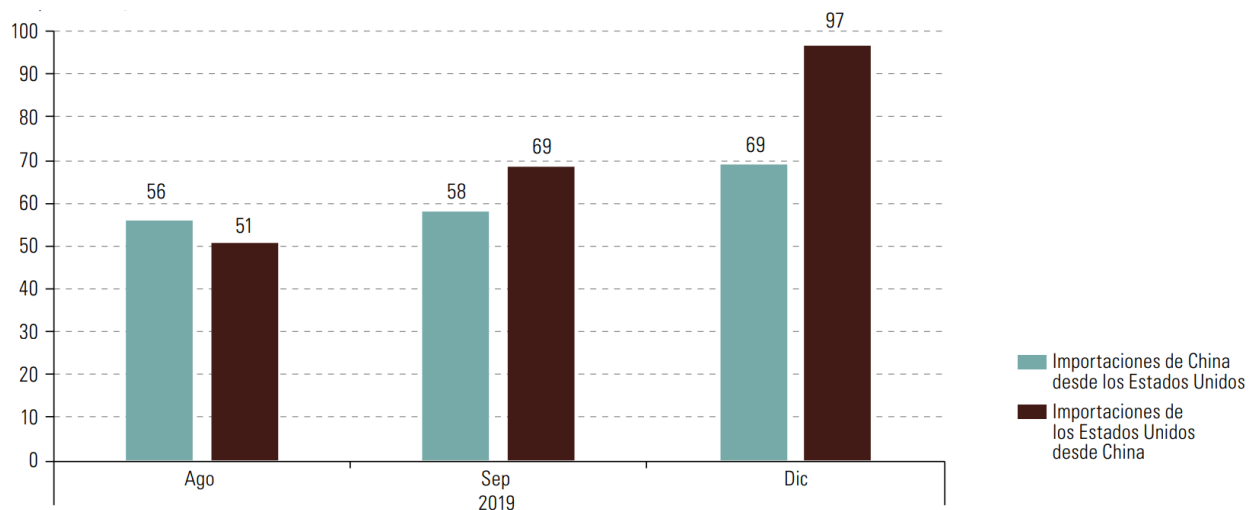


Grafico 4.- China y Estados Unidos: proporción de las importaciones recíprocas de bienes sujeta a alzas arancelarias, agosto a diciembre de 2019.

Las tensiones comerciales tienen una relación directa con la desaceleración del comercio mundial. En efecto, en el primer semestre de 2019, el valor de las exportaciones de China hacia los Estados Unidos se contrajo un 8% respecto de igual período de 2018. Se registraron caídas de los envíos en todos los sectores, varias de ellas en porcentajes de dos dígitos (véase el cuadro I.3). Las importaciones chinas desde los Estados Unidos sufrieron una contracción mucho mayor (-28%) y se registraron caídas superiores al 20% en la mayoría de los sectores.

Sector	Estados Unidos		Unión Europea		América Latina y el Caribe		Mundo	
	Exportaciones	Importaciones	Exportaciones	Importaciones	Exportaciones	Importaciones	Exportaciones	Importaciones
Agricultura, caza y pesca	-10,7	-60,3	2,4	27,2	-8,5	14,4	-2,4	3,2
Petróleo y minería	-33,3	-72,1	3,4	69,1	-7,1	4,7	-1,4	1,8
Alimentos, bebidas y tabaco	-25,4	-14,7	5,5	-0,7	-4,5	26,1	-2,1	7,3
Madera, celulosa y papel	-10,1	-32,2	14,6	-0,7	11,8	-13,6	4,7	-11,5
Textiles, confecciones y calzado	-3,6	-16,2	-2,9	3,5	-6,0	-9,6	-1,9	-2,4
Química y farmacia	-14,9	-20,1	-2,8	9,7	10,4	16,4	-1,3	3,2
Caucho y plástico	-4,7	-21,1	10,3	-12,1	7,7	-1,5	7,3	-9,2
Minerales no metálicos	-20,5	-0,5	21,3	-4,0	-4,5	-3,1	2,7	2,4
Metales y productos derivados	-12,3	-41,2	4,7	-8,7	-0,3	1,2	-1,2	-1,2
Maquinaria y equipos	-7,9	-1,2	7,8	-3,6	1,1	1,7	0,3	-7,8
Automotor	-18,9	-28,6	-4,2	9,1	-34,6	23,3	-11,4	-3,0
Otras manufacturas	-3,4	-63,1	20,0	9,1	7,3	5,7	10,4	-34,1
Todos los productos	-8,3	-28,3	5,9	3,4	-2,7	4,9	0,0	-4,7

Cuadro 1.3.- China: variación del valor del comercio de bienes por sectores y socios, enero a junio de 2019 con respecto al mismo período de 2018.

En varios de ellos, dicha contracción se ha visto compensada por aumentos de las compras de China a otros socios como la Unión Europea y América Latina y el Caribe. No obstante, el comercio exterior chino en su conjunto muestra una tendencia declinante desde comienzos de 2018 (véase el gráfico I.6). Las importaciones chinas que más cayeron en términos de valor en el primer semestre de 2019 fueron las de madera, celulosa y papel (-12%), caucho y plástico (-9%) y maquinaria y equipos (-8%).

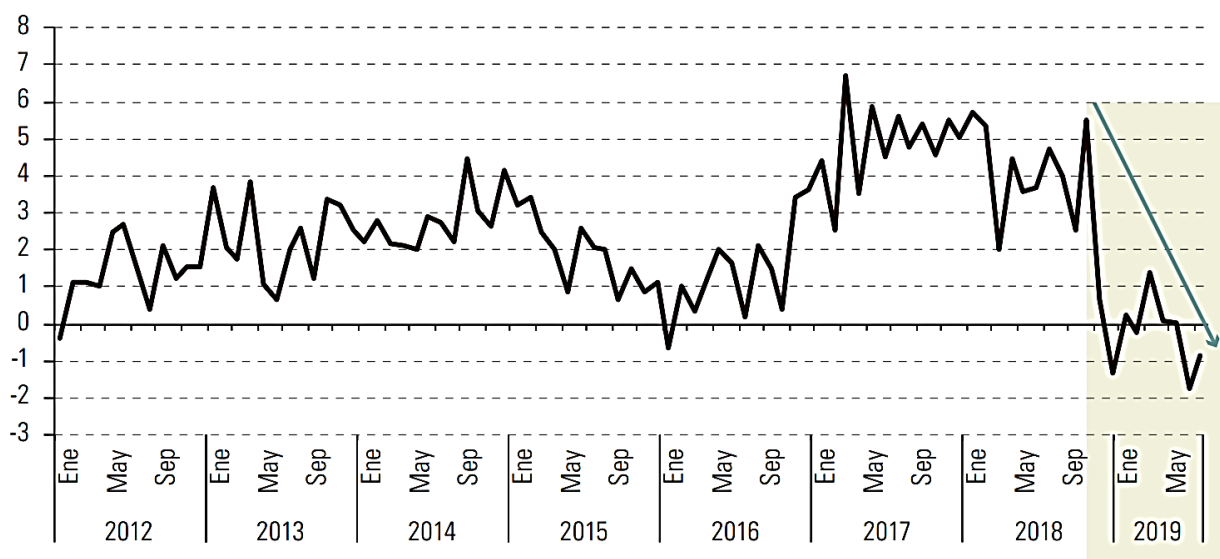


Grafico 5.- Variación interanual del volumen del comercio mundial de bienes, enero de 2012 a julio de 2019.

TLCAN (NAFTA) (Tratado de Libre Comercio de América del Norte)

Las negociaciones del TLCAN (Tratado de Libre Comercio de América del Norte) se iniciaron por primera vez bajo la presidencia de George H. W. Bush, pero no fue hasta el mandato del Presidente William J. Clinton quien promulgó la Ley de Implementación del TLCAN el 8 de diciembre de 1993.

El Tratado de Libre Comercio de América del Norte entró en vigor el 1 de enero de 1994. Fue significativo porque fue el primer TLC entre dos países ricos y un país de bajos ingresos estableciendo la liberalización comercial de compromisos que marcaron el camino para establecer nuevas reglas para futuros acuerdos comerciales sobre temas importantes a los Estados Unidos.

El TLCAN abordó cuestiones de política que eran nuevas para los TLC (Tratados de Libre Comercio) que influyeron en la conclusión de importantes negociaciones comerciales multilaterales en virtud del Acuerdo General sobre Aranceles Aduaneros y Comercio (GATT).

Las disposiciones de apertura del mercado del TLCAN eliminaron gradualmente las barreras a casi todos los aranceles, así como a la mayoría de los no arancelarios de los bienes y servicios producidos y comercializados en América del Norte. Al comienzo del TLCAN, los derechos estadounidenses promedio aplicados a las importaciones de México fueron 2.07% y más del 50% de las importaciones estadounidenses de México ingresaron libres de impuestos. En contraste, Estados Unidos enfrentó aranceles más altos, no arancelarios y barreras de inversión en México.

El comercio entre los socios del TLCAN se ha más que triplicado desde el acuerdo entró en vigor, formando cadenas de producción integradas entre los tres países. Muchos expertos en política comercial y economistas dan crédito al TLCAN por expandir el comercio y vínculos económicos entre las partes, creando procesos de producción más eficientes, aumentando la disponibilidad de productos de consumo a un precio más bajo y mayor, y mejorar la vida normas y condiciones de trabajo. Otros culpan al TLCAN y los TLC posteriores de EE. UU. Por tendencias de empleo decepcionantes, una disminución en los salarios promedio de los EE. UU. y por no haberlo hecho suficiente para mejorar las normas laborales y las condiciones ambientales en el extranjero.

El TLCAN coincidió con los esfuerzos unilaterales de liberalización comercial de México. Después del TLCAN, Estados Unidos y Canadá obtuvieron un mayor acceso al mercado mexicano, que fue el de más rápido crecimiento el principal mercado de exportación de bienes y servicios de EE. UU. en ese momento.

El TLCAN también abrió los EE. UU. mercado para aumentar las importaciones de México y Canadá, creando una de las áreas de libre comercio más grandes del mundo. Desde el TLCAN, los tres países han hecho esfuerzos para cooperar en temas de interés mutuo, incluido el comercio y la inversión, y también en otros aspectos más amplios de la relación, como cooperación regulatoria, competitividad industrial, facilitación del comercio, frontera cooperación ambiental y seguridad.

	México		Canada		Estados Unidos	
	1994	2018	1994	2018	1994	2018
Población (millones)	92	126	29	37	263	329
PIB nominal (miles de millones de \$ EE.UU.)	\$508	\$1,221	\$548	\$1,716	\$7,309	\$20,580
PIB nominal, base PPA (miles de millones de \$ EE.UU.)	\$790	\$2,632	\$654	\$1,931	\$7,309	\$20,580
PIB per cápita (US \$)	\$5,499	\$9,678	\$19,914	\$46,281	\$27,777	\$62,516
PIB per cápita en \$ PPA	\$8,555	\$20,407	\$22,531	\$50,057	\$27,777	\$62,516
Exportaciones de bienes y servicios (% del PIB)	14%	39%	33%	32%	10%	12%
Importaciones de bienes y servicios (% del PIB)	18%	41%	32%	34%	11%	15%

Tabla 2.- Indicadores económicos seleccionados para México, Canadá y Estados Unidos (1994-2018)

TENDENCIAS COMERCIALES

El comercio entre los países que conforman el TLCAN/NAFTA (Tratado de Libre Comercio de América del Norte) aumentó rápidamente después de que el acuerdo entró en vigencia, aumentando más rápidamente que el comercio con la mayoría de los otros países.

Las Importaciones totales de mercancías en los Estados Unidos hacia los otros dos miembros aumentaron de \$ 150.9 mil millones (USD) en 1993 a \$ 677.9 mil millones (USD) en 2019, esto representa un aumento del 349%, mientras que las exportaciones de mercancías aumentaron de \$ 141.8 mil millones (USD) a \$ 548.8 mil millones (USD), representando un aumento de 287% durante el mismo período de tiempo.

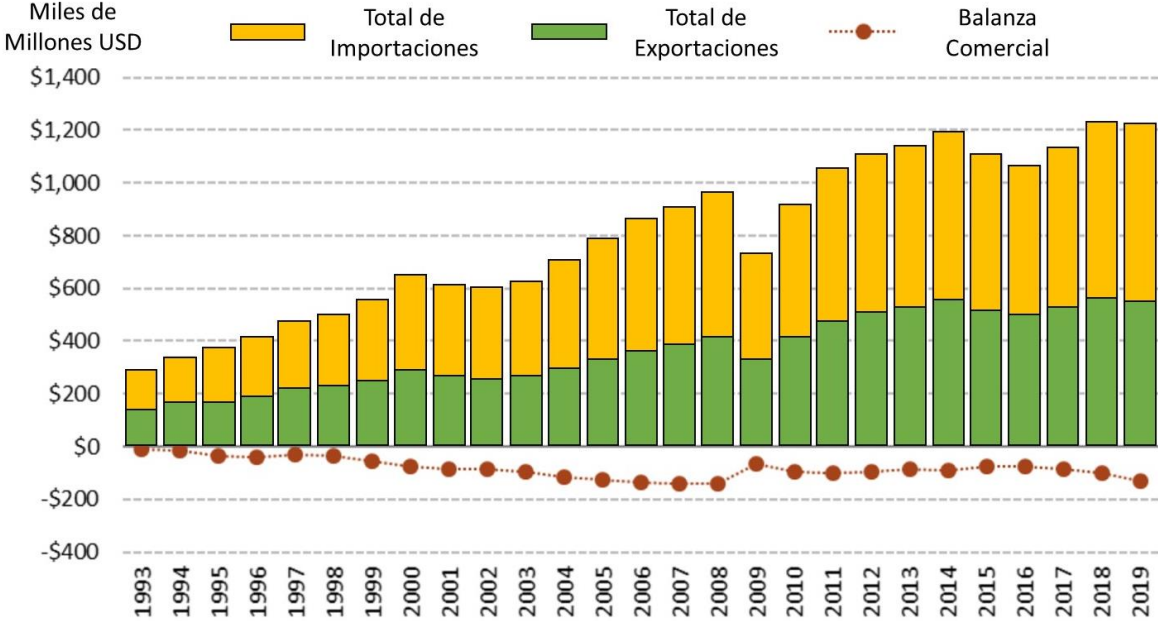


Gráfico 6.- Balanza comercial TLCAN/NAFTA 1993-2019

El déficit comercial de México con Estados Unidos y Canadá ha fluctuado desde la entrada en vigor del TLCAN dados los otros factores económicos, como el crecimiento económico y tipos de cambio, que afectan el comercio. En 2019, el déficit comercial de México aumentó a \$ 129.1 mil millones USD, hasta \$ 74.3 mil millones USD desde el 2016. El comercio de servicios con socios del TLCAN también ha aumentado. México tenía un superávit comercial de servicios con Canadá y Estados Unidos de \$ 36,2 mil millones USD en 2018.

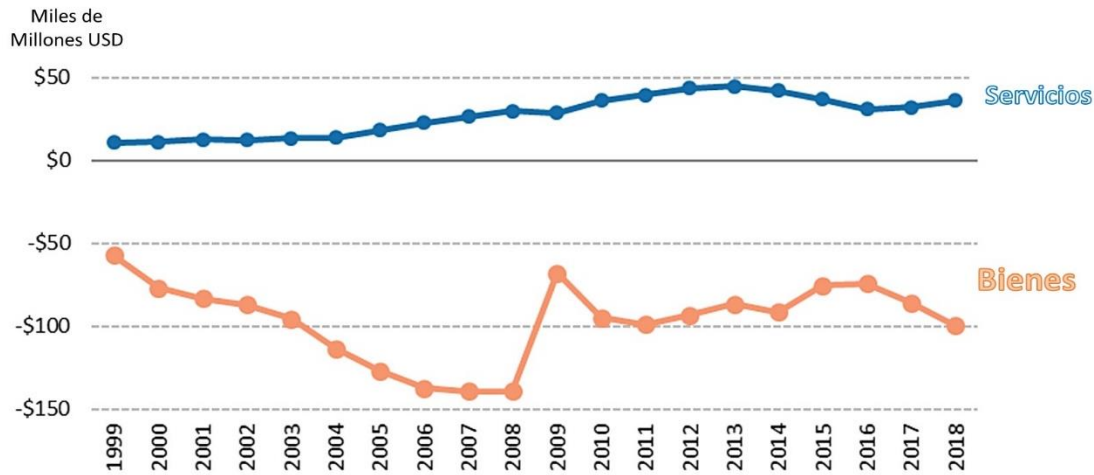
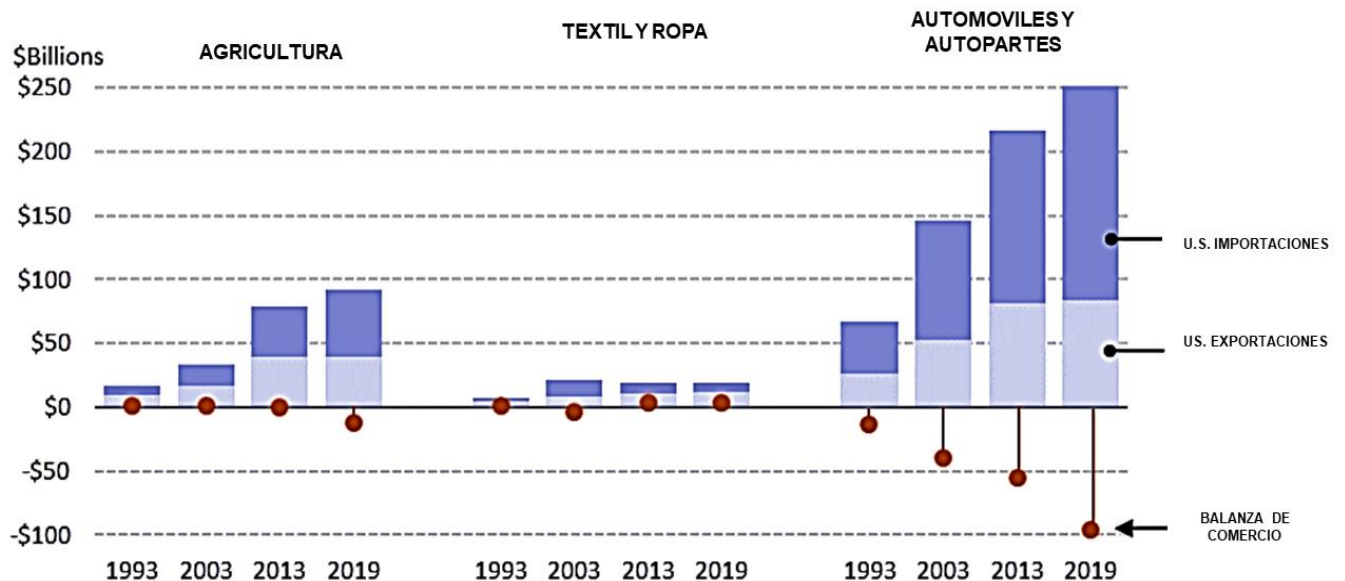


Grafico 7.- Balanza comercial de servicios y mercancías con socios del TLCAN

COMERCIO DE MERCANCÍAS EN INDUSTRIAS SELECCIONADAS

El Tratado de Libre Comercio de América del Norte logro eliminar las políticas proteccionistas de México en el sector automotriz siendo una parte fundamental en la integración de la industria automovilística en los tres países. El sector experimentó algunos de los cambios más significativos en el comercio después del acuerdo, ocupando el primer lugar entre los principales exportaciones e importaciones entre los países miembros del TLCAN.

El comercio agrícola también se expandió después del acuerdo entre países de América del Norte, pero en menor grado que la industria de los vehículos de motor. La balanza



comercial en la agricultura presento un déficit comercial mucho menor. Por el contrario, los sectores de textiles y ropa de los Estados Unidos parecen haber experimentado costos de ajuste desde el TLCAN con una expansión de las importaciones de los estados unidos la los primeros diez años después de la entrada en vigor del acuerdo y una disminución desde 2003. En 2019, en los estados Unidos tuvieron un superávit comercial de 3.700 millones de dólares en el comercio de textiles y prendas de vestir en comparación con Canadá y México. Sin embargo, es difícil aislar los efectos del TLCAN en el comercio de determinadas industrias porque otros factores, como el crecimiento económico y las fluctuaciones monetarias, también afectan al comercio.

Grafico 8.- Balanza industrias seleccionadas TLCAN

CONTRABANDO EN MÉXICO-ESTADOS UNIDOS

En 2018 murieron más estadounidenses por consumo de drogas que durante toda la guerra de Vietnam. El propio presidente de los Estados Unidos ha declarado que se trata de una emergencia de la salud nacional. Según el Centro Nacional de Estadísticas de Salud, en el año 2018 se produjeron 75,827 muertes por sobredosis en el país. Estas tasas fueron un 21% mayores que el año anterior, y aumentaron aún más en el año 2019, en el que la cifra llegó a 87,744.

Ante tales cifras históricas en lo que respecta al consumo de drogas, Estados unidos se replanteo cuáles han sido los mayores esfuerzos de cooperación que se han llevado a cabo durante los últimos años entre el Gobierno Mexicano y el estadounidense, siendo uno de los mayores mercados de consumo y el mayor si hablamos de cocaína. Además, se enfrentan a uno de los mayores productores, Colombia que ha sido el primer productor mundial de cocaína y México el primer productor de heroína y opioides de América Latina y el tercero del mundo.

La situación de drogas en México, tanto en su vertiente de oferta como de demanda, se encuentra estrechamente ligada a las condiciones económicas, culturales, sociales e históricas que han prevalecido en el país en las últimas décadas. Una lectura analítica

de este complejo fenómeno sería completamente parcial, si se deja de lado el contexto en que ocurren y transcurre la vida institucional y cotidiana. Desde los años 70, el fenómeno de las drogas, particularmente lo relacionado con la producción, transportación y comercio, comenzó a ocupar mayores espacios en el desarrollo de políticas y recursos legales; muestra de ello es el robusto marco legal que se ha construido con el objetivo de controlar, normar y regular las diversas actividades asociadas.

El narcotráfico es una de las actividades más preocupantes de la delincuencia organizada y en la actualidad uno de los problemas más desafiantes en el ámbito internacional por su gran capacidad financiera y operativa, así como por su carácter transnacional. Esta actividad ilícita traspasa fronteras como una cadena delictiva multifacética transnacional en la que participan productores, procesadores, transportistas y distribuidores, a la vez que sus actividades se han diversificado a otras esferas delictivas como el lavado de dinero, el secuestro, el soborno, la trata de personas y el tráfico de migrantes y de armas, entre otros.

En la actualidad, el narcotráfico constituye una importante prioridad en materia de seguridad y una extrema preocupación en países como México y Colombia, al igual que en Centroamérica, especialmente en los países del denominado Triángulo Norte (Guatemala, El Salvador y Honduras). Para contener este problema varios países han hecho uso de las fuerzas armadas; sin embargo, todo parece indicar que esta estrategia no ha dado los resultados esperados. En este sentido, para enfrentar a la delincuencia organizada se requerirán necesariamente acciones concertadas de carácter subregional, regional y mundial si en verdad se quiere contrarrestar su capacidad, dado que en la actualidad no hay un solo país, al menos en la región latinoamericana, que pueda debilitar sus efectos nocivos unilateralmente. Se puede afirmar que el narcotráfico continuará siendo un tema pendiente en México al menos a corto y mediano plazos, por la gran complejidad de los factores que determinan su fortaleza, como los siguientes:

Estados Unidos representa el mercado más redituable económicamente para la venta de drogas y en contra parte Estados Unidos también representa una gran amenaza para

países como México y Centro América, por el contrabando de armas provenientes de Estados Unidos y destinadas a los narcotraficantes.

El crecimiento de estos grupos delictivos ha sido una preocupación permanente del gobierno mexicano por su gran incidencia en los campos político, económico, social y militar. La capacidad financiera y operativa de los cárteles mexicanos les ha permitido penetrar en la esfera política y económica del país, erosionar instituciones gubernamentales, incidir en las estructuras sociales e, incluso disputar el control del Estado en varias regiones donde el narcotráfico opera.

El país produce marihuana y amapola, lo que implica también actividades de transformación, traslado y comercialización; a la vez, el territorio mexicano es estratégico para el tráfico de droga proveniente de América del Sur hacia uno de los mercados más grandes del mundo, Estados Unidos. Los narcotraficantes mexicanos dejaron de ser transportadores o intermediarios de drogas provenientes de América del Sur con destino a Estados Unidos, para convertirse en líderes y jefes del negocio en territorio nacional. Estos grupos de delincuentes, además, han ampliado sus actividades delictivas a otras esferas del crimen organizado, como el secuestro, el cobro de “derecho de piso” y el tráfico de personas y de migrantes. En este contexto, las instituciones de seguridad pública han sido rebasadas, lo que ha obligado al gobierno mexicano a hacer uso de las fuerzas armadas para contrarrestar sus actividades.

EL NARCOTRÁFICO COMO UN PROBLEMA TRANSNACIONAL

El narcotráfico ha podido establecer redes transnacionales para el cultivo de drogas en un continente o una región determinada, lo mismo que para trasladarlas, almacenarlas, distribuir las y comercializarlas. Por consiguiente, no podemos considerarlo un problema local, ya que traspasa fronteras y se constituye en un problema de alcance regional y mundial.

Por lo anterior, esta actividad ilícita no solamente ha llegado a ser una preocupación del

Estado mexicano sino también de la comunidad internacional por los graves efectos nocivos que tiene sobre la gobernabilidad, el sistema democrático, la economía, las finanzas y por los daños sociales que causa.

En el caso de México, las actividades del narcotráfico han originado un considerable aumento de corrupción en autoridades, especialmente en las instituciones de seguridad e impartición de justicia, han propiciado el “blanqueo” de recursos ilícitos en la economía mexicana, han incrementado el crimen en el país y han alterado las costumbres de la población en las regiones en las cuales tienen su campo de acción. En el ámbito internacional han constituido un reto para la política exterior mexicana y para la imagen del país.

EL ENTORNO GEOGRÁFICO

El entorno geográfico ha sido un factor decisivo para la presencia y el desarrollo del narcotráfico en territorio mexicano. Hacia el norte, México comparte una frontera de 3000 kilómetros con la primera potencia del mundo a través de la cual cruzan anualmente 300 millones de personas y vehículos particulares, un país con una gran economía y uno de los mercados más atractivos para las drogas por las extraordinarias ganancias que genera. En la frontera sur, México colinda con Guatemala, línea fronteriza altamente vulnerable por su porosidad. Hay ocho cruces formales, pero habría, al menos, 50 cruces vehiculares informales y más de trescientos peatonales. Con Belice, la República Mexicana sólo cuenta con un cruce formal, igualmente poroso. A la vez, Centroamérica se ha convertido en un corredor estratégico para las drogas provenientes de América del Sur.

Tráfico de armas La cercanía de México con un gran mercado de armas como lo es Estados Unidos y la capacidad económica de los cárteles mexicanos para comprarlas han propiciado un importante tráfico ilegal hacia territorio mexicano. Los traficantes adquieren una gran variedad de armas en las tiendas autorizadas y en el mercado legal estadounidense para introducirlas posteriormente a México mediante operaciones ilegales denominadas “hormiga”. La Procuraduría General de la República (PGR) subraya que

no se tiene un dato preciso del número de armas que se introducen ilegalmente a México, ya que sólo se detectan aquellas que se decomisan en acciones para abatir su contrabando y por posesión, acopio o portación. Sin embargo, esta dependencia afirma que, de acuerdo con el registro de su base de datos, de 2019, el 80% de las armas que llegaron a México y estaban en manos de la delincuencia organizada habían provenído de manera ilegal de Estados Unidos, independientemente del lugar donde se hayan fabricado. Estas armas fueron adquiridas principalmente en Texas, Arizona, California, Connecticut, Florida, Ohio y Luisiana.

El combate al narcotráfico reclama acciones renovadas, sistemáticas y concertadas de los Estados ya que no se ha alcanzado una suficiente articulación internacional y regional, o incluso bilateral, de políticas y medidas eficaces para contrarrestar su poder. Desde esta perspectiva, debe ejecutarse una estrategia nacional y regional con base en un esquema integral que contemple el origen del problema, el tránsito, el destino y los retos sociales que plantea.

El tráfico de drogas como problema transnacional y amenaza a la estabilidad política, a las instituciones democráticas y a la seguridad nacional debe abordarse desde una óptica de cooperación multilateral y regional.

La cooperación con Estados Unidos y los países centroamericanos, nuestros países fronterizos, deberá ser prudente y respetuosa. Con el primero por ser el principal mercado al cual se destinan las drogas, y con los segundos por ser muy vulnerables al crimen organizado en todas sus facetas.

Programas como CTPAT y OEA (México), buscan fomentar las buenas prácticas de comercio ayudando en gran medida en la prevención de actividades de Narcotráfico, piratería, contrabando, tráfico de armas y terrorismo. Contar con alguna certificación en materia de Seguridad hace punto de referencia en el servicio del autotransporte de carga, ofreciendo seguridad, y confiabilidad para los socios comerciales.

DESARROLLO

PROCEDIMIENTO Y DESCRIPCIÓN DE LAS ACTIVIDADES REALIZADAS.

Para el desarrollo de las actividades que a priori serán mencionadas cabe señalar que al comienzo de la estancia en la empresa de TRANSERVICIOS S.A DE C.V, terminal Aguascalientes, fue necesario visitar las instalaciones centrales de la empresa ubicadas en Cd. Juárez. Durante el tiempo de permanecía se recibió capacitación a acerca de las actividades a desarrollar de acuerdo a las certificaciones de C-TPAT Y OEA (México) con las que cuenta Transervicios. Además de esto se conoció la historia de la compañía, las actividades o el tipo de servicio que se ofrece y sobre todo la importancia de contar con dichas certificaciones y la obtención de su renovación y aplicación en la terminal de Aguascalientes para el 2020.

Para partir de un punto de referencia fue necesario la reunión de archivos e información en cuanto al procedimiento se refiere, de acuerdo al perfil de OEA (México) publicado por el servicio de Administración Tributaria (SAT) y el perfil de C-TPAT publicado en el portal web por parte de la Oficina de Aduanas y Protección Fronteriza de los Estados Unidos (CBP).

ANÁLISIS DE RIESGO

Para determinar el análisis de riesgo de Transervicios fue necesario entender que la continua amenaza de grupos terroristas y organizaciones criminales contra las cadenas de suministro subraya la necesidad de que los miembros y socios comerciales evalúen la exposición existente y potencial a estas amenazas en evolución. Se evaluó y se reconoció que cuando una empresa tiene múltiples cadenas de suministro con numerosos socios comerciales, se enfrenta a una mayor complejidad para asegurar cada una de ellas.

Al determinar el riesgo dentro de sus cadenas de suministro, los Miembros deben considerar varios factores, como el modelo de negocio, la ubicación geográfica de los proveedores y otros aspectos que pueden ser exclusivos de una cadena de suministro específica.

La evaluación de riesgos de la cadena de suministros es el proceso dirigido a estimar la magnitud de todos aquellos riesgos que no hayan podido evitarse, de esta manera se obtuvo la información necesaria para que la empresa de TRANSERVICIOS tomara una decisión apropiada sobre la necesidad de adoptar medidas preventivas y, en tal caso, sobre el tipo de medidas que deben adoptarse.

El objetivo de esta evaluación fue identificar los riesgos y peligros derivados de las condiciones de la actividad hecha por la empresa para poder:

1. Eliminar de inmediato los factores de riesgo que puedan suprimirse fácilmente,
2. Evaluar los riesgos que no van a eliminarse inmediatamente, y
3. Planificar la adopción de medidas correctoras.

EL TRAZADO DE FLUJO Y PARTICIPANTES INVOLUCRADOS:

Obtención: Durante esta etapa TRANSERVICIOS considera que existen dos procesos de obtención importantes en la cadena de suministros, verificando que en cada una de ellas no exista una contaminación. La primera de ellas es la obtención de materia prima por parte de las empresas maquiladores, para la transformación de la misma. La segunda es la obtención de productos terminados por parte de TRANSERVICIOS y durante su distribución.

Producción, Empaque y Almacenamiento: Es el recurso y el factor humano de las empresas maquiladoras los principales responsables y participantes durante la etapa de producción, empaque y almacenamientos

Transporte: Durante el proceso de distribución, TRANSERVICIOS S.A DE C.V, será el principal responsable de la seguridad de la carga, ofreciendo un servicio en tiempo y forma para nuestros clientes.

Preparación de Documentación: Sera el área de tráfico y transporte, en conjunto con el departamento designado por el cliente quienes se encarguen del proceso de la preparación de la documentación de los embarques, cumpliendo con las restricciones y regulaciones no arancelarias del país.

Desarrollar el análisis de riesgo y el flujo de carga fue importante para la seguridad en los socios comerciales, estableciendo las bases para mejorar los convenios futuros a través de contratos en los cuales ambas partes están de acuerdo con lo establecido las cláusulas, términos y condiciones en materia de seguridad que apliquen en su momento según los estándares de C-TPAT Y OEA.

Análisis de riesgo (Ver anexo 19)

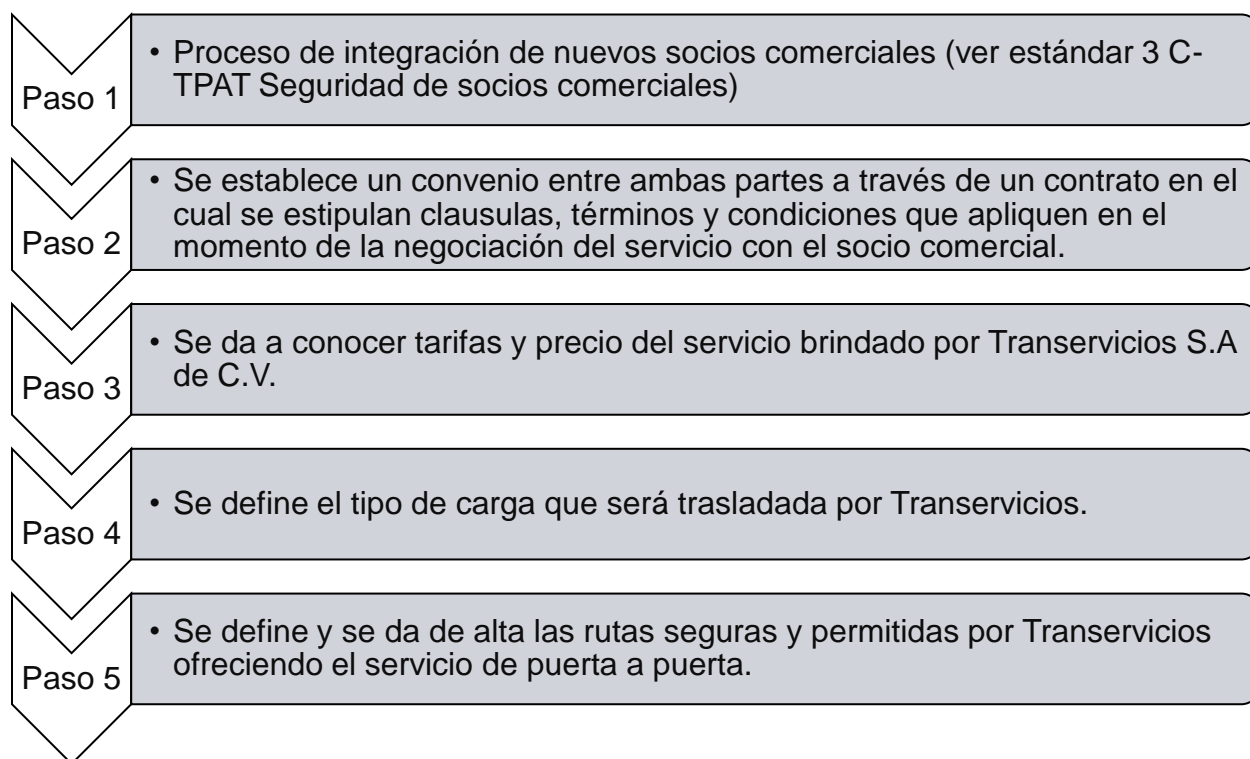


Gráfico 9.- Trazado de flujo y participantes involucrados (Fuente propia)

A partir de esto se notó que era necesario la renovación de procedimiento ya que el programa C-TPAT (Asociación Aduanera y Comercial contra el Terrorismo), presentaba cambios en su estructura donde como resultado la incorporación de cuatro estándares nuevos en su estructura, los cuales si bien es cierto la empresa de TRANSERVICIOS ya implementaba, no se contaba con los procedimientos estipulados en los archivos. Por otro lado, el programa OEA, no presentaba ninguna actualización, pero fue fundamenta realizar cambios que fueran de la mano con el programa C-TPAT, ya que ambas certificaciones son muy similares.

Durante el tiempo de permanencia y las capacitaciones, se llegó a la conclusión que la terminal de Aguascalientes solo se enfocaría en el desarrollo de 3 estándares fundamentales para el cumplimiento de los procesos de seguridad en cada una de las certificaciones, teniendo en cuenta que dichos estándares son compatibles y que Transservicios Ags; funge en mayor medida como una terminal de paso. Estos estándares son:

OEA México (Operador Económico Autorizado)

- ✚ Estándar 2: Seguridad Física.
- ✚ Estándar 3: Controles de Acceso Físico.
- ✚ Estándar 7: Seguridad de los Vehículos de carga, Contenedores, Remolques y Semirremolques.

C-TPAT (Asociación Aduanera y Comercial contra el Terrorismo)

- ✚ Estándar 10: Seguridad Física.
- ✚ Estándar 9: Accesos y Controles Físicos.
- ✚ Estándar 5: Transporte e instrumentos de Seguridad de Tráfico Internacional.
- ✚ Estándar 6: sellos de Seguridad.

DESARROLLO DE ESTÁNDARES

Estándar 2: Seguridad Física - Estándar 10: Seguridad Física

La seguridad física referente a las instalaciones de la terminal de Transservicios Aguascalientes debe llevarse a cabo de una manera exhaustiva, en la que el personal que se encuentra laborando dentro se sienta de la manera más segura posible. Para cumplir con los puntos señalados en cada uno de los estándares tanto para OEA (México) como para C-TPAT, fue necesario realizar una evaluación y análisis de las condiciones en las que se encontraba la terminal. Durante la inspección realizada se observó que la terminal contaba con algunos detalles en la estructura de sus muros, concertina de seguridad y alumbrado. A partir de ahí y en conjunto con el Gerente de la

terminal se comenzó darle solución poco a poco a cada uno de esos detalles; posteriormente se trabajó en el desarrollo del procedimiento necesario para mantener un control adecuado y una seguridad óptima. C-TPAT Y OEA (México) mencionan que las instalaciones deben tener barreras físicas e impedimentos contra el acceso no autorizado, donde deberían incorporar los siguientes criterios físicos de seguridad:

Concertina: Una concertina perimetral debería de cercar las zonas alrededor de las instalaciones de maniobras. Todos los cercos deben inspeccionarse regularmente para detectar señales de daños e integridad.

La terminal de Transservicios cuenta con una concertina a lo largo de toda el área perimetral, manteniendo a personas contra el acceso no autorizado. Además, se realizó limpieza mantenimiento en áreas con desgaste y señales de manipulación.

Puertas de acceso y caseta de vigilancia. Las puertas de acceso para vehículos y para el personal deben ser atendidos y monitoreados las 24 hrs. El número de accesos debería mantenerse a un mínimo necesario por seguridad y para un acceso adecuado.

Transservicios Aguascalientes, actualmente cuenta con tan solo 1 puerta de acceso para los vehículos de carga y para el personal, integrada dentro de la misma. También cuenta con una caseta de vigilancia en el interior de la terminal. Posteriormente se tiene planeado modificar la caseta de vigilancia y el acceso para el personal, teniendo de esta manera una mejor recepción con seguridad de personal, visitas y proveedores.

Estacionamiento: Las empresas con programas de seguridad deberán contar con estacionamientos delimitados para los empleados, visitas, y proveedores prohibiendo el estacionar los vehículos privados de en las zonas adyacentes de transporte de carga y maniobras.

Durante el análisis se observó que la terminal no contaba con las delimitaciones adecuadas de los estacionamientos, por lo cual fue necesario la contratación de un personal externo el cual se encargó de realizar los planos arquitectónicos de la terminal,

delimitando y eficientando cada espacio, en el cual se determinó los espacios para los vehículos particulares.

Estructura del edificio: Tanto C-TPAT como OEA (México) Siguiere que los edificios deben construirse con materiales que puedan resistir una entrada ilegal. La integridad de las estructuras debe mantenerse a través de reparaciones e inspecciones periódicas.

El área perimetral que delimita la terminal de Transservicios Aguascalientes está construida a base de concreto y blocks, manteniendo una altura de 2.80 mts, en la que lo complementa la concertina de navajas.

Durante la inspección realizada se observó que se encontraba un orificio en el que permitía observar el interior de las instalaciones, es por ello que se realizó la reparación evitando un área vulnerable de observación desde el exterior.

Iluminación: Se debe de proveer de iluminación adecuada dentro y fuera de las instalaciones.

Durante este punto fue necesario la colocación de lámparas led en áreas en las que se observaba nula visibilidad durante el turno nocturno, teniendo un mayo panorama de las áreas de revisión.

Además de esto y nuevamente para el desarrollo del Estándar 2 OEA: Seguridad Física - Estándar 10 C-TPAT: Seguridad Física, Transservicios Aguascalientes cuenta con un sistema de Alarma, y un sistema de seguridad CCTV (Circuito Cerrado de Televisión), ayudando a mantener la seguridad mitigando cualquier aspecto de inseguridad dentro de las instalaciones.

Para efectos de cumplimiento de este estándar se realizó un formato en el cual se especifica cada una de las áreas esenciales de revisión y se indicó al personal de seguridad que se deberían realizar rondines por la terminal en un periodo de 1 hora.

Para realizar los rondines efectuados por el personal de seguridad se gestionó la compra de un sistema de chequeo con tecnología RFID (Identificación por Radiofrecuencia), el cual nos permitió realizar las observaciones en cada una de las áreas de la terminal.



Ilustración 1.- sistema JWM

El sistema JWM actualmente es configurado y llevado a cabo por el departamento de Safety. El sistema JWM con tecnología RFID, arroja datos las cuales son punto de análisis y revisión junto al formato (ver anexo 1,13,14) de áreas para mejorar la seguridad física de la terminal.

Estándar 3 OEA: Controles de Acceso Físico - Estándar 9 C-TPAT: Accesos y Controles Físicos

Los controles de acceso físico son todas aquellas entradas y salidas autorizadas, manteniendo a personas no autorizada fuera de las instalaciones. Contar con un proceso de control de los empleados y visitantes, protegen los bienes de la empresa. Este proceso debe incluir la identificación de todos los empleados, visitantes y contratistas en todos los puntos de entrada.

Con el fin de acreditar el estándar de Controles de Acceso Físico respectivamente en cada programa o certificación, se aplicó un procedimiento de identificación de empleados

y proveedores a través de un formato de empleados (ver anexo 2,3) y un formato para vistas y proveedores (ver anexo 4,5) con el fin de controlar el acceso en la terminal. Transervicios cuenta actualmente con un sistema de identificación a través de un Carnet de identificación entregado durante el proceso de contratación. Posteriormente para permitir el acceso en la terminal de Aguascalientes se diseñó y se colocó una calcomanía con un sistema de código QR, donde se almacenan los datos del empleado o proveedor, en el que el personal de seguridad podrá identificar y almacenar cada una de las entradas de manera digital, eficientando la manera y el flujo de entradas.

A través de este sistema solo se le permite el acceso a los empleados y proveedores, pero sólo en aquellas zonas seguras en donde tengan que cumplir sus tareas. Para el acceso de personas con motivo de visita el departamento de seguridad determino que el personal de vigilancia debe controlar y resguardar adecuadamente el acceso permitiendo el ingreso de visitas solo con alguna identificación oficial, y con asuntos a tratar dentro de la terminal. Las políticas de proveedores y visitantes deberán ser respetadas en todo momento por seguridad e integridad de todos.

Estándar 7 OEA: Seguridad de los Vehículos de carga, Contenedores, Remolques y Semirremolques - Estándar 5 C-TPAT: Transporte e instrumentos de Seguridad de Tráfico Internacional. - Estándar 6 C-TPAT: sellos de Seguridad.

Durante el desarrollo de lo que es uno de los estándares más importantes en materia de seguridad del transporte Transfronterizo, fue necesario analizar exhaustivamente las acciones que realizaba la terminal para la revisión de tracto camiones y cajas. El análisis en este punto arrojó como resultados poca participación e inspección en las unidades de transporte por parte de los guardias de seguridad en la terminal de Aguascalientes. (cabe mencionar que las inspecciones si son realizadas en las terminales del 400 y del 800 en Cd. Juárez.)

Ante estos aspectos fue necesario ofrecer por parte de la Gerencia actualizaciones y capacitaciones para el personal de seguridad, concientizando la importancia de mantener la integridad del contenedor y del remolque para la protección contra la

introducción de materiales o personas no autorizadas. Para Transservicios, la política de seguridad en la cadena de suministros en la que se misiona lo importancia de la aplicación de los procedimientos necesarios en el cumplimiento de programas de seguridad de C-TPAT Y OEA (México) en cuanto a la verificación de la integridad física de los productos y la satisfacción del cliente, fue necesario la aplicación de procedimientos de inspección de las unidades de transporte previo a las entradas y salidas en cada terminal; abarcando cada aspecto y espacio de chequeo de los tracto camiones según recomendado y misionado a continuación por C-TPAT.

Se desarrolló un formato (ver formato) de los 19 puntos de inspección, en la que los guardias de seguridad llevan un control tanto en las entradas como en las salidas de cada unidad, cumpliendo con lo solicitado por C-TPAT Y OEA (México).

Puntos de inspección:

Tracto camión

1. Defensa
2. Motor
3. Llantas
4. Chasis/ Ejes
5. Tanques de Combustible
6. Tanques de Aire
7. Tubo de Escape (exhosto)
8. Rueda de Repuesto
9. Quinta rueda
10. Cabina

Cajas

11. Piso Exterior
12. Piso interior
13. Llantas
14. Puertas Interiores / Exteriores
15. Paredes exteriores
16. Paredes interiores
17. Pared frontal
18. Techo Interior/ Exterior
19. Unidad de Refrigeración

PRECINTOS O SELLOS DE SEGURIDAD

La integridad de los precintos o sellos de seguridad es crucial para una cadena de suministro segura. Sigue siendo una parte crítica del compromiso de la empresa de transporte con la seguridad de la cadena de suministro internacional. Par mantener un control de seguridad se desarrolló un procedimiento en el que se gestionó la entrega y la

instalación de precinto o sellos de alta seguridad en cada caja vacía o cargada (ver anexo 6,10,15,16,17,18).

Los precintos o sellos de alta seguridad manejados por TRANSERVICIOS exceden los estándares actuales de PAS ISO 17712. Con fines de integridad, solo el departamento de Safety y personal designados o autorizados puede distribuir y colocar los precintos durante la verificación de cajas. Este procedimiento está claramente definido en los manuales de seguridad e Transervicios en los que se incluye la siguiente información:

- ✚ Asegurar que los precintos estén colocados en los contenedores cargados durante su transporte.
- ✚ Verificar que los precintos estén intactos o si demuestran evidencia de haber sido forzados durante el transporte.
- ✚ Documentar de forma apropiada los números del precinto original y del segundo en caso de haberlo.
- ✚ Mantener los precintos en un lugar seguro y con acceso restringido de personas, solo aquellas autorizadas.
- ✚ Verificar que el número del precinto y la ubicación sean las mismas que las indicadas en los documentos de entrega.
- ✚ Ubicar un segundo precinto en el remolque y si el primer precinto ha sido removido (incluso por un oficial del gobierno) documentar dicho cambio mientras está en camino hacia la frontera.

POLÍTICAS

Para desarrollar y cumplir con cada uno de los aspectos de los programas C-TPAT Y OEA (México) se establecieron políticas internas dentro de la terminal con el objetivo de obtener mayor eficacia en cada uno de los procesos.

- ✓ Brindar un curso de capacitación obligatorio a todo nuevo ingreso a la organización.
- ✓ Demostrar cero tolerancias a la corrupción, y soborno ante cualquier persona.

- ✓ Los guardias deberán realizar rondines por la terminal asegurando cada área de la terminal.
- ✓ Las unidades de transporte deberán ser inspeccionadas a la entrada y salida de la terminal.
- ✓ Se deberá colocar sellos de alta seguridad en cada caja vacía que se encuentre en la terminal.
- ✓ En caso de llegar una caja con mercancía en su interior y no cuente con sello de seguridad, se deberá inspeccionar exhaustivamente y colocar sello de alta seguridad.
- ✓ Los formatos proporcionados por el área de safety, deberán ser llenados y entregados a cada departamento según corresponda.
- ✓ Los proveedores solo tendrán acceso en áreas donde desarrollen sus actividades.
- ✓ Los proveedores deberán presentar alguna identificación con fotografía de la empresa a la que pertenece.

AUDITORIAS

Para TRANSERVICIOS es importante la verificación y realización de evaluaciones de forma anual, o como máximo cada dos años, sin embargo, fue necesario aclarar e indicar al personal interno, así como a los clientes y proveedores que se podría solicitar dichas auditorias cuando sea necesario y previo a una toma de decisiones o cambios en la organización.

Por ejemplo:

1. Adecuarse a nuevos escenarios.
2. Ofrecer niveles de servicio diferenciados.
3. Concretar nuevas asociaciones estratégica.
4. Realizar reestructuraciones profundas.

Parte importante del desarrollo de este proyecto fu la implementación de formatos de evaluación en los cuales se estableció cada punto y aspecto a evaluar en materia de seguridad, verificando que tanto la terminal de Aguascalientes y los socios comerciales cumplen o no con los criterios mínimos de seguridad en el desenvolvimiento de las

actividades de cada uno de los participantes. De este modo TRANSERVICIOS puede asegurarse que sus cadenas de suministro son seguras y no ponen en riesgo la integridad del personal, ni la imagen y el patrimonio de la compañía y sus socios comerciales.

Sera de carácter obligatorio realizar las auditorías internas y análisis de riesgo por Transervicios S.A de C.V, como mínimo una vez al año, con el objetivo de evaluar y analizar los aspectos de seguridad en nuestra cadena de suministros, manteniendo la continuidad de las actividades esenciales de la empresa.

Ver anexo de formatos auditorias.

CRONOGRAMA DE ACTIVIDADES

Actividades	Enero	Febrero	Marzo	Abril	Mayo	Junio
1.-Estudiar y conocer la historia de CTPAT/OEA (México) y sus requerimientos para pertenecer al programa.						
2.-Evaluar la situación de estándares y controles de calidad y seguridad en el transporte que mantiene la empresa.						
3.-Conocer procesos en el análisis de riesgos						
4.-Establecer criterios de seguridad a evaluar periódicamente.						
5.-Establecer políticas de calidad y seguridad en el personal.						
6.- Llevar a la práctica los estándares y controles de calidad y seguridad previamente establecidos.						
7.- Establecer auditorías internas periódicas que garanticen los procesos.						

RESULTADOS

Conocimiento de programas de seguridad permitiéndome extender un panorama mucho más amplio de la importancia del traslado de mercancías, cumpliendo con las regulaciones y restricciones no arancelarias del país ayudando con la seguridad y mitigando factores externos que afecten la economía de las empresas.

Después de haber realizado las actividades de obtención, revisión y análisis de la información, se comprendió la importancia del desarrollo de los estándares mínimo en materia de seguridad por parte de los programas de CTPAT y OEA. Como resultado del análisis de riesgo de cada área se logró establecer las acciones que lograran garantizar un flujo logístico y una seguridad en nuestra cadena de valor.

A través del desarrollo e implementación de nuevos formatos se mejoró la participación de cada uno de los integrantes de la terminal de TRANSERVICIOS Aguascalientes, logrando así una unión e integridad en cada departamento.

Por otra parte, la seguridad del área perimetral de Transervicios se observó mejorada ya que se establecieron políticas en las que era necesario realizar rondines, verificando que cada punto estuviera en óptimas condiciones, evitando la introducción de sujetos ajenos a la empresa. De igual manera una de las decisiones más importantes tomadas en el desarrollo del proyecto fue el establecimiento de políticas en la revisión y colocación de sellos de alta seguridad en las unidades de carga y transporte, de esta manera se ha percibido un cambio sobresaliente en la seguridad de la terminal, generando mayor confiabilidad en nuestros clientes.

Obtener la recertificación de los programas de Operador Económico Autorizado en México y C-TPAT, a través del cumplimiento de los criterios mínimos de seguridad brindará la oportunidad a TRANSERVICIOS S.A DE C.V de ser parte de un programa establecido por el gobierno mexicano y el gobierno estadounidense, que atienden a la dinámica cambiante del comercio global y a estándares internacionales. Acorde con los lineamientos de la OMA, estos programas han permitirá agilizar, facilitar y asegurar el

comercio exterior, esto redundará en un clima más seguro, favorable y a obtener una mejor imagen de la empresa en el país. La adopción del OEA en México y C-TPAT mejorará la imagen de la empresa en términos de garantías de seguridad en la cadena de suministro, facilitando el acceso a mercados, la promoción internacional y la reducción en los costos de transacción. Además, estos programas implican un proceso de modernización de los servicios aduaneros, así como el replanteamiento de planes y visiones estratégicas constantes que permiten a la Administración General de Aduanas consolidar una posición favorable en el ámbito internacional.

CONCLUSIONES

La seguridad en el comercio internacional y en su cadena de suministro es un tema de suma importancia que las empresas dedicadas al transporte nacional e internación o transfronterizo deberían tener en cuenta. Los programas de seguridad como C-TPAT Y OEA han llegado para quedarse, siendo iniciativas individuales y de manera voluntaria, que podrían convertirse en un requerimiento o exigencia a futuro para las empresas de transporte y el comercio internacional, otorgándoles a los miembros no solo los beneficios descritos en el presente trabajo, sino también un reconocimiento internacional como operador seguro.

Contar con un sistema de seguridad en la cadena de suministros ha sido siempre una tarea sumamente ardua, ya que existen diversos factores que buscan beneficiarse de las prácticas de comercio y el transporte, haciendo estas prácticas desleales. Factores como el narcotráfico, piratería, tráfico de personas y terrorismo son solo algunos de los problemas que enfrentan los gobiernos de México y Estados Unidos, siendo dos de los socios del NAFTA, y principales consumidores de drogas y armas respectivamente.

Iniciativas como C-TPAT Y OEA han establecido las bases para fomentar la seguridad en las cadenas de valor mitigando acciones ilícitas que pongan en riesgo la salud y la integridad de las personas.

El desarrollo del análisis de riesgo permitió obtener un punto de partida, teniendo claros los objetivos a cumplir por parte de la terminal de Aguascalientes. Una vez implementadas cada una de las acciones recomendadas, serán notablemente más visibles los beneficios facilitando el acceso a mercados nuevos; teniendo en cuenta la importancia de la seguridad tal y como lo establece la OMA y los programas C-TPAT y OEA. La certificación o reconocimiento por parte de C-TPAT Y OEA son instrumentos que pueden expresar una reducción del nivel de riesgo asociado al operador y a su operación comercial tanto en los mercados de origen como de destino, que le puede reducir el número de inspecciones y por consiguiente de tiempos de despacho.

COMPETENCIAS DESARROLLADAS

Durante la estancia en la terminal de TRANSERVICIOS S.A DE C.V se logró desarrollar distintas competencias como la capacidad de resolución de problemas, disposición y habilidad para enfrentarse y dar respuesta a una situación determinada mediante la organización y/o aplicación de una estrategia identificando los problemas a través de diagnóstico, y formulación de soluciones.

Además de esto se logró desarrollar la capacidad de organización del trabajo, mediante la disposición y habilidad para crear condiciones adecuadas en la utilización de los recursos humanos y materiales existentes para el desarrollo de tareas con la máxima eficacia y eficiencia.

De igual manera se obtuvo la capacidad de trabajar en equipo con disposición y habilidades para colaborar de manera coordinada en la realización de tareas, creando de esta forma relaciones interpersonales con personal de Cd. Juárez teniendo excelente comunicación, trato adecuado, atención y simpatía.

También, se utilizaron herramientas tecnológicas de información y comunicación dentro del desarrollo de actividades, con el objetivo de optimizar los procedimientos y la obtención eficaz en las tomas decisiones.

De igual manera se aplicaron métodos de investigación durante el desarrollo de procesos, reestructurando la seguridad de TRANSERVICIOS.

FUENTES DE INFORMACIÓN

Oficina de Aduanas y Protección Fronteriza de los Estados Unidos (CBP)(2009). *C-TPAT Análisis de Riesgos en 5 Pasos Guía de procedimientos*, 2-20

Abdoulaye Diop, Ph.D, David Hartman, Ph.D., Deborah Rexrode, M.A. (2007) *C-TPAT Cost/Benefit Survey*. *weldon cooper center for public service*.

Almanza-serrano, ma. Leticia†, carmona-garcía, nélida, ramírez-barajas alejandro y garcía-morales, salvador. Revista de operaciones tecnológicas diciembre 2017 vol.1 no.4 11-17*

Oficina de Aduanas y Protección Fronteriza de los Estados Unidos (CBP)(2019). *Minimum Security Criteria Booklet*. www.cbp.com

M. Angeles Villarreal. (2020) NAFTA and the United States-Mexico-Canada Agreement (USMCA). Congressional Research Service

Jonathan R. Cantor (2013). Customs-Trade Partnership Against Terrorism (C-TPAT). Department of Homeland Security

Mario Cimoli (2019) CEPAL. Perspectivas del Comercio Internacional de América Latina y el Caribe.

Barchi Peleg-Gillai, Gauri Bhat, Lesley Sept (2016). Innovators in Supply Chain Security Better Security Drives Business Value. Stanford University

Organizacion mundial del comercio (OMA). (2019) Examen estadístico del comercio mundial. 4-20

Oficina de Aduanas y Protección Fronteriza de los Estados Unidos (CBP)(2006). *CBP OFFICER ENTRANCE EXAM, PREPARATION GUIDE*. www.cbp.com




Oficina de Aduanas y Protección Fronteriza de los Estados Unidos (CBP)(2006). *Supply Chain security Best Practices C-TPAT*. www.cbp.com

Blanca H. Morales Vázquez, María de Jesús Ramírez Domínguez, Martha Elva Reséndiz Ortega (2007). *The impact of NAFTA in Mexico's Economy and Finances: a view from the MIPYMES*

GARCÍA SANTIAGO, FRANCISCO ANTONIO (2006). *La Gestión de Cadenas de Suministros: Un enfoque de integración global de procesos. Visión Gerencial*

DOF, (2018). *LEY ADUANERA. Nueva Ley publicada en el Diario Oficial de la Federación el 15 de diciembre de 1995.*

ANEXOS

	TRANSERVICIOS S.A DE C.V AREA: SAFETY-AGUASCALIENTES AGUASCALIENTES, AGS.											
REVISION DE AREAS PERIMETRALES											FECHA	
											TURNO	
AREA DE REVISION	BUEN ESTADO	MAL ESTADO	OBSERVACIÓN									
B1												
BARDA												
ILUMINACION												
CAMARAS												
ALAMBRADO												
B2												
BARDA												
ILUMINACION												
CAMARAS												
ALAMBRADO												
B3												
BARDA												
ILUMINACION												
CAMARAS												
ALAMBRADO												
B4												
BARDA												
ILUMINACION												
CAMARAS												
ALAMBRADO												
OTRAS AREAS												
PUERTAS DE ACCESO												
ESTACIONAMIENTO DE CAJAS												
ESTACIONAMIENTO DE TRACTO												
ESTACIONAMIENTO DE VEHICULOS												
ESTACIONAMIENTO PROVEEDORES Y VISITANTES												
AREA DE RESIDUOS PELIGROSOS												
TALLER DE CAJAS												
CASETA												
COMEDOR												
OFICINA												
DORMITORIOS												
AREA DE LLANTAS												
SALA DE OPERADORES												
HORA DE INSPECCION	07:00	08:00	09:00	10:00	11:00	12:00	13:00	14:00	15:00	16:00	17:00	18:00
ESTACIONES												
HORA DE INSPECCION	19:00	20:00	21:00	22:00	23:00	00:00	01:00	02:00	03:00	04:00	05:00	06:00
ESTACIONES												
FIRMA DEL GUARDIA(S): _____											Safety Abraham Contreras Espanza	
<small>FORMATO 1 SEG-OEA02-2.1 SEG-CTPAT-10</small>											FOLIO	

Anexo 1



TRANSERVICIOS S.A DE C.V



CONTROL DE DIARIO DE PROVEEDORES Y VISITAS DEL MES DE:

N°	NOMBRE	COMPAÑIA	ÁREA DE VISITA	H. ENTRADA	H. SALIDA	N° GAFET	PLACAS	LÍNEA	COLOR	FIRMA
1										
2										
3										
4										
5										
6										
7										
8										
9										
10										
11										
12										
13										
14										
15										
16										
17										
18										
19										
20										
21										
22										
23										
24										
25										
26										
27										
28										
29										
30										

FORMATO 3
SEG-06A03-3.2
SEG-CTPAT-09

FOLO

Anexo 4



TRANSERVICIOS S.A DE C.V
 AGUASCALIENTES, AGS.
 AREA: SAFETY-AGUASCALIENTES



FECHA		HORA	
Entrega de paquetería y mensajería			
DATOS		NOMBRE	
NOMBRE DE LA MENSAJERIA			
NOMBRE DEL EMPLEADO MENSAJERIA			
ORIGEN DEL PAQUETE			
NUMERO DE GUIA(S) DEL PAQUETE			
QUIEN RECIBE EL PAQUETE			
NUMERO DE PAQUETES O SOBRES			
QUIEN RECIBE EL PAQUETE (ADMINISTRATIVO)			
NOMBRE DEL GUARDIA:		DESTINATARIO	
OBSERVACIONES.			

FORMATO 5

SEG-OEA03-3.4

SEG-CTPAT-09

FOLIO



TRANSERVICIOS S.A DE C.V
 AGUASCALIENTES, AGS.
 AREA: SAFETY-AGUASCALIENTES



FECHA		HORA	
Entrega de paquetería y mensajería			
DATOS		NOMBRE	
NOMBRE DE LA MENSAJERIA			
NOMBRE DEL EMPLEADO MENSAJERIA			
ORIGEN DEL PAQUETE			
NUMERO DE GUIA(S) DEL PAQUETE			
QUIEN ENTREGA EL PAQUETE			
NUMERO DE PAQUETES O SOBRES			
QUIEN RECIBE EL PAQUETE (ADMINISTRATIVO)			
NOMBRE DEL GUARDIA:		DESTINATARIO	
OBSERVACIONES.			

FORMATO 5

SEG-OEA03-3.4

SEG-CTPAT-09

FOLIO

Anexo 5



TRANSERVICIOS S.A DE C.V
 AGUASCALIENTES, AGS.
 CAJA SIN SELLO



FECHA:	_____	HORA:	_____
NOMBRE DEL OPERADOR	_____		
NO. DE TRACTO	_____	NO. DE CAJA	_____
ORIGEN	_____	DESTINO	_____
NO. SELLO NUEVO	_____		
NO. SELLO REMPLAZADO	_____		
MENCIONE EL MOTIVO DE COLOCACIÓN DE SELLO			
DOCUMENTO QUE SE FIRMO			
CARTA PORTE	_____	FIRMA DEL GUARDIA	_____
BILL OF LANDING	_____	FIRMA DEL OPERADOR	_____
PEDIMENTO	_____		

FORMATO 6

SEG-OEA07-7.1

SEG-CTPAT-05

FOLIO



TRANSERVICIOS S.A DE C.V
 AGUASCALIENTES, AGS.
 CAJA SIN SELLO



FECHA:	_____	HORA:	_____
NOMBRE DEL OPERADOR	_____		
NO. DE TRACTO	_____	NO. DE CAJA	_____
ORIGEN	_____	DESTINO	_____
NO. SELLO NUEVO	_____		
NO. SELLO REMPLAZADO	_____		
MENCIONE EL MOTIVO DE COLOCACIÓN DE SELLO			
DOCUMENTO QUE SE FIRMO			
CARTA PORTE	_____	FIRMA DEL GUARDIA	_____
BILL OF LANDING	_____	FIRMA DEL OPERADOR	_____
PEDIMENTO	_____		

FORMATO 6

SEG-OEA07-7.1

SEG-CTPAT-06

FOLIO



TRANSERVICIOS S.A DE C.V
TERMINAL AGUASCALIENTES



REPORTE DE FALLAS EN EQUIPO DE TRANSPORTE

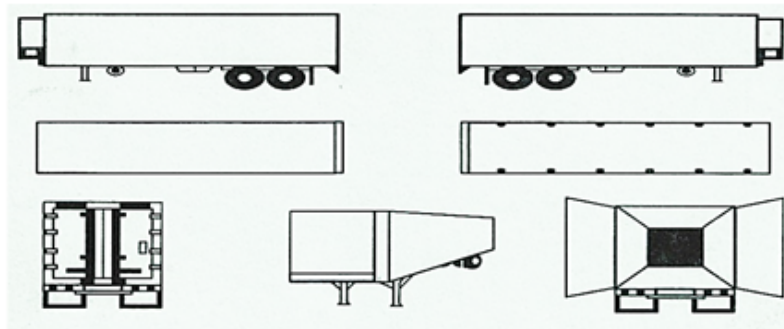
NOMBRE DEL OPERADOR:			FECHA:	
No. TRACTO:		No. PLACAS	LINEA:	
ORIGEN:	DESTINO:	HORA SALIDA:	HORA ENTRADA:	

OBSERVACIONES TRACTO



OBSERVACIONES CAJA

No. DE CAJA:		No. PLACAS	LINEA:	
No. SELLO ENTRADA:		CARGADO/VACIO		
No. SELLO SALIDA:		CARGADO/VACIO		
ORIGEN:	DESTINO	HORA SALIDA:	HORA ENTRADA:	



FIRMA OPERADOR

FIRMA DEL GUARDIA

TRAFICO

FORMATO 11
 SEG-OEA07-7.3
 SEG-CTPAT-06

FOLIO



TRANSERVICIOS S.A DE C.V
 TERMINAL AGUASCALIENTES
 SAFETY-AGUASCALIENTES



Entrega y Recepción de Material y Equipo de Caseta

<input type="checkbox"/>	Telefono fijo	<input type="checkbox"/>	Distancionmetro en estuche
<input type="checkbox"/>	Espejo concavo corto	<input type="checkbox"/>	Calentador
<input type="checkbox"/>	Espejo concavo largo	<input type="checkbox"/>	Afijotado
<input type="checkbox"/>	Espejo pegable	<input type="checkbox"/>	Engrapadora
<input type="checkbox"/>	Caja de herramienta	<input type="checkbox"/>	Lampara led recargable roja
<input type="checkbox"/>	Tolete	<input type="checkbox"/>	Lampara led de emergencia
<input type="checkbox"/>	Manivela	<input type="checkbox"/>	Lampara de mano Police Security
<input type="checkbox"/>	Ventilador	<input type="checkbox"/>	Par de guantes carnaza
<input type="checkbox"/>	Iman	<input type="checkbox"/>	Multiconector
<input type="checkbox"/>	Sensor de Panico	<input type="checkbox"/>	Alarma detectora de humo
<input type="checkbox"/>	Marro truper 2 lbs	<input type="checkbox"/>	4 chalecos de seguridad
<input type="checkbox"/>	Martillo goma	<input type="checkbox"/>	4 gafetes visitante
<input type="checkbox"/>	Martillo de bronce	<input type="checkbox"/>	4 gafetes proveedores
<input type="checkbox"/>	Juego de llaves puerta principal	<input type="checkbox"/>	1 Trapiador
<input type="checkbox"/>	Reloj de Rondines	<input type="checkbox"/>	1 Escoba
<input type="checkbox"/>	Botiquin equipado	<input type="checkbox"/>	1 recogedor
<input type="checkbox"/>	Cafetera	<input type="checkbox"/>	1 Bote capacidad de 20lbs
<input type="checkbox"/>	Reloj digital	<input type="checkbox"/>	1 Bote basura
<input type="checkbox"/>	Fornitura con 9 piezas	<input type="checkbox"/>	Cizallas corta pernos
<input type="checkbox"/>	Esposas smith & wesson	<input type="checkbox"/>	
<input type="checkbox"/>	Candado quinta rueda con llave	<input type="checkbox"/>	

FECHA _____

Observaciones

NOMBRE Y FIRMA DE QUIEN ENTREGA

NOMBRE Y FIRMA DE QUIEN RECIBE

FORMATO 14

SEG-054-2

SEG-CTPAT-10



TRANSERVICIOS S.A DE C.V
 TERMINAL AGUASCALIENTES
 SAFETY-AGUASCALIENTES



Entrega y Recepción de Material y Equipo de Caseta

<input type="checkbox"/>	Telefono fijo	<input type="checkbox"/>	Distancionmetro en estuche
<input type="checkbox"/>	Espejo concavo corto	<input type="checkbox"/>	Calentador
<input type="checkbox"/>	Espejo concavo largo	<input type="checkbox"/>	Afijotado
<input type="checkbox"/>	Espejo pegable	<input type="checkbox"/>	Engrapadora
<input type="checkbox"/>	Caja de herramienta	<input type="checkbox"/>	Lam para led recargable roja
<input type="checkbox"/>	Tolete	<input type="checkbox"/>	Lam para led de emergencia
<input type="checkbox"/>	Manivela	<input type="checkbox"/>	Lam para de mano Police Security
<input type="checkbox"/>	Ventilador	<input type="checkbox"/>	Par de guantes carnaza
<input type="checkbox"/>	Iman	<input type="checkbox"/>	Multiconector
<input type="checkbox"/>	Sensor de Panico	<input type="checkbox"/>	Alarma detectora de humo
<input type="checkbox"/>	Marro truper 2 lbs	<input type="checkbox"/>	4 chalecos de seguridad
<input type="checkbox"/>	Martillo goma	<input type="checkbox"/>	4 gafetes visitante
<input type="checkbox"/>	Martillo de bronce	<input type="checkbox"/>	4 gafetes proveedores
<input type="checkbox"/>	Juego de llaves puerta principal	<input type="checkbox"/>	1 Trapiador
<input type="checkbox"/>	Reloj Detex Newmant(Rondines)	<input type="checkbox"/>	1 Escoba
<input type="checkbox"/>	Botiquin equipado	<input type="checkbox"/>	1 recogedor
<input type="checkbox"/>	Cafetera	<input type="checkbox"/>	1 Bote capacidad de 20 lbs
<input type="checkbox"/>	Reloj digital	<input type="checkbox"/>	1 Bote basura
<input type="checkbox"/>	Fornitura con 9 piezas	<input type="checkbox"/>	Cizallas corta pernos
<input type="checkbox"/>	Esposas smith & wesson	<input type="checkbox"/>	
<input type="checkbox"/>	Candado quinta rueda con llave	<input type="checkbox"/>	

FECHA _____


Observaciones

NOMBRE Y FIRMA DE QUIEN ENTREGA

NOMBRE Y FIRMA DE QUIEN RECIBE

FOLIO

TALLER MANTENIMIENTO			
SALA	1	48 ARE	
		53 MUEBLE	
	2	48 ARE	
		53 MUEBLE	
	3	48 ARE	
		53 MUEBLE	
	4	48 ARE	
		53 MUEBLE	
	5	48 ARE	
		53 MUEBLE	
	6	48 ARE	
		53 MUEBLE	
	7	48 ARE	
		53 MUEBLE	
	8	48 ARE	
		53 MUEBLE	
	9	48 ARE	
		53 MUEBLE	
	10	48 ARE	
		53 MUEBLE	
	11	48 ARE	
		53 MUEBLE	
	12	48 ARE	
		53 MUEBLE	
	13	48 ARE	
		53 MUEBLE	
	14	48 ARE	
		53 MUEBLE	
	15	48 ARE	
		53 MUEBLE	
	16	48 ARE	
		53 MUEBLE	
	17	48 ARE	
		53 MUEBLE	
	18	48 ARE	
		53 MUEBLE	
	19	48 ARE	
		53 MUEBLE	
	20	48 ARE	
		53 MUEBLE	
	21	48 ARE	
		53 MUEBLE	
	22	48 ARE	
		53 MUEBLE	
	23	48 ARE	
		53 MUEBLE	
	24	48 ARE	
		53 MUEBLE	
	25	48 ARE	
		53 MUEBLE	
	26	48 ARE	
		53 MUEBLE	
	27	48 ARE	
		53 MUEBLE	
	28	48 ARE	
		53 MUEBLE	
	29	48 ARE	
		53 MUEBLE	
	30	48 ARE	
		53 MUEBLE	
	31	48 ARE	
		53 MUEBLE	




ENTRADA


Fecha _____

Guardia(s) _____

FORMATO 16
SEG-OEA07-7.3
SEG-CTPAT-05



oea
Operador Económico
Autorizado
MEXICO



CTPAT™
YOUR SAFETY OURS STRONGEST LINK

FOLIO



TRANSERVICIOS SA DE CV
 AREA: SAFETY-AGUASCALIENTES
 AGUASCALIENTES, AGS.



"SELLOS PLASTICOS"

NO.TSV	NO. CAJA	NO.SELLO	FECHA	GUARDIA DE SEGURIDAD
TSV 201		3343551		
TSV 202		3343552		
TSV 203		3343553		
TSV 204		3343554		
TSV 205		3343555		
TSV 206		3343556		
TSV 207		3343557		
TSV 208		3343558		
TSV 209		3343559		
TSV 210		3343560		
TSV 211		3343561		
TSV 212		3343562		
TSV 213		3343563		
TSV 214		3343564		
TSV 215		3343565		
TSV 216		3343566		
TSV 217		3343567		
TSV 218		3343568		
TSV 219		3343569		
TSV 220		3343570		

FORMATO 17 SEG-OEA0 7-7.1

SEG-CTPAT-6

SAFETY: ING. ABRAHAM CONTRERAS ESPARZA



TRANSERVICIOS S.A DE C.V
 AREA: SAFETY-AGUASCALIENTES
 AGUASCALIENTES, AGS.



"SELLOS DE PERNO"

NO.TSV	NO. CAJA	NO.SELLO	FECHA	GUARDIA DE SEGURIDAD
TSV 001		1831281		
TSV 002		1831282		
TSV 003		1831283		
TSV 004		1831284		
TSV 005		1831285		
TSV 006		1831286		
TSV 007		1831287		
TSV 008		1831288		
TSV 009		1831289		
TSV 010		1831290		

FORMATO 18 SEG-OEA0 7-7.1 SEG-CTPAT-6



TRANSERVICIOS S.A DE CV
 AREA: SAFETY-AGUASCALIENTES
 AGUASCALIENTES, AGS.



"SELLOS DE LAMINILLA"

NO.TSV	NO. CAJA	NO.SELLO	FECHA	GUARDIA DE SEGURIDAD
TSV 001		932914		
TSV 002		932915		
TSV 003		932916		
TSV 004		932917		
TSV 005		932918		
TSV 006		932919		
TSV 007		932920		
TSV 008		932921		
TSV 009		932922		
TSV 010		932923		

FORMATO 19 SEG-OEAO 7-7.1 SEG-CTPAT-6

TRANSERVICIOS SA. DE C.V

Aguascalientes

Auditoria Socios Comerciales

Aguascalientes, Ags a ___ de _____ del 2020

En Transervicios SA. DE C.V, Nos comprometemos a mantener un sistema confiable que incremente la seguridad dentro de nuestra empresa y que nos permita transportar los materiales y productos del cliente en un flujo eficiente dentro de la cadena de suministros.

La información y documentación solicitada, es con el fin de conocer el estatus de seguridad con la que cuenta su empresa y cumplir con los requerimientos de los programas de seguridad OEA(México) y C-TPAT.

	Documentación Requerida	SI	NO	En proceso	Complementarios
1	Cedula de R.F.C				
2	Comprobante de domicilio				
3	Copia de certificado OEA(México)				
4	Copia de certificación C-TPAT				
5	Aplicación de Crédito				

Contactos Transervicios S.A de C.V

Administradores de los programas OEA (México) / C-TPAT

C.P. Rito Marroquin Romo	Gerente de la terminal Aguascalientes	rmarroquin@Transervicios.com
ING. Abraham Contreras Esparza	Safety-OEA / C-TPAT Aguascalientes	safety-ags@transervicios.com
LIC. Gerardo Castro	Legal & Compliance	gcastro@transervicios.com
Sr. Esteban Martinez	Gerente Seguridad Cd. Juárez	emartinez@transervicios.com

TRANSERVICIOS S.A DE C.V

Auditorias C-TPAT / OEA

Datos		Fecha:
Nombre de la compañía		
Dirección		
Director (es) de la empresa		
Administrador del programa OEA		
Administrador del programa C-TPAT		
Giro de la empresa		
Numero de SVI		
Sistema FAST		

Cuestionario de seguridad (OEA)Transervicios S.A de C.V

Estándar		1. Planeación de la seguridad en la cadena de suministros.			
No.	Sub estándar	SI	NO	En proceso	Complementarios
1	Su empresa cuenta con un análisis de riesgo.				
2	Su empresa cuenta con políticas de seguridad.				
3	Su empresa cuenta con auditorías internas en la cadena de suministros.				
4	Su empresa cuenta con Planes de contingencia y/o emergencia.				

Estándar		2. Seguridad Física			
No.	Sub estándar	SI	NO	En proceso	Complementarios
1	Su empresa cuenta con un informe de sus Instalaciones				
2	La seguridad perimetral impide el acceso no autorizado.				
3	Su empresa realiza un control de los vehículos que ingresan y salen de las instalaciones.				

4	Su empresa dispone de un control de acceso y los conservan.				
5	Realiza inspecciones aleatorias, no anunciadas, de seguridad a las instalaciones y los procesos				
6	Cuenta con un control de llaves y dispositivos de cerraduras.				
7	Cuenta con sistema de iluminación, así como luces de emergencia.				
8	Cuenta con aparatos de comunicación.				
9	Su empresa cuenta con un sistema de alarma y circuito cerrado de televisión y video vigilancia (CCTV).				
10	Cuenta con sistemas de alarma y botones de pánico.				
11					

Estándar		3. Controles de acceso físico			
No.	Sub estándar	SI	NO	En proceso	Complementarios
1	Su empresa cuenta con personal de seguridad				
2	Su empresa cuenta con sistema de identificación de los empleados, visitantes y proveedores				
3	Su empresa cuenta con procedimiento de identificación y retiro de personas y vehículos no autorizados.				
4	Su empresa cuenta con procedimientos para entrega de mensajería y paquetería.				

Estándar		4. Socios comerciales.			
No.	Sub estándar	SI	NO	En proceso	Complementarios
1	Su empresa cuenta criterios de selección en sus socios comerciales.				
2	Su empresa cuenta con requerimientos en seguridad para sus socios comerciales.				
3	Su empresa realiza revisiones periódicas a su socio comercial				

Estándar		5. Seguridad de procesos.			
No.	Sub estándar	SI	NO	En proceso	Complementarios
1	Su empresa cuenta Mapeo de procesos.				
2	Su empresa cuenta con procedimientos para entrega y recepción de carga.				
3	Su empresa cuenta con procedimiento de seguimiento de la mercancía.				
4	Su empresa cuenta Procesamiento de la información y documentación de la carga.				

Estándar		7. seguridad de los vehículos de carga, contenedores, remolques y/o semirremolques			
No.	Sub estándar	SI	NO	En proceso	Complementarios
1	Su empresa cuenta con procedimientos para uso de sellos y/o candados en contenedores y remolques.				
2	Su empresa cuenta con procedimientos para inspección de los medios de transporte, contenedores, remolques y semirremolques.				
3	Su empresa cuenta con procedimiento de almacenaje de vehículos, medios de transporte, contenedores, remolques y semirremolques.				
4	Cuenta con un sistema de rastreo de movimientos de cargas.				
5	Cuenta con un sistema de sellado de contenedores y cajas.				
6	Sus sellos de seguridad o precintos cuentan con la NOM ISO 17712				

Estándar		8. Seguridad del personal.			
No.	Sub estándar	SI	NO	En proceso	Complementarios
1	Su empresa cuenta con procedimientos para selección del personal.				
2	Verificación de antecedentes penales.				
3	Referencias laborales				
4	Antidoping de Ingreso y aleatorios				
5	Verificación periódica de Domicilio.				
6	Sistema de identificación del personal.				
7	Aplicación de estudios socio-económico.				
8	Cuenta con un programa de incentivos que permita a los empleados reportar actos ilícitos de seguridad.				
9	Contrato laboral.				
10	Su empresa cuenta con herramientas para la administración de personal.				

Estándar		9. Seguridad de la información y documentación.			
No.	Sub estándar	SI	NO	En proceso	Complementarios
1	Su empresa cuenta con procedimientos para la clasificación y manejo de documentos.				
2	Su empresa cuenta con procedimiento para la seguridad de la Tecnología de la Información.				
3	Asigna cuentas de usuarios y/o contraseñas, cambiándolas periódicamente.				
	Cuenta con respaldo de su sistema de información y tecnología.				

Estándar		10. Capacitación en seguridad y concientización			
No.	Sub estándar	SI	NO	En proceso	Complementarios
1	Su empresa cuenta con un programa de capacitación y concientización sobre amenazas.				
2	Su empresa cuenta con procedimiento para la seguridad de la Tecnología de la Información.				

Estándar		11. Manejo e investigación de incidentes.			
No.	Sub estándar	SI	NO	En proceso	Complementarios
1	Su empresa cuenta con procedimientos para reporte de anomalías y/o actividades sospechosas.				
2	Su empresa cuenta con procedimiento investigación y análisis.				

Registro de cierre		
Certifico lo aquí expuesto y solicitado por TRANSERVICIOS S.A DE C.V, como una descripción del perfil de seguridad de nuestra empresa.		
Funcionarios	Nombre y firma	Sello de la empresa
Contacto quien atendió este cuestionario		
Administrador del programa OEA (México)		
Administrador del programa C-TPAT		

Auditoria de seguridad Transervicios		
Certifico lo aquí expuesto y solicitado por TRANSERVICIOS S.A DE C.V, como una descripción del perfil de seguridad de nuestra empresa.		
Funcionarios	Nombre y firma	Sello de la empresa
Administrador del programa OEA (México)		
Administrador del programa C-TPAT		

TRANSERVICIOS, S.A DE C.V			
Aguascalientes, Ags.			
AUDITORIA INTERNA			
CODIGO: TSV-AI-2020	VERSIÓN 01	FECHA DE AUDITORIA:	PAGINA 1

CRITERIO DE EVALUACIÓN			OBSERVACIONES
1	Se cuenta con políticas de seguridad.	<input type="checkbox"/>	Ubicada dentro de los manuales de procedimientos.
2	Es del conocimiento de los empleados, las políticas de seguridad.	<input type="checkbox"/>	Se dan a conocer a través del área de capacitación, gafetes y publicada en áreas estratégicas.
3	Están identificados los responsables de los diferentes aspectos de seguridad de la empresa.	<input type="checkbox"/>	Se publican los responsables de la comisión de seguridad en áreas comunes.
4	Se cuenta con flujo de información y plan de respuesta inmediata en casos de contingencia.	<input type="checkbox"/>	Plasmado en los manuales de procedimientos.
5	Se cuenta con un sistema de control e identificación del personal ajeno a la empresa (visitas y proveedores).	<input type="checkbox"/>	Los formatos son elaborados y modificados por el área de safety, entregados a caseta de vigilancia para su control de visitantes y proveedores.
6	Se cuenta con un responsable de seguridad patrimonial.	<input type="checkbox"/>	La terminal de Transervicios Aguascalientes cuenta con un área asignada para la seguridad patrimonial (SAFETY).
7	Se cuenta con planos de las áreas sensibles y de alto riesgo.	<input type="checkbox"/>	Plasmado en los manuales de procedimientos.
8	Se cuenta con procedimientos de revisión de áreas perimetrales.	<input type="checkbox"/>	Los guardias de seguridad realizan rondines cada hora, elaborando un reporte en el formato de "REVISION DE ÁREAS PERIMETRALES"
9	Se controlan los principales accesos de la empresa	<input type="checkbox"/>	Control y resguardo por parte del área de vigilancia.
10	Se tienen separados los estacionamientos de contenedores y tracto camiones de los vehículos particulares.	<input type="checkbox"/>	se encuentran plasmados en planos arquitectónicos dentro de los manuales de procedimientos.
11	Se cuenta con un sistema de revisión e inventario de contenedores	<input type="checkbox"/>	Control realizado por vigilancia y corroborado por Logística & Operaciones.
12	Se cuenta con sistema de CCTV adecuado y funcionando	<input type="checkbox"/>	La terminal de Transervicios Ags, cuenta con un total de 16 cámaras en operación, con trasmisión las 24 horas del día, con respaldos de grabación de 60 días.

TRANSERVICIOS, S.A DE C.V Aguascalientes, Ags.			
AUDITORIA INTERNA			
CODIGO: TSV-AI-2020	VERSIÓN 01	FECHA DE AUDITORIA:	PAGINA 2

13	Se cuenta con un proceso de revisión y control de correo, paquetería y mensajería previa a su entrega.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	El control de paquetería y mensajería es llevado a cabo por el área de vigilancia a través de los formatos asignados por el encargado de Safety.
14	Se cuenta con un sistema de rastreo de movimientos de nuestras unidades de carga	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Se cuenta con un sistema satelital para el rastreo de las unidades de carga.
15	Se cuenta con sistema de revisión de seguridad y control de unidades, al llegar y previo a su salida.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Este proceso es llevado a cabo por el área de vigilancia a través del formato entrada-salida e inspección de tracto-camión-cajas realizado por el departamento de Safety.
16	Se cuenta con un proceso de revisión físico mecánica de todas nuestras unidades.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	La terminal de TSV Aguascalientes, cuenta proveedores para realizar la revisión físico mecánica de todas nuestras unidades.
17	Se cuenta con un sistema de revisión de todas nuestras unidades previo a su ingreso a los Estados Unidos. (K-9)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	La empresa de TRANSERVICIOS S.A DE C.V, cuenta con servicio externo para la revisión de las unidades de carga a través las inspecciones con unidades K9.
18	Se cuenta con un procedimiento de control e instalación de sellos certificados.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	El control de la instalación de sellos de seguridad, es llevado a cabo a través del formato de "colocación de sellos" por el área de seguridad. Posteriormente será archivada la información por el departamento de Safety.
19	Se cuenta con un sistema de recepción, revisión y procesamiento de documentos que amparan la mercancía propiedad del cliente.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Control llevado por Operaciones & Logística
20	Se cuenta con un sistema de procesamiento de datos e información electrónica, confiable y adecuado.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Coordinado con el área de sistemas en Cd. Juárez
21	Se cuenta con un sistema de cambio periódico de contraseñas. (IT)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Coordinado con el área de sistemas en Cd. Juárez
22	Se cuenta con un sistema de respaldo de toda la información electrónica.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Coordinado con el área de sistemas en Cd. Juárez
23	Se cuenta con un procedimiento de responsabilidad para los empleados, de no hacer mal uso de la información confidencial de la empresa.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Coordinado con el área de recursos humanos en Cd. Juárez
24	Se cuenta con un proceso de selección de clientes o socios comercia les previa a la firma de contratos.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Coordinado con el área de crédito y cobranza y dirección general

TRANSERVICIOS, S.A DE C.V
Aguascalientes, Ags.

AUDITORIA INTERNA

CODIGO: TSV-AI-2020

VERSIÓN 01

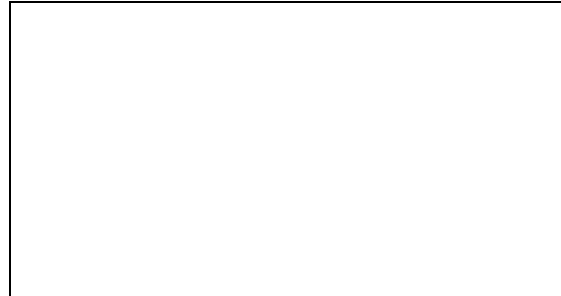
FECHA DE AUDITORIA:

PAGINA 3

25	Se cuenta con un proceso para la realización de visitas periódicas y aleatorias a los clientes.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Este proceso es llevado a cabo por la gerencia de la terminal de Aguascalientes en conjunto con el departamento de Safety.
26	Se tienen contempladas alianzas estratégicas con autoridades nacionales y norteamericanas para mejorar nuestra cadena logística y de seguridad.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Se mantienen alianzas a través de los programas de CTPAT, FAST, OEA(México).
27	Se cuenta con un buzón para el reporte anónimo o de actividades sospechosas.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Publicado en áreas comunes con carteles con información telefónica para reportar actividades sospechosas.
28	Se cuenta con un proceso documentado de selección y contratación de personal idóneo para la operación de la empresa.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	publicado en los manuales y en coordinado con el área de recursos humanos en Cd. Juárez
29	Se cuenta con un procedimiento de realización de antidoping previos a la contratación, así como exámenes periódicos y aleatorios al personal de la empresa.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Se realiza antidoping periódicos al personal de la terminal durante todo el año.
30	Se cuenta con un proceso de asignación de gafetes control de identificación del personal.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Coordinado con el área de recursos humanos en Cd. Juárez
31	Se cuenta con cartas de no antecedentes penales y estudios socio económicos.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Este proceso es llevado a cabo por la gerencia de la terminal de Aguascalientes en conjunto con el departamento de Safety.
32	Se realizan visitas domiciliarias.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Este proceso es llevado a cabo por la gerencia de la terminal de Aguascalientes en conjunto con el departamento de Safety.
33	Se realizan examen Psicométrico.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Coordinado con el área de recursos humanos en Cd. Juárez
34	Se cuenta con un control por medio de huella.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Se cuenta con otro procedimiento para el control de asistencias

TRANSERVICIOS, S.A DE C.V Aguascalientes, Ags.			
AUDITORIA INTERNA			
CODIGO: TSV-AI-2020	VERSIÓN 01	FECHA DE AUDITORIA:	PAGINA 4

SELLO DE LA TERMINAL



comité de auditoría interna	
Gerente de la terminal: C.P Rito Marroquin Romo	
Safety Aguascalientes: Abraham Contreras Esparza	
Legal & Compliance: Gerardo Castro	
Gerente de seguridad: Esteban Martinez	

Auditoria Interna	
Nombre y/o Denominación Social	
Nombre(s) de la persona que atendió la auditoria	
Correo electrónico	
Teléfono	