

UNIVERSIDAD DE EL SALVADOR
FACULTAD MULTIDISCIPLINARIA DE OCCIDENTE
DEPARTAMENTO DE CIENCIAS ECONÓMICAS



TRABAJO DE GRADO

ESTUDIO DE LOS PROCESOS LOGÍSTICOS PARA LA REDUCCIÓN DE COSTOS
EN LAS OPERACIONES DE IMPORTACIÓN PARA LA EMPRESA VIDRIOS LEMUS

**PARA OPTAR AL GRADO DE
LICENCIADO (A) EN CONTADURÍA PÚBLICA**

PRESENTADO POR

VICTOR MAURICIO ARÉVALO MORALES
LUIS ÁNGEL GUEVARA QUEVEDO
KATHERINE GABRIELA RAMÍREZ GUTIERREZ
MARIELA BEATRIZ RODRÍGUEZ AGREDA

DOCENTE ASESOR

LICENCIADO JOSÉ ANTONIO MENA ÁVILA

OCTUBRE, 2020

SANTA ANA, EL SALVADOR, CENTROAMÉRICA

UNIVERSIDAD DE EL SALVADOR
AUTORIDADES



M.Sc. ROGER ARMANDO ARIAS ALVARADO
RECTOR

DR. RAÚL ERNESTO AZCÚNAGA LÓPEZ
VICERRECTOR ACADÉMICO

ING. JUAN ROSA QUINTANILLA QUINTANILLA
VICERRECTOR ADMINISTRATIVO

ING. FRANCISCO ANTONIO ALARCÓN SANDOVAL
SECRETARIO GENERAL

LICDO. LUIS ANTONIO MEJÍA LIPE
DEFENSOR DE LOS DERECHOS UNIVERSITARIOS

LICDO. RAFAEL HUMBERTO PEÑA MARÍN
FISCAL GENERAL

FACULTAD MULTIDISCIPLINARIA DE OCCIDENTE
AUTORIDADES



M.Ed. ROBERTO CARLOS SIGÜENZA CAMPOS
DECANO

M.Ed. RINA CLARIBEL BOLAÑOS DE ZOMETA
VICEDECANA

LICDO. JAIME ERNESTO SERMEÑO DE LA PEÑA
SECRETARIO

M.Sc. WALDEMAR SANDOVAL
JEFE DE DEPARTAMENTO DE CIENCIAS ECONÓMICAS

AGRADECIMIENTOS

Agradezco primeramente a Dios y la intercesión de la Virgen María por ayudarme a terminar esta etapa de mi vida y haberme guardado todo este tiempo, pero sobre todo agradezco por haberme dado unos padres que me enseñaron a valorar las cosas y a sacar provecho de las adversidades de la vida. A mis hermanos por impulsarme y darme palabras de aliento a que no me diera por vencido. A mi madrina y mis tías por sus consejos y cariños que han sido parte fundamental en mi formación personal. A mi abuelo materno por enseñarme los valores más importantes, la honestidad y la responsabilidad que toda persona debe tener en su formación personal, laboral y familiar. A los docentes por transmitirme gran parte de sus conocimientos para mi formación académica.

Victor Mauricio Arévalo Morales.

Primero antes que nada le damos gracias a Dios porque a pesar de las adversidades que hemos pasado en nuestras vidas hemos logrado concluir con la finalidad de nuestros estudios esperando poder desarrollar con orgullo el título que con esmero y esfuerzo nos lo hemos ganado siendo así un orgullo no solo para nuestros familiares y seres queridos si no también siendo ese profesional el cual se verá destacado entre muchos que orgullosamente logro graduarse de la universidad de El Salvador, posteriormente un agradecimiento cordial a nuestros licenciados los cuales estuvieron en su momento con nosotros apoyándonos no solo como docentes que miraban un alumno más sentado si no como un amigo que estuvo en ese momento donde podíamos darnos por vencidos pero hasta aquí hemos llegando viendo que muchos en el proceso abandonaron y se dieron por vencidos hoy en día estamos donde estamos damos los últimos pasos para poder lograr ese sueño que un día al entrar por esas puertas nos propusimos pueda que no en el tiempo que lo esperábamos pero si en el tiempo que lo necesitamos por fin pasaremos a ser parte de los futuros graduados.

Katherine Gabriela Ramírez Gutierrez.

Este trabajo, la culminación de mi carrera universitaria y los logros obtenidos hasta este momento, se los agradezco primeramente a DIOS, por haberme acompañado y guiado a lo largo de mi carrera por ser mi fortaleza en momentos de debilidad y haberme dado la fuerza para seguir adelante. Le doy gracias a mis padres por todo su esfuerzo para ayudarme a culminar mis estudios, por su amor, por haber creído en mí e instarme en todo momento a seguir adelante hasta lograr mis metas, por darme la oportunidad de tener una excelente educación a lo largo de mi vida, Gracias por su apoyo constante, sus consejos y comprensión, sobre todo por su paciencia y amor incondicional. A mi tío Gilberto Cordero y su esposa, por ser parte fundamental en mi formación laboral y académica, por todos los consejos y el apoyo recibido y transmitirme esa motivación constante para seguir adelante en los momentos más difíciles. A mis amigos por haber hecho a lo largo de la carrera un trayecto de vivencias y momentos hermosos que nunca olvidare, a mi primo Roni y su esposa Roxana gracias por el apoyo, por motivarme a seguir adelante en los momentos de desesperación, por hacer la vida más alegre en momentos de frustración y sobre todo por su amistad incondicional. A los docentes gracias por el apoyo brindado a lo largo de la carrera, gracias por los conocimientos que me transmitieron por su tiempo y amistad.

Mariela Beatriz Rodríguez Agreda

Buenos mis agradecimientos infinitos son para Dios que me dio las fuerzas suficientes para poder llegar hasta este punto que jamás me dejó decaer aún que sabe Dios que fue muy pero muy difícil llegar hasta aquí en segundo lugar a mi madre que siempre estuvo ahí conmigo preguntándome cuando te vas a graduar y sintiéndose orgullosa de mi por ser el primero en la familia que tiene un título. Mis amigos que puedo mencionar a muchos, pero los generalizo esos amigos que me echaban la mano en estudios esos amigos que si no tenía que desayunar me decía cómete estas pupusas esos amigos que son como hermanos y pues agradecimientos a cada uno de los licenciados que nos aportaron su conocimiento para que nosotros seamos alguien en esta sociedad y a todo el panel administrativo de la facultad, mil gracias.

Luis Ángel Guevara Quevedo

INDICE

INTRODUCCIÓN.....	x
CAPÍTULO I: PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA.....	11
1.1 ENUNCIADO DEL PROBLEMA.....	11
1.2 JUSTIFICACIÓN	11
1.3 OBJETIVOS	13
1.3.1 OBJETIVO GENERAL.....	13
1.3.2 OBJETIVOS ESPECIFICOS	13
CAPÍTULO II: MARCO TEÓRICO.....	14
2.1 ANTECEDENTES.....	14
2.1.1 ORÍGENES DE LA EMPRESA.....	14
2.1.2 ORÍGENES DEL SERVICIO ADUANERO	17
2.1.3 SERVICIO ADUANERO A NIVEL REGIONAL.	17
2.2 GENERALIDADES	23
2.2.1 ORÍGENES DEL PROCESO LOGÍSTICO.....	23
2.2.2 OBJETIVO DEL PROCESO LOGÍSTICO	24
2.2.3 LOGÍSTICA DE COMPRAS	25
2.2.4 ALMACENAJE E INVENTARIOS.	28
2.2.5 LOGÍSTICA DE TRANSPORTE	30
2.2.6 SERVICIO AL CLIENTE	32
2.3 REDUCCIÓN DE LOS COSTOS Y OBTENCIÓN DE UTILIDADES	34
2.3.1 DEPARTAMENTO DE COMPRAS	34
2.3.2 BRINDAR UN SERVICIO	34
2.3.3 CONTROLAR LOS TRATOS COMERCIALES CON LOS PROVEEDORES.	35

2.3.4 COSTO DE TRANSPORTE	35
2.3.5 COSTO DEL INVENTARIO	36
2.3.6 COSTO DE GESTIÓN	36
2.4 CADENA DE SUMINISTRO.....	36
2.4.1 OBJETIVO DE LA CADENA DE SUMINISTRO	37
2.4.2 FASES DE DECISIÓN EN UNA CADENA DE SUMINISTRO.	38
2.4.3 ENFOQUE DE LOS PROCESOS DE UN CADENA DE SUMINISTRO.	41
2.4.1 DESCRIPCIÓN DE LA EMPRESA	45
2.5.1 LEGISLACIÓN REGIONAL CENROAMÉRICANA	47
2.5.2 CONVENIO SOBRE EL RÉGIMEN ARANCELARIO Y ADUANERO CENTROAMÉRICANO	48
2.5.3 CÓDIGO ADUANERO UNIFORME CENTROAMÉRICANO (CAUCA IV) Y SU REGLAMENTO (RECAUCA IV).....	48
2.5.4 REGLAMENTO CENTROAMÉRICANO SOBRE EL ORIGEN DE LAS MERCANCÍAS.	49
2.5.5 REGLAMENTO SOBRE EL RÉGIMEN DE TRANSITO ADUANERO INTERNACIONAL TERRESTRE.	49
2.5.6 LEGISLACIÓN ADUANERA.....	50
2.5.7 LEY DE SIMPLIFICACIÓN ADUANERA.....	50
2.5.8 LEY ESPECIAL PARA SANCIONAR INFRACCIONES ADUANERAS.	51
2.5.9 LEY DE REGISTRO DE IMPORTADORES.	51
2.5.10 NORMATIVA TRIBUTARIA.....	52
2.5.11 CÓDIGO TRIBUTARIO.....	52
2.5.12 LEY DEL IMPUESTO A LA TRANSFERENCIA DE BIENES MUEBLES Y A LA PRESTACIÓN DE SERVICIOS.	53

2.5.13 LEY DEL IMPUESTO SOBRE LA RENTA	54
2.6 MARCO TÉCNICO.....	55
2.6.1 TRATAMIENTO ADUANAL DE LAS OPERACIONES DERIVADAS DE LA IMPORTACIÓN DEFINITIVA DE MERCADERIA.....	55
2.6.2 ACTOS PREVIOS A LA IMPORTACIÓN DE MERCANCÍAS.....	56
2.6.3 DOCUMENTACIÓN REQUERIDA PREVIO A LA IMPORTACIÓN DEFINITIVA DE MERCANCÍAS	58
2.6.4 OPERACIONES PREVIAS QUE PUEDE REALIZAR EL IMPORTADOR ANTE LA ADUANA.....	59
2.6.5 PROCESO DE DESPACHO DE LA IMPORTACIÓN DEFINITIVA DE MERCANCÍAS.....	62
2.6.6 ELABORACIÓN DE LA DECLARACIÓN DE MERCANCÍAS.....	64
2.6.7 PAGO DEL IMPUESTO DE LAS IMPORTACIONES.....	65
2.6.8 FORMAS DE PAGO DEL IMPUESTO.....	67
2.6.9 RECEPCIÓN DEL MEDIO DE TRANSPORTE Y MERCANCÍAS.....	68
2.6.10 RECEPCIÓN DE LOS DOCUMENTOS.....	69
2.6.11 SELECTIVIDAD.....	71
2.6.12 REGISTROS ESPECIALES.....	73
2.6.13 TÉRMINO DE COMPRA (INCOTERMS).....	73
2.6.14 DEFINICIÓN Y CATEGORIZACIÓN DE LOS INCOTERMS 2020.....	74
CAPÍTULO III MARCO METODOLÓGICO.....	80
3.1 MÉTODO DE INVESTIGACIÓN.....	80
3.1.1 MÉTODO CUALITATIVO	80
3.1.2 PROCESAMIENTO DE LA INFORMACIÓN	83

3.1.3 ANÁLISIS E INTERPRETACIÓN DE DATOS	83
CAPÍTULO IV: PROPUESTA	94
CAPÍTULO V: CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES.	110
5.1 CONCLUSIONES	110
5.2 RECOMENDACIONES.....	110
REFERENCIA BIBLIOGRÁFICA.....	112
ANEXOS	113
ANEXO 1: CASO PRÁCTICO.....	114
ANEXO 2: INCOTERMS.....	130
ANEXO 3: GLOSARIO.....	131

INTRODUCCIÓN

La evolución del comercio internacional a través del tiempo ha dado paso a la creación de normativas en el área de aduanas, lo cual contribuye a mejorar las relaciones comerciales entre los países, implementado y mejorando practicas aduaneras que armonicen y simplifiquen los procesos de importación de mercancías cumpliendo todos los requisitos por el control aduanero, es por eso que el profesional en contaduría pública no debe limitarse solo a la elaboración de los registros contables sino también a tener los conocimientos básicos en materia de aduanas.

“Vidrios Lemus”, es una PYME dedicada a la venta de vidrios para vehículos y autobuses (Parabrisas frontales y traseros, Ventanillas, Ventoleras, Vidrios de puertas), empaques, papel polarizado, pegamentos y selladores a nivel del área occidental.

Actualmente es importador directo de gran parte de sus suministros (representando un 70% de su stock), importando desde países como, R. P. China, Estados Unidos, México y Brasil, entre las funciones que desempeña la compañía están el transporte de sus mercancías en carga consolidada (LCL), adecuado manejo de los INCOTERMS, correcta aplicación de beneficios fiscales (TLC), las cuales tienen un alto impacto en la operatividad de su cadena de suministros y en el cumplimiento de sus servicios.

En el desarrollo se plantea las principales relaciones que la empresa ha venido desarrollando, como por ejemplo la forma cronológica desde la cotización de la compra hasta que la mercadería son puestas en su bodega, como el termino de compra, cotización de fletes, clasificación arancelaria, etc.

CAPÍTULO I: PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA

1.1 ENUNCIADO DEL PROBLEMA

“Estudio de los procesos logísticos para la reducción de los costos en las operaciones de importación de para la empresa Vidrios Lemus”

1.2 JUSTIFICACIÓN

A causa de todos los cambios que surgen con el paso del tiempo como la globalización del comercio, la creación de tratados internacionales de libre comercio y convenios para reducir las barreras arancelarias y dinamizar la económica de los países, es necesario que la gerencia de compras o la personas encargada de negociar o tramitar la mercadería de esta empresa, conozcan y posean las actualizaciones necesarias en las áreas de aplicación relacionadas con el comercio exterior.

Es necesario que también los estudiantes de ciencias económicas tengan a su disposición información que les permita conocer los procedimientos administrativos que conllevan la importación de mercadería ante la dirección general de aduanas, aplicación de TLC's, clasificación arancelaria, términos de compra, modo de transporte, legislación vigente al momento de introducir mercadería al territorio nacional. Ya que no se encuentra mucha información sobre dichos temas en diferentes textos, o los conocimientos necesarios para hacer este tipo de transacciones de comercio exterior, se toma la iniciativa de realizar una investigación en materia aduanera con la idea de ayudar a futuros profesionales de las áreas económicas.

Debido al incremento en las operaciones de importación, y que es una de las mayores fuentes de ingresos en tributos al Estado, se hace necesaria la realización de esta investigación. La investigación del tema: “Estudio de los procesos logísticos para la reducción de los costos en las operaciones de importación para la empresa vidrios Lemus” reviste importancia por la necesidad que existe de reducir los costos en la empresa, y de buscar alternativas para evitar inconvenientes en la entrega de sus servicios.

Dicho lo anterior se considera importante investigar y entrar más a fondo sobre materia aduanera y así colaborar a la empresa “Vidrios Lemus” ubicada en la ciudad de Santa Ana, a buscar los mejores mecanismos en sus procesos logísticos de importaciones, para que estos puedan mantener una red óptima de inventario y que sus costos tengan una reducción y así reducir los inconvenientes que le afectan en el cumplimiento de sus servicios. Como se sabe esta empresa ya tiene una trayectoria larga de ser importadores de sus productos finales, pero se cree que estos están desaprovechando ciertos beneficios fiscales que la misma ley les permite, para ser utilizada como fuente de información con las bases necesarias para aplicarlas en el campo laboral.

1.3 OBJETIVOS

Con la realización del trabajo se pretender conseguir los siguientes objetivos:

1.3.1 OBJETIVO GENERAL

Realizar un estudio de los procesos logísticos para la reducción de los costos en las operaciones de importación para la empresa Vidrios Lemus.

1.3.2 OBJETIVOS ESPECIFICOS

- Desarrollar alternativas más eficientes para el transporte de las importaciones desde R.P. China, EEUU, México y Brasil.
- Determinar si las mercancías cumplen requisitos de origen y aplicar a beneficios fiscales por TLC's.
- Buscar soluciones para optimizar el proceso de desaduanaje en el arribo de mercancías a puertos centroamericanos.
- Evaluar alternativas de agentes aduaneros que sean más competitivos.
- Sugerir cambios en los procesos que se realicen para suprimir actividades innecesarias.
- Detectar los aspectos que deben ser evaluados en los procesos de importación.

CAPÍTULO II: MARCO TEÓRICO

2.1 ANTECEDENTES

2.1.1 ORÍGENES DE LA EMPRESA

“Vidrios Lemus” es una empresa familiar que nace hace más de 25 años, en la ciudad de Santa Ana a recomendación de unos parientes del propietario, que ya se habían establecido en la capital Salvadoreña y Guatemalteca. Ellos habían observado que para la década de los 90’s el rubro del vidrio automotriz era parte del comercio no muy explotada en El Salvador, donde unas pocas empresas estaban establecidas en la capital y no así en el interior de país, es donde nace la idea de incursionar en este rubro de una manera más fuerte en la ciudad de Santa Ana a través del Sr. José Alfredo Lemus como una distribución en Santa Ana y que abarcara mercado Occidental.

Todo inicio con la idea en pequeña de un negocio familiar que se denominara bajo el nombre comercial de “Vidrios Dúplex” dentro del comercio informal, el local sería ubicado en 29 calle poniente y 21 avenida sur, Colonia Cáceres, Detrás de Didea S.A de C.V. (hoy Excel Automotriz). Como todo emprendedurismo se empezó de cero, sin clientes, sin inventarios y experiencia en ventas, solo con el entusiasmo de vender y hacer crecer el negocio. Inmediatamente se decide enviar al hijo varón mayor a que aprendiera el oficio de instalación de vidrios, en cambio su propietario se dedicó a la promoción y venta de vidrios al inicio en cada taller de la ciudad y posteriormente en el Occidente del país. Para ese entonces había en

la ciudad de dos a tres negocios ofreciendo vidrios en la ciudad. El modo de ventas que se empleó en este periodo fue mayormente por encargo, con instalación a domicilio y en sucursal y las compras siguen siendo en mercado nacional.

Para el año 2000, con la idea de crecer y seguir atendiendo de una mejor manera a sus clientes la empresa se mudó a un nuevo local, de mejor zona de comercio y más céntrico a la final 25 calle oriente en el Barrio San Miguelito, y su nombre comercial paso hacer como se conoce actualmente “Vidrios Lemus”. En esta etapa la empresa ya se encuentra mejor posicionada en el mercado y se empieza a invertir aún más en espacios de bodegas e inventarios, así como en mobiliario, aparte de la venta e instalación de vidrios para vehículos se agrega al catálogo de servicios ya existente el polarizado y empaquetaduras (Empaque de golpe, Cañuelas, Molduras, etc.). Dentro de este tiempo se aumentó el capital humano, los servicios a domicilio, los stocks de inventarios, la venta a revendedores o menudeo aumento y el tipo de administración siguió siendo familiar y las compras en mercado nacional.

Para el año 2010 el gobierno de El Salvador anuncia el cambio masivo de placas 2011, donde uno de los requisitos seria que el vidrio parabrisas estuviera en buenas condiciones (cero rajaduras), la empresa comienza a abastecerse de la mayoría de vidrios para todas las marcas, clases y años posibles, pero eso no fue suficiente, siempre hubo escases, pero manteniendo la idea de poder ayudar y surtir el mercado se toma la decisión de comprar vidrios desde Guatemala y se incluye el servicio de vidrios planos y espejos para atender a todas las rutas de buses del occidente (ACOMTUS, ACODES, GACELA, SEISABUS, TUDO entre otras)

Fue la oportunidad donde la empresa “Vidrios Lemus” dinamizo un proceso de cambio importante, porque no solo mantuvo el liderato como mayor distribuidor de vidrios en occidente del país, sino que le valió para que otras personas en el interior lo conocieran y compraran sus productos debido a la escasez que se tuvo en su momento y satisfacer las necesidades de sus clientes.

Estos escasos también originó la idea de importar vidrios de manera indirecta en su momento para poder surtir de una mejor manera el mercado y al mismo tiempo aprovechar la apertura de nuevos mercados y es así que desde 2014 hasta la fecha son importadores directos de vidrios para vehículos, camiones, autobuses, papel polarizado, empaques, molduras para vehículos y su propio pegamento con enviñetado a nombre de la empresa.

En el 2014 la empresa adquirió un nuevo terreno e inmediatamente se procedió a su construcción, la cual albergaría las nuevas instalaciones (sala de ventas, área de trabajo, bodegas y sala de espera). Esto debido a que la empresa iba creciendo y era necesaria su organización, dos años después la empresa se reorganiza y deja de ser una administración familiar y crea las jefaturas y sus dependencias (ver cuadro adjunto).

2.1.2 ORÍGENES DEL SERVICIO ADUANERO

El servicio aduanero es la entidad pública encargada de cumplir y verificar el cumplimiento de la normativa aduanera, está compuesta por la Dirección General de Aduanas, las aduanas y las demás instancias estatales vinculadas. (Mendoza Orantes, Código Aduanero Uniforme Centroamericano, 2011)

Las aduanas son dependencias del gobierno designadas para intervenir en las operaciones aduaneras (importación, exportación), conforme leyes, reglamentos, disposiciones especiales, instructivas y aranceles de aduanas.

En El Salvador el servicio aduanero está constituido por el conjunto de administraciones de aduanas y delegaciones de aduanas que dependen de la Dirección General de Aduanas, las cuales cuentan con unidades organizativas y personal necesario para la atención a los usuarios. Se considera parte del servicio aduanero los Depósitos de Aduanas, Zonas Francas, Depósitos para perfeccionamiento Activo y similar, autorizados por la Dirección General. (Mendoza Orantes, Ley Orgánica de la Dirección General de Aduanas, 2011)

2.1.3 SERVICIO ADUANERO A NIVEL REGIONAL.

La formación del Mercado Común Centroamericano, establecido por el tratado de Managua a inicios de los setenta fue el primero intento regional de coordinar y armonizar los procedimientos aduaneros regionales, fue así como se constituyó el Mercado Común

Centroamericano que comprende cinco países: Guatemala, El Salvador, Honduras, Nicaragua y Costa Rica.

Dentro de este intento regional por coordinar y armonizar los procedimientos aduaneros regionales, se incluyó como parte de una estrategia económica más amplia, el libre movimiento de los bienes dentro de la región y la utilización de un arancel común para los productos provenientes de fuera del área centroamericana.

A inicios de la década de los sesenta, se realizó el convenio sobre el régimen arancelario y Código Aduanero Uniforme Centroamericano (CAUCA I), el cual fue suscrito en 1963, por los gobiernos participantes; en 1965 se aprobó como complemento al CAUCA I, su reglamento (RECAUCA); el CAUCA I estuvo vigente hasta el 30 de junio de 1996.

En 1984 se realizó el convenio sobre el Régimen Arancelario y Aduanero Centroamericano, firmado en la Ciudad de Guatemala el 14 de diciembre, al cual se suscribieron los gobiernos de las Repúblicas de Guatemala, El Salvador, Nicaragua y Costa Rica; por medio de este convenio de los Estados Contratantes establecen un nuevo Régimen Arancelario y Aduanero Centro Americano, que responderá a las necesidades de la reactivación y reestructuración del proceso de integración económica Centroamericana.

El régimen estará constituido por: el Arancel Centroamericano de Importación, la Legislación Centroamericana sobre el valor en aduanas de las mercancías, el Código

Aduanero Uniforme Centroamericano y su reglamento: las demás disposiciones arancelarias y aduaneras comunes que se deriven del convenio.

El Arancel Centroamericano de Importación constituye la clasificación oficial de las mercancías de importación y exportación de las mercancías a nivel Centroamericano y se adopta como fundamento del mismo la Nomenclatura del Sistema Armonizado, con las enmiendas que contienen a la fecha de suscripción del presente instrumento y las que en el futuro se incorporen. (Mendoza Orantes, Convenio sobre el Regimen Arancelario y Aduanero Centroamericano, 2011).

En 1985 se suscribió el Protocolo de Modificación del Código Aduanero Uniforme Centroamericano del Tratado General de Integración Económica (CAUCA II), en 1997 se inició el anteproyecto del CAUCA III con el fin de modernizar el servicio aduanero y acatar las normas de la Organización Mundial de Aduanas y la Organización Mundial del Comercio.

El CAUCA III posteriormente fue modificado mediante resolución N° 85-2002 del Consejo Arancelario y Aduanero Centroamericano el 19 de junio de 2002, publicado en el diario oficial N° 356, del 11 de julio de 2002; y el reglamento del código aduanero centroamericano (RECAUCA), fue adoptado mediante resolución N° 101-2002 del consejo arancelario y aduanero centroamericano, publicado en el diario oficial N° 5, tomo N° 358, del 10 de enero de 2003. Ambos documentos establecen la legislación aduanera básicas de los países signatarios, respecto a las facultades del servicio aduanero; auxiliares de la función pública aduanera; obligaciones aduaneras, Regímenes aduaneros, abandono y formas de

disposición de mercancías; así como algunas disposiciones relativas a las infracciones y recursos aduaneros. (Sistema de Información Sobre Comercio Exterior (SICE), 2013)

En el año 2006 entro en vigencia el Reglamento Centroamericano sobre el Origen de las Mercancías conteniendo las bases legales para la determinación, certificación y demás procedimientos relacionados con el origen de las mercancías de los países de la región.

El 25 de abril de 2008 mediante resolución N° 223-2008 de (COMIECO-XLIX) adoptada por el Consejo de Ministros de Integración Económica, se aprobó la modificación del Código Aduanero Uniforme Centroamericano (CAUCA IV) y del Reglamento del Código Aduanero Uniforme Centroamericano (RECAUCA) las cuales entraron en vigor mediante resolución N° 224-2008 de (COMIECO-XLIX) adoptada por el consejo de Ministros de Integración Económica.

Los recientes avances que se han obtenido en la Unión Aduanera Centroamericana son muy significativo, entre ellos se destacan los siguientes: Mejora en el intercambio electrónico de información entre administraciones de aduanas de los cinco países de la región.

En este rubro, ha sido sustancialmente importante el esquema de interconexión telemática implementada, en donde se cuenta con un modo regional administrado en Secretaria de Integración Económica Centroamericana (SIECA). El cual sirve como gestor ante la aduana y ventanillas únicas de importación y exportación.

En ese sentido, los servicios implementados son: Intercambio electrónico de los Formularios Aduaneros Únicos Centroamericanos (FAUCA) para el comercio regional, implementación del Sistema para el Tránsito Internacional de Mercancías para Mesoamérica conocida como TIM. Creación de una base regional de transportistas de carga, la cual permite tener el control de las autorizaciones para realizar tránsitos de mercancías en toda la región.

Se han habilitado en el sitio Web de SIECA los vínculos para conocer las resoluciones anticipadas que los países han emitido, en el marco del Tratado de Libre Comercio entre los Estados Unidos de Norteamérica, Centroamérica y República Dominicana (CAFTA-DR por sus siglas en inglés) y que indican el criterio a emplear por los servicios aduaneros en relación con las mercancías consultadas, respecto a las reglas de origen, su clasificación arancelaria o los criterios de valor aplicados, según lo que haya sido solicitado por los interesados.

Finalmente se ha adoptado indicadores regionales, que permiten medir la gestión de las administraciones aduaneras con el fin de mejorar y armonizar los servicios prestados. También, se está avanzando en otros temas de interés regional como la adopción de un Manual Único de Procedimientos Aduaneros, la Declaración Única Aduanera Centroamericana (DUCA), el Operador Económico Autorizado, el mecanismo para evitar el doble cobro de impuestos aduaneros en el marco de la Unión Aduanera y del Tratado de Libre Asociación entre la Unión Europea y Centroamérica, entre otros.

La Declaración Única Centroamericana (DUCA), es el documento que une las tres principales declaraciones aduaneras que ampara el comercio de mercancías en Centroamérica.

La aplicación de la DUCA entro en Vigor en Costa Rica, El Salvador, Guatemala, Honduras, Nicaragua y Panamá a partir del 07 de mayo de 2019. (Secretaria de Integracion Economica Centroamericana (SICA))

La DUCA integra el Formulario Aduanero Único Centroamericano (FAUCA), utilizado para el comercio intrarregional de mercancías originarias; la Declaración para el Transito Aduanero Internacional Terrestre, conocida como DUT, empleada para el tránsito internacional terrestre de las mercancías de Centroamérica; y la Declaración de Mercancías, También conocida como DUA o DM, utilizada por comercio con terceros países fuera de la región.

La DUCA tiene tres modalidades:

- La DUCA-F se deberá emplear para el comercio de mercancías originarias de la región centroamericana.
- La DUCA-D se debe emplear para la importación o exportación de mercancías con terceros países fuera de la región centroamericana.
- La DUCA-T se debe emplear para el traslado de mercancías bajo el régimen de tránsito internacional terrestre.

2.2 GENERALIDADES

2.2.1 ORÍGENES DEL PROCESO LOGÍSTICO

La globalización, liberación de los mercados y del comercio de bienes y servicios están requiriendo de las organizaciones o empresas y proveedores. Dentro de este contexto la logística se convierte en las estrategias más idóneas para mejorar la eficiencia y eficacia de las empresas y así contribuir a mejorar su competitividad.

Esta nueva realidad competitiva en las empresas, es un campo de batalla en donde la flexibilidad, la velocidad de llegada al mercado y la productividad serán las variables claves que determinarán la permanencia de las empresas en los mercados (mundo competitivo). Es aquí donde la logística juega un papel importante a partir del manejo eficiente del flujo de bienes hacia el consumidor final

La logística es un conjunto de procesos presente en la mayoría de las empresas que tiene la finalidad de obtener como resultado que un producto o servicio funcione y se complete de forma organizada, a tiempo sin inconvenientes tal y como se haya acordado con el cliente.

La importancia de la logística es tanta que actualmente hay empresas especializadas en la logística de distintos servicios como el transporte de mercancías. Una empresa que tiene un proceso logístico adecuado tiene mayor productividad y competitividad ya que ayuda a reducir costos y mejorar los servicios.

2.2.2 OBJETIVO DEL PROCESO LOGÍSTICO

Uno de los enfoques más importantes a considerar con toda la plenitud en la administración logística es el cliente o consumidor final de bienes y servicios, de ello depende la gestión de la cadena de suministro frente al flujo dinámico, que se ve reflejado en procesos estructurados o subsistemas que contienen actividades logísticas dentro del sistema empresarial. Es así como la logística tiene como objeto apoyar al negocio de cada empresa y su administración sobre las actividades. La gestión debe ejecutarse desde que se contemplan un sistema mayor al de la logística, el más inmediato es el de la empresa, seguido por el sistema de logística y así llegando a los subsistemas y actividades o funciones.

El proceso logístico muchas veces se ve reflejado en los sistemas empresariales en los departamentos o áreas, no siempre es de este mismo modo para todas las empresas, respecto a sus características es importante resaltar que la logística contempla actividades relacionadas que integran a toda la empresa en función de sus objetivos. Adicional la administración logística gestiona estas actividades dentro y fuera del sistema para llegar a una sinergia mayor.

El proceso logístico es aplicable a la sección de compras, almacenaje e inventarios, transporte y servicio al cliente.

2.2.3 LOGÍSTICA DE COMPRAS

Es el primer paso de una empresa para obtener la materia prima con la que podrá elaborar sus productos por lo que la logística de compras incluye que el personal realice una planificación de todo lo necesario. Además, deberá tener en cuenta el tiempo de entrega del proveedor, el tiempo de realización para poder finalmente calcular cuando estará terminando el producto, como segundo paso, tendrá que buscar y evaluar al mejor proveedor en cuanto a tiempo y precio, realizar las compras y recibirlas. Al finalizar este punto la empresa deberá realizar su producto para que pueda entregarlo al consumidor.

Las compras son consideradas como uno de los aspectos claves para la rentabilidad de las empresas, ya que la política de aprovisionamiento tiene una enorme transcendencia sobre las necesidades financieras de las mismas.

Dentro de las funciones básicas que se llevan a cabo en este departamento están:

- **Planificar las compras.** Se establece en un documento llamado plan anual de compras que cubre el presupuesto anual de la empresa e incluye la cantidad de material que se va adquirir y las fechas en las que se realizaran estas transacciones.
- **Selección de proveedores.** Esto se hace entre todas las compañías que tiene la posibilidad de hacer los negocios con la empresa; también se deben acordar las condiciones comerciales con estos proveedores.
- **Realizar el pedido.** Se realiza con base en las necesidades reales de compra para el ciclo de producción o de venta.

- **Controlar las compras.** En el momento en el que el proveedor envía la mercancía requerida debe adjuntar un documento mercantil que certifique el despacho del pedido; quien recibe la mercancía lo firma para constatar que esta no presente ninguna anomalía.

Adicionalmente, es importante que la empresa fije ciertos criterios en los precios, lo cual ayudara a identificar y controlar los costes. Por ejemplo: el periodo medio de permanencia de las materias primas o las mercaderías en el almacén-dependiente, en gran medida, de la política de aprovisionamiento y de la fiabilidad y seriedad de los proveedores y el plazo de pago, son fundamentales para la viabilidad del proyecto de la empresa.

Cuando este ciclo se completa y se verifican los datos de las existencias en la bodega tras el ingreso de los nuevos materiales, se procede a hacer la actualización de la planificación de las compras y se espera hasta que el consumo genere nuevas órdenes.

El adecuado manejo del aprovisionamiento pueda dar una mejor posición competitiva a la organización. Teniendo en cuenta principios como: que las adquisidoras deben obedecer e requerimientos particulares de la compañía; que se necesita un análisis detallado de las ventajas de los productos y servicios que está ofreciendo el proveedor; que el comprador es quien decide que adquirir y cuando hacerlo, esto con el conocimiento pleno de las tendencias del mercado (oferta – demanda) y los precios.

- Una compra se concreta con el proveedor que ofrezca los términos más favorables para un artículo que tengan la misma calidad, cantidad, precio y fecha de entrega.

- Un comprador eficiente debe prever la futura evolución que tendrá el mercado.

- El responsable de las compras debe tener presente el servicio o producto que se va adquirir.

- Precio

- Cantidad

- Calidad

- Tiempo de Entrega.

2.2.4 ALMACENAJE E INVENTARIOS.

Es importante que cada empresa tenga el control de lo que tiene en existencia e inventario, también debe ser llevado con planeación, de esta forma podrá saber si un producto está disponible para ser entregado inmediatamente o que otros productos deber fabricados porque no están en existencia.

Este proceso también deber ser pasar por una auditoria, para poder certificar que los números y descripciones que se encuentran en un inventario escrito, estén en existencia físicamente en el almacén.

Dentro de la gestión de inventarios están incluidas tres operaciones fundamentales:

- **Custodia de las existencias.** Hace referencia a los procesos que se necesitan para consolidar los datos relacionados con las existencias físicas de los bienes a controlar. Es posible detallar dichas labores, como, por ejemplo: toma física de los inventarios, auditoria de las existencias, análisis de los procesos de recepción y ventas y conteo cíclicos.
- **Análisis de los inventarios.** Son todos los análisis y cálculos que se elaboran para definir si las existencias que se determinaron previamente son las que se deberían estar en la planta, pensando siempre en la rentabilidad que estos productos pueden generar. Para este fin pueden aplicarse las siguientes metodologías: Just in Time (Justo

a tiempo), formula de Wilson (Máximos y Mínimos), sistema de compensación de necesidades.

- **Planeación de la producción.** Las organizaciones deben producir y/o comprar bienes para vender, el área de la logística debe establecer que, cuanto y cuando se deben producir y/o comprar los productos. Algunos métodos que se pueden utilizar para llevar a cabo esta función son: MPS (Plan Maestro de Producción), establecer los inventarios de seguridad de acuerdo a los niveles de servicios deseados, MRP (Planeación de Recursos de Manufactura).

El departamento podrá trabajar de la mano junto con compras, si el almacén tiene poca existencia deberá informar para que se planee adecuadamente la producción de otros productos y deberá realizar un control con las salidas y entradas de toda la mercancía.

Para tener un almacén efectivo también deber tenerse en cuenta la forma en la que estará distribuida, ya que algunas mercancías salen de los almacenes con mayor frecuencia que otras, por esta razón deberá estar dispuesto de una manera organizada. Las características del almacén también deberán estar controladas, en caso de que la mercancía tenga requerimientos específicos, por ejemplo, de temperatura.

Un almacén deberá trabajar de manera adecuada pues es el punto medio entre la empresa y el comprador, debido a que recibe la mercancía, la almacena y es cargada en el transporte para que se pueda ser entregada.

Dejando a un lado el hecho de que las decisiones de almacenamiento que puedan tomarse deben ir enmarcadas en las operaciones de distribución integrada, deben siempre considerar los principios de Almacenaje que enumeramos a continuación:

- La bodega no es un ente aislado o independiente de las demás tareas de la compañía; por lo tanto, su planificación debe estar acorde con los lineamientos generales de esta e integrarse a la planeación general para su participe de sus metas empresariales.
- Las cantidades almacenadas serán calculadas para que originen los mínimos costos posibles y que se mantengan los niveles de servicio deseados.
- La bodega debe estar dispuesta de tal forma que implique los mejores esfuerzos para su funcionamiento; para que esto sea posible debe reducirse, el espacio utilizado empleando el máximo volumen de almacenamiento que está disponible, el tráfico interior que está relacionado con las distancias que se van a recorrer y la frecuencia con la que se producen dichos movimientos.
- Finalmente, una bodega debe ser tan flexible como se pueda en términos de estructura e implantación, de tal manera que se adapte a los requerimientos que surgen con la evolución a través del tiempo.

2.2.5 LOGÍSTICA DE TRANSPORTE

En la gestión y planificación de las formas en la que será transportada la mercancía o personas (en el caso de empresas de turismo). El proceso se encarga de llevar hasta un lugar destinado por el cliente. El transporte comercial moderno está al servicio del interés público y

cubre todos los modos e infraestructuras involucradas en el flujo de materiales y los servicios de entrega, manipulación y recepción de estos.

Dentro del proceso logístico del transporte se encuentran distintas actividades que lo conforman, por ejemplo, la empresa que se encarga del transporte también puede realizar el proceso de carga en el punto de partida y descarga cuando llega al destino, documentación requerida para exportación o importación y contratación de seguro (cuando aplica), todo esto dependiendo del contrato que se realice, además para ayudar a la logística del transporte, los INCOTERMS facilitan los acuerdos entre ambas partes.

El transporte comercial de bienes es clasificado como servicio de carga; como ha sucedido en otras regiones, en América Latina el transporte es un factor fundamental para el desarrollo o retraso de las naciones.

Es importante también verificar si se requiere un tipo de transporte específico para la mercancía que se está trasladando. Algunas empresas son pequeñas y no tienen una infraestructura grande que se incluya transporte, por lo que deben contratar un servicio de transporte especial para atender sus pedidos.

Los principales tipos de transporte son: terrestre, marítimo, aéreo, ferroviario y multimodal (movimiento de productos utilizando dos o más modos diferentes de transporte).

2.2.6 SERVICIO AL CLIENTE

Este se ha convertido en una de las áreas más importantes de la logística y trabaja en conjunto o es parte del departamento de Ventas y deberán tener una atención eficaz, personalizada y rápida. Este departamento se encarga de contactar con nuevos o recurrentes compradores/clientes de la empresa. También puede decirse que el servicio al cliente es una herramienta muy poderosa del marketing porque un consumidor bien atendido es un usuario satisfecho, fiel y que recomprara en el futuro.

En esta etapa se gestiona el tiempo de entrega, costos que pueden ser fijos o con descuentos dependiendo muchas veces del cliente y cantidad de producto que comprara, abarca también el tiempo del transporte ya que es necesario garantizar que la entrega se realizara en el tiempo indicado, deberá también estar a cargo del pago y esta etapa no termina hasta que el cliente haya recibido su orden y este satisfecho, de lo contrario deberá atender una solicitud de reclamo o inconformidad.

Es importante que la empresa se compare con sus principales competidores para detectar oportunidades reales para mejorar y escalar posiciones en el mercado. Los elementos del servicio al cliente son:

- Contacto rápido y sin contratiempos.
- Adquisición de la orden de manera rápida y efectiva.
- Entrega de la mercancía en los tiempos establecidos.

- Infraestructura necesaria para las operaciones logísticas.
- Manejo de reclamos y cumplidos.

Una buena logística materializada con un buen servicio al cliente puede convertirse en un elemento promocional para las ventas, con tanto poder como publicidad, los descuentos, o las ventas personales.

Captar nuevos usuarios es casi seis veces más costoso que mantener uno; debido a esto, las empresas han comenzado a esmerarse por dar un servicio excelente. Se ha evidenciado que los consumidores son muy sensibles al servicio que reciben de sus proveedores, un proveedor confiable y rápido significa para los clientes costos de inventario más bajos.

Todas las etapas anteriores dependen unas de otras, por lo que su funcionamiento adecuado garantiza que no haya contratiempos en ninguno de los procesos, en caso de algún incidente, lo esencial es que deba ser avisado a los demás departamentos para que se realicen las modificaciones y previsiones correspondientes.

La logística es el corazón de una empresa, por lo que no debe ser tomada a la ligera y cada uno de los procesos está sometido a un mejoramiento continuo para garantizar mejores precios, tiempos y una mayor calidad en los productos y servicios

2.3 REDUCCIÓN DE LOS COSTOS Y OBTENCIÓN DE UTILIDADES

La reducción de los costos se puede dar en varias vertientes, en la primera el área de compras debe buscar trabajar con el menor número de recursos económicos posibles, al mismo tiempo se dice que el área de compras es capaz de lograr una reducción en los costos ya que ella es la responsable de buscar adquirir tanto la materia prima como los servicios que la empresa utiliza para el logro de sus objetivos.

2.3.1 DEPARTAMENTO DE COMPRAS

El departamento de compras debe servir apoyar a los demás departamentos de la organización en lo que se refiere a identificar y satisfacer las necesidades que cada uno de estos tenga y que puedan ser satisfechas mediante la realización de una compra.

2.3.2 BRINDAR UN SERVICIO

El área de compras debe buscar que sus proveedores le otorguen financiamientos para realizar las compras, estos compromisos deben de realizarse solo mediante la autorización de la administración y deben de seguir procedimientos estrictos que permitan su control.

2.3.3 CONTROLAR LOS TRATOS COMERCIALES CON LOS PROVEEDORES.

El área de compras debe de ser quien se encargue únicamente de las negociaciones con los proveedores, para evitar que otras personas se enteren de información que solo les interesa al comprador y al proveedor. Esta confidencialidad sirve para mantener buenas relaciones con los proveedores, lo cual nos otorga mayor confianza y seguridad en que recibiremos tanto el trato como la mercancía en las mejores condiciones y según lo pactado y lo planeado.

Suele ser un error conceptual generalizado el asociar el costo logístico a la distribución de los productos vendidos y entregados a los clientes, si bien, de acuerdo con la actividad de cada empresa, esos costos pueden tener una incidencia desigual, es importante tener en cuenta estructura de los conceptos de costos pertenecen a la categoría de costos directos de la organización.

2.3.4 COSTO DE TRANSPORTE

Son los más relevantes. Representan del 50% al 60% de los costos logísticos y están influenciados por los diferentes modos de distribución. El sector privado busca su eficiencia a través de la optimización de la carga y el “ruteo”, vehículos más económicos que se adecuen al producto que se comercializa, mejor consolidación de carga, optimización del espacio del vehículo o contenedor, entre otros. Le cabe al sector público buscar mejorar las infraestructuras de carreteras, ferrocarriles, puertos, y aeropuertos y como asimismo la integración modal.

2.3.5 COSTO DEL INVENTARIO

Son un componente importante y estratégico para las empresas. Representa el 20% al 30% de los costos e incluyen costos de almacenamiento de productos; desde el espacio del depósito, equipos de estiba y mano de obra directa e indirecta, hasta los costos financieros capital invertido. Las empresas buscan optimizar sus stocks satisfaciendo al cliente de la mejor manera posible al costo más bajo. La optimizar pasa por una gestión eficiente de la empresa, por infraestructuras especializadas (como plataformas logísticas) y por la integración de los puntos de almacenaje con las redes de transporte.

2.3.6 COSTO DE GESTIÓN

Son los menos revelados y expuestos. Pueden llegar al 10% de los costos, pero están muchas veces ocultos en otras imputaciones contables. Incluyendo los costos de gestionar ordenes de clientes, facturas, planificación de inventario y empaque, más todos los procesos administrativos para que el producto llegue al cliente final. Desde el punto de vista del sector público, se refieren a los procesos en aduanas, recaudación de impuestos, fiscalización, y otras regulaciones.

2.4 CADENA DE SUMINISTRO

La cadena de suministro se define como el conjunto de actividades prácticas que son repetitivas durante todo el canal de flujo de producto mediante el cual la materia prima se

transforma en producto terminado y se agrega valor al cliente. Es por ello que gestionar los procesos de la cadena de suministro, se debe tener en cuenta aspectos internos y externos que están encargados de planificar y gestionar los flujos de información de todos los actores donde infiere el dinero y productos que tienen lugar en el interior de la empresa (Ballou, 2004)

Según Jiménez (2000) “La cadena de suministro es el conjunto de empresas integradas por proveedores, fabricantes, distribuidores y vendedores (mayoristas o detallistas) coordinados eficientemente por medio de relaciones de colaboración para colocar los requerimientos de insumos o productos en cada eslabón de la cadena en el tiempo preciso al menor costo, buscando el mayor impacto en la cadena. Resumen ejecutivo de valor de los integrantes con el propósito de satisfacer los requerimientos de los consumidores finales.

A partir de esta definición se asume que la cadena de suministro es algo más que logística. Es un término que plantea la integración de procesos de negocios de varias organizaciones para lograr un mayor impacto en la reducción de costos, velocidad de llegada al mercado, servicio al cliente y rentabilidad de cada uno de los participantes.

2.4.1 OBJETIVO DE LA CADENA DE SUMINISTRO

El objetivo de una cadena de suministro debe ser maximizar el valor total generado. El valor que una cadena de suministro genera es la diferencia entre lo que vale el producto final para el cliente y los costos en que la cadena incurre para cumplir la petición de este. Para la

mayoría de las cadenas de suministro, el valor estará estrechamente correlacionado con la rentabilidad de la cadena de suministro¹, que es la diferencia entre los ingresos generados por el cliente y el costo total de la cadena de suministro. Luego de definido el éxito de la cadena de suministro en términos de la rentabilidad, el siguiente paso lógico es la obtención de ingresos y costo. Para cualquier Cadena de Suministro, existe una sola fuente de ingresos; el cliente. Todos los flujos de información, productos o fondos generan costos dentro de la misma cadena. Por lo tanto, la administración de la cadena de suministro comprende la administración de los activos y de los flujos de productos, información y fondos de la cadena para maximizar la rentabilidad total de la misma.

2.4.2 FASES DE DECISIÓN EN UNA CADENA DE SUMINISTRO.

La administración exitosa de la cadena de suministro requiere tomar muchas decisiones relacionadas con el flujo de información, productos y fondos. Cada una de ellas debe tomarse para incrementar el superávit de la cadena de suministro. Estas decisiones se clasifican en tres categorías.

1. Estrategia o diseño de la cadena de suministro.

Durante esta fase, dado los planes de fijación de precios y de marketing para un producto, la compañía decide como estructurar la cadena de suministro durante los siguientes años.

¹ También conocida como Superávit de la Cadena de Suministro

Decide cómo será la configuración de la cadena, como serán distribuidos los recursos y que procesos se llevaran a cabo en cada etapa, las decisiones estratégicas tomadas por las compañías incluyen ya sea subcontratar o realizar las funciones de la cadena de suministro internamente, la ubicación y la capacidad de producción e instalaciones de almacenajes, los productos que se fabricaran o almacenaran en varias ubicaciones, los medios de transporte disponibles a lo largo de diferentes rutas de envío y el tipo de sistema de información que se utilizara. Una empresa debe asegurarse de que la configuración de la cadena de suministro apoye sus objetivos estratégicos e incremente el superávit de la misma durante esta fase, por lo tanto, es imprescindible que la empresa dispuesta a trabajar bajo el sistema y configuración de su cadena de suministro, se plantee la formulación de un plan estratégico y de negocio, donde se establezcan metas y objetivos a corto, mediano y largo plazo.

2. Planeación de la Cadena de Suministro

Para las decisiones que se toman en esta fase, el periodo que se considere es de un trimestre a un año. Por lo tanto, la configuración determinada para la cadena de suministro en esta fase estratégica es fija. Esta configuración establece las restricciones dentro de las cuales debe hacerse la planeación. La meta es maximizar el superávit de la cadena de suministro que se puede generar durante el horizonte de planeación, dadas las restricciones que se establecieron durante el horizonte de planeación, dadas las restricciones que se establecieron durante la fase estratégica o de diseño.

La planeación incluye la toma de decisiones respecto a cuáles mercados serán abastecidos y desde que ubicaciones, políticas de inventario que se seguirán y la oportunidad y magnitud de las promociones de marketing y precio. Dado un periodo más corto y mejores pronósticos que en la fase de diseño, en esta fase de planeación se trata de incorporar la flexibilidad integrada a la cadena de suministro en la fase de diseño y explotarlo para optimizar el desempeño. Como resultado de la fase de planeación, las compañías definen un grupo de políticas de operación que gobiernan las operaciones a corto plazo.

3. Operación de la Cadena de Suministro.

El horizonte de tiempo es semanal o diario, y durante esta fase todas las decisiones son tomadas respecto a los pedidos de cada cliente. Al nivel de la operación, la configuración de la cadena de suministro se considera fija y las políticas de planeación ya se han definido. La meta de las operaciones de la cadena de suministro es manejar los pedidos entrantes de los clientes de la mejor manera posible. Durante esta fase, las compañías distribuyen inventario o la producción entre cada uno de los pedidos, establecen una fecha en que debe completarse el pedido, generan listas de surtidos en el almacén, asignan un pedido a un modo particular de transporte y envío, establecen los itinerarios de entrega de los camiones.

2.4.3 ENFOQUE DE LOS PROCESOS DE UNA CADENA DE SUMINISTRO.

Una cadena de suministro es una secuencia de procesos y flujos que tiene lugar dentro y entre las diferentes etapas y se combinan para satisfacer la necesidad que tiene el cliente de un determinado producto. Existen dos diferentes formas de ver los procesos realizados en una cadena de suministro.

1. Enfoque de ciclo: los procesos se dividen en series de ciclos, cada uno realizado en la interface entre dos etapas sucesivas de una cadena de suministro.

2. Enfoque de empuje/tirón: los procesos se dividen en dos categorías dependiendo de si son ejecutados en respuesta a un pedido del cliente o en anticipación a este. Los procesos de tirón se inician con el pedido del cliente, mientras que los de empuje comienzan y se realizan en anticipación a los pedidos del cliente.

3. Enfoque de ciclo: con base en las cinco etapas de una cadena de suministro, todos los procesos de ésta se pueden dividir en los cuatro ciclos de procesos siguientes:

- Ciclo de pedido de cliente.
- Ciclo de reabastecimiento.
- Ciclo de fabricación.
- Ciclo de abasto.

Cada ciclo ocurre en la interface entre dos etapas sucesivas de la cadena de suministro. Las cinco etapas dan por resultado cuatro ciclos de procesos en la cadena de suministros. No todas las cadenas de suministros tendrán claramente separados los cuatro ciclos.

Cada ciclo consta de seis subprocesos, inicia con la comercialización del producto entre los consumidores. Entonces un comprador coloca un pedido que recibe el proveedor. Este surte el pedido, el cual recibe el comprador. Quizá el comprador regrese algo del producto u otro material de reciclado al proveedor o aun tercera persona. El ciclo de actividad empieza de nuevo.

Dependiendo de la transacción en cuestión, los subprocesos pueden aplicarse al ciclo apropiado.

Ciclos de los procesos de la cadena de suministro



36

Ilustración 1 ciclos de la cadena de suministro

Dentro de cada ciclo, la meta del comprador es asegurar la disponibilidad del producto y lograr economías de escala con el pedido. El proveedor trata de pronosticar los pedidos del cliente y reducir el costo de recibirlos. Luego el proveedor trabaja para surtir el pedido a

tiempo y mejorar la eficiencia y la precisión del proceso de surtido de pedidos. Los flujos inversos se manejan para reducir costo y cumplir con los objetivos ambientales.

Aun cuando cada uno de los ciclos tiene los mismos subprocesos básicos, existen algunas diferencias importantes entre ellos. En el ciclo del pedido del cliente, la demanda es externa a la cadena de suministro y, por lo tanto, incierta. En todos los otros ciclos, la colocación del pedido es incierta, pero puede proyectarse con base en las políticas que se siguen en una etapa particular de la cadena de suministro. En el ciclo de abasto, un proveedor de un solo subproducto puede predecir la demanda con precisión una vez que se conoce el programa de la producción del fabricante.

El enfoque de ciclo de la cadena de suministro es muy útil cuando se consideran las decisiones de operación, ya que se especifica con claridad la función de cada miembro de la cadena de suministro. La descripción detallada del proceso de una cadena de suministro en el enfoque de ciclo obliga al diseñador de la cadena de suministro a considerar la infraestructura requerida para apoyar estos procesos.

4. Enfoque de empuje/Tirón de los procesos de una cadena de suministro.

Todos los procesos de una cadena de suministro se clasifican dentro de una de dos categorías, dependiendo del momento de su ejecución en relación con la demanda del consumidor final. Con los procesos de tirón (Procesos reactivos), la ejecución se inicia en respuesta a un pedido de los clientes. Con los procesos de empuje (Procesos especulativos), la ejecución se inicia en anticipación a los pedidos de los clientes. Por tanto, en el momento de la

ejecución de un proceso de tirón, se conoce con certidumbre la demanda del cliente, mientras que, en el momento de ejecución de un proceso de empuje, la demanda no se conoce y se debe pronosticar.

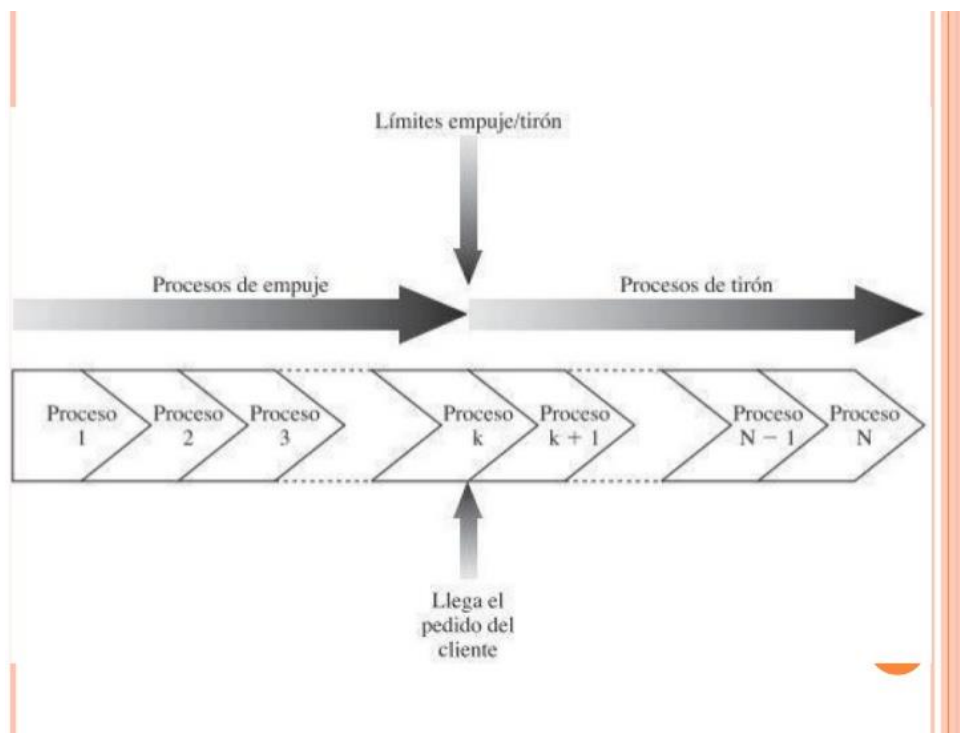


Ilustración 3 proceso de Empuje/Tirón

El enfoque empuje/tirón de la cadena de suministro es muy útil cuando se consideran las decisiones estratégicas relacionadas con el diseño de la cadena de suministro. La meta es identificar un límite empuje/tirón apropiado de modo que iguale la oferta y la demanda de manera eficaz.

2.4 LA EMPRESA

2.4.1 DESCRIPCIÓN DE LA EMPRESA

Vidrios Lemus es una empresa salvadoreña, dedicada a la compra-venta de otros productos no clasificados, enderezado y pintura y servicios conexos (vidrios automotrices y polarizados) con más de 25 años de experiencia en el mercado. Su objetivo fundamental es ofrecer a sus clientes productos de calidad a un buen precio, con un servicio rápido y oportuno sin olvidar la calidad que los ha caracterizado; creen en la importancia de mantener una relación a largo plazo con sus clientes y proveedores brindándoles siempre una respuesta oportuna y clara ante las inquietudes, respaldado por un talento humano capacitado y un sólido departamento de servicio técnico que los califica como una empresa líder en Occidente.

Son importadores directos para El Salvador de cinco líneas de productos:

- Benson Automovile Glass Co, Ltd (R.P. China) con la línea de vidrios automotrices, como parte de la línea de vidrio de autobús.
- Guangdong PUstar Adhesives & sealants Co, Ltd (R.P. China) con la línea de urethano (pegamento para vidrios) y Loctite (pegamento para espejos)
- Vitrotec (Brasil) con la línea de vidrios para autobuses.
- Hules y autopartes de Zumpango (Mexico) con la línea de empaques para puertas y vidrios.
- Window Films (EE.UU) con la línea de papel polarizado.

Con más de 25 años de experiencia en el mercado, VIDRIOS LEMUS ha orientado esfuerzos en suministrar a sus clientes, productos de alta calidad y que cumplan con las más estrictas certificaciones a nivel mundial.

Misión:

“Vidrios Lemus” es una empresa comprometida en brindar servicios de calidad a nuestros clientes, con una amplia experiencia en instalación, comercialización e importación de productos y servicios de valor agregado para el mercado del vidrio automotriz en la Región Occidental.

Visión:

Ser una empresa reconocida a nivel nacional, por su calidad, servicio y atención en el mercado del vidrio automotriz, creando relaciones comerciales permanentes con nuestros clientes, como fruto de la satisfacción en el servicio y producto brindado.

Marco legal de la empresa

Vidrios Lemus es una persona natural que se encuentra inscrito en el registro de comercio bajo el numero **200906596820 219 41 42**

Actividad económica de la empresa

Venta de Otros Productos No Clasificados Previamente, enderezado y pintura y servicios conexos.

Información tributaria de la empresa

Categoría: Pequeño Contribuyente

Proyectos actuales

Contamos con dos proyectos en planificación todavía que es la construcción de una tercera bodega siempre en la misma zona (a una cuadra de casa matriz) y el segundo es aumentar la posición de la empresa con respecto a la venta de vidrio de autobús en el país.

2.5 MARCO LEGAL O ASPECTOS LEGALES

2.5.1 LEGISLACIÓN REGIONAL CENROAMÉRICANA

La legislación regional del comercio exterior y aduanas, al igual que la legislación nacional en la materia, se caracteriza por ser dinámica y amplia, ya que abarca temas que van desde los principios y excepciones del intercambio de bienes, servicios y capitales hasta aspectos relacionados con el cruce fronterizo de personas. En materia aduanera, destacan los siguientes instrumentos relacionados con el intercambio de mercaderías de la región:

2.5.2 CONVENIO SOBRE EL RÉGIMEN ARANCELARIO Y ADUANERO CENTROAMERICANO

Este convenio constituye el principal instrumento de la política comercial de los países centroamericanos y sienta las bases de un nuevo Régimen Arancelario y Aduanero Centroamericano.

El Régimen estará constituido por: El Arancel Centroamericano de Importación, formado por los rubros con los derechos arancelarios que aparecen en el Anexo “A”; La Legislación Centroamericana sobre el Valor Aduanero de las Mercancías, contenida en el Anexo “B” y su reglamento; el Código Aduanero Uniforme Centroamericano y su Reglamento; las decisiones y demás disposiciones arancelarias y aduaneras comunes que se deriven del Convenio. Lo anterior, conforme el artículo 3 del Convenio sobre Régimen Arancelario y Aduanero Centroamericano.

2.5.3 CÓDIGO ADUANERO UNIFORME CENTROAMERICANO (CAUCA IV) Y SU REGLAMENTO (RECAUCA IV).

El Código Aduanero Uniforme Centroamericano, CAUCA IV y su Reglamento entraron en vigencia el 25 de agosto de 2008 y tiene como objeto uniformar procedimientos de Aduanas en Centroamérica. Ambos documentos establecen la legislación aduanera básica de los países signatarios, respecto a las facultades del servicio aduanero; Auxiliares de la función pública aduanera; obligaciones Aduaneras; Regímenes Aduaneros; Abandono y Formas de

disposición de Mercancías; así como algunas disposiciones relativas a las infracciones y recursos aduaneros.

2.5.4 REGLAMENTO CENTROAMERICANO SOBRE EL ORIGEN DE LAS MERCANCIAS.

Contiene las bases legales para la determinación y demás procedimientos relacionados con el origen de las mercancías; así procedimientos relacionados con el origen de las mercancías; así como, las obligaciones de los importadores y exportadores para certificar origen a las mercancías de los cinco países del área centroamericana. Para certificar que una mercancía es originaria de alguno de los países fuera del área centroamericana, con los cuales El Salvador ha suscrito Tratados de Libre Comercio, deberá someterse a lo regulado en los mismos.

2.5.5 REGLAMENTO SOBRE EL RÉGIMEN DE TRANSITO ADUANERO INTERNACIONAL TERRESTRE.

Este documento establece los procedimientos que deben ser aplicados en las operaciones de transito aduanero internacional efectuado por vía terrestre; así como las obligaciones y responsabilidades a que están sujetos los transportistas.

2.5.6 LEGISLACIÓN ADUANERA.

El marco jurídico del comercio exterior forma parte del sistema jurídico salvadoreño que agrupa un conjunto de normas y principios de derecho nacional e internacional relacionados entre sí. Su objetivo es regular directa o indirectamente el intercambio de mercancías, servicios y capitales entre El Salvador y los mercados internacionales o regionales, así como el cruce fronterizo de personas.

La principal fuente de la legislación nacional del comercio exterior y aduanera está en la constitución de la Republica de El Salvador. Sin embargo, dicha legislación se complementa con los diversos instrumentos jurídicos regionales e internacionales suscritos por El Salvador.

Los principales ordenamientos que componen la legislación aduanera nacional son los siguientes:

2.5.7 LEY DE SIMPLIFICACIÓN ADUANERA.

Esta ley simplifica los procedimientos aduaneros permitiendo el despacho de mercancías, mediante la utilización de los sistemas informáticos para el intercambio de información para la autorización de los trámites aduaneros entre los operadores del comercio y el servicio de aduanas de El Salvador. Así mismo, establece facultades de control al servicio de aduanas para realizar una efectiva vigilancia de las operaciones aduaneras y dispone de las

formalidades para notificar los resultados de las auditorías realizadas, complementado así, el procedimiento sancionador que dispone la Ley Especial para sancionar infracciones aduaneras.

2.5.8 LEY ESPECIAL PARA SANCIONAR INFRACCIONES ADUANERAS.

Define y clasifica las infracciones aduaneras en: administrativas, tributarias y penales, y establece las sanciones para cada una de ellas, describe el procedimiento que debe aplicarse cuando se determina la existencia de alguna infracción y la autoridad a quien le compete imponer la sanción; así como los medios de defensa a que tiene derecho de invocar el presunto infractor cuando no está de acuerdo con lo resuelto por las autoridades del servicio aduanero.

2.5.9 LEY DE REGISTRO DE IMPORTADORES.

Tiene por objeto la creación del registro de importadores, en el cual deberán inscribirse las personas naturales o jurídicas, organismos del gobierno central, instituciones autónomas, municipios, empresas estatales o municipales y otros que realicen operaciones de importación de mercaderías.

Las personas naturales, jurídicas y demás entidades, que no se encuentren inscritas en el registro, no podrán realizar operaciones de importación que excedan al monto establecido en la ley de equipajes de viajeros procedentes del exterior.

2.5.10 NORMATIVA TRIBUTARIA

A pesar de la restricción establecida en el artículo 2 del Código Tributario en lo referente al ámbito de aplicación de esta normativa existen una serie de requerimientos u obligaciones que tienen su origen en la realización de las operaciones de comercio exterior como lo son las importaciones y exportaciones en todas las modalidades y los regímenes especiales. Dichas obligaciones no solo están contenidas en el Código Tributario sino también en otras normativas como la Ley del Impuesto a la Transferencia de Bienes Muebles y Prestación de Servicios (IVA), la Ley del Impuesto sobre la Renta, entre otras.

2.5.11 CÓDIGO TRIBUTARIO

Registros Especiales

Los importadores deben de llevar un registro de costos y retaceos de las compras que corresponden al ejercicio que se declara, además de un control de inventarios en donde se detallan el ingreso y salida de los productos, así como su costo de adquisición y venta. Según Art. 140, 142, 142 –A del Código Tributario.

Otros registros requeridos para contribuyentes inscritos del Impuesto a la Transferencia de Bienes Muebles y a la prestación de Servicios, son los libros o registros de compras y de venta relativos al control de dicho impuesto, además deben abrir cuentas especiales en su sistema contable para registrar los créditos fiscales trasladados en sus operaciones y las cantidades pagadas por el impuesto originado en las operaciones de importación. Es así como en el

catálogo de cuentas pueden encontrarse las subcuentas denominadas “IVA-Crédito Fiscal por compras locales, “IVA- Crédito Fiscal por importaciones”, “IVA-Crédito fiscal por internaciones” según Art. 141 del código Tributario.

En los libros de compras deberán anotarse el detalle de las operaciones de importación o internación que se realicen en el periodo tributario a declarar y en los libros de ventas (a consumidor final específicamente) las exportaciones realizadas, además de elaborar un anexo a libro de ventas a consumidor final en donde se detallan plenamente las operaciones de exportación realizadas en el periodo tributario.

Se debe detallar la fecha del documento emitido o recibido, los números de series correlativos pre impresos del documento, numero de la declaración o mandamiento de ingreso, nombre del cliente o proveedor local contribuyente y su número de registro, nombre del cliente extranjero, valor neto de la operación, valor del impuesto y valor total.

2.5.12 LEY DEL IMPUESTO A LA TRANSFERENCIA DE BIENES MUEBLES Y A LA PRESTACIÓN DE SERVICIOS.

El impuesto del valor agregado es un impuesto aplicado a la importación internación y exportación de bienes muebles corporales; es decir que, se consideran como hechos generadores del impuesto la importación de internación definitiva al país de bienes muebles corporales al igual que las subastas o remates realizados en las aduanas ya que constituyen actos de importación o internación; siempre y cuando no se trate de los casos contemplados en

el artículo 45 de la Ley IVA considerándose que el momento en que se genere el impuesto es cuando tenga lugar la importación o internación definitiva de los bienes muebles corporales.

Respecto de los bienes que se importen o internen acogidos a regímenes aduaneros especiales, el impuesto se devenga en su totalidad o por la diferencia, según fuere el caso, al quedar los bienes entregados a la libre disponibilidad de los importadores por haberse convertido la importación o internación, en definitiva.

Base imponible específica.

Para efectos de IVA la base imponible tiene tratamiento diferenciado porque aparte de considerar el valor CIF (Costo, seguro y flete) según el Art. 48 literal g, este puede incorporar impuestos específicos al consumo.

2.5.13 LEY DEL IMPUESTO SOBRE LA RENTA

Dentro de los múltiples aspectos que regula esta ley podemos mencionar los siguientes aspectos que se relacionan con el comercio exterior:

Ingresos- Renta

Se considera renta obtenida los ingresos provenientes de las actividades empresariales entre las que se encuentran las ventas al exterior o exportaciones según el Art. 4 numeral 1 de la Ley ISR establece como rentas no gravables aquellas que por decreto legislativo sean declaradas como tales.

Depreciación

En el Art. 30 numeral 2 literal A, establece que el valor sujeto a depreciación será el costo total del bien salvo cuando se trate de maquinaria importada que haya gozado de exención del impuesto al IVA en su importación, será como máximo el valor registrado por la Dirección General al momento de realizar la importación.

Gastos no deducibles.

En el caso de las sanciones económicas impuestas por la administración aduanera son considerados como gastos no deducibles para en el periodo en que ocurren, debido a que no forman parte del costo y tampoco son gastos necesarios para las operaciones. Según Artículo 29-A numeral 20 LISR.

2.6 MARCO TÉCNICO.

2.6.1 TRATAMIENTO ADUANAL DE LAS OPERACIONES DERIVADAS DE LA IMPORTACIÓN DEFINITIVA DE MERCADERIA.

El tratamiento aduanal de las operaciones derivadas de la importación definitiva de vidrios para vehículos y buses, empaques, papel polarizado, según el artículo 76 del CAUCA el despacho aduanero de las mercancías es el conjunto de actos necesarios para someter las mercancías a un régimen aduanero.

El proceso de despacho da inicio con la aceptación de la declaración de mercancías, según el artículo 83 del CAUCA la declaración de mercancías se entenderá como aceptada cuando se registre en el sistema informático del servicio aduanero u otro sistema autorizado y concluye con el levante automático de las mercancías o con la liberación de las mercancías por el control aduanero.

Previo al inicio del despacho aduanero existe un conjunto de actos, denominados actos previos los cuales deben ser realizados por los importadores con el objetivo de cumplir con todos los requisitos establecidos en la legislación y presentar la declaración de mercancías libre de errores, así como también determinar el impuesto correspondiente de forma correcta.

2.6.2 ACTOS PREVIOS A LA IMPORTACIÓN DE MERCANCÍAS.

Se entiende por actos previos todas aquellas actividades que debe realizar un importador antes de efectuar la declaración de mercancías ante las aduanas para poder garantizar una correcta aplicación de la legislación aduanera.

Los importadores inicialmente deben obtener la documentación necesaria, una vez que ya la posean, poder interactuar con la aduana para iniciar con el proceso de despacho, con la finalidad de obtener el levante o ingreso de las mercancías al país.

Toda persona natural o jurídica que desee importar cualquier mercancía en El Salvador debe tener un Número de Identificación Tributaria (NIT) de importador, el cual debe tramitarse en la unidad de atención al contribuyente del Ministerio de Hacienda ubicado en el edificio 3 torres, San Salvador o también podrá obtenerlo en los centros y mini centros express del contribuyente del Ministerio de Hacienda, en donde le registraran como importador. La obligación de registrarse como importador y obtener este documento será generalmente necesaria cuando la importación sea para fines comerciales.

La Dirección General de Aduanas es el ente facultado para administrar y regular el registro de importadores mediante las normativas pertinentes. Las personas naturales o jurídicas que no se encuentren inscritas en el registro, no podrán realizar importaciones que excedan al monto establecido en la ley de equipajes de viajeros procedentes del exterior.

La ley de equipajes de viajeros procedentes del exterior establece que los viajeros pueden importar su equipaje y bienes diferentes a su equipaje hasta un monto de \$1,500.00 USD (actualmente), el monto de la exención aplicada a los bienes diferentes del equipaje varía con la aprobación del decreto legislativo que se emite cada año el cual modifica de forma transitoria el monto de la exención para los artículos distintos del equipaje que sean importados por los viajeros que ingresan al país.

El número de registro de importadores será el Número de Identificación Tributaria (NIT), para efectos de registrarse las personas naturales o jurídicas deben entregar la información siguiente:

- Nombre, denominación o razón social del importador.
- Dirección exacta de las oficinas de importador.
- Dirección para recibir notificaciones.
- Número de teléfono, fax o correo electrónico y dirección exacta de las bodegas, patios o establecimientos de cualquier tipo, incluyendo casas de habitación u otro lugar destinado para recibir notificaciones, almacenar, procesar o transbordar las mercancías que se importan.

2.6.3 DOCUMENTACIÓN REQUERIDA PREVIO A LA IMPORTACIÓN DEFINITIVA DE MERCANCÍAS.

Documentación necesaria para la importación de equipo informático: para realizar el proceso de importación se requieren documentos mínimos, entre los cuales se encuentran los de compra o propiedad de las mercancías y los del transporte de las mercancías en caso que se haya contratado un medio de transporte, en cuyo caso el transportista debe de otorgarle dichos documentos entre los cuales se puede mencionar el manifiesto de carga y el documento de transporte.

Los documentos referidos son principalmente:

- Documentos de compra (Factura comercial. Tiquetes de caja o recibos que sustenten el valor de las mercancías).

- Documentos de transporte, el cual sirve para demostrar la propiedad (conocimientos de embarque o BL por sus siglas en ingles de Bill of Lading, guía aérea o carta de porte).

Estos son los documentos mínimos en caso que los vidrios, empaques, pegamento y papel polarizado no requieren del cumplimiento de obligaciones o requisitos no tributarios, como aquellos documentos que el usuario debe presentar cuando importe bienes que tiene alguna restricción y debe ser previamente autorizada su importación por autoridades que intervienen en el control del comercio exterior.

2.6.4 OPERACIONES PREVIAS QUE PUEDE REALIZAR EL IMPORTADOR ANTE LA ADUANA.

El importador tiene alternativas de realizar operaciones previas ante la aduana, con la finalidad de realizar una declaración de forma adecuada y correcta.

2.6.4.1 EXAMEN PREVIO O VERIFICACIÓN PREVIA DE LAS MERCANCÍAS.

Los importadores pueden solicitar la realización de un examen previo de las mercancías, este proceso consiste en revisar sus mercancías en relación a las características e identificación, para poder efectuar una mejor Declaración de Mercancías; por lo que la operación puede realizarla el consignatario según el documento de propiedad (BL, Guía Aérea o Carta de Porte) o por un agente aduanero que haya contratado para que le brinde sus

servicios. Esta operación podrá ser realizada siempre y cuando las mercancías se encuentren en los depósitos temporales aduaneros.

El artículo 74 del código aduanero uniforme centroamericano (CAUCA), y el Art 311 y 312 del RECAUCA, establece el procedimiento para realizar una verificación previa y los requisitos a cumplir para poder acceder a dicho procedimiento.

El importador de vidrios y mercaderías relacionadas puede solicitar realizar la verificación previa de las mercancías cuando estas ya en el recinto aduanal y posteriormente realizar la declaración de importación este procedimiento permite que el importador pueda verificar la cuantía y el tipo de las mercancías y constatar si estas corresponde a las que él ha pedido a la empresa exportadora así como también permite observar cada una de las especificaciones de las mercancías para clasificar en la partida arancelaria correspondiente y evitar multas en caso de que el sistema de riesgos del programa SIDUNEA WORLD indique que se debe realizar verificación física.

2.6.4.2 CONSULTAS DE VALORACIÓN.

El importador puede realizar consultas de valoración al departamento de valoración de la Dirección General de Aduanas cuando no cuente con una factura comercial que reúna los requisitos establecidos en el Art, 323 del RECAUCA, o no pueda demostrar el valor de transacción de las mercancías, o cuando este no puede demostrar el precio realmente pagado o por pagar, y/o por haber efectuado un pago en efectivo no acreditado documentalmente,

siempre y cuando mercancía objeto de consulta no se encuentre en los listados de valores de referencia publicados por la Dirección General de Aduanas.

Vidrios Lemus puede hacer uso de este servicio en el caso de que las empresas exportadoras les envíen mercancías gratis por la compra de cierta cantidad de unidades, cuando estas no estén descritas en la factura y no se conozca en valor de las mercancías que serán importadas, a un que esto es frecuente.

2.6.4.3 CONSULTA DE CLASIFICACIÓN ARANCELARIA.

El importador puede realizar consultas de clasificación arancelaria de las mercancías sobre las cuales se tengan dudas en vista que son susceptibles de ser clasificadas en dos o más incisos arancelarios y esto pueda representar un problema al momento de la liquidación de dichas mercancías.

Para acceder a la emisión de un dictamen o una resolución anticipada en materia de clasificación arancelaria, será necesario que se agreguen muestras de las mercancías o productos objeto de consulta, así como información que describa las especificaciones técnicas y que ayuden a identificar la composición de las sustancias, la materia constitutiva o los usos de los productos consultados.

2.6.5 PROCESO DE DESPACHO DE LA IMPORTACIÓN DEFINITIVA DE MERCANCÍAS.

El proceso de despacho contiene los pasos que tiene que cumplirse para que las mercancías sean liberadas del control aduanero, este da inicio con la aceptación de la declaración de mercancías y finaliza con el levante automático de las mercancías o con la liberación de las mercancías por el control aduanero.

La importación definitiva es el régimen que permite el ingreso, previo cumplimiento de los requisitos arancelarios (pago de derecho e impuestos) y no arancelarios (Permisos de importación), aplicable según el tipo de mercancías a importar.

La importación definitiva de vidrio automotriz posee una tasa de Derechos Arancelarios a la importación (DAI) de 5% tanto para vidrios laminados o contrachapados y vidrio templado, al ingresar al territorio salvadoreño se debe grabar además con una base imponible del 13% de impuesto a la transferencia de bienes muebles y servicios (IVA) sobre el valor de aduana que de acuerdo el Art. 48 literal “g” de ley del IVA está constituido por el valor CIF mas los derechos arancelarios y los impuestos específicos al consumo que correspondan; en el caso de la importación de vidrio automotriz la base imponible para el pago del IVA es el valor CIF (costo, flete y seguro) más el Valor DAI. El valor en aduana es una compraventa normalmente se presenta por medio de una factura que el importador adjunta a la declaración para realizar la importación.

A continuación, se presenta la clasificación arancelaria del vidrio laminado según el arancel centroamericano de importación, en donde este tipo de bienes se encuentran comprendidos en el capítulo 70 vidrios y sus manufacturas; vidrios de seguridad constituido por vidrio templado o contrachapado; específicamente en el inciso arancelario 7007.11.90.00 de dimensiones y formatos que permitan su empleo en automóviles, aeronaves, barcos u otros vehículos.

Arancel Electrónico

- [Inicio](#)
- [Consultas](#)
- [Cálculo de Impuestos](#)
- [Listados de Productos y Permisos](#)

BIENVENIDO A LA PAGINA DE CONSULTA DEL SISTEMA ARANCELARIO

Introduzca numero de Inciso arancelario

PERFIL DEL INCISO ARANCELARIO

- Datos Generales**

Inciso Arancelario N	7007119000
Capitulo	VIDRIO Y SUS MANUFACTURAS
Partida	VIDRIO DE SEGURIDAD CONSTITUIDO POR VIDRIO TEMPLADO O CONTRACHAPADO
Sub Partida	- De dimensiones y formatos que permitan su empleo en automóviles, aeronaves, barcos u otros vehículos:
Inciso Arancelario	- - - Otros
Vigencia	Desde 01/01/020 Hasta

Unidad de Medida

Presentacion	
Cantidad (cuantía)	

- Derechos e Impuestos**

DAI	IVA	Especificos
5	13	NO REQUERIDO

- Disposiciones Relacionadas**

Derechos por Tratados Internacionales

TLC	TLC Rep.	TLC	TLC	TLC	TLC	TLC	TLC	TLC	TLC Comunidad	TLC	TLC
Mexico	Dominicana	Chile	Panama	USA	Taiwan	Colombia	Cuba	EE	Ecuador	Corea	
DAI 0 %	DAI 0 %	DAI 0 %	DAI 0 %	DAI 0 %	DAI 0 %	DAI 0 %	DAI 1 %	DAI 4.5 %	

No necesita permisos para importacion

2.6.6 ELABORACIÓN DE LA DECLARACIÓN DE MERCANCÍAS.

Una vez de realicen los actos previos necesarios para la importación definitiva el importador debe solicitar que se le elabore la Declaración Transmitida conocida también como auto determinada, ésta es realizada por un Agente de Aduanas, basado en información proporcionada por el importador y que es enviada por la vía electrónica. En ésta se establecen los impuestos a pagar por las mercancías objeto de importación, siendo este documento con el cual deben pagarse dichos impuestos en los bancos o instituciones autorizadas o en la Dirección General de Tesorería del Ministerio de Hacienda por medio de las colectorías habilitadas en las Aduanas del país.

La Ley de Simplificación Aduanera, El Código Aduanero Uniforme Centro Americano y su Reglamento, disponen que bajo el proceso de autodeterminación, le corresponde al declarante establecer los tributos que debe pagarle al Estado, por lo cual la Dirección General de Aduanas ha adoptado el Sistema Aduanero Automatizado (SIDUNEA WORLD) para que los usuarios puedan transmitir la información que corresponde a las mercancías objeto de importación o exportación, y que éstos cumplan de forma voluntaria con los requisitos tributarios y no tributarios que le exige el régimen aduanero

Lo anterior significa que la declaración transmitida es aquella de cuya información se responsabiliza el declarante, en este caso el agente de aduanas, siendo responsable

solidario con el importador por las inexactitudes que pudieran surgir en dicha declaración, así como de las sanciones eventuales aplicables.

Cada usuario es libre de escoger al agente de aduanas que desee que le realice su declaración única centroamericana (DUCA), por lo cual la Dirección General de Aduanas publica periódicamente el nivel de riesgo de los agentes autorizados y activos.

Una de las ventajas de la declaración transmitida es que somete a un análisis de gestión de riesgos o selectividad como se le conoce comúnmente, lo que implica que puede obtener como resultado levante automático o verde, quedando las mercancías liberadas para la disposición del usuario desde ese momento, sin la necesidad que sean revisadas o inspeccionadas por parte de los funcionarios de aduanas. Incluso, si se ha transmitido y pagado los tributos antes del arribo del medio de transporte a las fronteras, puede quedar liberado desde ese lugar en caso que se genere como resultado el levante automático.

2.6.7 PAGO DEL IMPUESTO DE LAS IMPORTACIONES.

Las importaciones normalmente están afectados al pago de impuestos, a excepción de aquellas que la legislación establece como exentas, dependiendo del tipo de mercancías o la calidad que ostente el importador.

El primero de los tributos, o impuestos como se llaman comúnmente, son los Derechos Arancelarios a la Importación (DAI) los cuales están contenidos en el arancel centroamericano de importación, en el cual se establecen los porcentajes que debe pagar cada uno de las mercancías que ingresan al país, aplicándose porcentajes distintos dependiendo del tipo de mercancías, que van desde aquellos productos que están con un 0% hasta productos que pagan el 40%.

Hablando de los vidrios contrachapados y templados están contenidos en el grupo de mercancías que tienen 5% de Derechos Arancelarios a la Importación en el Arancel Centroamericano de importación.

Además de este impuesto debe pagarse el Impuesto a la Transferencia de Bienes Muebles y a la Prestación de Servicios, comúnmente conocido como impuesto al valor agregado o IVA. El cual se aplica a una tasa del 13% sobre la sumatoria del valor de aduanas o base imponible y el DAI que se ha establecido para los bienes sujetos a importación.

2.6.8 FORMAS DE PAGO DEL IMPUESTO.

Los importadores pueden realizar el pago de los tributos a través de los bancos autorizados para la captación de fondos públicos, banca electrónica (a través del mandamiento de pago), así como también en las ventanillas de la Dirección General de Tesorería y a través del pago electrónico del Gobierno de El Salvador “p@goes”.

Para realizar el pago a través de los bancos autorizados y en las colecturías de la Dirección General de Tesorería los importadores deben presentar tres copias de la declaración única centroamericana (DUCA) a cancelar más el monto que adeuda de tributos reflejado en la declaración o con la presentación del mandamiento de pago.

Para realizar el pago a través del pago electrónico de El Salvador, deben seguir los siguientes pasos:

1. Ingresar a la página web del Ministerio de Hacienda.
2. Elegir la opción “servicios” y después elegir la opción en línea.
3. Seleccionar según corresponda en la opción empresa o ciudadano.
4. Seleccionar la opción “P@goes”.
5. Elegir la opción pago único.

6. Ingresar usuarios y contraseñas.
7. El sistema presenta un listado de declaraciones pendientes, se debe elegir el número de la declaración que se desea cancelar.
8. Elegir el banco con el que se realizara la transferencia y completar los datos que el banco necesite para realizar la transferencia.

El pago electrónico puede ser realizado por el importador, representante legal o por su agente aduanal, este pago será actualizado automáticamente en el sistema de la Dirección General de Aduanas.

2.6.9 RECEPCIÓN DEL MEDIO DE TRANSPORTE Y MERCANCÍAS.

La administración o delegación de aduanas, recibe físicamente el medio de transporte, se inspeccionan físicamente los datos y estados del medio de transporte en conjunto con la declaración de Transito (DMTI), si todo está conforme se finaliza el tránsito en el sistema informático de aduana y se autoriza el ingreso del medio de transporte al recinto para efectuar descarga y recepción de los bultos que han sido manifestados.

2.6.10 RECEPCIÓN DE LOS DOCUMENTOS.

El servicio aduanero recibe la DUCA y los documentos adjuntos sobre los cuales se ha sustentado la declaración realizada (factura comercial, documentos de transporte) con el propósito de autorizar la operación de importación de equipo informático y sus accesorios y que sea liberada por la aduana.

La presentación de los documentos, será realizada por el agente de aduanas, quien efectuará todos los trámites ante el servicio de aduanas, y solamente en casos muy específicos requerirá de la presencia del consignatario o destinatario de las mercancías.

Si los documentos adjuntos no están completos, el funcionario aduanero autorizado, emitirá Hoja de Devolución (HD), señalando con su base legal, las irregularidades encontradas, a efectos de que sean solventadas.

Todas las declaraciones de mercancías son sometidas al análisis de gestión de riesgos o al proceso de selectividad como se conoce comúnmente.

En las bodegas de la aduana interna, se cuenta con un plazo de 5 días hábiles posteriores a la descarga, para almacenamiento libre, de forma gratuita, para que pueda destinar las mercancías a un régimen aduanero.

De igual forma, desde el momento de la descarga se otorgan 20 días hábiles para retirarlas, caso contrario las mercancías caerán en abandono y pasarán a ser del Estado, de conformidad a la ley y podrán subastarse públicamente.

Las mercancías en estado de abandono, podrán ser rescatadas o retiradas hasta un día antes de realizarse la subasta pública, previo el pago de los impuestos correspondientes; lo anterior conlleva las sanciones administrativas por no haber presentada la declaración en el plazo establecido (la sanción es de \$50.00) y el pago de las tasas por el almacenaje o parqueo que corresponda.

Las tasas de almacenaje son de \$0.50 diarios por cada 100 kilogramos y en el parqueo son \$10.00 por vehículo automotor, valores a los cuales se les debe agregar IVA. De igual forma, causaran las tasas mencionadas si no son retiradas después de haber sido liberadas por la aduana correspondiente.

En caso que no se hubieran declarado las mercancías de forma anticipada, debe realizarse la DUCA, pagando los impuestos que correspondan, para que dicha declaración sea sometida al proceso de selectividad y se determine si corresponde la revisión o no de las mercancías declaradas.

La DUCA y los documentos adjuntos, quedaran en resguardo de la dirección general de aduanas, independiente del resultado de la selectividad; no así en el caso de aquellas declaraciones de mercancías que son firmados y pagados de forma electrónica, los cuales deberán ser remitidos a la DGA por el declarante en un plazo de 30 días posteriores a la liquidación y de haberse otorgado el levante de las mercancías, a excepción que la selectividad haya señalado la revisión física de las mercancías, en cuyo caso, deberán presentarse en el momento que se inicie el proceso de revisión por parte del funcionario aduanero autorizado.

2.6.11 SELECTIVIDAD

Selectividad Verde (Levante Automático)

Si del análisis de gestión de riesgos, se determina que no serán sometidas a revisión, estas quedarán listas para ser retiradas por el usuario o consignatario de las mercancías, permitiendo el retiro de las mercancías hacia las bodegas del importador.

Potestad Aduanera:

Es la facultad que las administraciones de aduanas legalmente poseen para conocer y sancionar los incumplimientos a la legislación aduanera en materia administrativa y tributaria, cuando los ilícitos fueran establecidos como producto de la aplicación de las medidas de control, en la DUCA que hayan sido presentadas en las administraciones de aduanas bajo su cargo, independiente del resultado de selectividad y siempre que la DGA, dentro de sus facultades legales, no haya iniciado un proceso de fiscalización.

Selectividad Amarilla (Análisis o Revisión Documental)

Permite al servicio aduanero realizar una revisión detallada de la declaración de mercancías y toda la documentación de soporte. Si todo esta correcto se autorizó el levante de las mercancías; caso contrario, las mercancías serán destinadas a una verificación inmediata (Selectividad Roja).

Selectividad Roja (Verificación Inmediata o Revisión Física)

Facultad al servicio aduanero para la realización de la revisión física de las mercancías a fin de comprobar el correcto cumplimiento de la legislación aduanera. De estar todo correcto, se procede al levante de las mercancías; caso contrario, se inicia el proceso administrativo para casos de liquidación oficiosa de tributos y

aplicación de sanciones conforme lo dispuesto en la ley especial para sancionar infracciones aduaneras y la ley de simplificación aduanera.

En caso de que se determine que procede la revisión física de las mercancías, las mismas deben de prepararse por parte del declarante para que sean verificadas.

2.6.12 REGISTROS ESPECIALES.

Los importadores deben de llevar el registro de sus costos y retaceos de las compras que correspondan al ejercicio que se está declarando además de un control de inventarios en donde se detallen el ingreso y salida de los productos, así como su costo de adquisición y venta. Según lo establecido en el artículo 140, 142, 142-A del código tributario.

2.6.13 TÉRMINO DE COMPRA (INCOTERMS).

Los incitarme (palabra derivada del sigloide en lengua inglesa International Commercial Terms, que se traduce al español como “termino de comercio internacional”. Son términos, de tres letras cada uno, que refleja las normas de aceptación voluntaria por las partes en un contrato de compraventa internacional de mercaderías acerca de las condiciones de entrega de las mercancías. Se usa para aclarar los costes de las transacciones comerciales internacionales, delimitando las responsabilidades entre el comprador y el vendedor, y refleja la practica actual en el

transporte internacional de mercancías.

La Cámara de Comercio Internacional (CCI) (o ICC: International Chamber of Commerce) se ha encargado desde 1936 (conversiones en 1945, 1953, 1967, 1976, 1980, 1990, 2000, 2010 y 2020) de la elaboración y actualización de estos términos, de acuerdo con los cambios que va experimentando el comercio internacional. Actualmente están en vigor los incoterms 2020 (desde el 1 de enero de 2020) tomando en cuenta que el Drafting Group por primera vez incluyen a China y Australia en el grupo de redacción ya que la mayoría de los miembros son europeos. Sin que ello signifique que los anteriores incoterms hayan dejado de usarse por lo que siempre se debe señalar la regla del incoterm y el año de la versión.

2.6.14 DEFINICIÓN Y CATEGORIZACIÓN DE LOS INCOTERMS 2020.

Los incoterms se dividen en cuatro categorías: E, F, C, D.

- GRUPO E – Entrega directa a la salida

EXW (EX WORKS)

El vendedor pone la mercancía a disposición del comprador en sus propias instalaciones: Fabrica, Almacén, etc. Todos los gastos a partir de ese momento son por cuenta del comprador.

La regla incoterms EXW se puede utilizar en cualquier tipo de transporte o con una combinación de ellos (conocido como transporte multimodal). Es

decir, el proveedor se encarga de la logística y el traslado necesario para que el comprador tenga el suministro del producto en el mismo lugar donde desempeña la tarea productiva. Esta regla incoterms no sufrió modificación en relación a los incoterms del año 2010.

- **GRUPO F – Entrega indirecta, sin pago del transporte principal**

FAS (FREE ALONGSIDE SHIP)

El vendedor entrega la mercancía en el muelle pactado del puerto de carga convenido; esto es, al lado del barco. La regla incoterms FAS es propia de mercancías de carga a granel o de carga voluminosa porque se depositan en terminales del puerto especializadas, que están situadas en el muelle. No contempla otros modos de transporte que no sean marítimo o fluvial.

El vendedor es responsable de las gestiones y costes de la aduana de exportación.

FOB (FREE ON BOARD)

El vendedor entrega la mercancía sobre el buque. El comprador se hace cargo de designar y reservar el transporte principal (buque). El termino FOB es una de las reglas más usadas en el comercio internacional. Se debe utilizar para carga general (bidones, bobinas, contenedores, etc.) de mercancías, no

utilizable para granel. Su aparición es previa a la creación de la Cámara de Comercio Internacional, pues ya se tiene constancia de su uso en las cortes británicas, en 1812.

La regla incoterms FOB se utiliza exclusivamente para transportes en barco, ya sea marítimo o fluvial.

FCA (FREE CARRIER)

El vendedor se compromete a entregar la mercancía en un punto acordado dentro del país de origen, que pueden ser los locales de un transitoria, una estación ferroviaria (este lugar convenido para entregar la mercancía suele relacionado con los espacios del transportista). Se hace cargo de los costes hasta que la mercancía está situada en ese punto convenido.

La regla incoterms FCA se puede utilizar con cualquier tipo de transporte: transporte aéreo, ferroviario, por carretera y en contenedores/transporte multimodal. Sin embargo, es una regla no demasiado empleada para sustituir a FOB.

- GRUPO C – Entrega indirecta, con pago del transporte principal.

CFR (Cost and Freight)

El vendedor se hace cargo de todos los costes, incluido el transporte principal, hasta que la mercancía llegue al puerto de destino. Sin embargo, el riesgo se transfiere al comprador en el momento que la mercancía se

encuentra cargada en el buque, en el país de origen. Se debe utilizar para carga general, que se transporta en contenedores; No es apropiado para los gráneles.

La regla incoterms CFR solo se utiliza para transporte en barco, ya sea marítimo o fluvial.

CIF (Cost, Insurance and Freight)

El vendedor se hace cargo de todos los costes, incluidos el transporte principal y el seguro, hasta que la mercancía llegue al puerto de destino. Aunque el seguro lo ha contratado el vendedor, el beneficiario del seguro es el comprador. El seguro debe contener unas cláusulas similares a las ICC-C de la IUA.

Como en la regla anterior, CFR, el riesgo se transfiere al comprador en el momento que la mercancía se encuentra cargada en el buque, en el país de origen. El incoterm CIF es uno de los más utilizados en el comercio internacional porque las condiciones de un precio CIF son las que marcan el valor en aduana de un producto que se importa. Se debe utilizar para carga general o convencional.

El incoterm CIF es exclusivo del medio marítimo.

CPT (Carriage Paid To)

El vendedor se hace cargo de todos los costes, incluido el transporte

principal, hasta que la mercancía llegue al punto convenido en el país de destino. Sin embargo, el riesgo se transfiere al comprador en el momento de la entrega de la mercancía al transportista dentro del país de origen. Si se utilizan varios transportistas para llegar a destino, el riesgo se transmite cuando la mercancía se haya entregado a primero.

La regla incoterms CPT se puede utilizar con cualquier modo de transporte incluido el transporte multimodal (combinación de diferentes tipos de transporte para llegar a destino).

CIP (Carriage and Insurance Paid)

El vendedor se hace cargo de todos los costes, incluidos en transporte principal y el seguro, hasta que la mercancía llegue al punto convenido en el país de destino. Aunque el seguro lo ha contratado el vendedor, el beneficiario del seguro es el comprador.

La regla incoterms CIP se puede utilizar con cualquier modo de transporte o con una combinación de ellos (transporte modal). La versión 2020 incluye una modificación en esta norma respecto a 2010 y es que recomienda que el clausulado del seguro sea equivalente a las cláusulas ICC-A de la IUA.

- GRUPO D – Entrega directa en la llegada

DPU (Delivered at Place Unloaded)

Reemplaza a la regla DAT (Delivered at Terminal - Entrega en Terminal)

que aparecía en la versión de 2010. Es una regla multimodal. Supone que el vendedor entrega la mercancía en el lugar designado por el comprador, con descarga incluida. Puede ser descarga en puerto o en un lugar de destino. Sin embargo, el vendedor deberá hacerse cargo del despacho de importación.

DAP (Delivered At Place)

La regla incoterms DAP se utiliza para todos los tipos de transporte. Reemplazo los incoterms DAF, DDU y DES en la edición 2010.

El vendedor se hace cargo de todos los costes, incluidos el transporte principal y el seguro (que no es obligatorio), pero no de los costes asociados a la importación, hasta que la mercancía se ponga a disposición del comprador en un vehículo listo para ser descargado. También asume los riesgos hasta ese momento. El despacho de importación es asumido por el comprador. Si este no despacha en plazo, puede originar costes en terminal.

DDP (Delivered Duty Paid)

El vendedor paga todos los gastos hasta dejar la mercancía en el punto convenido en el país de destino. El comprador no realiza ningún trámite. Los gastos de aduana de importación son asumidos por el vendedor. El tipo de transporte es polivalente/multimodal.

CAPÍTULO III MARCO METODOLÓGICO

3.1 MÉTODO DE INVESTIGACIÓN

La investigación pretende publicar un documento basado en el comportamiento histórico y real de las compras de mercadería por internación, en particular de la empresa “Vidrios Lemus” teniendo en cuenta que el método a utilizar sería el siguiente:

3.1.1 MÉTODO CUALITATIVO

Cuando hablamos de métodos cualitativos, investigaciones cualitativas o metodología cualitativa, nos referimos al tipo de procedimiento de recopilación de información.

Los métodos de investigación cualitativa nos sirven para entender el significado de un fenómeno, donde las palabras son el dato de interés. El rigor científico en estos métodos se basa en la credibilidad, la confiabilidad, la transferibilidad y la consistencia en general

Los investigadores tienden a recolectar datos en el sitio donde los participantes experimentan el problema o la situación bajo estudio.

3.1.1.2 UNIDADES DE ANÁLISIS U OBSERVACIÓN.

La unidad de análisis en esta investigación será el encargado de compras o su

equivalente de la empresa “Vidrios Lemus” ya que en sus manos recae el poder de negociar los precios de la mercadería, como también los precios de los fletes marítimos, terrestres, agentes aduaneros y toda la logística que lleva dicho proceso de importación.

3.1.1.3 UNIVERSO Y MUESTRA.

Para la realización del presente trabajo de investigación, de una manera objetiva y sobre una base científica, que se abordó con elementos convincentes de la temática de estudio, es indispensable la utilización de un análisis teórico sobre el sujeto en estudio en el área específica, que motiva el desarrollo de la presente investigación.

3.1.1.4 UNIVERSO

El universo, es la totalidad de elementos de características homogéneas sujetas a una investigación, y de acuerdo con la información proporcionada por el propietario de la empresa “Vidrios Lemus”, tendría que ser entrevistado el encargado de compras, ya que es la persona responsable de toda la logística de importación.

3.1.1.5 MUESTRA

La muestra, es un parte de la población de estudio, que representa características similares al universo. Para la realización de la presente investigación, se determinó que la entrevista se le aplicara al encargado de compras por ser el agente directo y

único en el proceso de importación de dicha empresa.

3.1.1.6 RECOLECCIÓN DE DATOS

La recopilación de los datos se realizó después de haberse aprobado y corregido el cuestionario, se procedió a la realización de la entrevista para la obtención de la información.

3.1.1.7 TÉCNICAS

Para efectos de estudio, se utilizó la técnica de la entrevista, la cual permitió conocer la información a través de las opiniones que reflejan las maneras y formas de asimilar y comprender los hechos.

3.1.1.8 INSTRUMENTOS

El instrumento que se utilizó para la recolección de datos fue el cuestionario, el cual permitió realizar preguntas con respecto a variables que se querían medir con dicha investigación.

3.1.2 PROCESAMIENTO DE LA INFORMACIÓN

Una vez recopilada la información a través de los cuestionarios para las entrevistas, se procedió a la revisión de las respuestas obtenidas, a fin de detectar si habían sido proporcionadas en forma completa y clara.

3.1.3 ANÁLISIS E INTERPRETACIÓN DE DATOS

Luego de haber administrado el cuestionario a los entrevistados, se procedió a la interpretación de datos, se obtuvieron los resultados que se presentan a continuación:

Nombre del entrevistado: Lenni Lorena Lemus A.

Empresa : Vidrios Lemus

Cargo : Encargada de compras

Objetivo de la entrevista: Conocer los procesos logísticos que realiza la empresa Vidrios Lemus con el propósito de colaborar en la disminución de los costos en las operaciones de importación de dicha empresa.

1. ¿Puede comentar un poco de Vidrios Lemus, su historia y como se deciden a incursionar en la importación de mercadería?

Vidrios Lemus es una empresa familiar con más de 25 años de experiencia, líder en la zona Occidental del país en nuestro rubro y con un capital humano de 15 colaboradores. Para efectos tributarios somos pequeña empresa y nuestro volumen de ventas anuales asciende un poco arriba del medio millón de dólares de los Estados Unidos de América. La empresa se encuentra dividida administrativamente en dos gerencias una de ventas y otra de compras y administración, las dos bajo la cabeza del propietario, la contabilidad es externa.

La idea de importar nace como por el año 2012 a necesidad de abastecer parte del mercado que en su momento los importadores no alcanzaban a realizar y el producto del vidrio se volvía muy escaso y especulativo en ciertos modelos para vehículos, todo esto por el masivo cambio de placas que exigía como requisito que todos los vehículos automotores tuvieran parabrisas en buen estado. En esa fecha se importó un contenedor de 40 pies por medio de un intermediario (no compra directa a la fábrica). El primer contenedor de compra directa que se importo fue en el año 2014 con la empresa SFG AutoGlass con sede en China y para el año 2017 cambiamos de fábrica, el cual es el actual proveedor con sede también en China, por temas de stock de mercadería.

2. ¿Qué factores son los que más influyen en los costos logísticos de las empresas cuando recién empiezan a importar?

Realmente son varios factores lo que pasan factura cuando SOS aprendiz y no tienes la experiencia y conocimientos necesarios en su momento. Te mencionare algunos:

- Parte está en la gestión de compras, en los trámites administrativos por mencionar, permisos de importación de ciertos productos antes que se realice la internación al país, mala selección de proveedores (tiempos de entrega, calidad de los productos), falta de buena recepción de información entre las partes (modos de embalaje, comento esto porque una vez nos enviaron los vidrios de puerta y vidrios traseros embalados en cajas de cartón de manera individual y luego todos ellos en cajas de madera, lo que hizo que perdiéramos mucho espacio en el equipo.

- Los stocks de mercadería, al principio es difícil saber cuántas unidades por cada código vas a comprar por temor a que queden acumuladas en bodegas. Actualmente la empresa no cuenta con un sistema que te calcule cuales modelos son más vendidos.

- Costos de transporte interno e internacional, este es un factor que no solo te afecta al principio, sino también, a lo largo de todas las importaciones, porque es un factor no fijo, sino que variable, los precios varían por temporadas y dependiendo el termino de compra pactado con el vendedor, este influye en el cálculo del impuesto.

3. ¿Qué tipo de transporte utiliza para sus operaciones logísticas? ¿Y cuál es el tiempo aproximado de transito?

Te lo mencionare por tipos de producto que importamos:

- Para el caso de los vidrios para vehículos y de autobús, pegamento polyurethane (sellador de vidrios) el tipo de transporte que se utiliza es multimodal en carga completa, porque se transportan en vía marítima desde el puerto de origen (Shekou, Chiwan o Yantian todo depende de la línea naviera) hasta el puerto de destino (Puerto de Acajutla), y luego se moviliza vía terrestre (como transito interno) hacia la aduana terrestre de Santa Ana donde se realiza la presentación de la DUCA y se liquida. Tiene un tránsito marítimo aproximado de 30 a 40 días en promedio (todo depende de la línea naviera) y el termino de compra en FOB.

- Con el papel polarizado también es transporte que se utiliza es multimodal en carga consolidada, porque se transportan en vía marítima desde el puerto de origen (Miami, FL) hasta el puerto de destino (Santo Tomas de Castilla, GT) y luego vía terrestre hacia una aduana interna del país donde se realiza la liquidación de la DUCA-D. Tiene un tránsito aproximado de 7 a 10 días en promedio y el término de compra es EXW.

- Con los empaques el transporte que se contrata es terrestre en carga consolidada, la consolidación inicia en la frontera de Tecum-Uman (GT) y termina en una aduana interna del país, donde se realiza la liquidación de la DUCA-D, tiene un tránsito aproximado de 7 días y el término de compra es CIP.

4. ¿Quiénes son sus proveedores de transporte? ¿El medio de contratación del transporte es directo o por medio de terceros?

Para las importaciones de China y Estados Unidos la contratación del flete la realizo con agente de carga, en este caso es HERMES S.A. DE C.V. cuando es en origen, con respecto a destino no tengo el dato de empresa le trabaja a nuestro proveedor. La carga de China normalmente la movemos con ONE LINE.

Para el caso de México, la contratación la realiza el proveedor directamente con DHL.

**5. ¿Qué tipo de INCOTERMS utiliza mayormente para sus importaciones?
¿Porque?**

Mayormente ocupamos FOB y EXW y es porque son los términos que los proveedores venden sus productos.

6. ¿Qué tipo de contenedores utiliza para la movilización de su mercadería? ¿Cuál es el sistema de embalaje de sus productos y si este influye en el tipo de equipo seleccionado?

Para la mayoría de veces contratamos contenedores de 40' en carga seca y rara veces contenedoras de 40' pies en carga refrigerada desconectada en este último es cuando queremos cargar pegamento (polyurethane) y ciertas unidades de vidrios que ya están fabricadas y elegimos ese tipo de contenedor por el costo bastante cómodo que posee.

7. ¿Actualmente quiénes son sus proveedores y de que países proceden sus mercaderías y si estas aplican a beneficios fiscales por TLC's?

Nuestro mayor proveedor es Dongguan Benson Automovile Glass Co., Ltd. con sede en China y con el cual nuestro país no tiene suscrito tratado de libre comercio, otro de nuestros proveedores es Window Films con sede en Miami, FL. Y hules y autopartes de Zumpango en la ciudad de Mexico, DF con estos dos últimos proveedores nuestro país tiene Tratado de Libre Comercio para el cual el DAI es del 0% y solo pagamos IVA.

8. ¿Cómo es el proceso al arribo de la mercadería al país, los tiempos y las personas responsables de todo ese proceso, ya sea en el puerto o aduana?

Todo depende del tipo de productos que importamos, el modo de transporte si viene en carga consolidada o completa, pero para no hacer más largo el tema hablare sobre carga completa de importación de China vía marítima. Lo primero que se realiza es verificar que tanto el BL como las facturas de compra estén correctas en base a información, términos de compra. El tiempo promedio de llegada de la mercadería al puerto es de 30 a 35 días. Una semana antes del arribo la naviera notifica sobre la fecha de arribo y los posibles pagos a colectar, es ahí donde se menciona que la carga será declarada con USO24 (es cuando la carga no se liquidara en puerto, sino, en aduana terrestre o almacenadora) se llenan ciertos formularios, se verifica que el contenedor no este solicitado por la DAN y se empieza a trabajar con la papelería. Ya estando la mercadería en puerto descargada se solicita el ARIVU y se realiza la DTI (Declaración de Transito Interno) todo esto lo realiza el transportista que hemos contratado para hacer la movilidad del equipo desde puerto hasta la aduana terrestre, ya cuando llega a la aduana terrestre de Santa Ana, se corta el tránsito y se pone el contenedor en

control aduanero y es donde el agente aduanero ingresa los papeles para la selectividad y liquidación de la mercadería. En conclusión, las personas que colaboran en este proceso es el agente aduanero y el transportista local.

9. ¿Tienen un contrato con el agente aduanero? ¿Este servicio es de manera directa o por terceros?

Realmente no tenemos contratos con ninguno de nuestros agentes aduaneros, esto es porque elegimos a uno u a otro en ventaja de donde se liquidará la carga y casi todos los servicios que nos prestan son de manera directa a excepción de ciertas ocasiones donde el los fletes marítimos son por medio de terceros.

ENTREVISTA AL AGENTE ADUANERO

Nombre del entrevistado: Miguel Batres.

Empresa : Agencia Aduanal Batres

Cargo : Agente aduanero

Objetivo de la entrevista: Conocer e identificar los procesos actuales que el agente aduanero realiza y como este tiene influencia en los costos actuales de los procesos de importación.

1. ¿Cuál es el proceso actual que utilizan?

El Importador confirma el arribo a puerto del contenedor, envía documentos (Factura, BL, Manifiesto de Carga & Lista de Empaque) si todo se encuentra bien se genera DUCA

(Declaración Única Centroamericana) para pago de impuestos y se espera que la unidad que ha ingreso vía Acajutla sea movida en tránsito hacia Aduana Terrestre de Santa Ana para así colocarse en Control Aduanero y poder obtener su respectivo selectivo.

2. ¿Qué proceso se está aplicando a la empresa con las nuevas modificaciones de aduanas?

Se reciben los documentos escaneados o físicos para luego poder subirlos al sistema y así generar la DUCA con su respectivo Mandamiento NPE para pago de impuestos, el nuevo proceso consiste en que todos los documentos son enviados a la Dirección General de Aduana (DGA) de forma electrónica mediante el sistema Siduneaworld, a este proceso se le ha llamado Aduana Sin Papeles.

3. ¿Qué proceso que se lleva en el despacho aduanero puede recomendar a la empresa?

El proceso de mover la mercadería ingresada en puerto Acajutla hacia Aduana Santa Ana puede ser la mejor opción ya que en caso de obtener selectivo ROJO se puede solicitar revisión a Domicilio y por ser una empresa ubicada en Santa Ana los costos de traslado para revisión por parte de aduana serán más bajos que mover personal de Acajutla hacia las instalaciones del cliente.

4. ¿En que otro lugar se puede liquidar para que los costos de la empresa disminuyan?

Debido a que la empresa se encuentra ubicada en el departamento de Santa Ana, la liquidación en Aduana Santa Ana es bastante idónea y no genera mayor costo el traslado

desde Acajutla hacia Aduana Santa Ana, liquidar en puerto de entrada (Acajutla) es posible pero en caso de selectivo ROJO (Revisión en Aduana) puede implicar mayores costos ya sea que la revisen en puerto o se pida revisión a domicilio (en bodega del cliente).

5. ¿Cuántos años aproximadamente tiene colaborándole a vidrios Lemus en los trámites aduaneros de liquidación de mercadería?

Alrededor de 3 años

6. ¿Vidrios Lemus realiza importaciones definitivas, que documentos debe proporcionarle el encargado de compras para que su persona pueda realizar los trámites ante la entidad aduanera?

- Factura
- Documento de Transporte (Bill of Lading)
- Manifiesto de Carga
- Lista de Empaque (Es opcional para los embarques, pero es de mucha ayuda para obtener el número correcto de bultos por producto).

7. El encargado de compras ha mencionado que importan productos fabricados en países con los cuales El Salvador tiene actualmente TLC's. ¿Puede mencionar con que países son, que beneficios trae para la empresa que el país cuente con dichos convenios y si nos puede mencionar como comprueba su persona que dicha mercadería es originario de un país firmante?

Para importaciones realizadas por la empresa vidrios Lemus por el momento el único país con el cual se puede aplicar Tratado de Libre Comercio es con México, ya que las demás importaciones provenientes de China no cuentan con tratado hasta este momento, con respecto a la mercadería originaria de México es necesario que el proveedor emita un documento llamado Tratado de Libre Comercio el cual puede ser uno por cada embarque o puede emitir un TLC global con una duración de un año (Esta opción es exclusiva para México)

8. ¿Cómo es el proceso actual de importación de vidrios que arriban en el puerto de Acajutla, pero se liquidan en Aduana Terrestre de Santa Ana?

Este proceso se llama Transito Interno, el cual, aunque la mercadería físicamente arriba a puerto Acajutla es movida internamente hacia Aduana Terrestre de Santa Ana, para así cancelar los impuestos y poder obtener selectivo en Aduana Santa Ana, la mayor diferencia radica en la obtención del selectivo ya que si es ROJO el haber ingresado a Santa Ana ayuda de gran medida en los tiempos de revisión, traslado que por ende significa reducción de costos, en cambio sí se obtiene selectivo ROJO en Acajutla implicaría movilizarse hasta puerto para hacer la revisión o solicitar revisión a domicilio que de igual forma es otro costo para la empresa.

9. Con la modernización de aduana, la unión aduanera CA. ¿Cree que Vidrios Lemus pueda optar por hacer cambios en los procesos aduaneros que actualmente realizan, cuales serian y si estos tienen influencia en sus costos y procesos logísticos?

En necesario tener claro que la unión aduanera Centroamérica es exclusiva para el intercambio de mercadería a nivel centroamericano, si bien sirve para disminuir tiempos de distribución y burocracia para mover mercadería en los diferentes países de Centroamérica no afecta las importaciones provenientes de países externos a Centroamérica, en caso de Vidrios Lemus, la mayor importación de productos se obtiene de China.

CAPÍTULO IV: PROPUESTA

✓ Negociación de fletes y seguro

Actualmente, las compras desde puertos de China se manejan bajo el termino FOB. Esto implica que el vendedor cubre todos los costos y riesgos logísticos hasta el puerto de salida y además, se encarga de la operación de carga al buque, en ese momento se da por entregada la mercadería y se transfieren los riesgos del proveedor al vendedor. De esta forma, si algo sucede durante el tránsito desde las bodegas del proveedor hasta el puerto de salida o durante el proceso de almacenaje en puerto de origen o la carga al buque, este riesgo es asumido por el proveedor. Dicho riesgo se transmite al comprador cuando el contenedor ya está sobre el buque

Luego de ello, corresponde al comprador la negociación del flete principal ya sea con una naviera o con un agente de carga u operador logístico, lo que se hace en oficinas de El Salvador que tienen representación en territorio Chino. También se debe negociar el seguro, cláusulas de cobertura, costos y formas de pago. Esto se hace con una aseguradora, banco o con el mismo agente de carga; es decir, esto conlleva el desarrollar dos procesos de negociación adicionales al de la compraventa de las mercancías, en el cual se negocian principalmente calidad, precio y

tiempos de entrega.

La modalidad propuesta constituye en que Vidrios Lemus negocie la compraventa bajo el término CIP, lo cual implicaría que sería el proveedor quien paga y organiza el flete y el seguro y lo incluye en el valor de las mercancías a través del valor que se refleje en las facturas.

Los precios de los fletes marítimos contratados por empresas chinas generalmente son más bajos, ya que tienen mayor capacidad de negociación debido a que manejan más volumen y por tanto, pueden presionar por precios más bajos. El proceso logístico prácticamente sería el mismo, en los siguientes elementos:

- Ruta e itinerarios
- Línea naviera
- Transporte terrestre en origen
- Puerto de salida
- Puerto de transbordo
- Puerto de llegada
- Transporte terrestre en destino (esto podría variar)

Además del flete, el proveedor también contrataría el seguro, debiendo proporcionar la cobertura mínima a que se haga referencia bajo el termino

CIP, Incoterms ® 2020, el cual es similar a lo ofrecido por empresas locales que prestan el servicio de aseguranza de mercancías en transito

Es importante aclarar que aunque la entrega de la carga ahora será en el puerto Acajutla o bodegas del importador, la transferencia del riesgo se mantiene bajo los términos del Incoterm FOB; es decir, el riesgo se transfiere al momento de que el contenedor es puesto sobre el buque en el puerto de salida. Esto implica que si durante el trayecto desde el zarpe del barco hasta el lugar de destino final hasta donde esta pagado el flete, sucede algún daño a la mercancía, será el comprador quien debe hacer el reclamo a la compañía aseguradora o ajustadora, y será el comprador quien asuma los costos en caso de deducible.

Las ventajas de la negociación CIP Acajutla o CIP Santa Ana son las siguientes:

- Reducción de costos en flete y seguro
- Aunque el riesgo se transmite en puerto de destino, por negociación comercial el proveedor puede tomar responsabilidad en los casos que haya daños a las mercancías durante el trayecto
- Reducción de las operaciones administrativas de negociación. Se negociará todo de una vez con el proveedor
- Doble presión para las compañías navieras. Actualmente, solo se presiona a nivel local, el proveedor se desentiende del proceso

logístico en el puerto de salida. Bajo el termino CIF o CIP, tanto proveedor como comprador pueden presionar a la compañía naviera para cumplir itinerarios.

✓ Aprovechamiento de los TLC

Las importaciones cuyo origen es China están afectas a tasas de entre el 5% y 15% en concepto de derechos arancelarios a la importación (DAI) ya que se les aplica el criterio Arancel de Nación Mas Favorecida (NMF)

Este tributo impacta directamente al costo de los bienes importados, y por tanto, esto afecta los márgenes de utilidad o los precios de venta al consumidor final, y aunque Vidrios Lemus es una empresa líder en su área, los aranceles le restan competitividad a los productos.

Para reducir o eliminar el pago de aranceles, se puede hacer uso de los beneficios de tratados de libre comercio o TLC's, sin embargo, China no es parte de los países con los que El Salvador tenga un tratado.

Esto implicaría que una mercancía cuyo arancel sea del 15% importada desde China, si se trae desde Estados Unidos el mismo producto el arancel seria del 0%. El impacto en los costos puede verse mediante el siguiente ejemplo:

Valor en aduanas de las mercancías	\$10,000.00
------------------------------------	-------------

Tasa DAI NMF	15%
--------------	-----

Tasa DAI preferencial	0%
Valor DAI NMF	\$ 1,500.00
Valor DAI preferencial	\$ 0.00

El ahorro en una importación de \$10,000.00 desde un país con TLC es de \$1,500.00. Este es el listado de algunos países con los que El Salvador tiene suscrito un TLC:

- Estados Unidos de América
- Panamá
- Centroamérica
- Unión Europea
- Colombia
- México
- Corea del Sur
- Taiwán (en proceso de revisión)
- Chile

Es importante hacer énfasis en que la revisión debe ser integral. La sola reducción de aranceles no asegura que el producto sea más competitivo ya que también debe revisarse temas relacionados a calidad, tiempo de

entrega y precio de los bienes.

Además, el hacer uso de un TLC requiere que también se cumplan con formalidades y registros adicionales para sustentar el uso o aplicación a beneficios arancelarios. Si la Dirección General de Aduanas inicia una auditoria y los registros no están correctos, la empresa puede perder los beneficios arancelarios y deberá pagar los impuestos dejados de pagar y multas del 100%

✓ Revisión de los Términos de Compra (INCOTERMS ® 2020)

Este punto debe abordarse desde dos perspectivas:

La primera, respecto al costeo, negociación y simplificación de procesos. Los términos internacionales de comercio se utilizan para determinar y aclarar las responsabilidades, costos, gastos, obligaciones y riesgos en una compraventa internacional.

Vidrios Lemus importa desde China a través del incoterm FOB, lo cual implica que el proveedor pone la mercancía en el buque y desde ahí es Vidrios Lemus quien se encarga de todo el proceso logístico hasta el punto de llevarlo a las bodegas. Aparte de ese término, existen otros que obligan al exportador a correr con los costos del transporte internacional principal, terrestre en destino, que incluyan también el costo del seguro, incluso el pago de tributos de importación en el país de destino. En términos

generales, podrían dividirse así:

Incoterms en los cuales el proveedor entrega la carga en origen:

- EXW
- FCA
- FOB
- FAS

Incoterms en los cuales el proveedor entrega la carga en el lugar de destino, sin asegurarla y sin pago de tributos de importación:

- CPT
- CFR

Incoterms en los cuales el proveedor entrega la carga en el lugar de destino, asegurada:

- CIF
- CIP
- DAP
- DPU

Incoterms en los cuales el proveedor entrega la carga en el lugar de destino, asegurada y con el pago de tributos de importación:

- DDP

El departamento de compras puede revisar cual incoterm es más beneficioso con base en las consideraciones mencionadas al inicio de este apartado. Por ejemplo, el uso del incoterm CIP en lugar del FOB permitirá la simplificación de procesos logísticos, ya que solo deberá negociarse con el proveedor y este último, negociara con su agente de carga u operador logístico. Es importante aclarar que el importador siempre termina pagando los costos de flete, carga, descarga, embalaje, seguro y tributos de importación. La diferencia entre el uso de los términos es si pagara cada elemento a un proveedor distinto o si le pagara todo al proveedor para que el haga todo el proceso logístico.

El segundo punto a considerar con el uso de los Incoterms es el legal. Principalmente, en lo referente a quien debe correr con los riesgos en casos de siniestros. Para ello es importante hacer las siguientes aclaraciones:

Hay términos que son de uso exclusivamente para transporte marítimo, los cuales son:

- FAS
- FOB
- CFR
- CIF

Estos aplican cuando la entrega de la carga es en el puerto de salida o llegada y sobre los siguientes tipos de mercancías:

- Carga a granel
- Petróleo y sus derivados
- Vehículos como unidades independientes
- Carga sobredimensionada

Para las importaciones desde China, la empresa utiliza el termino FOB, considerando que la carga es de tipo general, y se transporta en contenedores, el término correcto a utilizar es FCA, ya que la carga no se adecua al tipo de mercancías mencionadas arriba. Al respecto, el riesgo de inconsistencias con la carga no es elevado, ya que tanto proveedor como comprador están de acuerdo en que la entrega de la mercancía y el traspaso del riesgo se da al momento de cargar la carga al buque. Sin embargo, se sugiere el uso correcto mediante el incoterm FCA

Por otro lado, el uso de CIF puede complicar el reclamo en caso de siniestro. Se aclara que dicho termino se aplica para entregas en puertos de llegada, Acajutla en el presente caso, y si el transporte fue pactado hasta las bodegas de Vidrios Lemus, puede que la empresa aseguradora no quiera responder bajo el argumento que CIF tiene cobertura hasta puerto, mientras que el siniestro sucedió en carretera cuando el contenedor fue despachado del puerto de llegada hacia las bodegas del comprador. El

incoterm correcto a utilizar es CIP y este puede ser en un lugar distinto al puerto de llegada

Por otro lado, también se debe definir quien asume los riesgos. Normalmente se entendería que, si el proveedor contrata y organiza el transporte, es el quien asumirá los costos en caso de siniestro, pero no es así. Aunque el CIP traiga una póliza contratada por el vendedor, en caso de siniestro es el comprador quien debe hacer el reclamo a la compañía aseguradora, mientras que el vendedor cumplió su responsabilidad al momento de cargar el contenedor al barco y de pagar el transporte principal. Si se requiere que sea el vendedor quien asuma los riesgos, el incoterm a usar debe ser el DAP, (Delivery at Place) en el cual, en caso de siniestro, el comprador solo debe avisar al vendedor y este último debe asumir el costo de los riesgos, ya sea dejando sin efecto la cuenta por cobrar, sustituyendo la mercancía o pagando por los daños. Este incoterm no obliga a la contratación de un seguro, pero es el vendedor el que decide hacerlo o no, pero no puede evadir la responsabilidad de responder al comprador en caso de siniestro.

✓ Adquisición de un software ERP

La rotación de inventarios que actualmente tiene la compañía requiere de la inversión en un sistema más sofisticado que pueda generar información sobre ventas, costos, rotación y otros indicadores que permitan la toma de decisiones.

El término ERP se refiere a Enterprise Resource Planning, que significa “sistema de planificación de recursos empresariales”. Estos programas se hacen cargo de distintas operaciones internas de una empresa, desde producción a distribución o incluso recursos humanos.

Los sistemas ERP suponen una gran inversión para las empresas.

Las principales ventajas de estos sistemas son:

- Automatización de procesos de la empresa.
- Disponibilidad de la información de la empresa en una misma plataforma.
- Integración de las distintas bases de datos de una compañía en un solo programa.
- Ahorro de tiempo y costes.

Además, los ERP ofrecen integración con soluciones de BI o Business Intelligence, permitiendo realizar informes sobre el estado de la empresa directamente con los datos del sistema ERP. Esto ofrece un nivel de conocimiento detallado y actualizado del estado de la empresa que resulta indispensable a la hora de analizar y mejorar procesos internos como el marketing y ventas, la organización u otros aspectos clave de una compañía.

¿Qué es un sistema ERP y para qué sirve?

ERP

Guía ERP

¿Qué es un sistema ERP?

ERP en la nube

E-commerce y sistema ERP

ERP open source

Coste de un ERP

ERP por sector (+)

Programas ERP (+)

ERP a medida

Funcionalidades ERP (+)

Proveedores ERP (+)

Implantación de un ERP

Noticias ERP

¿Qué es un sistema ERP y para qué sirve?

Hoy en día, muchas empresas buscan un sistema ERP para su compañía,

pero ¿qué es exactamente un ERP y en qué puede beneficiar a una empresa?

Definición de un sistema ERP

El término ERP se refiere a Enterprise Resource Planning, que significa “sistema de planificación de recursos empresariales”. Estos programas se hacen cargo de distintas operaciones internas de una empresa, desde producción a distribución o incluso recursos humanos.

Los sistemas ERP suponen una gran inversión para las empresas. Según una encuesta de Panorama Consulting de 2013, un 40% de las empresas que adquieren un ERP notan un aumento la productividad. Solicite la Guía ERP para encontrar las diferencias entre los sistemas ERP más conocidos del mercado, su precio y una revisión de los proveedores de ERP.

Ventajas de un sistema ERP

Las principales ventajas de estos sistemas son:

- Automatización de procesos de la empresa.
- Disponibilidad de la información de la empresa en una misma

plataforma.

- Integración de las distintas bases de datos de una compañía en un solo programa.
- Ahorro de tiempo y costes.

Además, los ERP ofrecen integración con soluciones de BI o Business Intelligence, permitiendo realizar informes sobre el estado de su empresa directamente con los datos del sistema ERP. Esto ofrece un nivel de conocimiento detallado y actualizado del estado de la empresa que resulta indispensable a la hora de analizar y mejorar procesos internos como el marketing y ventas, la organización u otros aspectos clave de una compañía.

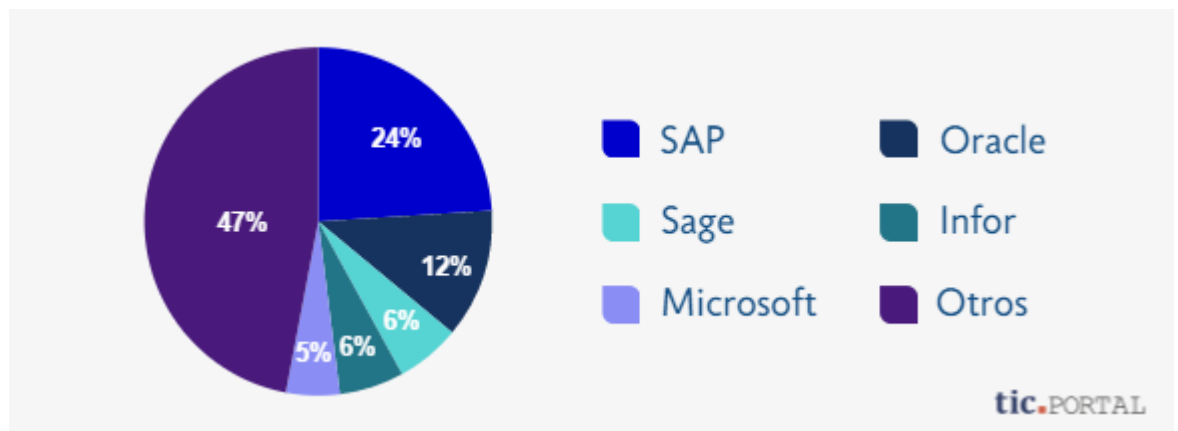
Desventajas de un sistema ERP

Por otro lado, el inconveniente más común suele ser el coste del software ERP. Esto se debe normalmente al nivel de personalización que necesita un sistema ERP para cubrir las necesidades de la empresa: a mayor nivel de personalización, mayor precio. Además, algunos de los costes que un ERP conlleva pueden aparecer de forma posterior a su instalación y adquisición, lo que se denomina costes ocultos.

Otra desventaja a tener cuenta al elegir un paquete ERP está en la implementación. En algunos casos, puede que la instalación, el hardware necesario para su funcionamiento y la preparación de su infraestructura

tarden demasiado. Esto puede provocar retrasos en el funcionamiento interno de su empresa que pueden causar pérdidas. No obstante, existen sistemas en la nube que pueden prevenir este tipo de inconvenientes, al no tener que ser implementados físicamente en la empresa.

Los principales sistemas ERP son:



(European Knowledge Center for Information Technology, (2020). ¿Qué es un sistema ERP y para qué sirve? España. Tic, portal Recuperado de www.ticportal.es)

✓ Almacenamiento mediante un operador logístico o almacén fiscal

Estudiar el costo-beneficio que se tendría si la mercadería en vez de ser resguardada en las bodegas de la empresa, estas serían mejor depositadas en un operador logístico o un depósito aduanero.

En ambos casos, uno de los beneficios es la suspensión del pago de

tributos a la importación por hasta dos años en el caso del operador logístico y un año para el depósito aduanero

Cuando se requiera utilizar la mercancía, la empresa puede solicitar descargos totales o parciales con los cuales puede ir retirando las mercancías de dichas bodegas.

Algunas empresas que prestan el servicio son:

- Blue Logistics
- Crowley Logistics
- DHL
- Bodesa
- Almasal
- Aldesa

Adicional, esto permitirá a la compañía más flexibilidad con sus instalaciones, aumentando o disminuyendo su capacidad de almacenaje y adaptándolas a medida que se reciban las mercancías.

CAPÍTULO V: CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES.

5.1 CONCLUSIONES

✓ Actualmente las mayores importaciones que la empresa realiza provienen de China, lo cual hace que sus productos sean gravados con pagos de derechos arancelarios a las importaciones (DAI) que van desde el 5% hasta un 15% del valor base CIF.

✓ Durante el tiempo que el país estuvo paralizado por la pandemia del COVID-19 se observó que la empresa no cuenta con un sistema de control de inventarios donde se pueda prevenir al encargado de compras, que unidades están por terminarse, ni la rotación que los códigos tienen por cada ejercicio fiscal

✓ En las visitas que se realizaron se observó que la empresa actualmente está en proceso de construcción de una ampliación de sus bodegas en un local anexo, esto debido a que el espacio con el que actualmente cuentan para almacenaje de mercadería se encuentra lleno.

5.2 RECOMENDACIONES

✓ La empresa puede ver la posibilidad de desarrollar proveedores de mercancía en países tales como USA, México o algún otro país con el que El Salvador tenga Tratado de Libre Comercio y así evitar el gravamen del DAI.

✓ Que los propietarios de la empresa traten de realizar una inversión en

un software que les permita saber que productos se comercializan más y así evitar desabastecimiento en sus bodegas.

- ✓ Como sabemos el mantener una bodega en sus óptimas condiciones y con el espacio suficiente para poder almacenar productos, es de los costos fijos más altos para la empresa, es por eso que recomendamos que se estudie la posibilidad de buscar la alternativa de resguardar la mercadería en un Deposito Temporal de Mercancías.

REFERENCIA BIBLIOGRÁFICA

- Hernández Sampieri, Roberto; Carlos, Fernández Callado; Baptista Lucio, María del Pilar. (2015) “Metodología de la Investigación.” (6° Edición). México. Mc Graw-Hill/ Interamericana Editores, S.A. de C.V.
- Normas Apa 2016 – 6ª edición
- Asamblea legislativa. (2005) “Ley Orgánica de la Dirección General de Aduanas” Decreto Legislativo N° 903. El salvador.
- Asamblea legislativa. (1999) “Ley de Simplificación Aduanera” Decreto Legislativo N° 529. El Salvador.
- COMIECO-XXXII. (2005) “Reglamento Centroamericano sobre el origen de las Mercancías” Resolución N°146.
- SIECA, “Reglamento Centroamericano sobre la valoración aduanera de las mercancías”
- Asamblea Legislativa. (1992) “Ley del Impuesto a la Transferencia de Bienes y Servicios” Decreto Legislativo N° 296. El Salvador.
- Asamblea Legislativa. (2002) “Ley especial para sancionar infracciones aduaneras” Decreto Legislativo N° 551. El Salvador.
- <https://iccwbo.org/resources-for-business/incoterms-rules/incoterms-2020/>
- Ministerio de hacienda, Dirección General de Aduanas.” Manual Único de Operaciones Aduaneras”
- <https://www.transparencia.gob.sv/institutions/dga/documents/otros-documentos- normativos>

ANEXOS

ANEXOS

ANEXO 1: CASO PRÁCTICO

Para el desarrollo de este caso se ha tomado compras ficticias de la empresa Vidrios Lemus, que se dedica a la compra y venta de vidrios para vehículos, planteando las diferentes operaciones realizadas por el importador desde la cotización de compra a la empresa internacional BSG Autoglass Co., LTD, hasta que la mercadería es puesta en la bodega de la empresa importadora para su posterior comercialización.

El caso inicia con la realización del pedido de la mercadería y la emisión de la factura por parte de la empresa exportadora, la revisión de documentos de transporte emitidos por la empresa transportista; luego estos se envían al agente aduanal para que elabore la Declaración de mercancías (DUCA), posterior a esto realizar el pago de impuestos y presentar la DUCA y los documentos adjuntos correspondientes en el servicio aduanero.

El termino bajo el cual fue pactada la compra es CIF (Cost, Insurance and Freight en sus siglas en ingles). Es donde el exportador paga los gastos de manipulación al interior del país de origen, las formalidades aduaneras de exportación, el transporte marítimo y el seguro. La responsabilidad la tiene el exportador hasta que llegue a puerto de destino.

Para ejemplificar todo lo antes expuesto se desarrolla cada uno de los pasos planteados describiendo la operación que debe ser realizada por la empresa importadora y los documentos que deben ser presentados ante la DGA para su liquidación y pago.

PLANTAMIENTO Y PROCESO DEL CASO EN EL PROCESO DE IMPORTACION DE VIDRIO AUTOMOTRIZ.

La empresa Vidrios Lemus, clasificada como Pequeño Contribuyente con NIT: 0207-180658-002-1, que se dedica a la compra y venta de productos no clasificados previamente en la ciudad de Santa Ana, el cual es importador directo de vidrio automotriz de China R.P.

El día treinta de abril la empresa se contactó con BSG Autoglass, uno de sus proveedores en el exterior para realizar un pedido de acuerdo al siguiente detalle.

BSG AUTOGLASS CO., LTD

Ludong Village, Humen Town, Dongguan City, Guangdong Province, China.
TEL:+86-769-6666666 FAX:+86-769-78675645

PROFORMA INVOICE

CLIENTE: JOSE ALFREDO LEMUS GARZA
DIRECCION: 25 CALLE OTE Y 7 AV SUR, ESQUINA, VIRIOS LEMUS
Barrio San Miguelito, Santa Ana, El Salvador, Central America

FACTURA N°. DG-SA-GLE200401
FECHA : 2020-6-6
CONTENEDOR NUMERO:APHU7217118
TERMINO COMPRA:CIF

Products : Vidrio Automotriz

NO	BENSON CODE	BENSON VEHICLE	Color	Length	Height	QTY	U/P	AMOUNT
	WINDSCREEN			mm	mm	PCS	USD	USD
1	XY-001	PAQUETE DE PARABRISAS PARA VARIOS MODELOS	GTN	1462	884	1820	\$16.71	\$30,408.11
2	XY-002	PAQUETE DE VIDRIO TEMPLADO PARA VARIOS MODELOS	GTN	1422	810	363	\$11.48	\$4,166.81
		TOTAL CIF				2183		\$34,574.92

El día dos de mayo BSG Autoglass, confirma que puede proveer de dicho pedido por lo que envía la proforma GLE200401 a producción que se tarda aproximadamente 30 días.

Se acuerdo que el pago se realizara en dos cuotas, un primer anticipo será del 30% y el segundo pago será del 70%, además se pactó que el termino de compra será CIF en donde le precio de cada producto en la proforma ya tiene incluido el costo del flete y del seguro.

Se paga una comisión por la transferencia electrónica del anticipo realizado al proveedor del exterior, por un monto de \$20.00 más IVA a favor de Banco Davivienda Salvadoreño S.A., quien emite el Comprobante de Crédito Fiscal No XXX.

El día cinco de mayo BSG Autoglass anuncia que se termina la producción y el barco zarpa del puerto del Shenzhen, China el día quince de mayo, llegando a puerto de Acajutla el día 24 de julio con la naviera CMA-CGM.

El día 20 de Julio se contrata los servicios de Francisco Antonio Batres (Agencia Aduanal Batres) para realizar los trámites ante el servicio aduanero, entregándole la factura comercial, cuadrícula de importación junto con los documentos del transporte. También se le menciona que la presentación y liquidación de la DUCA se realizara en la Aduana Terrestre de Santa Ana, por lo cual la naviera lo declara como USO24 y ya nos ha proporcionado la línea y el manifiesto electrónico.

FACTURA:

BSG AUTOGLASS CO., LTD

Ludong Village, Humen Town, Dongguan City, Guangdong Province, China.
TEL:+86-769-6666666 FAX:+86-769-78675645

FACTURA COMERCIAL

CLIENTE: JOSE ALFREDO LEMUS GARZA
DIRECCION: 25 CALLE OTE Y 7 AV SUR, ESQUINA, VIRIOS LEMUS
Barrio San Miguelito, Santa Ana, El Salvador, Central America

FACTURA N°. DG-SA-GLE200401
FECHA : 2020-6-6
CONTENEDOR NUMERO:APHU7217118
TERMINO COMPRA:CIF

Products : Vidrio Automotriz

NO	BENSON CODE	BENSON VEHICLE	Color	Length	Height	QTY	U/P	AMOUNT
	WINDSCREEN			mm	mm	PCS	USD	USD
1	XY-001	PAQUETE DE PARABRISAS PARA VARIOS MODELOS	GTN	1462	884	1820	\$16.71	\$30,408.11
2	XY-002	PAQUETE DE VIDRIO TEMPLADO PARA VARIOS MODELOS	GTN	1422	810	363	\$11.48	\$4,166.81
		TOTAL CIF				2183		\$34,574.92

LISTA DE EMBALAJE:

BSG AUTOGLASS CO., LTD.

Ludong Village, Humen Town, Dongguan City, Guangdong Province, China.
TEL:+86-769-8526666 FAX:+86-769-85238935

LISTA DE EMBALAJE

CLIENTE: JOSE ALFREDO LEMUS GARZA
DIRECCION: 25 CALLE OTE Y 7 AV SUR, ESQUINA, VIDRIOS LEMUS
Barrio San Miguelito, Santa Ana, El Salvador, Central America

ORDER NO. DG-SA-GLE200401
DATE : 2020-6-6
CONTAINER NUMBER:APHU7217118
TERMINO DE COMPRA: CIF

PRODUCTO: VIDRIO AUTOMOTRIZ

NO	BENSON CODE	BENSON VEHICLE	Color	Length	Height	QTY	CRATE	NW	GW
				mm	mm	PCS		KGS	KGS
	XY-001	VIDRIOS LAMINADOS				1820		23610	25499
	XY-002	VIDRIOS TEMPLADOS				363		1457	1581
		TOTAL				2183		25067	27080
GOODS ARE PACKED IN 53 CASES									

CUADRICULA DE IMPORTACIÓN:

DECLARACION DE IMPORTACION

1 EXPEDITOR BSG AUTOGLASS CO., LTD LUNDONG VILLAGE, HUMEN TOWN, DONGGUAN GUANGDONG, R.P. CHINA			2 No. DECLARACION DE MERCANCIAS : N/A		3 FECHA : DE PRESENTACION DE LA DECLARACION A LA ADUANA N/A				
4 CONSIGNATARIO JOSE ALFREDO LEMUS GARZA			5 NOMBRE Y CODIGO DE ADUANA DONDE HA SIDO PRESENTATA LA DM SANTA ANA		6 OBSERVACIONES				
7 DIRECCION 25 CALLE OTE Y 7° AV SUR, ESQUINA, BARRIO SAN MIGUELITO, SANTA ANA, EL SALVADOR			8 PAIS DE EXPEDICION : CHINA						
9 PAIS DE ORIGEN: CHINA			10 PAIS DE DESTINO EL SALVADOR						
			11 NO CONTENEDOR DIMENSION MARCAS DE EXPEDICION			12 NO CANTIDAD DE BULTOS EN ENTERO	13 CLASE DE BULTO	14 DESCRICION DE LA MERCANCIA	15 CODIGO DE MERCANCIAS 8-DIGITOS
APHU7217118	45 8	PK PK	VIDRIO LAMINADO VIDRIO TEMPLADO	7007219000 7007119000	25,499.00 KG 1,581.00 KG	\$ 30,408.11 \$ 4,166.81			
TOTAL:	53				TOTAL	27080 KGS	\$ 34,574.92		
FACTURA NO: DG-SA-GLE200401 DE FECHA 6-6-2020									
BL'S. NOS.: SHZ2875941									
					Nombre firma y sello del declarante				

Documentos de Transporte:

SHIPPER		ORIGINAL BILL OF LADING		VOYAGE NUMBER	
DONGGUAN BENSON AUTOMOBILE GLASS CO., LTD. LUDONG VILLAGE, HUMEN TOWN DONGGUAN CITY, GUANGDONG PROVINCE, 523605, P.R. CHINA				EMPHRE TMA	
CONSIGNEE		REPORT REFERENCE		BILL OF LADING NUMBER	
LEMUS GARZA JOSE ALFREDO 35 EAST STREET AND 7 SUR AVENUE, CORNER,LEMUS GLASSES BARRIO SAN MIGUELITO, SANTA ANA,EL SALVADOR CENTRAL AMERICA TEL: 5037-160458-002-4				GH22675941	
NOTIFY PARTY: Carrier not to be responsible for failure to notify LEMUS GARZA JOSE ALFREDO 35 EAST STREET AND 7 SUR AVENUE, CORNER,LEMUS GLASSES BARRIO SAN MIGUELITO, SANTA ANA,EL SALVADOR CENTRAL AMERICA TEL: 5037-160458-002-4				CARRIER: CMA CGM Societe Anonyme au Capital de 234 888 338 Euros Head Office: 4, quai d'Orleans - 13002 Marseille - France Tel: (33) 4 88 81 98 90 - Fax: (33) 4 88 61 98 95 582 008 422 R.C.S. Marseille	
PRE CARRIAGE BY	PLACE OF RECEIPT	FREIGHT TO BE PAID AT	NUMBER OF ORIGINAL BILLS OF LADING		
		SHEKOU	ONE (1)		
VESSEL	PORT OF LOADING	PORT OF DISCHARGE	FINAL PLACE OF DELIVERY		
CMA CGM OHIO	SHEKOU	ACAUTLA, SALVADOR			
MARKS AND NOS CONTAINER AND SEALS	NO AND KIND OF PACKAGES	DESCRIPTION OF PACKAGES AND GOODS AS STATED BY SHIPPER SHIPPER'S LOAD, STOW AND COUNT SAID TO CONTAIN	GROSS WEIGHT GROSS	TARE	MEASUREMENT CBM
APBU72L7130 SEAL P9584229 S/M	1 X 40HC	53 PACKAGE (S) AUTOGLASS INVOICE NO.: DG-SA-GLB200481 HS CODE: 702131/702131 FREIGHT PREPAID 1 X 40HC 53 PACKAGE (S) SEAT FIFTY-THREE PACKAGE (S) FREIGHT CHARGES: BASEIC FREIGHT: USD 1,400.00 TERMINAL HANDL. CH ORIGIN: CNY 1,315.00 OCEAN CARRIER-INTEL SHIP & PORT: USD 14.00 SEALING SERVICE EXPORT: CNY 30.00 GENERAL ADMINISTRATIVE FEE: CNY 35.00 EXPORT DOCUMENTATION FEE: CNY 600.00 COLLECT CHARGES: TERMINAL HANDL. CH DESTINATION: USD 110.00 CONTAINER INSPECTION FEE: USD 35.00 Continued on Next Sheet Sheet 1 of 2	27000.000	3870	40.000
ADDITIONAL CLAUSES					
<p>4. Cargo at port is at merchant risk, expense and responsibility</p> <p>5. FCL</p> <p>17. T/R at destination payable by Merchant as per Invoiced tariff</p> <p>18. For the purpose of the present carriage, clause 14(2) shall exclude the application of the Y&A/Harter's Rules, 1924.</p> <p>20. Damage and retention shall be calculated at cost as per general tariff available on the web site www.cma-cgm.com, or in any CMA CGM agency. However if special rate conditions are granted, these rates applicable as per terms of tariff (not valid after the day following the last free day.</p> <p>21. Mis-declaration of cargo weight, dimensions, cube, port marks and vessel safety. Your cargo may be weighed at any place and time of unloading and any mis-declaration will expose you to claims for all losses, expenses or damages whatsoever resulting thereof and be subject to freight surcharge.</p> <p>22. The shipper acknowledges that the Carrier may vary the goods identified in this bill of lading on the deck of any vessel and in loading conditions of this bill of lading the Merchant (including the shipper, the</p>		<p>consignee and the holder of the bill of lading, as the case may be) continue to express acceptance of all the terms and conditions of the bill of lading and expressly warrant for unconditional and irrevocable payment in the possible currency of the goods on the date of any vessel.</p> <p>23. The Merchant is responsible for insuring any empty container, with interior clean, free of any dangerous goods deposits, labels or markings, at the designated place, and within 05 days following the date of release, failing which the container shall be returned as flat. The Merchant shall be liable to indemnify the Carrier for any loss of expense whatsoever arising out of the foregoing, including but not limited to liquidated damages equivalent to the sound market value of the depreciated return due to the Carrier to a container lease. The Carrier is entitled to collect a deposit from the Merchant at the time of release of the container which shall be retained as security for payment of any sums due to the Carrier, in particular for payment of all demurrage and demurrage and/or container custody as referred above.</p> <p>24. In the event that this Bill of Lading is a Paperless Bill of Lading, it shall be governed by the Terms and Conditions available on the CMA CGM website (http://www.cma-cgm.com/Products-services/shipping/guidelines) which the Merchant has read and accepted. The delivery of the cargo parcel under a Paperless Bill of Lading shall be made to the Consignee after the Paperless Bill of Lading</p>			
<p>RECEIVED by the carrier from the shipper in apparent good order and condition (unless otherwise noted herein) the total number or quantity of Containers or other packages or units (included above) stated by the shipper to comprise the cargo specified above for transportation subject to all the terms hereof (including the terms on page one) from the place of receipt or the port of loading, whichever is applicable, to the port of discharge or the place of delivery, whichever is applicable. Delivery of the Goods will only be made on payment of all Freight and charges. On presentation of this document (copy endorsed) to the Carrier, by or on behalf of the holder, the rights and liabilities arising in accordance with the terms hereof shall (without prejudice to any rule of common law or statutes rendering them binding upon the shipper, holder and carrier) become binding in all respects between the Carrier and Holder as though the contract contained herein or evidenced hereby had been made between them.</p> <p>All claims and actions arising between the Carrier and the Merchant in relation with the contract of Carriage evidenced by this Bill of Lading shall exclusively be brought before the Tribunal de Commerce de Marseille and no other Court shall have jurisdiction with regards to any such claim or action, notwithstanding the above, the Carrier is also entitled to bring the claim or action before the Court of the place where the defendant has his registered office.</p> <p>In witness whereof three (3) original Bills of Lading, unless otherwise stated above, have been issued, one of which being accomplished, the others to be void.</p> <p style="text-align: center;">(OTHER TERMS AND CONDITIONS OF THIS CONTRACT ON PAGE ONE)</p>					
PLACE AND DATE OF ISSUE	SAN SALVADOR	20 JUN 2023	SIGNED FOR THE CARRIER CMA CGM S.A. BY: CMA CGM EL SALVADOR SA de CV as agents for the carrier CMA CGM S. A.		
SIGNED FOR THE SHIPPER					
*APPLICABLE ONLY WHEN THIS DOCUMENT IS USED AS A COMBINED TRANSPORT BILL OF LADING					

11-01-2020 001570,000 05.40

CONSIGNEE - THE FRACK LINE

ORIGIN: FROVINGSE /

C A R G O M A N I F E S T

VESSEL: BENJAMIN PRILANDEIRA (CAG)

CARRIER:

DATE OF ARRIVAL: 02-03-20



SERVICE CODE: AEDORL MEXICO

ON/OFF

Place of Receipt
Actual port of loading

LAS VEGAS

Actual port of discharge
Final port of discharge
Place of delivery

ACLUPTIA, SALVADOR
ACLUPTIA, SALVADOR
ACLUPTIA

BL NO
SEQUENCE

C A R G O - D E T A I L S
NAME & NO.

DESCRIPTION

SHIPMENT NO. SHIPPED ON BOARD: 05-029-23 REPACKED: PLS/PCS Date of C/O Doc: QMS17499

001 BERTONIA BRIDGE AUTOMOBILE GLASS
CO., LTD.
110001 HILLAGE, KONGI TOWN, BONGORWA
CITY, GAMBODIA PROVINCE,
53931, P.R. CHINA

0004 CRT. 1
Sunglens safety glass, of
PIE
TOTAL PCS: 23 IN
IN-PACK: 0

COMMODITY (In 1000)
WT: 27,00000 TON
VOL: 00,000 MTQ

001 MONS SANGA JOSE ALFREDO
25 EAST STREET NO. 7 SAN ANSELMO,
CORREDORES CLAYTON, ORGANIC SAN
MIGUELITO, SANTA RITA, SALVADOR
CENTRAL AMERICA
HT: 0217-194024-000-4

SHLT 1 1 FROM
20-04281
CTR:

01 08
AEROTELER

WT: 27,00000 TON
VOL: 00,000 MTQ
PIS4123

ART TYPE: P F
TIME: 3,078

SEAL1:
SEAL2:
SEAL3:
SEAL4:
MM

AUTOGLASS
INVOICE NO. 01-54-02-200401
HS CODE: 7002170011

011 MONS SANGA JOSE ALFREDO
25 EAST STREET NO. 7 SAN ANSELMO,
CORREDORES CLAYTON, ORGANIC SAN
MIGUELITO, SANTA RITA, SALVADOR
CENTRAL AMERICA
HT: 0217-194024-000-4

FREIGHT PREPAID



010 CHANTARANG INTERNATIONAL LIMITED
230 FLOOR, 87 SECTION TRAFICWAY
COMMERCIAL & TRADING BLDG, NO. 4508
JIARH ROAD, JONGU DISTRICT,
BANGKOK, THAI



BL TOTAL			
ITEM:	1	PACK:	23
SH. TIME:	1	IN-PACK:	0
		WT:	27,00000 TON
		VOL:	00,000 MTQ

Ese mismo día se contrata a Transportes Tobar para que realice el movimiento desde el puerto hasta la aduana de Santa Ana y luego a la bodega para su descarga. Se realiza la elaboración de la Declaración de Mercancías para el Transito Interno (DMTI).

IMPRIMIR

DIRECCION GENERAL DE ADUANAS DE EL SALVADOR					
DECLARACION DE MERCANCIAS PARA EL TRANSITO ADUANERO INTERNO					
Declaración No.			No. DMTI SV200021936		
1. Exportador/Embarcador/Remitente DONGGUAN BENSON AUTOMOBILE GLASS			2. Aduana de Partida/Pais: SV02-MARITIMA DE ACAJUTLA		3. No de Página 1
CHINA			4. No de Referencia SV200021936		5. Fecha de Aceptación 23/07/2020
6. Consignatario LENIUS GARZA JOSE ALFREDO SANTA ANA (SV6)			7. Transportista RUTH NOEMI PADILLA PIMENTEL		8. Código SV02511
			9. Nombre del Conductor BENJAMIN AMAYA		
			10. Pasaporte 0		11. Pais EL SALVADOR
			12. No. Licencia 11071209911015		13. Pais EL SALVADOR
UNIDAD DE TRANSPORTE					
17. Matricula 068149	18. Pais de Registro EL SALVADOR	19. No. Ejes 3	20. Tara 5000.0	14. Pais de Procedencia EL SALVADOR	15. Pais de Destino EL SALVADOR
21. Marca FREIGHTLINER		22. Motor 06R023715660070K60	23. Chasis Vin 2FUYDSEB4S053093	16. Uso exclusivo de la Aduana 23 JUL: 2020	
REMOLQUE					
24. Matricula RE8797	25. Pais de Registro EL SALVADOR	26. No. Ejes 2	27. Tara 3000.0		
28. Marca de Expedición No. Contenedor, Dimensiones 1X40 APHU7217118	29. Número y clase de bultos Descripción de las mercancías 45 PAQUETE(VARIAS ESPECIES)BULTO(e) , VIDRIO LAMINADO		30. Inciso Arancelario de las Mercancías 70072190000	31. Peso Bruto de las Mercancías 25,499.00	32. Valor \$ C.A. 30,408.11
	8 PAQUETE(VARIAS ESPECIES)BULTO(e) , VIDRIO TEMPLADO		70071190000	1,581.00	4,166.81
Doc. Prop. BL:SHZ2875941 M:662 L:3			Totales	27,080.00	\$34,574.92
OBSERVACIONES: MARCHAMO:1937706					
Por el presente documento nos comprometemos a garantizar la entrega de las mercancías descritas a la Aduana de destino, en los terminos establecidos por las Autoridades de Aduana. Lo declarado en este instrumento es bajo fe de juramento.				 Nombre y Firma del Transportista o su Representante	
Fecha y Hora de Impresión del Documento: 23/07/2020 17:45					

El agente aduanal luego de revisar la documentación elabora la DUCA y la envía para el pago de impuestos electrónico.

V0.2



MANDAMIENTO DE INGRESO

No. 5510578993

República de El Salvador
Ministerio de Hacienda



Apellidos, Nombre o Razón Social JOSE ALFREDO LEMUS GARZA		NIT: 0207-180658-002-4	
Origen de Pago:	55	PAGO DECLARACIÓN DE MERCANCÍA	
Correlativo:	578993		
Ultima fecha de pago:	22/08/2020	Aduana de Registro:	06
Total a Pagar (US \$):	6,493.25	Documento Referencia:	2020-06-4-23735
NPE: 0463 0000 6493 2520 2008 2205 5105 7899 31			
DECLARO BAJO JURAMENTO QUE LOS DATOS CONTENIDOS EN EL PRESENTE MANDAMIENTO DE INGRESO SON EXPRESION FIEL DE LA VERDAD POR LO QUE ASUMO LA RESPONSABILIDAD LEGAL.		USO EXCLUSIVO DE LA DIRECCION GENERAL DE TESORERIA O ENTIDAD AUTORIZADA	
FIRMA DEL CONTRIBUYENTE		SELLO, FECHA Y FIRMA DE RECEPTOR AUTORIZADO	
Fecha y hora de emision: 23/07/2020 4:01:45 PM			

V0.2





MANDAMIENTO DE INGRESO

No. 5510578993

República de El Salvador
Ministerio de Hacienda



Apellidos, Nombre o Razón Social JOSE ALFREDO LEMUS GARZA		NIT: 0207-180658-002-4	
Origen de Pago:	55	PAGO DECLARACIÓN DE MERCANCÍA	
Correlativo:	578993		
Ultima fecha de pago:	22/08/2020	Aduana de Registro:	06
Total a Pagar (US \$):	6,493.25	Documento Referencia:	2020-06-4-23735
NPE: 0463 0000 6493 2520 2008 2205 5105 7899 31			
DECLARO BAJO JURAMENTO QUE LOS DATOS CONTENIDOS EN EL PRESENTE MANDAMIENTO DE INGRESO SON EXPRESION FIEL DE LA VERDAD POR LO QUE ASUMO LA RESPONSABILIDAD LEGAL.		USO EXCLUSIVO DE LA DIRECCION GENERAL DE TESORERIA O ENTIDAD AUTORIZADA	
FIRMA DEL CONTRIBUYENTE		SELLO, FECHA Y FIRMA DE RECEPTOR AUTORIZADO	
Fecha y hora de emision: 23/07/2020 4:01:45 PM			

Exportador / Proveedor		DECLARACION UNICA CENTROAMERICANA (DUCA)		Identificación de la declaración			
		4.1 No. identificación	4.2 Tipo identificación	1 No Correlativo o referencia	2 No de DUCA	3 Fecha de aceptación	
4.4 Nombre o razón social		DONGGUANG BENSON AUTOMOBILE GLASS CO., LTD LUNDONG VLLAGE, HUMEN TOWN, DONGGUAN GUANGDONG, CHINA		017996	202006423735	23/07/2020	
4.5 Domicilio fiscal				7 Aduana registro/inicio tránsito		8 Aduana salida	
5.1 No identificación		5.2 Tipo identificación ARE		08 TERRESTRE SANTA ANA		02 MARÍTIMA DE ACAJUTLA	
02071806980024		5.3 País Emisión SV		9 Aduana ingreso		10 Aduana destino	
5.4 Nombre o razón social		JOSE ALFREDO LEMUS GARZA 23 CALLE ORIENTE ESQUINA 7 AV. SUR BO. SAN MIGUELITO		08 TERRESTRE SANTA ANA		02 MARÍTIMA DE ACAJUTLA	
5.5 Domicilio fiscal				11 Regimen aduanero 12 Modalidad		13 Clase	
6.1 Código		017		01 - Importación Definitiva 3-TELEDESPACHO DE MERCANCIAS		14 Fecha Vencimiento	
6.2 No identificación		NULL		15 País procedencia		16 País exportación	
6.3 Nombre o razón social		BATRES FRANCISCO ANTONIO CALLE CIRCUNVALACION COL. EL COCAL, "PJE 'E'", # 18-A SANTA ANA,		CN - China		CN - China	
6.4 Domicilio fiscal				17 País destino		18 Depósito aduanero/ Zona franca	
19.1 Código				SV - El Salvador			
19.2 Nombre				21 Lugar de embarque		22 Lugar desembarque	
				SVSTA - SANTA ANA			
20 Modo transporte		9 - MULTIMODAL					
23.1 No identificación		23.2 No licencia de conducir		24.1 Identificación de la unidad de transporte		24.2 País registro	
						24.3 Marca	
						24.4 Chasis	
23.4 Nombres y Apellidos		23.3 País expedición		24.5 Identificación del remolque o semiremolque		24.6 Cantidad de unidades de carga (remolques o semiremolques)	
24.7 Numero de dispositivo de seguridad (precintos o marchamos)				24.8 Equipamiento		24.9 Tamaño del equipamiento	
				40		45GP	
				24.10 Tipo de carga		24.11 Numero(s) identificación de contenedor(es)	
				12		Ver Anexo	
25 Valor de transacción		26 Gastos de transporte		27 Gastos de seguro		28 Otros gastos	
34,574.92		0.00		0.00		148.00	
29 Valor en aduana Total		30 Incoterm		31 Tasa de cambio		32 Peso Bruto total	
34,719.92		CIF		1		27,080.00	
						33 Peso Neto total	
						S/N	
						Liquidación General	
						34.1 Tipo tributo	
						34.2 Total tributo	
						34.3 Modalidad pago	
						DAI 1,735.90 EFECTIVO	
						IVA 4,739.26 EFECTIVO	
						VTS 15.93 EFECTIVO	
						ITS 2.07 EFECTIVO	
						34.4 Total 6,493.25	
35 Cantidad de bultos		36 Clase de bultos		37 Peso neto		38 Peso bruto	
45,000		PK		23,610.00		25,499.00	
39 Cuota contingente		40 Numero de línea		41 País origen		42 Unidad de medida	
		1		CN - China		15 Cantidad (cuantía)	
						1,820,000	
43 Cantidad		44 Acuerdo		45 Clasificación arancelaria		46 Descripción de las mercancías	
				70072190 00		VIDRIO LAMINADO	
47.1 Criterio para certificar origen		47.2 Reglas accesorias		48 Valor de transacción		49 Gastos de transporte	
				30,408.11		0.00	
50 Seguro		51 Otros gastos		52 Valor en aduana		53.1 Tipo	
0.00		127.53		30,535.64		53.2 Porcentaje	
						53.3 Total	
						53.4 MP	
						DAI 5.00 1,526.78 1	
						IVA 13.00 4,168.11 1	
						VTS 0.00 15.93 1	
						ITS 0.00 2.07 1	
						53.5 Total General 5,712.89	
54.1 Código tipo de documento		54.2 Número de documento		54.3 Fecha de emisión de documento		54.4 Fecha de vencimiento	
380		DG-SA-GLE200401		08/06/2020			
705		SHZ2875941		20/06/2020			
785		S/N		22/07/2020			
271		DG-SA-GLE200401		08/06/2020			
54.5 País de emisión de documento		54.6 Línea (al que aplica el documento)		54.7 Nombre de la autoridad o entidad que emitió el documento de soporte		54.8 Monto	
		1				34574.92	
55 Observaciones		Uso de Aduanas		Uso de Ventanilla Única			
		57 Firma, fecha y sello del funcionario autorizado por la Dirección General de Aduanas o de la aduana de salida.		58 Firma y autorización de ventanilla única.		59 Código de Exportador	
56 Válida hasta		Firma		Firma			
60		Firma del Agente aduanero		61 El suscrito declara bajo fe de juramento que las mercancías arriba detalladas son originarias de _____ y que los valores, gastos de transporte, seguro y demás datos consignados en este formulario son verdaderos.		62 El suscrito certifica bajo fe de juramento que las mercancías arriba detalladas son originarias de _____ y que los valores, gastos de transporte, seguro y demás datos consignados en este formulario son verdaderos.	
Representado por		Nombre		Nombre		Nombre	
Lugar y fecha		Empresa		Empresa		Empresa	
		Cargo		Cargo		Cargo	
		Firma		Firma		Firma	



DECLARACION UNICA CENTROAMERICANA (DUCA)



1. No Correlativo o referencia		2 No de DUCA		3 Fecha de aceptación					
017696		202006423735		23/07/2020		Hoja 2 De 5			
Mercancías	35 Cantidad de bultos	36 Clase de bultos	37 Peso neto	38 Peso bruto	39 Cuota contingente	Liquidación por Línea			
	8.000	PK	1,457.00	1,581.00		53.1 Tipo	53.2 Porcentaje	53.3 Total	53.4 MP
	40 Numero de línea	41 País origen	42 Unidad de medida	43 Cantidad	44 Acuerdo	DAI	5.00	209.21	1
	2	CN - China	15 Cantidad (cuarenta)	383.000		IVA	13.00	571.15	1
	45 Clasificación arancelaria	46 Descripción de las mercancías	47.1 Criterio para certificar origen	47.2 Reglas accesorias					
70071190 00	VIDRIO TEMPLADO								
48 Valor de transacción	49 Gastos de transporte	50 Seguro	51 Otros gastos	52 Valor en aduana					
4,166.81	0.00	0.00	17.47	4,184.28	53.5 Total General		780.36		
Mercancías	35 Cantidad de bultos	36 Clase de bultos	37 Peso neto	38 Peso bruto	39 Cuota contingente	Liquidación por Línea			
						53.1 Tipo	53.2 Porcentaje	53.3 Total	53.4 MP
	40 Numero de línea	41 País origen	42 Unidad de medida	43 Cantidad	44 Acuerdo				
	45 Clasificación arancelaria	46 Descripción de las mercancías	47.1 Criterio para certificar origen	47.2 Reglas accesorias					
	48 Valor de transacción	49 Gastos de transporte	50 Seguro	51 Otros gastos	52 Valor en aduana	53.5 Total General			
Mercancías	35 Cantidad de bultos	36 Clase de bultos	37 Peso neto	38 Peso bruto	39 Cuota contingente	Liquidación por Línea			
						53.1 Tipo	53.2 Porcentaje	53.3 Total	53.4 MP
	40 Numero de línea	41 País origen	42 Unidad de medida	43 Cantidad	44 Acuerdo				
	45 Clasificación arancelaria	46 Descripción de las mercancías	47.1 Criterio para certificar origen	47.2 Reglas accesorias					
	48 Valor de transacción	49 Gastos de transporte	50 Seguro	51 Otros gastos	52 Valor en aduana	53.5 Total General			
Mercancías	35 Cantidad de bultos	36 Clase de bultos	37 Peso neto	38 Peso bruto	39 Cuota contingente	Liquidación por Línea			
						53.1 Tipo	53.2 Porcentaje	53.3 Total	53.4 MP
	40 Numero de línea	41 País origen	42 Unidad de medida	43 Cantidad	44 Acuerdo				
	45 Clasificación arancelaria	46 Descripción de las mercancías	47.1 Criterio para certificar origen	47.2 Reglas accesorias					
	48 Valor de transacción	49 Gastos de transporte	50 Seguro	51 Otros gastos	52 Valor en aduana	53.5 Total General			
Mercancías	35 Cantidad de bultos	36 Clase de bultos	37 Peso neto	38 Peso bruto	39 Cuota contingente	Liquidación por Línea			
						53.1 Tipo	53.2 Porcentaje	53.3 Total	53.4 MP
	40 Numero de línea	41 País origen	42 Unidad de medida	43 Cantidad	44 Acuerdo				
	45 Clasificación arancelaria	46 Descripción de las mercancías	47.1 Criterio para certificar origen	47.2 Reglas accesorias					
	48 Valor de transacción	49 Gastos de transporte	50 Seguro	51 Otros gastos	52 Valor en aduana	53.5 Total General			



DECLARACION UNICA CENTROAMERICANA (DUCA)



- HOJA DE AMPLIACIÓN DE INFORMACIÓN -

1. No Correlativo o referencia	2 No de DUCA	3 Fecha de aceptación					
017696	202006423735	23/07/2020	Hoja 3 De 5				
54.1 Código tipo de documento	54.2 Número de documento	54.3 Fecha de emisión de documento	54.4 Fecha de vencimiento	54.5 País de emisión de documento	54.6 Línea (al que aplica el documento)	54.7 Nombre de la autoridad o entidad que emitió el documento de soporte	54.8 Monto
380	DG-SA-GLE200401	06/06/2020			1		34874.92
705	SHZ2875941	20/06/2020			1		
785	SN	22/07/2020			1		
271	DG-SA-GLE200401	06/06/2020			1		



DECLARACION UNICA CENTROAMERICANA (DUCA)



- HOJA DE AMPLIACIÓN DE INFORMACIÓN -

1. No Correlativo o referencia		2 No de DUCA		3 Fecha de aceptación			
017696		202006423735		23/07/2020		Hoja 4 De 5	
Número de Línea	Inciso Arancelario	Descripción Comercial	Marcas y Numero 1		Marcas y Numero 2		
1	70072190 00	VIDRIO LAMINADO	S/M		S/N		
2	70071190 00	VIDRIO TEMPLADO	S/M		S/N		



DECLARACION UNICA CENTROAMERICANA (DUCA)



- HOJA DE AMPLIACIÓN DE INFORMACIÓN -

1. No Correlativo o referencia	2 No de DUCA	3 Fecha de aceptación							
017696	202006423735	23/07/2020	Hoja	5	De	5			

Número de Línea	Equipamiento	Tamaño de Equipo	ID Equipamiento	Contenedor	Número de Paquetes	Tipo de Contenedor	Tipo de Carga	Tara	Peso de Mercancías
1	40			APHU7217118	53.000	45GP	12		27.080.00



Transportes Emanuel

148

Walberto Tobar

Giro: Transporte de Carga

Caserío El Mango, Cantón Guayapa Abajo, Jujutla, Ahuachapán.
Tel.: 2441-9599 Cels.: 7712-2670 / 6200-5704

COMPROBANTE DE CREDITO
FISCAL
18ST000C

Nº 00524

Registro No. 193257-5
NIT No. 0305-080768-101-8

AUTORIZACION DE IMPRENTA No. 732 DGII

Fecha: 24 de Julio del 2020	Registro No.: 89016-2
Señor: Jose Alfredo Lemos Garza	Giro: venta de otros productos.
Dirección:	NIT ó DUI: 0207-180658-002-4
Municipio: Santa Ana Departamento: Santa Ana.	Condiciones de Pago:
Venta a Cuenta de:	No. Nota de Remisión:
	Fecha de Nota de Remisión:

Cantidad	DESCRIPCION	Precio Unit.	Vtas. No Sujetas	Vtas. Exentas	Vtas. Afectas
1	Flete de Acagutla hacia bodega del cliente. contenedor: APHU 7217118	\$ 275.-			\$ 275.-

SON: Trecientos diez con 75/100 Dolares.	SUMAS	\$ 275.-
	13% de IVA	\$ 35.75
	SUB-TOTAL	
	(-) IVA RETENIDO	
	VENTAS NO SUJETAS	
	VENTAS EXENTAS	
	VENTA TOTAL	\$ 310.75

Toda suma que exceda de \$11,428.57 en adelante deberá llenar estos requisitos

Recibido por: Nombre: _____ Entregado por: Nombre: _____
 DUI ó NIT: _____ DUI ó NIT: _____
 Firma: _____ Firma: _____

Cancelado _____ de _____ de 201 _____

C.C. IMPRESORES Héctor Danilo Castro Calvo, Boulevard Las Palmeras y 3a. Calle Oriente, Colonia Santa Marta, Sonsonate. Teléfax: 2450-4311 NIT: 0315-190773-101-1 Registro No. 100369-0
 Fecha de Autorización: 20 de Abril de 1998 Fecha de Impresión: 25 de Septiembre de 2018 Fecha de Resolución: 18 de Septiembre de 2018 Número de Resolución: 15041-RES-IN-46360-2018

Tiraje 18ST000C1-18ST000C1,000

Blanco Original Cliente
Amarillo Duplicado Emisor
Celeste Triplicado Cliente

Francisco Antonio Batres
 AGENTE ADUANAL
 Código No. 0017
AGENCIA ADUANAL BATRES

OTRAS ACTIVIDADES DE SERVICIOS NO CLASIFICADOS PREVIAMENTE
 Col. El Cocal, Calle Circunvalación, Pasaje "E",
 No. 18-A, Santa Ana.
 Telefax: 2447-8321 y 2447-3214

COMPROBANTE DE CREDITO FISCAL
Nº 00968
 REGISTRO No. 29542-6
 NIT. 0210-120549-004-2

DIA	MES	AÑO
25	07	2020.


CLIENTE: **JOSE ALFREDO LEMUS GARZA.**
 DIRECCION: **25 C. Oriente esquina 7a. av. sur Barrio San Migulito.**
 MUNICIPIO: **Santa Ana.** REGISTRO No.: **89016-2.**
 DEPARTAMENTO: **Santa Ana.** NIT: **0207-180658-002-4.**
 NOTA REMISION Y FECHA: _____ GIRO: _____
 CONDICIONES DE PAGO: _____ VTA. A CTA. DE: _____

CANT.	DESCRIPCION	PRECIO UNIT.	V.NO SUJET.	VENTAS EXENTAS	VENTAS AFECTAS
1	Honorarios por tramite en Aduana de 53 bultos, conteniendo: VIDRIO LAMINADO, VIDRIO TEMPLADO.	\$ 70.00.		\$ 70.00.	

SON: SETENTA Y NUEVE 10/100 DOLARES EXACTOS.	SUMAS	\$ 70.00.
	13% DE IVA	\$ 9.10.
	SUB-TOTAL	
	(-) IVA RETENIDO	
	VTAS. NO SUJETAS	
	VENTAS EXENTAS	
	VENTA TOTAL	\$ 79.10.

OPERACIONES IGUAL O MAYORES A \$ 11,428.57

Recibido por: Nombre: DUI: Firma:	Entregado por: Nombre: DUI: Firma:
--------------------------------------------	---------------------------------------------

CANCELADO: _____ DE _____ DE 20 _____

FRANCISCO A. BATRES
 Agente Aduanal

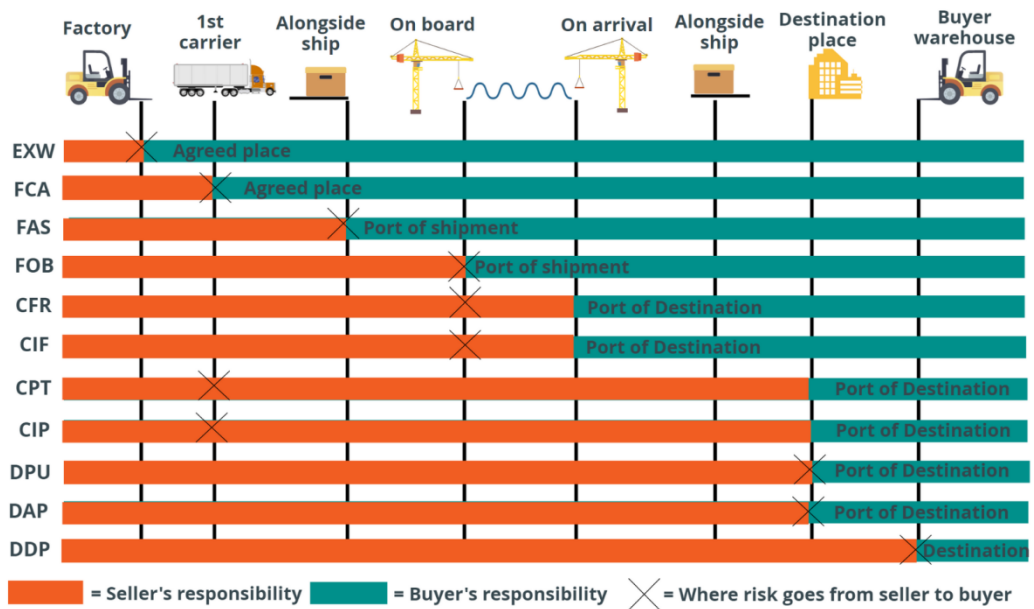
DECLARACION DE MERCANCIAS No. **4 23735.** LIQUIDACION: _____
 ADUANA: **Santa Ana.** FACT. No.: **DG-SA-GLE200401** GUIA No.: _____
 B/L No.: **SHZ2875941.**

IMP "LASER" Salvador Armando Suc. Aguirre NRC. 23721-3 NIT. 0210-081048-101-0
 Col. Río Zarco Acceso B C. # 2. Q. 18, Sta. Ana. Aut. Imp. # 231 Fecha Aut. 24/8/92 Tel.: 2441-4889
 Resolución: 15041-RES-IN-35481-2019 Tiraje del 18AS000C1 al 18AS000C1,000 07/19

ORIGINAL-BLANCO: Cliente
 DUPLICADO-VERDE: Emisor
 TRIPULICADO-ROSAO: Cliente
 CUADRUPLICADO-CELESTE: Archivo

ANEXO 2: INCOTERMS

Incoterms 2020



ANEXO 3: GLOSARIO

TLC'S:

Tratado de libre comercio, consiste en un acuerdo comercial regional o bilateral para ampliar el mercado de bienes y servicios entre los diferentes continentes o básicamente en todo el mundo.

TRIBUTOS:

Son ingresos de derecho público que consisten en prestaciones pecuniarias obligatorias, impuestas unilateralmente por el Estado, exigidas por una administración pública como consecuencia de la realización del hecho imponible al que la ley vincule en el deber de contribuir.

DESADUANAJE:

Acción de hacer el retiro de mercancías provenientes del ámbito de la aduana.

ARANCEL:

Es un impuesto que se aplica a todos los bienes que son objeto de exportación e importación. El más frecuente es el impuesto que se cobra sobre las importaciones, mientras los aranceles sobre las exportaciones son menos corrientes; también pueden existir aranceles de tránsito que gravan los productos que entran en un país con destino a otro.

CAUCA (CÓDIGO ADUANERO, UNIFORME CENTROAMERICANO):

Acuerdo común entre países centroamericanos que tiene por objeto establecer la legislación aduanera básica de los Estados conforme a los requerimientos del Mercado Común Centroamericano y de los instrumentos regionales de la integración, en particular con el Convenio sobre el Régimen Arancelario y Aduanero Centroamericano.

RECAUCA (REGLAMENTO DE CÓDIGO ADUANERO UNIFORME CENTROAMERICANO):

Describe la principal normativa y procedimientos armonizados a nivel centroamericano en materia aduanera aplicable a las operaciones de comercio exterior, tales como el Código Aduanero Uniforme Centroamericano (CAUCA) y su Reglamento (RECAUCA), así como del Reglamento sobre el Régimen de Tránsito Aduanero Internacional.

INCOTERMS:

Son términos, de tres letras cada uno, que reflejan las normas de aceptación voluntaria por las partes en un contrato de compraventa internacional de mercaderías acerca de las condiciones de entrega de las mercancías. Se usan para aclarar los costes de las transacciones comerciales internacionales, delimitando las responsabilidades entre el comprador y el vendedor, y reflejan la práctica actual en el transporte internacional de mercancías.

DUCA (DECLARACIÓN ÚNICA DE CENTROAMERICA):

Es el documento que une las tres principales declaraciones aduaneras que ampara el comercio de mercancías en Centroamérica.

IMPORTACIÓN DEFINITIVA:

Se considera régimen de importación definitiva la entrada de mercancías de procedencia extranjera con la finalidad de permanecer en el territorio nacional por tiempo ilimitado.

SIDUANEIA WORLD (SISTEMA ADUANERO AUTOMATIZADO):

Es un software diseñado para cubrir todos los aspectos de la gestión aduanera.

DMTI:

Declaración de Mercancías para el Tránsito Aduanero Interno.

CADENA DE SUMINISTRO:

Es el nombre que se le otorga a todos los pasos involucrados en la preparación y distribución de un elemento para su venta, es decir, es el proceso que se encarga de la planificación o coordinación de las tareas a cumplir, para poder realizar la búsqueda, obtención y transformación de distintos.

SELECTIVIDAD VERDE (LEVANTE AUTOMÁTICO):

Si del análisis de gestión de riesgos, se determina que no serán sometidas a revisión, estas quedarán listas para ser retiradas por el usuario o consignatario de las mercancías, permitiendo el retiro de las mercancías hacia las bodegas del importador.

POTESTAD ADUANERA:

El conjunto de atribuciones que tiene el Servicio para controlar el ingreso y salida de mercancías hacia y desde el territorio nacional y para dar cumplimiento a las disposiciones legales y reglamentarias que regulan las actuaciones aduaneras.

SELECTIVIDAD AMARILLA (ANÁLISIS O REVISIÓN DOCUMENTADA):

Permite al Servicio Aduanero realizar una revisión detallada de la Declaración de Mercancías y toda la documentación de soporte.

SELECTIVIDAD ROJA (VERIFICACIÓN INMEDIATA O REVISIÓN FISCAL):

Faculta al servicio aduanero para la realización de la revisión física de las mercancías a fin de comprobar el correcto cumplimiento de la legislación aduanera.

FOB (FREE ON BOARD):

Es un incoterms, una cláusula de comercio internacional que se utiliza para operaciones de compraventa en las que el transporte de la mercancía se realiza por barco, ya sea marítimo o fluvial.

DAI:

El primero de los tributos, o impuestos como se llaman comúnmente, son los Derechos Arancelarios a la Importación (DAI) los cuales están contenidos en el Arancel Centroamericano de Importación, en el cual se establecen los porcentajes que debe pagar cada una de las mercancías que ingresan al país, aplicándose.

FAS (FREE ALONGSIDE SHIP):

Se refieren a un incoterms, o cláusula de comercio internacional, que se utiliza para operaciones de compraventa en que el transporte de la mercancía se realiza por barco (mar o vías de navegación interior). Se debe utilizar siempre seguido de un puerto de carga.

EXW (EX WORKS):

Se refieren a un incoterms, o cláusula de comercio internacional, que se utiliza para operaciones de compraventa internacional. En su formulación contractual, el término EXW va seguido obligatoriamente del nombre del punto de entrega.

FCA (FREE CARRIER):

Se refieren a un incoterms, o cláusula de comercio internacional, que se utiliza para operaciones de compraventa internacional. En su formulación contractual, el término FCA es seguido obligatoriamente por el nombre del punto de entrega.

CFR (COST AND FREIGHT):

Significa que el vendedor es responsable de entregar las mercancías en el puerto especificado por el comprador, así como de reservar y pagar el transporte de las mercancías hasta el puerto de destino.

CIF (COST, INSURANCE AND FREIGHT):

se refieren a un incoterm o término de comercio internacional que se utiliza en las operaciones de compraventa, en que el transporte de la mercancía se realiza por barco (mar o vías de navegación interior). Se debe utilizar siempre seguido de un puerto de destino.

Los riesgos de la mercancía los asume el comprador en el país del mismo cuando la mercancía ha llegado al puerto.

CPT (CARRIAGE PAID TO):

Es uno de los términos de compra venta multimodal, que se puede utilizar independientemente del medio de transporte que se realice la operación.

El vendedor realizará la entrega de los bienes una vez ponga a disposición del transportista contratado por él, la mercancía, haciendo frente a los costes de transportes necesarios para realizar el transporte hasta destino.

El importador asumirá todos los riesgos y costes adicionales que resulten tras la entrega de la mercancía.

CIP (CARRIAGE AND INSURANCE PAID TO):

Se refieren a un incoterms o término de comercio internacional que se utiliza en las operaciones de compraventa internacional. En su formulación contractual, el término CIP es seguido obligatoriamente por el nombre del punto de entrega.

DPU (DELIVERED AT PLACE UNLOADED):

El vendedor entrega la mercancía descargada, preferentemente en lugares de destino en el país de comprador que tenga medios para realizar la descarga. Estos lugares son terminales de transporte (terrestres, aéreas, marítimas), infraestructuras logísticas (puertos, aeropuertos, estaciones de ferrocarril) o instalaciones similares como muelles, almacenes, depósitos y zonas francas.

DAP (DELIVERED AT PLACE):

Bajo este incoterms, el vendedor debe poner las mercancías a disposición del comprador, en el punto de origen que el comprador escoja.

DDP (DELIVERY DUTY PAID):

El exportador realizará la entrega de los bienes al importador, en el lugar convenido, realizando ambos despachos de importación y exportación, haciéndose cargo del pago de impuestos de aduana, así como cualquier transporte multimodal hasta el lugar acordado.

La responsabilidad y los riesgos recaerán en el propio vendedor, y en caso de que se quiera excluir al vendedor de cualquier tipo de responsabilidad, se deberá reflejar en el contrato de compra-venta.

STOCKS DE MERCADERIA:

En el ámbito empresarial, como existencia, o sea la cantidad de mercaderías, herramientas o materia prima que permanece almacenada como repuesto, para compensar a las que están en uso o destinadas a la venta, si es necesario reponerlas.