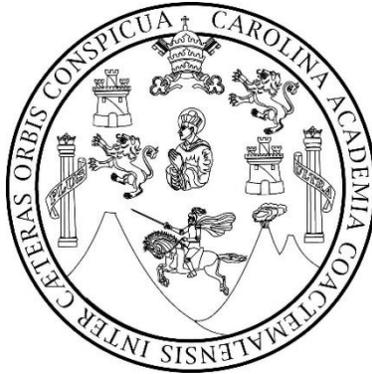


UNIVERSIDAD DE SAN CARLOS DE GUATEMALA
FACULTAD DE CIENCIAS ECONÓMICAS
ESCUELA DE ESTUDIOS DE POSTGRADO
MAESTRÍA EN EVALUACIÓN Y FORMULACIÓN DE PROYECTOS



IMPLICACIONES DEL COSTO DE REFERENCIA EN LA CADENA DE
IMPORTACIÓN DE PRODUCTOS DE FERRETERÍA EN GUATEMALA



AUTOR: LIC. NADIA ROCIO ELIZABETH GUTIÉRREZ PÉREZ

GUATEMALA, OCTUBRE DE 2020

UNIVERSIDAD DE SAN CARLOS DE GUATEMALA
FACULTAD DE CIENCIAS ECONÓMICAS
ESCUELA DE ESTUDIOS DE POSTGRADO
MAESTRÍA EN EVALUACIÓN Y FORMULACIÓN DE PROYECTOS



IMPLICACIONES DEL COSTO DE REFERENCIA EN LA CADENA DE
IMPORTACIÓN DE PRODUCTOS DE FERRETERÍA EN GUATEMALA

Trabajo Profesional de Graduación para optar al grado Académico de Maestro en Artes de la Maestría en Formulación y Evaluación de Proyectos, con base en el Normativo de la Escuela de Estudios de Postgrado de la Facultad de Ciencias Económicas “Aprobado por Junta Directiva de la Facultad de Ciencias Económicas, el 15 de octubre de 2015, según Numeral 7.8 Punto SEPTIMO del Acta No. 26-2015 y ratificado por el Consejo Directivo del Sistema de Estudios de Postgrado de la Universidad de San Carlos de Guatemala, según Punto 4.2, subincisos 4.2.1 y 4.2.2 del Acta 14-2018 de fecha 14 de agosto de 2018”.

DOCENTE: MSc. MARIO ALEJANDRO ARRIAZA SALAZAR

AUTOR: LIC. NADIA ROCIO ELIZABETH GUTIÉRREZ PÉREZ

GUATEMALA, OCTUBRE DE 2020

UNIVERSIDAD DE SAN CARLOS DE GUATEMALA
FACULTAD DE CIENCIAS ECONOMICAS
HONORABLE JUNTA DIRECTIVA

Decano: Lic. Luis Antonio Suárez Roldán.
Secretario: Lic. Carlos Roberto Cabrera Morales
Vocal I: Lic. Carlos Alberto Hernández Gálvez
Vocal II: Dr. Byron Giovanni Mejía Victorio
Vocal III: Vacante
Vocal IV: Br. CC. LL Silvia María Oviedo Zacarías
Vocal V: P.C. Omar Oswaldo García Matzuy

TERNA QUE PRACTICÓ LA EVALUACIÓN DEL TRABAJO
PROFESIONAL DE GRADUACIÓN

Coordinador: MSc. José Ramón Lam Ortiz
Evaluador: MSc. Miguel Antonio Sandigo García
Evaluador: MSc. Josue Esaú Belteton Salazar

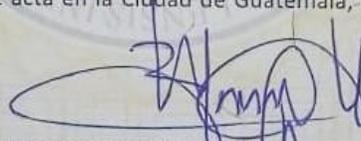
ACTA/EP No. 2541

ACTA No. MFEP-59-2020

De acuerdo al Estado de Emergencia Nacional decretado por el Gobierno de la República de Guatemala y a las resoluciones del Consejo Superior Universitario, que obligaron a la suspensión de actividades académicas y administrativas presenciales en el Campus Central de la Universidad de San Carlos de Guatemala, ante tal situación la Escuela de Estudios de Postgrado de la Facultad de Ciencias Económicas, debió incorporar tecnología virtual para atender la demanda de necesidades del sector estudiantil, por lo que en esta oportunidad nos reunimos de forma virtual los infrascritos miembros del Jurado Examinador, el Domingo 18 de octubre de 2020, a las 12:00 horas, para practicar el EXAMEN PRIVADO DEL TRABAJO PROFESIONAL DE GRADUACIÓN de la Licenciada **Nadia Rocío Elizabeth Gutiérrez Pérez**, carné No. 200315345, estudiante de la Maestría en Formulación y Evaluación de Proyectos de la sección **B** de la Escuela de Estudios de Postgrado, como requisito para optar al grado de **Maestro en Artes** en Formulación y Evaluación de Proyectos. El examen se realizó de acuerdo con el Instructivo, aprobado por la Junta Directiva de la Facultad de Ciencias Económicas, el 15 de octubre de 2015, según Numeral 7.8 Punto SÉPTIMO del Acta No. 26-2015 y ratificado por el Consejo Directivo del Sistema de Estudios de Postgrado -SEP- de la Universidad de San Carlos de Guatemala, según Punto 4.2, subincisos 4.2.1 y 4.2.2 del Acta 14-2018 de fecha 14 de agosto de 2018.

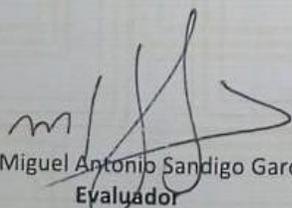
Cada examinador evaluó de manera oral los elementos técnico-formales y de contenido profesional del informe final presentado por el sustentante, denominado "IMPLICACIONES DEL COSTOS DE REFERENCIA EN LA CADENA DE IMPORTACIÓN DE PRODUCTOS DE FERRETERÍA EN GUATEMALA.", dejando constancia de lo actuado en las hojas de factores de evaluación proporcionadas por la Escuela. El examen fue **APROBADO** con una nota promedio de 80 puntos, obtenida de las calificaciones asignadas por cada integrante del jurado examinador. El Tribunal hace las siguientes recomendaciones: Que el estudiante atienda las siguientes recomendaciones: Que cada uno de la Terna Evaluadora incorporó en cada documento del Trabajo Profesional de Graduación que se adjunta, para lo cual dispone de cinco (5) días hábiles de acuerdo con el Instructivo para Elaborar Trabajo Profesional de Graduación para optar a la Maestría en Artes.

En fe de lo cual firmamos la presente acta en la Ciudad de Guatemala, a los dieciocho días del mes de octubre del año dos mil veinte.



Msc. José Ramón Lam Ortiz

Coordinador



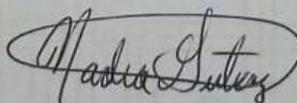
Msc. Miguel Antonio Sandigo García

Evaluador



Msc. Josue Esau Belteton Salazar

Evaluador



Licda. Nadia Rocío Elizabeth Gutiérrez Pérez

Postulante

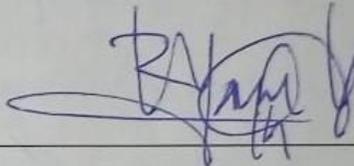


UNIVERSIDAD DE SAN CARLOS DE GUATEMALA
FACULTAD DE CIENCIAS ECONÓMICAS
ESCUELA DE ESTUDIOS DE POSTGRADO
MAESTRIA EN ARTES EN FORMULACION Y EVALUACION DE PROYECTOS

ADENDUM al ACTA No. MFEP-59-2020

El infrascrito Coordinador del Jurado Examinador CERTIFICA que el estudiante **Nadia Rocío Elizabeth Gutiérrez Pérez**, carné No. **200315345** incorporó los cambios y enmiendas sugeridas por cada miembro de la terna evaluadora.

Guatemala, 27 de octubre de 2020.

(f) 

Msc. José Ramón Lam Ortiz
Coordinador

AGRADECIMIENTOS

A DIOS:

Por darme la sabiduría, perseverancia, fuerza e inteligencia para cumplir mis sueños y metas.

A MIS PADRES:

A mi madre Amalia Pérez, por el apoyo incondicional y amor que siempre me han brindado. A mi padre Adolfo Gutierrez que en paz descanse.

A MI FAMILIA:

En especial a mis hermanos Cindy, Fito y Mario por su constante apoyo, a mis amigos, amigas y a toda la familia por sus palabras de aliento.

A LA ESCUELA DE ESTUDIOS DE POSTGRADO:

Por darme la oportunidad de superarme profesionalmente.

A LA UNIVERSIDAD DE SAN CARLOS DE GUATEMALA:

Por darme la oportunidad de cumplir dos de mis grandes metas, la licenciatura y la maestría.

ÍNDICE

PÁGINAS

RESUMEN.....	i
INTRODUCCIÓN.....	iii
1 ANTECEDENTES.....	2
2 MARCO TEÓRICO	7
2.1 Importaciones en Guatemala.....	7
2.1.1 Tipos de Importación	7
2.2 Costos de Referencia de importación	8
2.2.1 Selección de proveedores	10
2.2.2 Costos de Transporte	11
2.2.3 Costos de Seguro.....	11
2.2.4 Costos Aduanales	12
2.3 Cadena de Suministro	12
2.4 Relación entre el Costo de importación y los Incoterms	15
2.5 Costos logísticos adicionales de la importación.....	16
2.6 Comercio Internacional.....	18
2.6.1 Balanza de Pago	18
2.7 Tecnología Blockchain en la cadena de suministro	21
3 METODOLOGÍA	23
3.1 Definición del problema	23
3.2 Objetivo general de investigación	23
3.2.1 Objetivos específicos.....	24
3.3 Delimitación de problema	24
3.3.1 Unidad de Análisis.....	24

3.3.2	Período Histórico	24
3.3.3	Ámbito Geográfico.....	24
3.4	Métodos.....	24
3.4.1	Métodos aplicados.....	25
3.5	Técnicas de Investigación aplicadas	25
3.6	Enfoque	25
3.7	Diseño	25
3.8	Alcance.....	26
3.9	Premisas metodológicas.....	26
3.10	Variables de exclusión.....	26
4	DISCUSIÓN DE RESULTADOS.....	27
4.1	Costos relacionados en la cadena de suministros de importación	27
4.1.1	Costos de adquisición.....	27
4.1.3	Costos Indirectos de importación	31
4.2	Factores que intervienen en la variación de los costos de referencia.....	33
4.2.1	País de importación	33
4.2.2	Tipo de producto.....	35
4.2.3	Incoterm negociado	36
4.3	Gastos adicionales frecuentes que afectan los costos de importación	36
4.3.1	Gastos de estadía del transporte.....	37
4.3.2	Gastos de demoras en puerto y/o frontera	37
4.3.4	Gastos portuarios	37
4.4	Análisis del comportamiento de la rentabilidad.....	38
4.4.1	Comparativo de rentabilidad por año en relación a los últimos costos de importación.....	38
4.5	Propuesta de guía de buenas prácticas de gestión en una importación.....	39

4.5.1	Documentación necesaria para una importación	39
4.5.2	Proceso de Importación simplificado	40
	Conclusiones	41
	Recomendaciones	42
	FUENTES DE INFORMACIÓN	44
	Bibliográficas	44
	ANEXOS.....	48
	Índice de Cuadros	53
	Índice de Gráficas.....	53
	Índice de Anexos	54

RESUMEN

Guatemala en los últimos 13 años ha evolucionado el sistema aduanal en el marco legal e institucional con nuevas reformas en la modernización por la Superintendencia de Administración Tributaria, lo que permite que el comercio internacional evolucione en sus procesos beneficiando a los importadores en reducir el tiempo en el proceso de la cadena de suministro, el importador al tener claro a quien se le podría comprar, empieza el proceso de negociación, dependerá del tipo de producto, del país del proveedor, origen del producto, y entre otras especificaciones, con el objetivo principal de tener una importación con los menores costos posibles.

Tomando en consideración lo anterior, en el presente Trabajo de Graduación se analiza desde el punto de vista financiero, el cual tiene efecto directo en la formulación y evaluación de proyectos que involucran un proceso de importación, con el objetivo de estudiar los costos de referencia que se involucran en la cadena de suministros de importación y sus efectos en la rentabilidad, con el cual se estableció como ámbito geográfico el municipio de Guatemala, en el período del 2016 al 2019 y la unidad de análisis es una empresa importadora de productos ferreteros.

Entre los resultados más importantes se determinó que entre los costos relacionados en la cadena de suministros de importación se encuentran los siguientes: Costos de transporte, almacenamiento de la carga, gastos portuarios, etc. El costo de importación puede ser dividido en tres dimensiones, estas comprenden: El costo de adquisición, los costos directos y los costos indirectos del proceso de importación. De acuerdo a la información proporcionada, el costo de adquisición en comparación al costo total, está dentro del rango de 93.57% al 94.58%.

También se detallan los costos indirectos de importaciones, los cuales son costos de flete, primas de seguro, los aranceles y gastos portuarios. Al momento de tomar la decisión de realizar una importación hay que tomar en cuenta una serie de factores que intervienen en los costos de referencia en la cadena de suministros, como lo es el país

de importación, tipo de producto, Incoterm negociado. Además, considerar que existen gastos adicionales, los más frecuentes son la estadía del transporte, demoras en puerto y los gastos portuarios que al tener un proceso planificado se pueden evitar.

Una empresa al contar con el conocimiento en el proceso para importar productos de un determinado origen y para un mercado en específico, los costos directos e indirectos se mantienen en un promedio constante. Además de tener experiencia en el proceso aduanal de importación los costos extras se minimizan y se incrementa la rentabilidad en las importaciones, por lo que es importante que las empresas inviertan en tecnología para tener la trazabilidad y transparencia en la cadena de suministro.

Es de suma importancia que el que importador realice alianzas estratégicas de largo plazo con sus proveedores de servicio, como lo son empresas de flete con contratos semestrales o anuales de puertos específicos, lo cual les permitirá mantener sus costos estables de productos donde el flete les impacte considerablemente. Además, es importante tener un control en el manejo del inventario con puntos de reorden en función de la familia de productos a importar, lo anterior les permitirá que controlen y eficienten todos los costos de referencia incurridos durante el proceso de una importación.

Se puede concluir que la empresa, que fue la unidad de análisis, existe en los últimos cuatro años un promedio estable en los costos directos e indirectos lo cual permite realizar proyectos a futuro teniendo como base costos de referencia para proyectar un porcentaje de rentabilidad, lo cual le genera una mayor estabilidad al importador al conocer en qué rangos se encuentran sus costos de productos importados.

El presente Trabajo Profesional de Graduación, finaliza con la recomendación para las empresas que por primera vez desean importar, pero que no tienen claro el proceso y la documentación que se necesita para dicha importación se capaciten previamente y se instruyan sobre todas las generalidades para que su proceso de importación sea exitoso y obtengan la rentabilidad esperada; al tener una guía sobre el proceso y una capacitación les evitará tener costos altos y márgenes de utilidad bajos.

INTRODUCCIÓN

El tema del presente Trabajo Profesional de Graduación se origina de la experiencia personal del autor, en cuanto al surgimiento de la interrogante sobre ¿Cómo se relacionan los costos de referencia con la rentabilidad en la cadena de suministro de importación de productos ferreteros?

Para lo anterior, este informe se divide en cuatro apartados. El primero corresponde a los antecedentes, en el cual se detalla los cambios en los últimos años que ha tenido la Superintendencia de Administración Tributaria en el Sistema Aduanal. Después de revisar el tema de aduana, se realiza un acercamiento a la temática de las empresas de logística y los tipos de declaraciones que existen.

El segundo apartado está dedicado al marco teórico, en donde se desarrollan los conceptos, teorías y conocimientos que son la base de este Trabajo Profesional de Graduación. Se abordará en el marco teórico las importaciones en Guatemala, los tipos de importación, los costos de referencia de importación, el proceso de la cadena de suministro, la relación entre el costo de importación y los Incoterms, como también los costos logísticos adicionales, el comercio internacional, la balanza de pagos y como la tecnología genera grandes beneficios e impacta en la reducción de retrasos, costos y errores humanos.

El tercer apartado corresponde a la metodología utilizada para llevar a cabo la investigación necesaria para realizar el informe. Se describe con el fin de enmarcar la misma en un tiempo y espacio, los criterios que se utilizaron para la delimitación de la información relevada, considerando al Municipio de Guatemala como ámbito geográfico, en el período histórico del 2016 al 2019, tomando una empresa ferretera como unidad de análisis. Además, se describen las técnicas de recolección de datos utilizadas.

El cuarto apartado, está destinado a la discusión de resultados, con los cuales se da respuesta a los cinco objetivos específicos planteados en la metodología, y de acuerdo a los temas investigados se genera así una propuesta de guía de buenas prácticas en gestión de una importación.

Por último, el presente trabajo finaliza con las respectivas conclusiones derivadas de los resultados obtenidos; y las recomendaciones que se extienden a la unidad de análisis que es una empresa importadora de productos de ferretería y para los nuevos importadores en cuestión.

1 ANTECEDENTES

Las compras internacionales representan un campo muy amplio de investigación, con una diversa gama de temas desglosables. A continuación, se analizarán investigaciones previas relacionadas al problema. Guatemala en los últimos 13 años ha evolucionado el sistema aduanal en el marco legal e institucional con nuevas reformas en la modernización por la Superintendencia de Administración Tributaria.

En el Acuerdo Directorio se encuentra la Intendencia de Aduanas como dependencia de las funciones de la Administración Tributaria en el ámbito de aduanas, como lo indica el siguiente “Artículo 31. La Intendencia de Aduanas, es la dependencia encargada de desarrollar y aplicar las competencias que la SAT tiene en materia aduanera, como tal, será responsable de administrar el Sistema Aduanero guatemalteco, debe velar por el cumplimiento de la legislación aduanera vigente, así como de los convenios y tratados internacionales suscritos y ratificados por Guatemala” (Reglamento Interno de las SAT, Acuerdo de Directorio 07-2007, 2007).

En el 2007, el CAUCA establece el uso de las tecnologías en el sistema aduanero, y el RECAUCA permite certificar la información transmitida en sistemas informáticos a través de entidades especializadas que pueda intercambiar información con otras entidades en el ámbito de aduanas. Por lo que la SAT como entidad de Administración Tributaria de la República de Guatemala acordó disposiciones para la certificación de información transmitida electrónicamente. (SEAL, 2020)

La SAT ha evolucionado y ha cambiado sus procesos de presentación de declaraciones de mercaderías a un formato electrónico. En la declaración se establece el origen, los precios y el tipo de mercadería clasificada de acuerdo con partidas arancelarias preestablecidas por el CAUCA y predeterminadas en el programa desarrollado para la SAT. Las declaraciones son transmitidas electrónicamente para ser autorizadas por la superintendencia. El pago de los impuestos puede ser únicamente realizado vía electrónica. Algunos bancos del sistema se han unificado con la SAT para prestar estos servicios a sus cuentas habientes. Una vez autorizada la póliza por la SAT, puede ser

pagada a través de una transferencia electrónica de fondos de la cuenta del importador a la SAT. (Ordoñez Quezada, 2004)

A su vez, el mismo sistema emite un documento en donde plasma la autorización, así como, el pago de los impuestos. Con este documento (firmado por un agente de aduanas y validado por el sistema) y con los documentos originales del embarque (conocimiento de embarque, facturas comerciales y póliza de seguro) se presenta a la aduana seleccionada de ingreso para el retiro de los bienes. En este momento, pasa por un proceso aleatorio que indica su liberación inmediata o su revisión física para verificar que lo declarado es lo que en realidad se está retirando del recinto aduanal. (Ordoñez Quezada, 2004)

La facilitación del comercio proviene del comercio electrónico por medio de instrumentos legales y técnicos en lo internacional y nacional que permita realizar cambios de modernización y actualización. Por lo mismo el Congreso de la República decreto la ley para el reconocimiento de las comunicaciones y firmas electrónicas, el 16 de septiembre del 2008. En el año 2008 el Grupo Promotor del Diálogo Fiscal de Guatemala propuso acciones y compromisos para el pacto fiscal que se llevó a cabo en el contexto de los Acuerdos de Paz con varios sectores de la sociedad guatemalteca y el Estado. También incluyeron modificaciones legales para modernizar el sistema tributario guatemalteco y el desarrollo de la legislación aduanera a nivel nacional, por lo tanto, el 29 de octubre del 2013, el Congreso de la República de Guatemala emitió el Decreto No. 14-2013 de la Ley Nacional de Aduanas (Ley Nacional de Aduanas, Decreto No. 14-2013, 2013).

La resolución fue emitida por la SAT, por medio de la intendencia de Aduanas el día 17 de febrero del 2014. Esto se dio porque la SAT tenía contemplada las gestiones para la facilitación del comercio a través de simplificaciones de sistemas y procedimientos y así mismo eliminar el uso del papel impreso, tal como estaba establecido en su plan estratégico de la SAT 2013-2015.

Por lo tanto, crearon las disposiciones para modernizar el sistema aduanero guatemalteco conforme a la demanda del Comercio exterior. El plan fue llamado

“Aduanas Sin Papeles” y empezó a ser plan piloto en la aduana de Puerto Barrios, en el departamento de Izabal sobre las declaraciones de mercancías que tengan el régimen de Importaciones Definitivas –ID- (Disposiciones Administrativas para la Transmisión por la Vía Electrónica al Sistema Informático del Servicio Aduanero de los Documentos de Sustento a la Declaración de Mercancías. (SEAL, 2020)

La SAT implementó Aduanas sin Papeles, plan para reducir el consumo de papel en un 90%, con el propósito de fortalecer la efectividad del servicio y mejorar la recaudación tributaria. La manera de operar consiste en la digitalización de los documentos, lo cual le da autenticidad a los mismos. Para la agilización de los procedimientos se requiere del uso de nueva tecnología, la que registra la declaración de las mercancías tanto cuando ingresen o egresen de la Nación. Con una visión ecológica de cambiar la cultura, esta modificación aumenta la competitividad de la entidad y del país, al mejorar las prácticas en el comercio exterior según lo comentó la revista La Industria. (2014)

Igualmente, ha establecido procedimientos que cada día hacen más difícil el contrabando y la defraudación fiscal, ambos conocidos como la internación de mercaderías de forma ilegal al país que requieren de conocimiento especializado y de procesos estandarizados para la legalización de mercaderías. (SAT, 2019).

La facilitación y la agilización del comercio intrarregional fue la promesa de la Declaración Única Centroamericana (DUCA) que entró en vigencia en mayo del 2019, el nuevo instrumento de declaración de bienes permite agilizar las operaciones en la región y que las mercancías estén menos tiempo en los puntos fronterizos. En la reunión del Consejo de Ministros de la Integración Económica Centroamericana (COMIECO), se suscribió el acuerdo que confirma la vigencia de la DUCA entre los países de la región. La Superintendencia de Administración Tributaria (SAT), confirmó que la DUCA es el único documento que se validará para la declaración de las mercancías. El nuevo documento de declaración es parte de los compromisos adquiridos en el Acuerdo de Asociación entre la Unión Europea y Centroamérica. Además, que el DUCA sustituye al Formulario Aduanero Único Centroamericano (FAUCA) y para se trabajó por más de cinco años, entre las distintas autoridades aduaneras y de comercio de cada país. (Gamarro, 2019)

Después de revisar el tema de aduana, se realiza un acercamiento a la temática de las empresas de logística, en años anteriores dichas empresas estaban divididas, las que trabajan solo el transporte (incluso divididas por el tipo de transporte, aéreo, marítimo, terrestre), otra empresa para el seguro de la mercadería y un tercero para la liquidación e internación de los productos (agentes de aduana). Cada vez más compañías integran estos servicios en uno solo, ofreciendo a sus clientes logística integrada, lo cual facilita al importador manejar con una sola agencia sus importaciones y así determinar los costos de importación y gastos para nacionalizar el producto. Es importante mencionar que empresas globales que, tradicionalmente, eran de transporte han integrado a sus servicios los de recolección (conocido en el ámbito de la logística como pick-ups), almacenaje, asesoría aduanal, contratación de seguros, cobranzas y otros que ayudan al importador a centralizar las actividades requeridas y la información en un solo canal. (Ordoñez Quezada, 2004)

Se denominan compañías globales a las que prestan un servicio desde y hacia todo el mundo con casas matrices fuera del territorio nacional. Empresas con tecnología de punta y con inversiones de capital que permiten un sistema de comunicación avanzado con respuestas en menos de 24 horas. La clasificación de la mercadería puede hacerse de acuerdo a su naturaleza (por ejemplo, del material que está fabricada) o a su uso. Cada partida arancelaria tiene un DAI (derechos arancelarios de importación) distinto y es el porcentaje que la misma pagará de Derechos sobre su valor CIF (costo + seguro + flete). A la suma de este más los derechos se le debe calcular el 12% de IVA (Impuesto sobre el valor agregado). (Ordoñez Quezada, 2004)

Existen, además, otros tipos de declaraciones de acuerdo con la actividad a realizar. Despacho a almacenadora (DA), exportaciones (DE), reexportaciones (DR), Extracciones de zonas francas (ZI), son algunos ejemplos de ellas. Todas las declaraciones son procesadas, autorizadas y firmadas por los agentes de aduana autorizados a través de un número de identificación, en el programa de computadora mencionado. Éste (llamado PIN) puede ser utilizado únicamente cuando las empresas que lo poseen aprueban un examen exhaustivo de sus antecedentes, papelería y

solvencia comprobadas. Además, se asigna un PIN a los transportistas que trasladan mercaderías en tránsito desde los puertos hacia la ciudad. (Ordoñez Quezada, 2004)

Las discrepancias en estas revisiones son tomadas como defraudación fiscal que ocasionan multas, cancelación de permisos para operar (al transportista y a los agentes de aduana) e incluso acciones por la vía legal que pueden hasta llevar a la cárcel al representante legal de la empresa declarante. (Ordoñez Quezada, 2004)

Estas referencias se realizan con el fin de contar con un base de ideas con las que se pueda generar una propuesta con componentes de algunas de ellas, tomando como base los resultados de este Trabajo Profesional de Graduación de acuerdo a la investigación la cual tiene efecto directo en la Formulación y Evaluación de proyectos relacionados a la importación. Al considerar los escenarios anteriores conduce al presente estudio a establecer, desde el punto de vista financiero, el cual genera una relación causal del nivel de rentabilidad y sus implicaciones en los costos de referencia en la cadena de suministros de importación de productos de ferretería.

2 MARCO TEÓRICO

El objetivo de este capítulo es la presentación de un marco conceptual que permita estudiar las implicaciones del costo de referencia en la cadena de importación.

2.1 Importaciones en Guatemala

Una vez se tiene claro a quien se le podría comprar, empieza el proceso de negociación. Dependerá del tipo de producto, del país del proveedor, origen del producto, y entre otras especificaciones, la negociación para una importación puede ser rápida o larga, más fácil o más difícil. No hay una regla, más que aplicar el sentido común. Suele ser habitual pedir muestras, que se envían por Courier. En algunos procesos se debe de realizar pago anticipado al proveedor por dichas muestras, pero es un proceso muy normal. Por lo anterior, genera menos gastos tener alguna incidencia con las muestras que tenerlo con la importación final. (Ordoñez Quezada, 2004)

El comercio internacional también se está viendo fomentado por la mayor facilidad de encontrar clientes en el exterior, gracias al mayor alcance de los portales corporativos en Internet. (CCG, 2014)

2.1.1 Tipos de Importación

Con base a la clasificación general, las importaciones se tipifican de la siguiente forma:

- a. Importación para el consumo: Régimen aduanero por el cual las mercancías importadas pueden entrar en libre circulación dentro del territorio, previo al pago de los derechos e impuestos a la importación exigibles con cumplimiento de las formalidades necesarias. (Romeu, 2012)
- b. Importación temporal: El régimen aduanero que permite recibir dentro del territorio nacional, bajo un mecanismo suspensivo de derechos de aduana, impuestos y otros cargos de importación, aquellas mercancías destinadas a ser enviadas al exterior después de haber sido sometidas a un proceso de ensamblaje, montaje, máquinas, equipos de transporte en general o aparatos de mayor complejidad tecnológica y

funcional, elaboración, obtención, transformación, reparación, mantenimiento, adecuación, producción o fabricación de bienes. La importación temporal, permite ingresar mercancías al territorio aduanero por un plazo determinado, con suspensión de derechos e impuestos a la importación. Estas mercancías tienen un fin específico y deberán ser reexportadas dentro del término de tiempo establecido. (Romeu, 2012)

2.2 Costos de Referencia de importación

Al conocer el proceso de importación desde la compra del producto hasta la entrega del mismo, el empresario toma la decisión de contratar a una compañía de logística para que lo lleve a cabo o toma la decisión de contratar separadamente a los que intervienen en él, coordinándolo. (Ordoñez Quezada, 2004)

Dentro de la operación logística de importación se puede encontrar diferentes costos susceptibles a ser aumentados, generando sobre costos que engrosan innecesariamente el valor de la operación según lo detalló en su investigación. (Sgut, M. 2005) Adicionalmente, expresó que otros costos en cambio, pueden no ser considerados como esenciales, por su baja representación monetaria. Esto es claramente perjudicial y evitable, por lo que sugiere que las empresas enfoquen sus esfuerzos en analizar y, de ser necesario, reestructurar la forma de costear el proceso de importación.

Por lo anterior se entiende que los costos que no son considerados como principales, podrían representar un bloque significativo dentro del proceso de importación, si se analizaran y cuantificaran de manera detallada. Por lo anterior fue necesario realizar un análisis minucioso de todo el proceso, detectando y comparando los costos adicionales generados durante la importación. La falta de seguimiento y análisis detallado del costo de importación, impide prevenir y detectar deficiencias en la estructura del mismo, lo cual produce un desaprovechamiento de los recursos materiales y financieros de la empresa. Se puede rescatar que, el no contar con un sistema adecuado para analizar detalladamente el costo de importación, ocasiona errores al momento de cuantificar, de manera concreta, toda la operación. (León, A. 2011)

Para prevenir y corregir este problema, es necesario uniformizar y estandarizar los costos incurridos en las diferentes dimensiones que engloben todas las actividades del proceso de importación, facilitando la medición, el seguimiento, la supervisión y el control de los mismos.

La mayoría de empresas están acostumbradas a controlar sus operaciones internacionales mediante indicadores tradicionales; cuando la voluble situación competitiva actual, amerita que se apliquen instrumentos ágiles y adaptables que generen valor. De la misma manera, reitera que la gestión de los costos, en el proceso logístico de importación, debe realizarse de manera eficiente y detallada. Esto permite identificar las actividades que generan mayor valor; así como, mejorar aquellas que no alcanzan el valor esperado y eliminar aquellas actividades que solo ralentizan el proceso. (Meza, M. 2013)

Adicionalmente, hizo una explicación interesante referente al costo de importación. Estableció que el costo de importación se puede desglosar en costos fijos y variables. Detalló también que, los costos fijos de importación son aquellos relacionados directamente al traslado de la mercancía y que son inevitables, tales como: El flete, el seguro y los aranceles. (Valenzuela, J. 2014)

En la mayoría de las empresas de pequeño y mediano crecimiento, no se cuenta con un procedimiento de costeo, claramente definido, para las operaciones del área logística. En adición, si la dirección del área logística no tiene un control sobre los costos y gastos que se generan durante las operaciones de compra internacional. Se puede delimitar, basado en las investigaciones previamente citadas, que efectivamente no todas las gerencias, jefaturas o personal encargado de gestionar las importaciones tienen el conocimiento logístico necesario para gestionar de manera eficiente este procedimiento en términos de costos; y que, en la mayoría de los casos, no se manejan las herramientas de gestión necesarias para optimizar dicho proceso. (Toledo, E. 2015)

Se comprende que los autores concuerdan en la necesidad de enfocar los esfuerzos, dentro de las empresas, en mejorar la gestión estratégica del costo de importación,

mediante un análisis detallado y la implementación del uso de indicadores de gestión adaptables, lo que permitirá asegurar la integridad de la operación y la competitividad de las empresas. (Gómez, E. 2018)

En el proceso de la cadena de suministros de importación de productos en el mercado ferretero y sus efectos en su regla de costo se deben de identificar los siguientes aspectos:

- a. Selección del proveedor
- b. Costo de transporte
- c. Costo de seguro
- d. Aduana y aranceles
- e. Otros Gastos

Los costos anteriores son los de los cuales se componen los costos de referencia en la cadena de suministros de importación. (Ordoñez Quezada, 2004)

2.2.1 Selección de proveedores

Para elegir al proveedor de las mercaderías a importar se deben tomar en cuenta los siguientes aspectos: precio y calidad de los productos ofrecidos, disponibilidad y tiempos de entrega en fábrica, cercanía del país de origen del proveedor con Guatemala (tiempos de tránsito a evaluarse en la parte de transporte), políticas de crédito y medios de pago aceptados. (Ordoñez Quezada, 2004)

Para contactar al proveedor ideal de la mercadería, que se pretende importar, se puede investigar en la gremial de exportadores de productos no tradicionales, en las cámaras de comercio e industria, en los agregados comerciales de las embajadas; pero la fuente en la que mayor cantidad de información de primera mano se puede obtener es en Internet.

Se sugiere que este proceso se realice con más de un proveedor potencial, para, así tener puntos de comparación de acuerdo a tiempos de entrega, precios, servicio y todos

aquellos aspectos que el importador considere como críticos en su proceso de compra y exigencias de calidad.

2.2.2 Costos de Transporte

En la decisión respecto a qué tipo de transporte se utilizará en una importación se toman en cuenta dos factores: tiempo y precio. En las importaciones, el transporte marítimo representa el más económico; pero es el que toma más tiempo. Además, se cobra de acuerdo al volumen y peso de la carga. (Ordoñez Quezada, 2004)

En el de tipo marítimo se establecen tarifas según el mercado que se trabaje, tarifas por pie cúbico y libra o por tonelada y metro cúbico. El mercado estadounidense lo hace por pie cúbico. (Ordoñez Quezada, 2004)

En el aéreo mundial se han establecido tarifas por libra volumétrica. Una libra volumétrica es una medida de volumen y proviene de multiplicar el ancho por el alto y largo en pulgadas y dividirlo por un factor de 166. En ambos casos marítimo y aéreo se calculan tarifas por peso, volumen y se toma la mayor. (Ordoñez Quezada, 2004)

El transporte aéreo tarda horas en llegar a Guatemala; pero las tarifas del mismo son altas comparadas con el flete marítimo. En el transporte terrestre es especialmente utilizado para mercaderías originadas en los países más cercanos a este país, principalmente, México y Centroamérica. (Ordoñez Quezada, 2004)

Recolección de carga en origen. Comúnmente conocido en el medio como Pickups. Se trata de que la empresa de logística subcontrata a un transportista terrestre para recolectar la carga desde su origen hacia el punto de acopio final de la mercadería para su posterior transporte marítimo o aéreo. (Ordoñez Quezada, 2004)

2.2.3 Costos de Seguro

Las empresas de logística asesoran al importador en cuanto a qué tipo de seguro de transporte contratarán de acuerdo a las coberturas deseadas, al costo y a los deducibles establecidos para cada seguro.

2.2.4 Costos Aduanales

Toda mercadería que ingrese a territorio guatemalteco legalmente presenta su Declaración Aduanera. Las empresas de logística asesoran al importador en la supervisión del manejo de esta declaración, el pago de impuestos, revisiones, ajustes de SAT y la posterior liberación de la mercadería en Guatemala.

2.3 Cadena de Suministro

En los años sesenta, el mercado comenzó a requerir una mayor diversidad de productos y servicios, lo que generó la necesidad de administrar más cantidad de referencias y de stocks, tanto en las áreas de producción como en las de distribución. La respuesta de los hombres de logística fue optimizar el funcionamiento de la cadena de distribución, para disminuir el costo unitario de administración, conservación y entrega.

Adicionalmente, reducir el ciclo permitió la reducción de los inventarios a lo largo de la cadena de abastecimiento. Luego, en los años setenta y ochenta, para hacer frente a la competencia local e internacional, las empresas continuaron la búsqueda de mejoras y comenzaron a analizar el proceso de abastecer sus unidades productivas. En este aspecto, se destacaron las técnicas japonesas, tales como Justo a tiempo y Gestión de calidad total. El objetivo de la administración de la cadena de abastecimiento es “reducir la incertidumbre y los riesgos de la misma, afectando positivamente los niveles de inventarios, los tiempos de los ciclos, los procesos y en últimas, los niveles de servicio al cliente final”. (Chase, R. B., Aquilano, N. J. y Jacobs, R. F. 2001)

La gestión de la cadena de suministro incluye la planificación como la gestión de todas las actividades relacionadas con el aprovisionamiento y adquisición, la conversión. Igualmente, impulsa la coordinación de procesos y actividades entre mercadeo, ventas, diseño de productos, finanzas y sistemas de información. Además, participan varios entes lo cuales pueden ser clientes, proveedores, intermediarios y proveedores de servicios externos. (López, 2002)

Es una función integradora con la responsabilidad principal de vincular las principales funciones comerciales y los procesos del negocio dentro de las empresas y entre ellas en un modelo comercial cohesivo y de alto rendimiento. (López, 2002)

El análisis de valor deberá formar parte del esfuerzo continuo, encaminado a mejorar el rendimiento de toda la cadena de abastecimiento y acrecentar el valor que tiene para el consumidor el artículo producido. “Un esfuerzo sistemático para reducir el costo o mejorar el rendimiento de productos o servicios, ya sea comprados o fabricados, se conoce como análisis de valor”. (Krajewski, L.J. y Ritzman, L.P. 2000)

Se comprende por logística “al conjunto de conocimientos, acciones y medios destinados a prever y proveer los recursos necesarios que posibiliten realizar una actividad principal en tiempo, forma y al costo más oportuno en un marco de productividad y calidad, en el ámbito empresarial, logística” y “es el proceso de administrar estratégicamente el movimiento y almacenamiento de materias primas, partes y productos terminados, desde los proveedores a través de la empresa hasta el usuario final”. (López, C. 2002)

En el mercado globalizado, las empresas se ven forzadas a generar nuevas ideas para incursionar en el entorno y obtener ventaja competitiva. Debido a esto, el interés de las empresas está enfocado en la gestión de la cadena de suministros, creando valor para la empresa y el cliente, concentrándose primordialmente en la satisfacción de las expectativas del cliente. (Acosta, K. 2012)

La gestión de la cadena de suministros está surgiendo como la combinación de la tecnología y las mejores prácticas de negocios en todo el mundo. Las compañías que han mejorado sus operaciones internas ahora están trabajando para lograr mayores ahorros y beneficios al mejorar los procesos y los intercambios de información que ocurren entre los asociados de negocios. (López, 2002)

Engloba aquellas actividades asociadas con el movimiento de bienes desde el suministro de materias primas hasta el consumidor final. Esto incluye la selección, compra, programación de producción, procesamiento de órdenes, control de inventarios,

transportación almacenamiento y servicio al cliente. Pero, lo más importante es que también incluye los sistemas de información requeridos para monitorear todas estas actividades. (Acosta, 2012)

Hoy en día las empresas, con operaciones más delgadas y saludables están buscando crecer, y están reposicionando el concepto de la cadena de suministros como la palanca para el crecimiento. Primero, piensan en la cadena de suministros como un todo, todos los enlaces que se involucran en la administración del flujo de productos, servicios, información y fondos desde el proveedor de su proveedor hasta el cliente de su cliente. Segundo, buscan continuamente resultados tangibles, con foco en crecimiento en ventas, utilización de activos y reducción de costos. En la actualidad uno de los objetivos más buscados por todas las empresas es la mayor eficiencia al menor costo, sin dejar por un lado los estándares de calidad y servicio al cliente. (Acosta, 2012)

Lo principal es mantener la dinámica, es decir que exista un flujo de información continuo de todo el proceso de obtención y fabricación. Además, en las diferentes etapas es necesario mantener todas las relaciones con los proveedores, mayoristas, y los clientes, controladas para obtener una técnica efectiva. (Acosta, 2012)

Dentro de las características de las cadenas de suministros también conocidas como cadenas de abastecimiento, la cual es un conjunto de actividades u operaciones involucradas para llevar a cabo el proceso de venta de un producto en su totalidad. La supervisión desde el proceso en que se obtienen las materias primas, la fabricación de los productos, producción, distribución, transporte y entrega de estos. (Arcia, M. 2018)

Todo está dirigido hacia un objetivo general que una compañía busca cumplir, el cual es satisfacer de la mejor manera posible las necesidades de un usuario o cliente final. Así, el objetivo principal de una cadena de suministro es proveer de los artículos y materiales en cantidad, calidad y tiempo necesario al menor costo posible. Dentro de los cuales se encuentra como: Instaurar buenos canales de comunicación, contar con una coordinación adecuada, evitar pérdidas innecesarias, mejorar los tiempos de

distribución, adecuar el manejo de inventarios, respetar los tiempos de entrega, responder con efectividad los cambios en la demanda y la oferta. (Arcia, M. 2018)

2.4 Relación entre el Costo de importación y los Incoterms

La relación entre los Incoterms pactados y el costo de importación, es muy importante, debido a que delimita la estructura del costo para el importador y el riesgo de la operación. Para comprender la relación entre el costo de importación y los Incoterms, se cita el aporte de (Araujo, C.2009), quien afirmó en su artículo de investigación que, los Incoterms son términos comerciales utilizados mundialmente en las operaciones de compraventa internacional; no son leyes por lo que no son de uso obligatorio, sin embargo, sirven de lenguaje universal, ya que permiten establecer un precio determinado.

Los inconterms, la palabra derivada del sigloide en lenguaje inglesa significa international commercial terms, que se traduce al español como, términos de comercio internacional, 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. (Llamazares,2011)

Es por eso que para que la terminología de los negocios sea eficaz, debe haber frases que signifiquen lo mismo en toda la industria. Esa es la razón principal por la que la Cámara Internacional de Comercio (ICC) creó los INCOTERMS en 1936.

Los Incoterms determinan el alcance de las cláusulas comerciales incluidas en el contrato de compraventa internacional. Sin embargo, establece que los Incoterms también se denominan cláusulas de precio, pues cada término permite determinar los elementos que la componen y variar la composición del costo de la operación a realizarse. (Mamani, J. 2013)

Los Incoterms en un contrato de compraventa, definen las obligaciones de las partes y reducen el riesgo de complicaciones legales. Asimismo, afirma que los Incoterms comprenden una herramienta que facilita la restitución de derechos frente a la aduana.

Se entiende que los Incoterms cumplen un papel importante en la elaboración del contrato de compraventa internacional. (Vargas, C. 2014)

Asimismo, los Incoterms cumplen una función armonizadora al reducir y/o evitar las incertidumbres, derivadas de las distintas operaciones logísticas a realizarse para cumplir con el contrato.

A continuación, se detallan los principales incoterms, con el cual los importadores realizan sus compras. (CCG, 2014)

- a. En-Fábrica - EXW: Este término indica que el comprador debe asumir todos los costes y riesgos que incluye recibir las mercaderías en la fábrica del vendedor.
- b. Franco Transportista - FCA: Este término nos indica que el vendedor entrega las mercancías a un transportista propuesto por el comprador.
- c. Franco al costado del Buque - FAS: Este término puede usarse únicamente para el transporte por mar o por vías de navegación interior. Significa que la mercadería es recibida por el comprador al costado del barco.
- d. FOB: Franco a Bordo significa que el comprador está obligado a asumir todos los gastos relativos a las mercancías desde el momento en que hayan sobrepasado la borda del buque. C&F (o CFR): Coste y flete significa que el vendedor entrega las mercancías cuando sobrepasan la borda del buque, y el vendedor debe asumir el costo y flete hasta el puerto de destino, pero el comprador asume:
- e. CIF: Coste, Seguro y Flete: significa que el vendedor entrega cuando las mercancías sobrepasan la borda del buque en el puerto de embarque convenido hasta el puerto de destino, Pero el riesgo de pérdida o daño después de entregadas las mercaderías debe asumirlo el comprador Importador. (CCG, 2014)

2.5 Costos logísticos adicionales de la importación

Dentro del proceso logístico de importación, se desglosan diferentes costos adicionales, los cuales se incurren con la finalidad de concretar eficientemente la importación y transportar la carga requerida hasta el punto de almacenamiento determinado por el importador.

Los costos logísticos adicionales conforman el complemento fundamental de la importación, durante y después del proceso de nacionalización o desaduanaje. Los costos logísticos adicionales se atribuyen al pago de servicios brindados por terceros que están altamente especializados. (Rodríguez, 2012)

Asimismo, detalla que los costos logísticos adicionales están conformados por: Costo de almacén, costo de demoras, costo de estadía, costo de transporte interno, costo portuario o aeroportuario y/o cualquier otro costo adicional brindado por algún tercero. En síntesis, los costos logísticos adicionales, están conformados por aquellos importes pagados en servicios tercerizados, los cuales son brindados por agentes locales que cuentan con los medios, la especialización e infraestructura necesaria.

Los principales servicios contratados son: costo logístico portuario, costo logístico de almacenamiento y costo logístico de transporte interno. Dentro del análisis del costo logístico de importación, se detectó ciertos costos complementarios, tales como: El costo de gestión aduanera y el costo de gestión de la carga. Efectivamente, ambos costos corresponden a servicios tercerizados, al igual que las dimensiones que integran la variable dependiente. (Gómez, E. 2018)

Sin embargo, las dimensiones planteadas y los costos complementarios detallados previamente, se diferencian por la magnitud, envergadura y grado de responsabilidad que los caracteriza.

Esto último, no induce a que el costo de gestión aduanera y el costo de gestión de la carga no estén considerados dentro de los costos logísticos adicionales. Por lo contrario, estos costos conforman una parte fundamental dentro de la estructura del costo logístico adicional, no como dimensiones, pero si como indicadores.

Por lo anterior, el tema de la investigación es Implicaciones del costo de referencia de productos de ferretería en Guatemala.

2.6 Comercio Internacional

“El desarrollo del comercio internacional hace que los países prosperen, al aprovechar los activos que producen mejor, para luego intercambiarlos con otros países, que a su vez producen otros activos, supliendo las diferentes necesidades mutuas. Ningún país podrá producir por sí solo todos los bienes y servicios que requieren las demandas sociales”. (Cantos,1998)

Existen dos razones por las que puede surgir el comercio entre países. La primera razón, es que los países son diferentes entre sí, en términos de tecnología, cultura, sociedad, etc. La segunda razón, es que los países comercian, con la finalidad de aprovechar la presencia de economías de escala; buscando vender el excedente de lo que mejor producen y comprar las mercancías en las que no se desempeñan de manera eficiente. (Gómez, 2018)

2.6.1 Balanza de Pago

Es el mecanismo por medio del cual se registran todas las transacciones financieras que se realizan a nivel internacional por los residentes de un país. Este mecanismo tan importante es el encargado de decirle si se hacen ahorros lo suficientemente aptos como para lograr pagar por las importaciones que se realicen. Además, ayuda a mostrar si el país se encuentra produciendo suficientes ingresos económicos para lograr pagar por su crecimiento. La balanza de pagos se debe de informar ya sea por trimestre o por año. Un déficit en la balanza de pagos significa que el país importa más bienes, servicios y capitales de los que exporta. (Briceño,2020)

Entre sus principales características se pueden mencionar las siguientes:

- a. La balanza de pagos debe tener un equilibrio casi perfecto pues los pagos no deben ni pueden sufrir de un déficit o un superávit.
- b. Se divide en flujos corrientes y flujo de capitales, los cuales deben de ser iguales.
- c. Debe ser guardada como una cuenta de tipo contable con dos entradas diferentes: una en donde se registran los créditos y la otra donde se plasman los débitos.

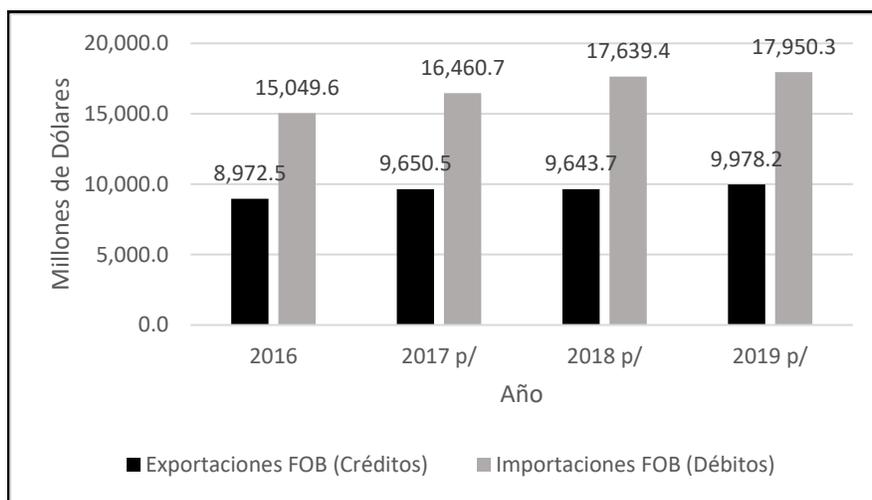
- d. Se realizan por medio de ella, transacciones económicas de índole internacional, incluyendo bienes, servicios y bienes de tipo capital. No tiene ningún tipo de tendencia económica.
- e. Es de presentación periódica y refleja todas las transacciones que se realicen en un tiempo determinado, el cual puede ser presentada en forma trimestral o anual. (Briceño,2020)

El objetivo principal es la de brindar información en detalle con respecto a todas las transacciones que se realicen de forma internacional. Busca además la mejor manera de corregir y reparar los déficits de pagos por medio del aumento controlado de las exportaciones que se realicen y disminuir las importaciones, lo que necesita a su vez, controles por parte de los gobiernos: Cuenta corriente, Cuenta de capital, Cuenta financiera, Cuenta de errores y omisiones. (Briceño,2020)

La balanza de pagos consiste en establecer la relación que se da entre el dinero que un país gasta en otros países comprando bienes y servicios y la cantidad de dinero que los demás países gastan en él. Todas las transacciones que se realicen sobre comercios, bienes, servicios y capitales en el país deben ser registradas en ella durante un tiempo determinado. Es una forma de medir el equilibrio que se da entre los ingresos y los gastos que se tienen vistos a largo plazo con el objetivo de tratar de mantener una economía estable y evitar las deudas. Consiste entonces, en el registro de todos los tipos de transacciones económicas de índole internacional que realiza un país, por lo general en el periodo de un año. (Briceño,2020)

La economía guatemalteca depende en gran parte de sus exportaciones. Un rubro de la Balanza de Pagos es la Balanza Comercial, la que está compuesta por las importaciones y exportaciones. A pesar de tener volúmenes de exportación crecientes a un nivel del 7% anual, Guatemala sigue importando más de lo que exporta (Balanza Comercial negativa). La exportación de productos tradicionales (café, azúcar, banano, cardamomo) representa un 60-65% de la exportación total. (Ordoñez Quezada, 2004)

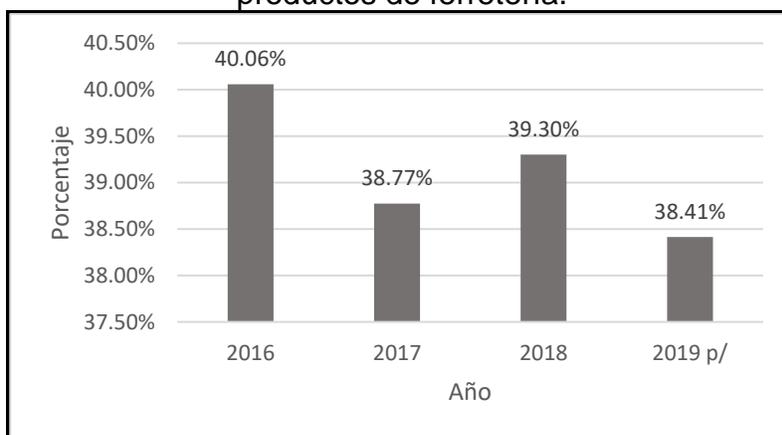
Gráfica 1: Importaciones y Exportaciones de Guatemala, Periodo 2016 al 2019



Fuente: Banco de Guatemala, estadísticas macroeconómicas, Balanza de Pagos al periodo 2019.

La balanza de pago de acuerdo a la información publicada por el Banco de Guatemala al 2019, el efecto de la importaciones y exportaciones refleja un monto negativo el cual se ha estado compensando por el importe de las remesas. El promedio de importaciones del periodo 2016 al 2019 con cifras preliminares de 16,775 millones de dólares, según el Sexto Manual de Balanza de Pagos. (BANGUAT, 2019)

Gráfica 2: Importaciones CIF de Guatemala, Industria Manufacturera, productos de ferretería.



Fuente: Banco de Guatemala, estadísticas macroeconómicas, periodo 2016 al 2019.

En relación a la información obtenida del Banco de Guatemala, en relación del Valor CIF de importaciones por producto, del total de importaciones de la Industria Manufacturera, los productos de ferretería representan en promedio el 39.14% en los últimos 4 años, en el anexo 4 se detallan los productos que se tomaron en consideración en este análisis.

2.7 Tecnología Blockchain en la cadena de suministro

La gestión de las cadenas de suministro modernas es una tarea extremadamente compleja. La cadena de suministro de muchos productos abarca cientos de etapas, múltiples ubicaciones geográficas, un sinnúmero de facturas y pagos y requieren la intervención de múltiples personas físicas y jurídicas, por lo que en algunos casos se demoran durante meses. Debido a la complejidad y falta de transparencia de las cadenas de suministro actuales, existe un gran interés por explorar las posibilidades que pueden ofrecer las tecnologías de registros distribuidos de cara a mejorar las cadenas de suministro y el sector logístico. (Banafa, 2020)

Este interés se deriva del sinnúmero de problemas que plantea la gestión de las cadenas de suministro actuales, incluidos la dificultad de seguimiento, falta de confianza, elevados costes: costes de aprovisionamiento, costes de transporte, costes de inventario y costes de calidad y barreras que plantea la globalización. La tecnología blockchain de registros distribuidos parece haber nacido para mejorar los sistemas de gestión de la cadena de suministro. De hecho, el uso de la tecnología blockchain permite solventar muchos de los puntos problemáticos de las cadenas de suministro actuales, es uno de los sectores a los que más ventajas ofrece la adopción de la tecnología blockchain. (Banafa, 2020)

Como hace referencia el profesor Ahmed Banafa en su artículo publicado Tecnología Mundo Digital, blockchain permite mejorar la eficiencia y la transparencia de las cadenas de suministro y ofrece ventajas a todos los niveles, desde la gestión de almacenes hasta la entrega o los pagos. Blockchain ofrece consenso, elimina la posibilidad de que surjan disputas en la cadena de suministro en lo relativo a transacciones, puesto que todas las partes involucradas tienen acceso a los mismos registros.

Trazabilidad y transparencia son dos dimensiones de la gestión de la cadena de suministro donde blockchain puede tener un mayor impacto, mejora la eficiencia operativa mapeando y visualizando las cadenas de suministro de las empresas. Cada vez son más los consumidores que demandan información sobre el origen de los productos que compran. La tecnología blockchain ayuda a las organizaciones a conocer mejor su cadena de suministro y poner a disposición de los consumidores datos reales, verificables e inmutables. (Banafa, 2020)

Blockchain permite reforzar la confianza en todo el proceso de suministro gracias a su capacidad para plasmar registros clave, como certificados y reclamaciones, para después ofrecer acceso público de manera abierta a dicha información. Cualquiera de las partes involucradas puede verificar la autenticidad de los registros plasmados en una la cadena de bloques. Esta información puede actualizarse y validarse en tiempo real. Además, las características innatas de seguridad y cifrado de la tecnología eliminan la necesidad de auditorías adicionales, lo cual se traduce en importantes ahorros en términos de tiempo y coste. (Banafa, 2020)

3 METODOLOGÍA

En este apartado se abordará la manera como fue desarrollada la investigación para dar respuesta al problema planteado en relación a las Implicaciones del Costo de referencia en la cadena de importación de productos de ferretería en Guatemala; para lo cual se utilizó una base bibliográfica de la Metodología de la Investigación (2014).

3.1 Definición del problema

Entre los problemas que afectan a los importadores en Guatemala se encuentra la falta de información del proceso en la cadena de suministro, en los últimos años el Sistema Aduanal se ha modernizado con cambios importantes en los procesos aduanales con los cuales ayudan a mejorar el servicio y la recaudación tributaria, pero también se ha fortalecido para evitar el contrabando, por lo que al presentar alguna discrepancia entre en la información presentada se considera como una defraudación fiscal, ocasionando al importador realizar rectificaciones en las declaraciones de Mercancías, los cuales perjudican el récord del importador, ocasionando multas, cancelación de permisos e incluso acciones legales, los cuales se convierten en costos.

Por lo anterior, es importante para los nuevos proyectos que desean importar, independientemente el tipo de producto, conocer el proceso, la documentación que se necesita en una de importación, evaluar cuales son los factores que intervienen en la cadena de suministro, la determinación de los costos fijos y variables, los cuales afectan directamente y revisar cuál de estos afecta en mayor porcentaje su rentabilidad, por lo que se planteó la siguiente interrogante:

¿Cómo se relacionan los costos de referencia con la rentabilidad en la cadena de suministro de importación de productos ferreteros?

3.2 Objetivo general de investigación

Analizar, desde el punto de vista financiero, los costos de referencia que se involucran en la cadena de suministros de importación y sus efectos en la rentabilidad.

3.2.1 Objetivos específicos

1. Analizar los costos relacionados en la cadena de suministros de importación.
2. Determinar los factores que intervienen en la variación de los costos de referencia de importación.
3. Analizar los gastos adicionales que pueden generarse en el proceso de importación que afectan en los costos de referencia de los productos.
4. Evaluar el comportamiento del nivel de rentabilidad de los últimos cuatro años de productos de importación.
5. Preparar una guía de buenas prácticas para mejorar las implicaciones del costo de referencia en la importación.

3.3 Delimitación de problema

Con el fin de enmarcar la investigación en un tiempo y espacio, se describe los criterios que se utilizaron para la delimitación de la información relevada.

3.3.1 Unidad de Análisis

Empresa importadora de productos ferreteros.

3.3.2 Período Histórico

Los datos que fueron analizados corresponden al 2016 al 2019.

3.3.3 Ámbito Geográfico

La investigación fue desarrollada en el Municipio de Guatemala

3.4 Métodos

Esta investigación se realizó tomando como base el método científico, no experimental, bajo el método deductivo e inductivo, ya que se realizó un análisis de la información general de los costos en la cadena de suministro de una empresa importadora de productos ferreteros. Y con perspectiva empírica- analítica puesto que se hace uso de la experiencia personal, las fuentes bibliográficas y del análisis estadístico de cifras disponibles para determinar las relaciones fundamentales y características del estudio.

3.4.1 Métodos aplicados

El método aplicado fue el deductivo e inductivo de los costos históricos incurridos en la cadena de suministro de la empresa unidad de análisis.

3.5 Técnicas de Investigación aplicadas

Dentro de las técnicas que se utilizaron para la realización del estudio se encuentran la recopilación documental con la que se pretende obtener datos e información relacionados al tema de investigación, informes estadísticos, tesis, sitios web y una entrevista vía telefónica semi estructurada. La guía de la entrevista puede ubicarse en el Anexo No. 1 de este documento.

Así mismo se usó estadísticas con base a los datos obtenidos de las diferentes premisas metodológicas como lo son las tablas, cuadros y gráficos que proporcionen análisis detallado y comprensible. Las herramientas que se consideraron indispensables para la realización del proceso para la ordenación y sistematización de los datos son Microsoft Word y Microsoft Excel. Word resultó indispensable para la realización del fichaje de la información recopilada, principalmente la documental. En tanto Excel fue de utilidad para el ordenamiento y análisis de datos numéricos.

3.6 Enfoque

La investigación se realizó bajo el enfoque cuantitativo, ya que se fundamentó en su mayor parte en datos numéricos de costos de las importaciones realizadas, así como la cantidad de los mismos.

3.7 Diseño

La investigación fue realizada con un diseño no experimental y seccional, al consultar informes y diferentes portales web. Con lo cual se buscó describir y analizar la relación causal de investigación.

3.8 Alcance

La investigación considera un alcance documental y descriptivo ya que se basó en conocer la manera en que se comportan los diferentes costos en una importación en los últimos años.

3.9 Premisas metodológicas

Los resultados obtenidos del relevo de datos se presentan en gráficas y cuadros cuyos valores se muestran en porcentajes, para una mejor comprensión e interpretación de los datos.

3.10 Variables de exclusión

Es importante definir que esta investigación excluye las siguientes variables:

1. Empresas importadoras que no sean del sector ferretero.
2. No se consideraron aspectos administrativos.

4 DISCUSIÓN DE RESULTADOS

En este capítulo se presentan los resultados de la investigación, que tiene por objetivo conocer la relación existente entre los costos de referencia en la cadena de Importación y el nivel de rentabilidad de costos que serán considerados en los siguientes subcapítulos.

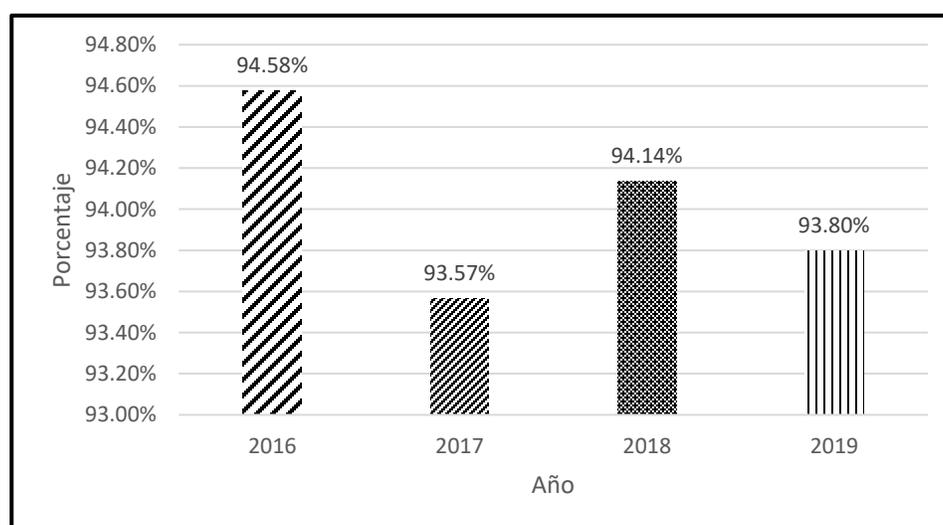
4.1 Costos relacionados en la cadena de suministros de importación

En la cadena de suministros de importación se encuentran entre los costos relacionados los siguientes: Costos de transporte, almacenamiento de la carga, gastos portuarios, etc. El costo de importación puede ser dividido en tres dimensiones, estas comprenden: El costo de adquisición, los costos directos y los costos indirectos del proceso de importación.

4.1.1 Costos de adquisición

Se refiere a los costos de producto adquirido que conforma el precio de compra con el proveedor. Dependiendo la materia prima y su país de fabricación el costo de adquisición de la mercadería puede variar en el transcurrir del tiempo.

Gráfica 3: Costo de Adquisición, período del 2016 al 2019



Fuente: Elaboración Propia con información obtenida del Departamento de Importaciones.

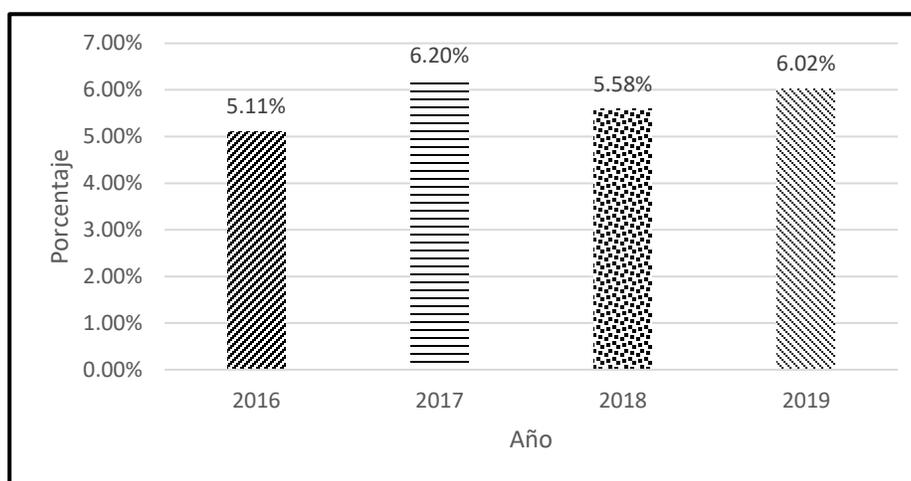
Al realizar el análisis correspondiente se determina de acuerdo a la información proporcionada, que el costo de adquisición en comparación al costo total, está dentro del rango de 93.57% al 94.58%, por lo que se puede concluir que el costo promedio de adquisición es de 94.02%.

Por lo anterior, se puede indicar que los demás costos que suman al costo total han tenido un comportamiento estable, pero es de suma importancia que este costo de adquisición sea el más competitivo debido a que es el que más afectará la rentabilidad.

4.1.2 Costos directos de importación

Son los costos de flete, primas de seguro, los aranceles y gastos portuarios.

Gráfica 4: Flete, período del 2016 al 2019



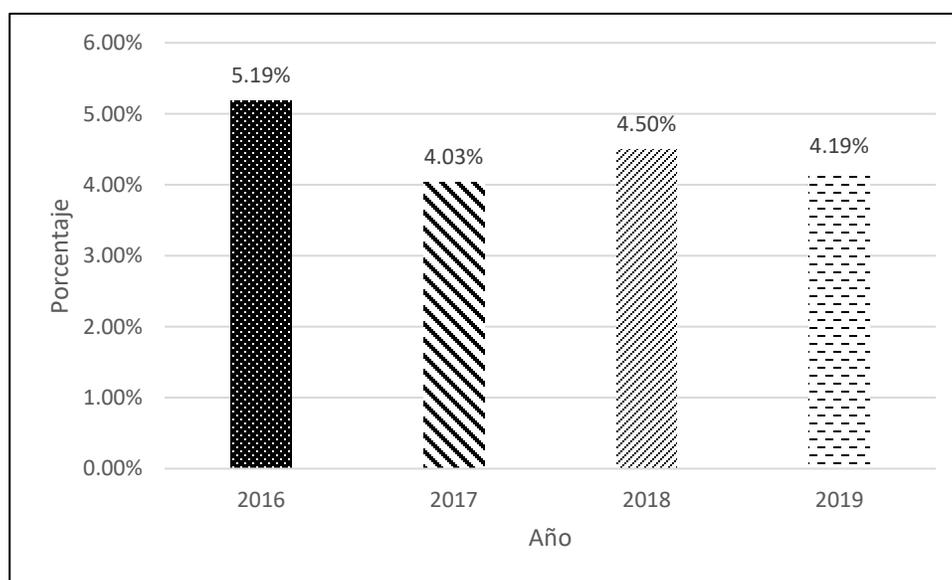
Fuente: Elaboración Propia con información obtenida del Departamento de Importaciones.

Se puede observar que, de acuerdo a la información proporcionada, el porcentaje de flete durante los últimos años está dentro del rango de 5.11% hasta 6.20%, por lo que este es el principal costo directo que afecta el costo total de un producto, el cual puede variar de acuerdo a su país de importación y su efecto dependiendo el valor de la mercadería. Entre la información evaluada, se puede concluir que entre menor sea el valor total de la importación el porcentaje de flete se observará con mayor peso en el

costeo. Por ejemplo, si el costo FOB de un contenedor es de USD\$60,000 con un valor de flete de USD\$3,000 el porcentaje de flete que afectará a dichos productos será de un 5%; ahora bien si el costo FOB de un contenedor es de USD\$18,000 con un valor de flete de USD\$3,000 el porcentaje de flete que afectará a dichos productos será de un 16.67%; por lo que el importador debe de evaluar a la mejor empresa fletera para los productos de menor costo y así mantener sus costos totales en un promedio estable. El importador al tener contratos por tarifas de flete de forma semestral o anual, le permite que los productos con menor costo de adquisición mantengan una regla de costo estable.

Por lo anterior se puede determinar que en los últimos años han tenido el costo de flete en un promedio anual con variaciones de un 1.10%.

Gráfica 5: Arancel, período del 2016 al 2019

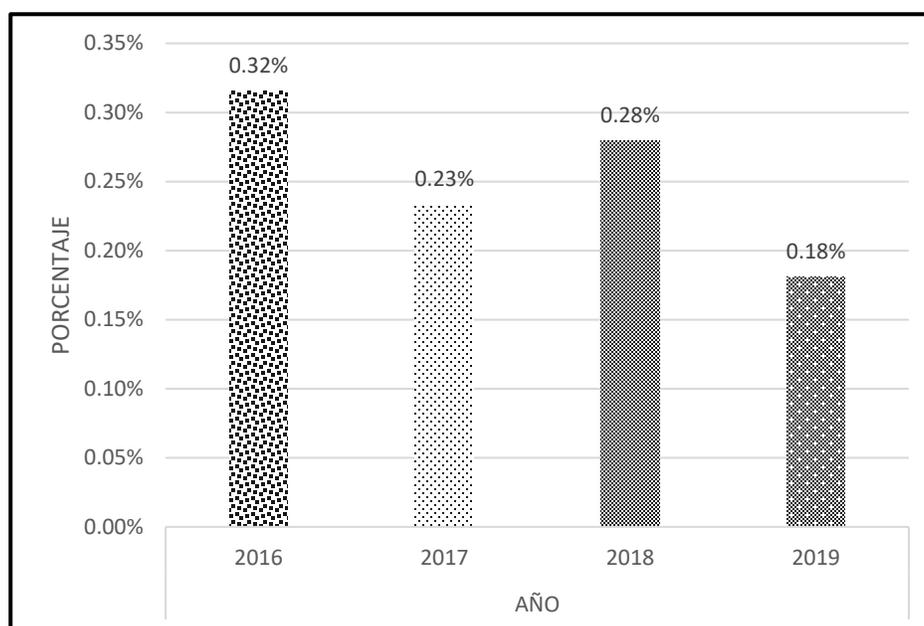


Fuente: Elaboración Propia con información obtenida del Departamento de Importaciones.

Considerando que el porcentaje de arancel se paga sobre la base de la suma del costo de adquisición, flete y seguro que es como lo indica la Aduana en Guatemala; durante los últimos años tiene un promedio de 4.47% con un comportamiento que va a la baja comparando 2016 al 2019; lo cual es un promedio bajo en relación a los diferentes

porcentajes que tiene la Aduana en Guatemala que de acuerdo a los incisos arancelarios a productos de ferretería, inician de un 0% hasta un 15% de arancel, por lo que se puede concluir que en la diversidad de productos que se están importando al año, el mayor porcentaje de productos paga un arancel menor al 15%; actualmente se han beneficiado que los productos de mayor importación no han pagado arancel (0%) y cuentan con una gama de productos que tienen el beneficio de estar fabricados en un país que gozan de un Tratado de Libre Comercio como lo es México y Estados Unidos.

Gráfica 6: Seguro, período del 2016 al 2019



Fuente: Elaboración Propia con información obtenida del Departamento de Importaciones.

Realizando una comparación entre el porcentaje de pago de seguro del 2016 al 2019 ha disminuido un 43%, este porcentaje en relación al costo de adquisición es bastante bajo y analizando el comportamiento de dicha baja es debido a que en el 2016 se contrataba una póliza local de seguro y a partir del 2017 se trabaja por medio de una póliza de seguro corporativa para sus importaciones de México y China, la cual genera beneficios no solo a una empresa sino a todos los países de un pago de prima de seguro bajo, además que sobre este rubro también se debe de pagar arancel, lo cual beneficia

el costo total del producto. Por lo anterior, se tiene un promedio anual de seguro de los últimos tres años de 0.23%

4.1.3 Costos Indirectos de importación

Son los costos de almacenaje, costos de transporte interno, costos aduanales.

Cuadro 1: Importaciones con Almacenaje, período 2019

Mes	Número de Importaciones Año 2019		% de Importaciones con Almacenaje
	Con Almacenaje	Total de Importaciones	
enero	2	9	22%
febrero	1	5	20%
marzo	5	19	26%
abril	2	10	20%
mayo	3	23	13%
junio	2	7	29%
julio	3	18	17%
agosto	2	20	10%
septiembre	2	10	20%
octubre	3	18	17%
noviembre	3	21	14%
diciembre	5	26	19%
Total	33	186	18%

Fuente: Elaboración Propia con información obtenida del Departamento de Importaciones.

De acuerdo a la información proporcionada indican que del 100% de las importaciones en promedio el 18% de sus importaciones han incurrido en pagos de almacenaje, sus gastos al pagar almacenaje se incrementan un 10% como promedio en su costo total. Este costo de almacenaje se ha incurrido por atrasos en la recepción de documentación y condiciones extraordinarias como manifestaciones en puerto o frontera lo cual le ha generado este costo.

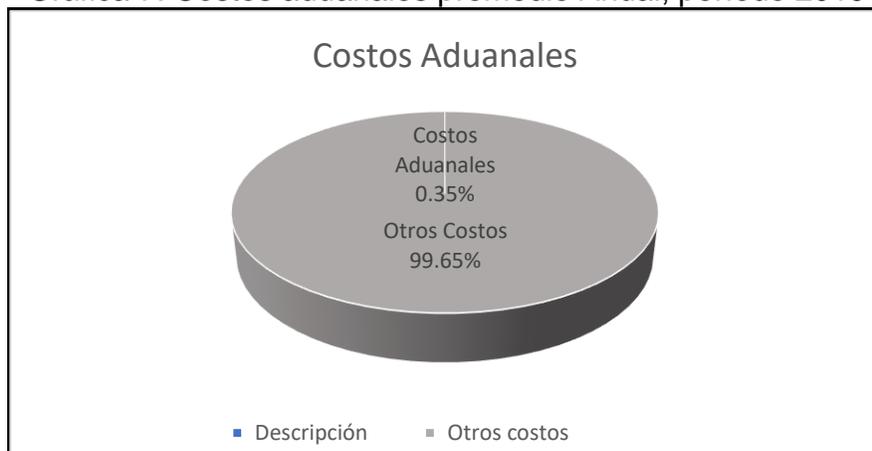
Cuadro 2: Importaciones con Flete interno, período 2019

Mes	Número de Importaciones Año 2019		% de Importaciones con Flete interno
	Con Flete Interno	Total de Importaciones	
enero	1	9	11%
febrero	0	5	0%
marzo	2	19	11%
abril	1	10	10%
mayo	1	23	4%
junio	1	7	14%
julio	1	18	6%
agosto	1	20	5%
septiembre	1	10	10%
octubre	1	18	6%
noviembre	1	21	5%
diciembre	2	26	8%
Total	13	186	7%

Fuente: Elaboración Propia con información obtenida del Departamento de Importaciones.

En referencia al porcentaje de costo de flete de transporte interno solo incurren en dicho gasto en el 7% promedio de su total de importaciones anuales, debido a que el 93% de sus importaciones su flete es negociado para entregar hasta sus bodegas, este tipo de negociación les ha beneficiado debido a que el transporte es responsable de asignar transporte lo más pronto posible una vez se encuentre el contenedor liberado ante aduana.

Gráfica 7: Costos aduanales promedio Anual, período 2019



Fuente: Elaboración Propia con información obtenida del Departamento de Importaciones.

En relación a los costos aduanales, representa el 0.35% promedio anual de sus costos totales y se ha mantenido dicho porcentaje debido a que tienen una tarifa fija negociada con la agencia aduanal de largo plazo, no importando el valor total de la mercancía y sin límite de partidas arancelaria en su importación.

4.2 Factores que intervienen en la variación de los costos de referencia

Al momento de tomar la decisión de realizar una importación hay que tomar en cuenta una serie de factores que intervienen en los costos de referencia en la cadena de suministros, los cuales se detallan a continuación.

4.2.1 País de importación

Si se realiza una importación entre países de la Unión Europea, no se tendrá que pagar una tarifa arancelaria. Pero, si se importa desde China o Estados Unidos, los trámites de importación sí se incluyen en el costo un pago de arancel y además dependiendo el país el costo del flete varía de acuerdo al país de importación.

Los beneficios que se obtienen de tratados de libre comercio dependiente del país de fabricación como tiene Guatemala con México y Estados Unidos, lo que ayuda que el producto a importar si la partida arancelaria cuenta con dicho beneficio queda exenta del pago arancelario.

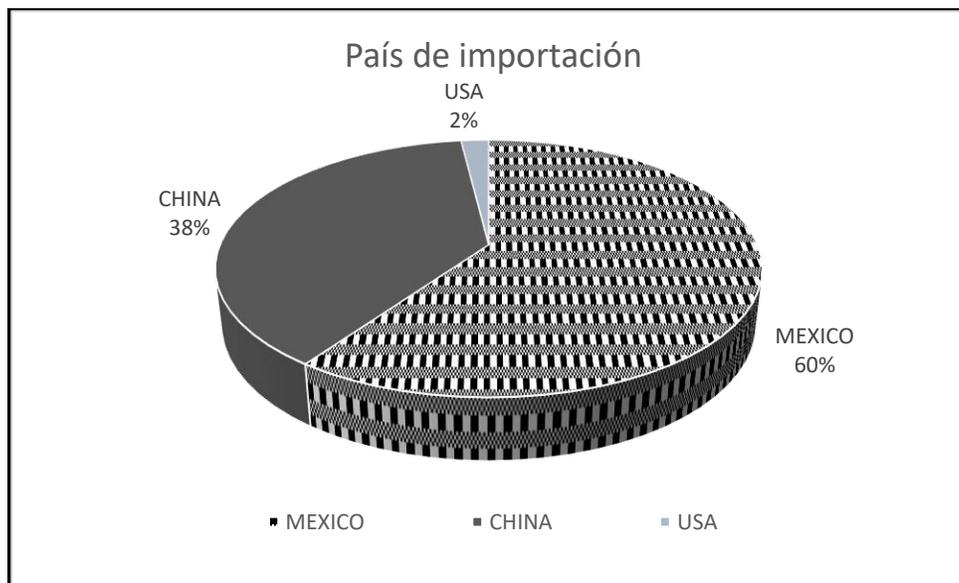
Cuadro 3: Importaciones por país, período del 2016 al 2019

PAIS DE IMPORTACIÓN	AÑO			
	2016	2017	2018	2019
MÉXICO	63.68%	55.89%	61.62%	58.10%
CHINA	36.32%	42.44%	35.27%	38.89%
USA	0.00%	1.67%	3.11%	3.01%
TOTAL	100.00%	100.00%	100.00%	100.00%

Fuente: Elaboración Propia con información obtenida del Departamento de Importaciones.

De acuerdo a la información proporcionada, si se compara el 2016 al 2019 las importaciones realizadas de México presenta una baja del 9.60%, China presenta un pequeño incremento del 7% si se comparan los mismos años y Estados Unidos iniciaron sus importaciones en el 2017 comparado al 2019 ha duplicado sus importaciones, lo cual genera beneficios ya que se cuenta con una amplia gama de productos que tienen el beneficio de Tratado de Libre Comercio y el cual genera un pago menor de arancel.

Gráfica 8: Promedio de Importación por país, período del 2016 al 2019



Fuente: Elaboración Propia con información obtenida del Departamento de Importaciones.

Al tener conocimiento de que país se está importando, se pueden realizar negociaciones con proveedores y empresas fleteras realizando alianzas estratégicas para optimizar costos y revisar continuamente que productos tienen beneficio de tratados de libre comercio.

4.2.2 Tipo de producto

El tipo de producto puede influir en el costo de una importación. Ya sea por estar fabricado en materiales clasificados como peligroso o inflamables por los permisos que debe de tramitar el importador, o bien los artículos de costo alto. Es importante el tema de comprar seguros de carga para este tipo de productos, debido a que al contar con una póliza de seguro le dará mayor tranquilidad al importador que su mercadería está segura.

Cuadro 4: Importaciones por tipo de producto, período del 2016 al 2019

Descripción	AÑO				Promedio
	2016	2017	2018	2019	
Porcentaje de Importaciones de productos derivados del petróleo.	1.25%	6.76%	5.79%	7.41%	5.30%
Porcentaje de Importaciones de productos sin derivados del petróleo.	98.75%	93.24%	94.21%	92.59%	94.70%
TOTAL	100.00%	100.00%	100.00%	100.00%	100.00%

Fuente: Elaboración Propia con información obtenida del Departamento de Importaciones.

A partir del 2017 se ve un incremento considerable en la importación de productos con derivados del petróleo, en el cual ha tenido un promedio en los últimos tres años del 6.65% del total de sus importaciones anuales, que corresponden a productos clasificados como peligroso por sus componentes, una especificación importante para el costeo de estos productos es que representa un 20% de incremento en el costo de flete en comparación a sus demás importaciones debido a que la naviera debe contar los permisos para su embarcación, los cuales dependiente el grado de peligrosidad por ser inflamables el flete tiene diferentes tarifas.

4.2.3 Incoterm negociado

Uno de los factores de costos de importación es el incoterm a utilizar, debido a que entre el exportador e importador se establecen normas por las cuales se realiza la negociación comercial y todo dependerá de cual se utilice para determinar el precio de compra.

Cuadro 5: Importaciones por tipo de INCOTERM, período del 2016 al 2019

Importaciones por tipo de INCOTERM	AÑO				Promedio
	2016	2017	2018	2019	
Incoterm FCA (Lugar convenido)	0.00%	1.67%	3.11%	3.01%	1.95%
Incoterm FOB (Libre a bordo)	100.00%	98.33%	96.89%	96.99%	98.05%

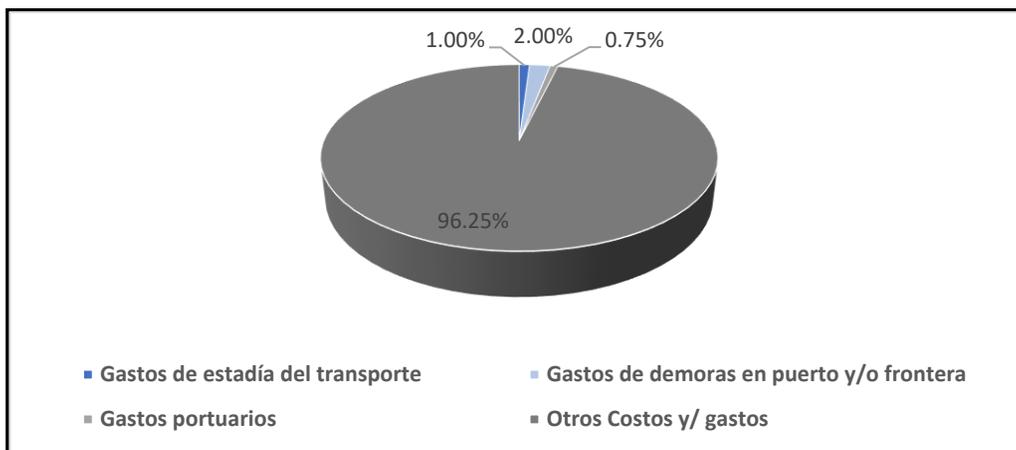
Fuente: Elaboración Propia con información obtenida del Departamento de Importaciones.

En el 2017 se inicia a utilizar el Incoterm FCA el cual surge con las importaciones de Estados Unidos, que es muy frecuente a utilizar en dicho país, en el cual el proveedor es responsable de entregar el producto en un lugar a conveniencia de ambas partes; en relación al Incoterm FOB es el tipo de negociación que utilizan con las importaciones provenientes de México y China; por lo que es responsabilidad del proveedor entregar hasta puerto del país de origen y el importador realizar los gastos desde puerto hasta su bodega; por lo que en los últimos tres años el promedio de las importaciones con un incoterm FOB es del 97.40% .

4.3 Gastos adicionales frecuentes que afectan los costos de importación

Los gastos adicionales más frecuentes es estadía del transporte, demoras en puerto y los gastos portuarios, los cuales se detallan a continuación.

Gráfica 9: Promedio de gastos adicionales, período 2019



Fuente: Elaboración Propia con información obtenida del Departamento de Importaciones.

4.3.1 Gastos de estadía del transporte

Por el tipo de negociación que tienen con la empresa que les provee el flete han negociado los días libres de estadía para que no incurran en dicho gasto, por lo que en el total de sus importaciones este gasto no llega al 1%.

4.3.2 Gastos de demoras en puerto y/o frontera

Se tiene un promedio de 15 días libres de demoras dicho tiempo les permite que sus gastos de demoras no se presenten en el 95% de sus importaciones, en las importaciones donde han incurrido en este gasto no excede del 2% de su costo total de importación.

4.3.4 Gastos portuarios

En relación a los gastos adicionales se presentan en un 50% del total de sus importaciones anuales, debido a que dependen del selectivo de su importación, este gasto solo aplica cuando el selectivo en Aduana es rojo y estos gastos adicionales se generan en frontera o en puerto por conceptos de revisión de mercadería y otros gastos generados por la portuaria. El porcentaje de gastos portuarios en el total de importación representa en un 0.75% del total de costos.

4.4 Análisis del comportamiento de la rentabilidad

A continuación, se detalla el comparativo anual de los diferentes costos en una importación y su relación a la rentabilidad.

4.4.1 Comparativo de rentabilidad por año en relación a los últimos costos de importación.

Cuadro 6: Promedio anual por tipo de costo, período del 2016 al 2019

Descripción	AÑO				PROMEDIO
	2016	2017	2018	2019	
PORCENTAJE DE PRIMA DE SEGURO	0.32%	0.23%	0.28%	0.18%	0.25%
PORCENTAJE DE ARANCEL	5.19%	4.03%	4.50%	4.19%	4.48%
PORCENTAJE DE FLETE	5.11%	6.20%	5.58%	6.02%	5.73%
PORCENTAJE DE COSTO DE ADQUISICIÓN	94.58%	93.57%	94.14%	93.80%	94.02%

Fuente: Elaboración Propia con información obtenida del Departamento de Importaciones.

Durante los últimos cuatro años se ha observado que los costos de referencia en el proceso de importación se han mantenido en un promedio estable, teniendo variaciones no significativas, por lo que la rentabilidad no se ha visto perjudicada por el tema de variación de los costos.

Cuadro 7: Promedio de Rentabilidad Anual, período del 2016 al 2019

Descripción	AÑO				Promedio
	2016	2017	2018	2019	
Porcentaje de Rentabilidad (Costo / Venta)	34.53%	33.72%	32.08%	34.02%	33.59%

Fuente: Elaboración Propia con información obtenida del Departamento de Importaciones.

El promedio de rentabilidad del periodo 2016 al 2019 corresponde al 33.59%; por lo anterior si los costos de referencia se mantienen estables, el nivel de rentabilidad es estable y el cual genera menor riesgo al importador.

4.5 Propuesta de guía de buenas prácticas de gestión en una importación.

Para tener una buena gestión en las importaciones y así tener costos óptimos de referencia en la cadena de importación, para lo cual se hace necesario tener una guía rápida para tomar en cuenta en las importaciones.

4.5.1 Documentación necesaria para una importación

Para efectuar una importación, como regla general se harán necesario los siguientes documentos:

- **Factura comercial:** se trata de la factura emitida por el proveedor, donde se ve claramente la razón social y dirección fiscal, la descripción de la mercancía, el precio y las condiciones de venta, por ejemplo: FOB Shanghai.
- **Lista de empaque:** en este documento el proveedor debe realizar de forma clara y precisa una lista con el contenido del envío, identificando los bultos, el peso unitario y total, las medidas de cada bulto, cuando sea posible las referencias, etc.
- **Conocimiento de embarque:** llamado en inglés Bill of Lading (BL), es el documento que expide el transitario en origen y que entrega al proveedor. En general, el proveedor lo hará llegar cuando se haya pagado o antes si se tiene condiciones de crédito y con este documento que el transitario le podrá hacer entrega de la mercancía. Se debe de prestar especial atención al número de originales que el propio BL menciona: Excepción a esto es que, como se explicaba arriba, el BL sea de tipo "Express" en cuyo caso el BL no será necesario para tener la mercancía, aunque sí para realizar el despacho de aduanas.
- **Certificado de origen:** si la mercancía y el origen de la misma ésta está sujeta a gravamen arancelario, pero se puede acoger a algún tipo de beneficio, será necesario el documento oficial que pruebe, precisamente, ese origen. Generalmente se tratará de un tratado de libre comercio. Hay más documentos y certificados que pueden ser requeridos según el tipo de productos. (Romeu, 2012)

4.5.2 Proceso de Importación simplificado

A continuación, se detallan los pasos para una importación: El primer paso para el importador es solicitar cotización de un producto “x” a un proveedor extranjero. (CCG, 2014)

El segundo paso, el importador acepta la cotización y hace el pedido a su proveedor por medio de correo electrónico, fax, o como se lo solicite.

El tercer paso, el importador procede a efectuar el pago, el mismo puede hacerlo enviando un giro bancario, depositando en la cuenta de banco que el proveedor le indique, entre otros. Luego le informa a su proveedor que ya efectuó el pago.

El cuarto paso, el importador elige una agencia de carga en Guatemala y le informa a su proveedor el nombre de la empresa que va a transportar la carga y viceversa. A la empresa de carga le proporciona el dato del proveedor y le indica que tiene una carga que necesita traer a Guatemala.

El quinto paso, el proveedor confirma de recibido el pago e inicia la preparación del pedido y a su vez contacta la agencia de carga para entregarle el pedido.

El sexto paso, la agencia de carga recoge el pedido y lo mueve para Guatemala por la vía conveniente y previamente pactada.

El séptimo paso, cuando la mercadería ingresa a Guatemala, la agencia de carga le informa al importador el monto de los impuestos a cancelar para el retiro de la mercadería de aduana. Normalmente la agencia de carga tiene su propio tramitador de aduanas quien es el encargado de realizar el trámite y elaborar la póliza de importación.

El octavo paso, el importador realiza el pago de los impuestos y el pago del flete, normalmente son facturas por separado. La agencia de carga le hace entrega de su mercadería en bodegas del importador o bien el importador contrata servicio de flete local o lleva su propio vehículo para retirar la mercadería de aduana. (CCG, 2014)

Conclusiones

1. En efecto, se demostró que los costos relacionados en la cadena de suministro el mayor porcentaje corresponde al costo de adquisición que lo conforma un 94% del costo total, por lo que es muy importante que este costo sea el óptimo para ser competitivos en el mercado, adicionando los costos directos que representan un 10.45% en promedio y los costos indirectos que conforman un 1.5% promedio en relación al costo de adquisición.
2. Ciertamente, se demostró que existe una relación entre los factores que intervienen en la variación de los costos de referencia como es el país de importación, siendo este el 59.8% que se importa de México debido a que dependiendo el país se genera determinados costos. En relación al tipo de producto solo un 12% de sus importaciones son de productos derivados del petróleo por lo que se catalogan como peligrosos. El 98.0% en promedio sus importaciones se tienen negociadas con un Incoterm FOB, por lo que le permite al importador negociar con las empresas proveedoras de servicios que desee, para optimizar los costos de transporte y otros.
3. Efectivamente, se demostró que los gastos de estadía no superan el 2%, debido a las negociaciones que tienen de largo plazo con las empresas proveedoras de servicio de transporte terrestre y marítimo, lo que ocasiona reducción de gastos extras y demoras. En relación a los gastos portuarios, en promedio se presenta en el 50% de las importaciones y en promedio representan el 0.75% del total de los costos.
4. En relación, se demostró que existe en los últimos cuatro años un promedio estable en los costos directos e indirectos lo cual permite realizar proyectos a futuro teniendo como base costos de referencia para proyectar un porcentaje de rentabilidad, lo cual le genera una mayor estabilidad al importador al conocer en qué rangos se encuentran sus costos de productos importados.

5. Por último, se concluye que cuando una empresa cuenta con más de veinte años en importar productos de un determinado origen y para un mercado en específico, los costos directos e indirectos mantienen un promedio constante. Además de tener experiencia en el proceso aduanal de importación los costos extras se minimizan y se incrementa la rentabilidad en las importaciones.

Recomendaciones

1. En consecuencia, el gerente de la empresa deberá de gestionar los mejores costos de adquisición con proveedores especializados, tomando en guía y consideración que al conseguir costos de adquisición óptimos les favorecerá para alcanzar la rentabilidad deseada. Por lo que tendrá una perspectiva más clara sobre los costos de referencia que incurrirán en la importación.
2. En relación a los factores que intervienen en la variación de los costos de referencia, el gerente de la empresa deberá analizar detalladamente el país de donde desean importar, el Incoterm que negociarán y el tipo de producto a importar; además es muy importante tener un control en el manejo del inventario con puntos de reorden en función de la familia de productos a importar lo anterior les permitirá que controlen y eficienten todos los costos de referencia incurridos durante el proceso de una importación.
3. Es primordial que el gerente de la empresa gestione una cadena de proveedores de servicios como lo es empresas de flete, agencia aduanal entre otras, y se establezcan negociaciones estables, sólidas y contratos a largo plazo, los cuales se acoplen al tipo de servicio que necesitan para minimizar los costos de demoras, almacenajes entre otros.
4. En relación a la rentabilidad, es recomendable que el gerente de la empresa analice periódicamente sus costos de referencia de importación de los últimos años para conocer sus costos promedios, así comparar si han tenido una disminución o

incremento de los mismos de forma directa o indirecta, lo que les permitirá realizar proyecciones a futuro con un menor riesgo en la rentabilidad.

5. Finalmente se recomienda que las empresas que por primera vez desean importar, que no tienen claro el proceso y la documentación que se necesita para dicha importación, se capaciten previamente y se instruyan sobre todas las generalidades para que su proceso de importación sea exitoso y obtengan la rentabilidad esperada. Así como también para las empresas que ya tienen experiencia, implementen el uso de nuevas técnicas y métodos de aceleración de importación como lo es el manejo de Técnicas de blockchain o cadena de bloques que es una de las innovaciones tecnológicas.

FUENTES DE INFORMACIÓN

Bibliográficas

1. CCG (2014), Cámara de Comercio de Guatemala.
2. Cifuentes E. (2016). La Aventura de Investiga: El Plan y La Tesis. Guatemala, Magna Terra Editores.
3. Chase, R. B., Aquilano, N. J. y Jacobs, R. F. 2001. Manual de Operaciones de Manufactura y Servicios: Manejo de la cadena de suministro. 8a. Edición. Colombia, McGraw – Hill. Pp. 463 – 493.
4. Chaplowe, S. G. (2008). Monitoreo y Evaluación. Planificación del Monitoreo y Evaluación. Directrices y herramientas. Washington, DC: American Red Cross, Catholic Relief Services, USAID
5. Hernández Sampieri, R., Fernández Collado, C., & Baptista Lucio, P. (2014). Metodología de la Investigación. México: Mc Graw Hill Education.
6. Instructivo de llenado de formatos aduaneros de la Superintendencia de Administración Tributaria.
7. Krajewski, L.J. y Ritzman, L.P. 2000. Administración de Operaciones: Administración de la cadena de suministro. 5a. Edición. México, Prentice Hall. 892 p.
8. Manual de Claves de Regímenes de la Superintendencia de Administración Tributaria.
9. Piedra V. (2016). CAUCA, Código Aduanero Uniforme Centroamericano. Primera Edición, San José, Costa Rica, Editorial EDIN.
10. (RECAUCA) Reglamento del Código Aduanero Uniforme Centroamericano,
11. Rodríguez, A. y Rodríguez, I. (2012). Costos internacionales para importar y exportar. Lima, Perú: Consulting KFB.
12. Romeu, J. (2012) Cómo importar - guía rápida de importaciones | TIBA.
13. Rosales, D. y Barahona J. (1996). Sistema Aduanero Nacional de Guatemala.
14. Sapag N. (2001), Evaluación de Proyectos de Inversión en La Empresa. Argentina, Pearson Education. S.A.

15. SAT, (2019) Superintendencia de Administración tributaria, Gestiones Aduaneras – Portal
16. Sgut, M. (2005). Estudio de los costos y sobrecostos portuarios del puerto del Callao. Proyecto CRECER-USAID. Lima, Perú.
17. Universidad de San Carlos de Guatemala. (2018, Agosto 14). Instructivo para Elaborar el Trabajo Profesional de Graduación para optar al Grado Académico de Maestro en Artes. Guatemala.

E-gráficas

1. Arcia, M. (2018). Cadena de suministro, qué es y cómo funciona (en línea). Consultado el 25 de mayo 2020. Disponible en <https://www.entrepreneur.com/article/316908>
2. Acosta, K. (2012) La importancia de la cadena de suministro para la ventaja competitiva (en línea). Consultado el 02 de junio 2020. Disponible en <https://www.eoi.es/blogs/katherinecarolinaacosta/2012/03/27/la-importancia-de-la-cadena-de-suministro-para-la-ventaja-competitiva/>
3. Banafa, A. (2020) Tecnología Blockchain y gestión de la cadena de suministro. Consultado el 20 de octubre 2020. Disponible en <https://www.bbvaopenmind.com/tecnologia/mundo-digital/tecnologia-blockchain-y-gestion-de-cadena-de-suministro/>
4. BANGUAT, (2020). Balanza de pagos trimestral (en línea). Consultado el 20 de octubre 2020. Disponible en: <http://www.banguat.gob.gt/es/page/balanza-de-pagos-trimestral-2008-en-adelante-version-banco-de-guatemala>
5. BANGUAT, (2020). Balanza de pagos trimestral (en línea). Consultado el 20 de octubre 2020. Disponible en: <http://www.banguat.gob.gt/es/page/importaciones-cif-realizadas->
6. López, C. (2002). Gestión Logística: Herramienta indispensable para la competitividad. (en línea). Argentina. Consultado el 20 de marzo 2019. Disponible en: <http://www.gestiopolis.com/canales/gerencial/articulos/24/geslog.htm#1>

7. Briceño, V, (2020). Euston, Balanza de pagos. (en línea). Consultado el 19 de octubre 2020. Disponible en: <https://www.euston96.com/balanza-de-pagos/>

Hemerográficas

1. Araujo, C. (30 de marzo, 2013). Costo de compra internacional. Revista de investigación y negocios, Actualidad empresarial (ed. 179). Instituto Pacífico, pág. 71-74.
2. Mamani, J. (15 de octubre, 2010). Determinación de los costos de importación. Revista de investigación y negocios, Actualidad empresarial (ed. 288). Instituto Pacífico, pág. 57-60.
3. Vargas, C. (2014). Incoterms 2010: Correcta aplicación en el marco de una gestión inteligente. Boletín de la Defensoría del Contribuyente y Usuario Aduanero. Ministerio de Economía y Finanzas del Perú, pág. 15-25.
4. Llamazares, Olegario (2011). ¿Qué son los Incoterms? Guía práctica de los Incoterms 2010 (Primera edición). Madrid (España): Global marketing Strategies S.L. pp. 11-24.

Tesinas

1. Gómez, E. (2018) Análisis de la relación entre los costos logísticos adicionales y el costo de importación de la Empresa Best Security del Perú, S.A. C. 2016-2017 (Tesis para obtener el título profesional de Licenciado en Administración de Negocios Internacionales) Universidad de San Martín de Porres, Lima, Perú
2. León, A. (2011). Organización y sistematización contable de una empresa guatemalteca de logística de importación y exportación (Tesis para obtener el título profesional de Licenciado). Universidad de San Carlos de Guatemala, Guatemala.
3. Meza, V. (2013). La gestión estratégica de costos en la rentabilidad en las empresas de ensamblaje e instalación de ascensores en lima metropolitana, año 2012 (Tesis para obtener el título profesional de Contador Público). Universidad de San Martín de Porres, Perú.

4. Ordoñez Quezada, L. (2004) Importaciones y Logística en empresas guatemaltecas. Tesis de pregrado, Universidad Rafael Landívar, Guatemala.
5. Toledo, E. (2015) Análisis de costos ocultos del área de logística para determinar su incidencia en la empresa Carrulesa S.A. (Tesis para obtener el título profesional de Contador Público). Universidad Politécnica Salesiana, Ecuador.
6. Valenzuela, J. (2014). Estrategia de reducción de costos de importación de alimento balanceado para perro en la ciudad capital (Tesis para obtener el título profesional de Licenciado). Universidad Rafael Landívar, Guatemala.

ANEXOS

Anexo 1: Instrumento para revelar datos, entrevista estructurada

Se detalla a continuación el diseño de la entrevista semi estructurada que se realizó vía telefónica.

Estimado Especialista,

Siendo conocedor de su trayectoria académica y profesional, me he tomado la libertad de elegirlo como Experto(a) con la finalidad de que me brinde sus comentarios de acuerdo a sus conocimientos y experiencia, el contenido de la entrevista que emplearé para un estudio que busca cuantificar, cuanta proporción del costo total de importación representan los costos fijos, variables y gastos adicionales del mismo.

A continuación, se le presenta una lista de preguntas relacionadas a las variables que serán analizadas. Se le solicita responder cada una de acuerdo a su propia experiencia y visión profesional. De antemano, agradezco su cooperación.

NOMBRE: _____	
Cargo: _____	
Experiencia Laboral: _____ años	
Preguntas	Comentarios
¿Qué Incoterms trabaja con mayor frecuencia en sus importaciones?	
¿En su empresa, el costo de importación se estructura bajo el enfoque logístico, contable o ambos?	
¿Qué tipo de costos pagados durante el proceso logístico, no están incluidos en su costo total de importación?	
¿De qué manera clasifica y gestiona los importes pagados por los servicios portuarios, almacenamiento y transporte interno?	

¿Cuánto estima que equivale, porcentualmente, cada desglose que compone el costo de importación?	
¿Qué servicios integrales y adicionales componen su costo portuario de importación?	
¿Considera que el costo portuario es elevado y/o significativo?	
¿Qué factores intervienen en su importación, mencione los principales que determinan su costo?	
¿Cuánto estima que equivale, porcentualmente, el costo de almacenajes, demoras, estadías en relación al costo de importación? ¿Es relevante?	
¿Considera que los costos de almacenamiento, para carga consolidada (LCL) y contenedor completo (FCL) de importación, son elevados?	
¿Cuánto estima que equivale el costo de almacenamiento, porcentualmente, en relación al costo de importación? ¿Es significativo?	
¿Cuáles son los servicios que componen el costo de transporte?	
¿En qué porcentaje considera que los costos de importación han variado en los últimos años?	
¿Considera que los gastos adicionales han incrementado o disminuido en los últimos 5 años teniendo un impacto en la rentabilidad de sus productos de importación?	
¿Cuánto estima que representa el costo de transporte externo, porcentualmente, en referencia al costo total de importación? ¿Es significativo?	

Anexo 2: Balanza de pagos de Guatemala, periodo 2016 al 2019

BALANZA DE PAGOS DE GUATEMALA (PRESENTACIÓN MBP6) ^{1/}				
AÑOS: 2008-2019				
Cifras en millones de dólares				
Descripción	2016	2017 ^{p/}	2018 ^{p/}	2019 ^{p/}
A. CUENTA CORRIENTE	637.3	803.6	595.1	1,853.9
A.1. BIENES	-6,077.1	-6,810.1	-7,995.7	-7,972.2
A.1.1. Exportaciones FOB (Créditos)	8,972.5	9,650.5	9,643.7	9,978.2
A.1.2. Importaciones FOB (Débitos)	15,049.6	16,460.7	17,639.4	17,950.3
A.2. SERVICIOS	222.2	290.5	167.3	-46.8
A.2.1. Servicios de manufactura sobre insumos físicos pertenecientes a otros	532.6	623.0	623.8	608.8
A.2.2. Transportes	-899.1	-952.0	-1,021.7	-1,097.3
A.2.3. Viajes	446.8	438.0	423.9	406.5
A.2.4. Servicios financieros	-80.9	-108.3	-136.4	-110.3
A.2.5. Servicios de seguros y pensiones	-200.9	-236.3	-240.5	-243.3
A.2.6. Otros servicios	423.7	526.0	518.1	388.8
A.3. INGRESO PRIMARIO	-1,425.3	-1,501.1	-1,519.7	-1,274.9
A.3.1. Remuneración de empleados	84.3	84.7	104.3	101.2
A.3.2. Renta inversión directa	-1,164.1	-1,217.9	-1,287.7	-1,091.4
A.3.3. Renta inversión de cartera	-198.5	-236.5	-274.3	-295.8
A.3.4. Renta otra inversión	-241.4	-266.3	-285.7	-290.2
A.3.5. Renta activos de reserva	93.6	133.9	222.8	300.4
A.3.6. Otro ingreso primario	0.8	0.8	0.8	0.8
A.4. INGRESO SECUNDARIO	7,917.4	8,824.3	9,943.2	11,147.8
A.4.1. Transferencias personales (remesas de trabajadores netas)	7,259.6	8,290.8	9,314.5	10,536.4
A.4.2. Otro ingreso secundario (neto)	657.8	533.5	628.7	611.4
B. CUENTA CAPITAL	0.3	0.4	0.5	0.0
C. BALANCE DE CUENTA CORRIENTE Y CUENTA CAPITAL (A+B)	637.6	804.0	595.6	1,854.0
D. CUENTA FINANCIERA (PRÉSTAMO NETO (+) / ENDEUDAMIENTO NETO (-))	-1,057.6	-2,194.5	-596.5	-628.6
D.1. ADQUISICIÓN NETA DE ACTIVOS FINANCIEROS	933.7	221.5	274.4	262.4
D.1.1. Inversión directa (en el exterior)	209.4	196.0	202.8	180.9
D.1.2. Inversión de cartera	8.5	-6.0	-30.2	3.3
D.1.3. Derivados Financieros	0.0	0.0	0.0	0.0
D.1.3. Otra inversión	715.9	31.5	101.8	78.2
D.2. PASIVOS NETOS INCURRIDOS	1,991.3	2,416.0	870.8	891.0
D.2.1. Inversión directa (en Guatemala)	1,174.4	1,130.0	993.9	998.2
D.2.2. Inversión de cartera	618.9	797.9	-48.8	1,084.6
D.2.3. Derivados Financieros	0.0	0.0	0.0	0.0
D.2.4. Otra inversión	198.0	488.0	-74.4	-1,191.8
E. ERRORES Y OMISIONES (NETO)	-271.2	-398.1	-204.2	-684.3
F. ACTIVOS DE RESERVA	1,424.0	2,600.4	987.9	1,798.2

^{p/} Cifras preliminares

^{1/} Según el Sexto Manual de Balanza de Pagos, el signo para la presentación de los activos y pasivos con el exterior será aumentos con signo positivo y disminuciones con signo negativo.

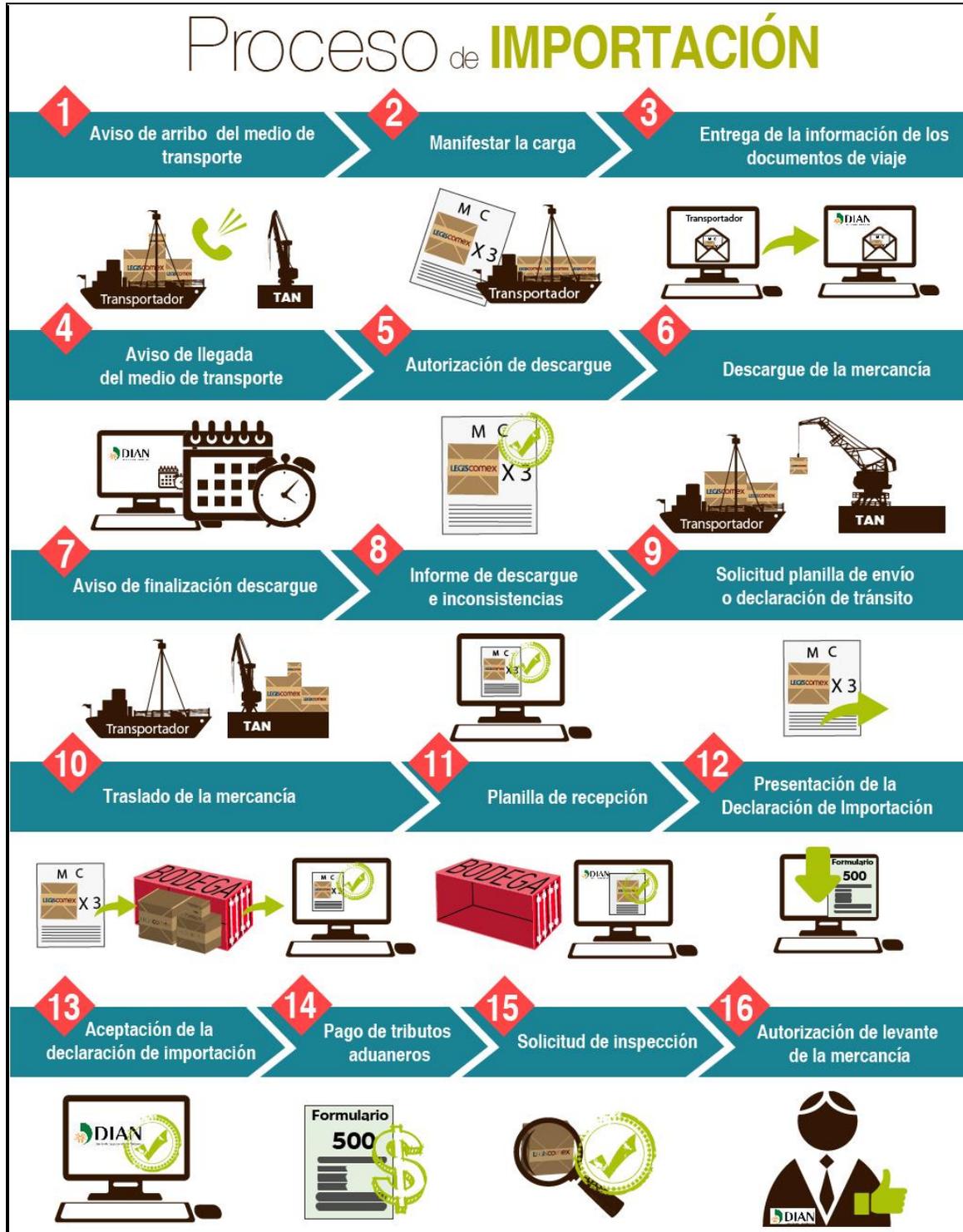
Fuente: Banco de Guatemala, Estadísticas Macroeconómicas, Periodo 2008 al 2019

Anexo 3: Importaciones de Guatemala. Valores CIF por producto, periodo 2016 al 2019

GUATEMALA: VALOR (CIF) DE LAS IMPORTACIONES REALIZADAS				
POR PRODUCTO				
COMERCIO GENERAL				
PERÍODO: 1994- 2019				
- En US dólares -				
	2016	2017	2018	2019 p/
TOTAL	17,002,769,459	18,390,207,637	19,674,384,323	19,881,394,387
INDUSTRIAS AGROPECUARIAS	649,462,725	685,978,849	735,001,597	815,848,763
INDUSTRIAS EXTRACTIVAS	3,038,247,168	3,627,753,451	4,213,606,208	4,201,252,759
INDUSTRIAS MANUFACTURERAS	13,315,059,566	14,076,475,337	14,725,776,518	14,864,292,865
ARTICULOS DE VESTUARIO	216,445,517	236,243,954	257,421,749	257,038,305
CALZADO	175,430,755	182,906,562	189,792,561	187,144,405
CLAVOS Y TORNILLOS	34,155,880	27,816,271	28,737,588	31,092,066
HERRAMIENTAS ARTICULOS DE CUCHILLERIA	78,448,008	74,796,562	80,482,851	84,183,553
HILOS E HILAZAS	291,560,000	308,439,069	375,783,676	341,403,341
LAMINA Y ALAMBRE	154,353,978	182,698,814	224,197,000	220,482,332
MANUFACTURAS DE CAUCHO	53,904,411	52,359,613	51,171,412	51,235,915
MANUFACTURAS DE CUERO	6,394,973	6,665,984	6,690,912	6,871,527
MANUFACTURAS DE MADERA	77,364,771	77,138,297	91,757,675	85,175,604
MANUFACTURAS DE PIEDRA, CEMENTO, YESO, ETC	24,564,520	26,182,195	28,643,519	30,630,897
MANUFACTURAS DE PIELS	20,925,933	24,237,859	25,847,245	20,124,227
MANUFACTURAS DIVERSAS	389,441,863	380,630,988	397,498,615	407,781,578
MAQUINAS Y APARATOS MECANICOS PARA USOS ELECTROTECNICOS	1,365,184,514	1,418,620,829	1,389,750,769	1,435,206,322
MATERIALES PLASTICOS Y SUS MANUFACTURAS	1,035,210,534	1,079,364,778	1,169,912,377	1,116,290,053
MATERIALES TEXTILES (TEJIDOS O TELAS)	604,752,367	580,928,541	604,512,368	582,106,826
NEUMATICOS Y TUBOS	154,848,119	148,787,304	144,509,291	156,726,335
OBJETOS DE ARTE, PARA COLECCIONES Y ANTIGUEDADES	526,401	3,931,473	34,727,991	581,253
OTRAS MANUFACTURAS DE METALES COMUNES	248,025,801	247,798,222	261,147,722	260,553,380
OTROS ACEITES ESENCIALES	7,813,825	10,106,444	10,842,019	10,161,349
PINTURAS Y BARNICES	181,582,240	188,337,144	206,935,261	207,871,389
TUBERIA Y SUS ACCESORIOS	136,473,675	122,056,626	130,187,021	131,646,505
VIDRIO Y SUS MANUFACTURAS	76,343,522	77,822,444	76,785,137	85,454,508
<p>* A partir del año 2002 la información corresponde al Comercio General el cual incluye lo siguiente: comercio de Territorio Aduanero, comercio al amparo del Decreto 29-89 del Congreso de la República "Ley de incentivo a la actividad exportadora y de maquila", y comercio al amparo del Decreto 65-89 del Congreso de la República "Ley de Zonas Francas".</p> <p>^{P/} Cifras preliminares.</p> <p>Fuente: Declaraciones únicas aduaneras (DUA), Formularios aduaneros únicos centroamericanos (FAUCA) y Facturas y declaraciones únicas centroamericanas de importación (FYDUCA).</p>				

Fuente: Banco de Guatemala, Estadísticas Macroeconómicas, Periodo 2008 al 2019

Anexo 4: Proceso de Importación



Fuente: Imagen obtenida de Legis Comex, Sistema de Inteligencia Comercial.

Índice de Cuadros

Cuadro 1: Importaciones con Almacenaje, período 2019.....	31
Cuadro 2: Importaciones con Flete interno, período 2019.....	32
Cuadro 3: Importaciones por país, período del 2016 al 2019.....	33
Cuadro 4: Importaciones por tipo de producto, período del 2016 al 2019.....	35
Cuadro 5: Importaciones por tipo de INCOTERM, período del 2016 al 2019.....	36
Cuadro 6: Promedio anual por tipo de costo, período del 2016 al 2019.....	38
Cuadro 7: Promedio de Rentabilidad Anual, período del 2016 al 2019.....	38

Índice de Gráficas

Gráfica 1: Importaciones y Exportaciones de Guatemala, Periodo 2016 al 2019.....	20
Gráfica 2: Importaciones CIF de Guatemala, Industria Manufacturera,.....	20
Gráfica 3: Costo de Adquisición, período del 2016 al 2019.....	27
Gráfica 4: Flete, período del 2016 al 2019.....	28
Gráfica 5: Arancel, período del 2016 al 2019.....	29
Gráfica 6: Seguro, período del 2016 al 2019.....	30
Gráfica 7: Costos aduanales promedio Anual, período 2019.....	32
Gráfica 8: Promedio de Importación por país, período del 2016 al 2019.....	34
Gráfica 9: Promedio de gastos adicionales, período 2019.....	37

Índice de Anexos

Anexo 1: Instrumento para revelar datos, entrevista estructurada	48
Anexo 2: Balanza de pagos de Guatemala, periodo 2016 al 2019.....	50
Anexo 3: Importaciones de Guatemala. Valores CIF por producto, periodo 2016 al 2019	51
Anexo 4: Proceso de Importación.....	52