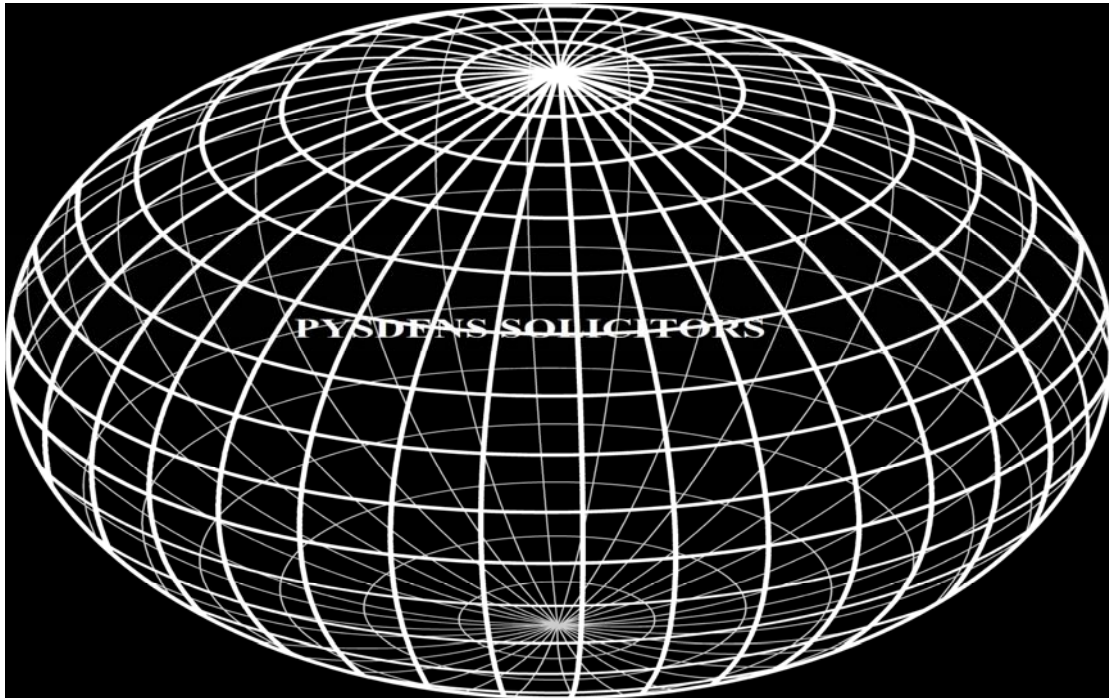


**PYSDENS SOLICITORS
PRESS RELEASE 114.**

K. PYSDEN / S. PEREZ-GOLDZVEIG / E. DURAN SASTRE

<http://www.pysdens.com/v2/letters.asp> <http://www.thehouseofbranchofgold.com/>



**THE MODERN SUPPLY
CHAIN AND
CONSIDERATIONS OF
POSSIBLE FUTURE
CHANGES.**

The Director-General of the World Trade Organization Mr. Pascal Lamy during his speech in an opening workshop in Chengdu, in China on the 18th October 2011 stated that *“with supply chains in place, many production steps are carried out across different countries, with semi-finished products or parts...For example, the iPhone is assembled in China with parts or intermediates imported by China from other countries such as Japan or Korea. A substantial part of the iPhone is even imported from the US. Applying the country of origin principle, shipments of these iPhones from China to the US enter China’s conventional merchandise trade*

**LA CADENA
ABASTECEDORA Y
CONSIDERACIONES SOBRE
SUS POSIBLES CAMBIOS
FUTUROS.**

El director general de la Organización Mundial del Comercio, el señor Pascal Lamy, afirmó durante su discurso de apertura de un taller en Chengdu, en China el 18 de octubre del 2011, que *“con cadenas abastecedoras en existencia, muchos pasos de la producción se llevan a cabo a través de diferentes países, con productos semiacabados o partes... Por ejemplo, el iPhone se monta en China con partes o intermediarios importados por China desde otros países como Japón o Corea. Una parte sustancial del iPhone es importada incluso desde los EEUU. Aplicando el principio del país de origen, el*

statistics as exports to the US...But China assembles only the parts that it imports from other countries. Thus, China itself adds only limited value to what is actually produced outside China.”

The words of Mr. Lamy deal with an important element of commercial globalisation in that finished items are often made in a number of jurisdictions and assembled in another to save on costs. However, the changes that China may experience in the future as a country could well have major consequences for production costs and have a knock on effect on the transport industry. If wages increase in China, thereby leading to increased costs to customers, the supply chain may be forced to change. Assembly and export may be moved to a different country. This means that transport and logistics companies need to consider such opportunities and risks for the future as a change of the supply chain would mean the need to assess available ports, warehousing, and new routes by roads, trains, security, drafting of new contracts etc.

Consideration of major potential changes in the future of where world commerce is focussed is necessary in today's world in order to be ready to make the necessary changes as soon as possible. For example, building larger container ships may not turn out to be worthwhile if supply chains are moved to complete in areas where production costs are cheaper but also where ports are not large enough to handle the input or output of increased cargo.

transporte de estos iPhones desde China a los EEUU entran en las estadísticas chinas del comercio convencional como exportaciones a los EEUU ... Sin embargo, China monta solo las partes que importa de otros países. Por eso, la propia China añade solo un valor limitado a lo que en realidad es producido fuera de China.”

Las palabras del Señor Lamy se ocupan de un elemento importante de la globalización comercial en la que artículos acabados son a menudo contruidos en varias jurisdicciones y montados en otra para recortar costes. Sin embargo, los cambios que China puede experimentar en el futuro como país bien podrían tener importantes consecuencias para los costes de producción y podrían afectar a la industria del transporte. Si los salarios aumentan en China, llevando así al aumento de coste para los consumidores, la cadena abastecedora puede ser forzada al cambio. Montaje y exportación podrían ser trasladados a un país diferente. Esto significa que las compañías de transporte y logística necesitan considerar tales oportunidades y riesgos para el futuro debido a un cambio en la cadena abastecedora lo que conllevaría a la necesidad de evaluar los puertos disponibles, almacenaje, y nuevas rutas por carretera y ferroviarias, seguridad, redacción de nuevos contratos, etc.

En la actualidad es necesaria la consideración de potenciales cambios importantes que tengan lugar en el futuro de dónde se centra el mundo del comercio para estar preparados para efectuar los cambios necesarios lo más pronto posible. Por ejemplo, la construcción de enormes buques contenedores puede no valer la pena si se trasladan las cadenas abastecedoras para ser completadas en áreas donde los costes de producción son más bajos pero también donde los puertos no son lo suficientemente grandes para manejar la entrada y salida del incremento de carga.

We at Pysdens Solicitors make every effort to keep our expenses to a minimum in order to pass our savings to our clients. Our fees are very competitive which, in times of economic difficulties, is important to consider. Our policy is to resolve disputes early rather than to litigate.

Disclaimer: This is not legal advice. We cannot advise any party to act based on this report without first consulting a specialised solicitor. The opinions in this report are those of the writers.

Note: In producing this press release by Pysdens Solicitors, the model published in the book entitled "GUIDELINES TO CONSIDERATION IN RESPECT OF COMMERCIAL DEALINGS" by S. Perez-Goldzweig and K.Pysden forming part of the research and development programme "COMMERCIAL GUIDE INITIATIVE" by S. Perez-Goldzweig and K.Pysden being part of "TheHouseofBranchofGold" was used with the authorisation of the authors.

Artwork by Perez-Goldzweig Artistic Productions and Paz González Cofre licenciada de Arquitectura por la Universidad de Concepcion.

Contact: sam.perez@pysdens.com

Pysdens Solicitors

108 Fenchurch Street

Third Floor

ECRM 5JR

City of London – 08/02/12.