

**MODELO DE PROCESO LOGISTICO DE SUMINISTRO DE  
PRODUCTO TERMINADO IMPORTADO PARA JUAN D HOYOS  
DISTRIBUCIONES**

Carlos Mario Salazar Ceballos  
Eduis Manuel Pacheco  
Dioni Sirley Palacio Marín

Institución Universitaria Esumer  
Facultad de Administración en Logística  
Medellín, Colombia

2020

**MODELO DE PROCESO LOGISTICO DE SUMINISTRO DE  
PRODUCTO TERMINADO IMPORTADO PARA JUAN D HOYOS  
DISTRIBUCIONES**

Carlos Mario Salazar Ceballos

Eduis Manuel Pacheco

Dioni Sirley Palacio Marín

Trabajo de Grado presentado para optar al título de:  
**Administrador en Gestión Logística**

Tutor (a):

Doris Amparo Villa Amaya (Especialista de Gerencia de Proyectos)

Línea de Investigación:  
(Gestión Logística)

Institución Universitaria Esumer  
Facultad Gestión Logística  
Medellín, Colombia  
2020

## **Agradecimientos y dedicatoria**

A Dios por poner en mi camino este reto para crecer personal y profesionalmente.

A mi Hija Karen Dahiana Muñoz Palacio por todo su apoyo y amor. A mis docentes y compañeros de la carrera profesional Administrador en Logística de la Universidad Esumer quienes fueron faros de conocimiento durante el tiempo que compartí con ellos.

A nuestra tutora Doris Amparo Villa Amaya porque nos sembró la pasión por la investigación en este trabajo de grado, sin su apoyo, guía y empuje nada de esto hubiese sido posible.

## TABLA DE CONTENIDOS

Resumen .....	0
Abstract.....	1
Introducción.....	3
1. Formulación del proyecto.....	6
<b>1.1. Estado del Arte</b> .....	6
<b>1.1. Planteamiento del problema</b> .....	11
<b>1.2. Objetivos</b> .....	19
<b>1.2.1. Objetivo general</b> .....	19
<b>1.2.2. Objetivos específicos</b> .....	19
<b>1.3. Justificación</b> .....	20
<b>1.3.1. Justificación teórica.</b> .....	20
<b>1.3.2. Justificación Social y/o empresarial.</b> .....	21
<b>1.3.3. Justificación personal.</b> .....	23
<b>1.3.4. Justificación Metodológica.</b> .....	23
<b>1.4. Marco de referencia</b> .....	24
<b>1.4.1. Marco teórico.</b> .....	24
<b>1.4.2. Marco conceptual.</b> .....	31
<b>1.4.3. Marco contextual.</b> .....	35
<b>1.4.4. Marco Legal (si aplica según la investigación).</b> .....	113
<b>1.5. Modelo metodológico.</b> .....	129
<b>1.5.1. Método de Investigación.</b> .....	131
<b>1.5.2. Metodología de la investigación.</b> .....	132
<b>1.6. Alcances y delimitaciones.</b> .....	154

2.	Desarrollo de la investigación .....	154
3.	Conclusiones y recomendaciones .....	156
<b>3.1.</b>	<b>Conclusiones</b> .....	156
<b>3.2.</b>	<b>Recomendaciones</b> .....	158
4.	Bibliografía.....	159
	Anexos .....	161

## Lista de Figuras

<i>Figura 1.</i> Clasificación de Ejes Regulatorios de Incoterms.....	41
<i>Figura 2.</i> Clasificación de los Incoterms .....	44
<i>Figura 3.</i> Función y Objetivo DIAN .....	50
<i>Figura 4.</i> Flujograma Proceso Importación Colombiano .....	54
<i>Figura 5.</i> Caracterización proceso de importación colombiano .....	56
<i>Figura 6.</i> Procesos para las decisiones Logística.....	59
<i>Figura 7.</i> Proceso DFI entre el vendedor y comprador .....	60
<i>Figura 8.</i> Costos de Exportación e Importación .....	61
<i>Figura 9.</i> Documentos de Importación .....	62
<i>Figura 10.</i> Destinos para mercancías Importadas a Colombia .....	122

## Lista de Imágenes

<i>Imagen 1.</i> La Cadena de Suministro .....	26
<i>Imagen 2.</i> Tecnologías 4.0 cadena de suministro .....	26
<i>Imagen 3.</i> Clasificación de los Incoterms .....	40
<i>Imagen 4.</i> Valor de las CIF de las importaciones total nacional diciembre 2016 - diciembre 2019 .....	51

## Lista de Tablas

<b>Tabla 1.</b> <i>Entidades Regulatorias Comercio Internacional América Latina</i> .....	45
<b>Tabla 2.</b> <i>Entidades de Comercio Exterior en Colombia</i> .....	47
<b>Tabla 3.</b> <i>Centros de Distribución Juan D Hoyos Distribuciones</i> .....	64
<b>Tabla 4.</b> <i>Aliados Estratégicos Logística internacional de importación</i> .....	67
<b>Tabla 5.</b> <i>Producto Terminado de Importación de Juan D Hoyos distribuciones</i> .....	69
<b>Tabla 6.</b> <i>Documentos Proceso Logístico de Suministro de PT Importado para JDH</i> .....	75
<b>Tabla 7.</b> <i>Check list o Lista de Chequeo Logística Internacional</i> .....	79
<b>Tabla 8.</b> <i>Ficha de Requerimiento Aduanero</i> .....	82
<b>Tabla 9.</b> <i>Ficha de Requerimientos Logísticos de Carga</i> .....	83
<b>Tabla 10.</b> <i>Ficha Logística de Proveedor</i> .....	85
<b>Tabla 11.</b> <i>Ficha Instrucciones Desaduanamiento</i> .....	86
<b>Tabla 12.</b> <i>Ficha Costo Total de Importación</i> .....	87
<b>Tabla 13.</b> <i>Ficha para Calculo de Tiempo Logístico Estimado de Importación</i> .....	88
<b>Tabla 14.</b> <i>Principios que regula la Ley</i> .....	114
<b>Tabla 15.</b> <i>Entidades Adscrita al VUCE</i> .....	115
<b>Tabla 16.</b> <i>Tipos de productos, documentos pertinentes y su vigencia</i> .....	118
<b>Tabla 17.</b> <i>Objetivos del Decreto 390 de 2016</i> .....	120
<b>Tabla 18.</b> <i>Destino de una mercancía de importación en Colombia</i> .....	121
<b>Tabla 19.</b> <i>Régimen Aduaneros de Importación en Colombia</i> .....	124
<b>Tabla 20.</b> <i>Regímenes de Deposito Aduaneros en Colombia</i> .....	126
<b>Tabla 21.</b> <i>Regímenes de Transito Aduanero</i> .....	127
<b>Tabla 22.</b> <i>Ficha Técnica del Instrumento de Investigación</i> .....	133

## Lista de Gráficas

<b>Gráfico 1.</b> Pregunta 1. Cargo de Empleados Administrativos Logistica JDH.....	139
<b>Gráfico 2.</b> Pregunta 2. Sexo de Empleados Administrativos Logistica JDH.....	141
<b>Gráfico 3.</b> Pregunta 3. Cuál es la Experiencia en Cargo Empleados Administrativos Logistica JDH.....	142
<b>Gráfico 4.</b> Pregunta 4. Conoce Modelo PL de Suministro PT Importado para JDH.....	142
<b>Gráfico 5.</b> Pregunta 5. Calificación Proceso Logístico de Suministro PT Importado para JDH.....	143
<b>Gráfico 6.</b> Pregunta 6. Conoce Procedimiento de Reclamo al Proveedor de Suministro de PT .....	144
<b>Gráfico 7.</b> Pregunta 7. Cambios o Implementar Nuevo Modelo de PL de Importación PT en JDH.....	145
<b>Gráfico 8.</b> Pregunta 8. Calificación Capacitación Manejo de Proceso logístico de Importación en JDH .....	146
<b>Gráfico 9.</b> Pregunta 9. Selección de Proveedor de Suministro de PT Importado Portafolio JDH.....	147
<b>Gráfico 10.</b> Pregunta 10. Conoce Formatos para Implementar Modelo PL Suministro PT Importado en JDH .....	148
<b>Gráfico 11.</b> Pregunta 11. Es Adecuado el Agente de Carga Internacional Para PL Suministro PT Importado .....	149
<b>Gráfico 12.</b> Pregunta 12. Calificación Agente de Carga Internacional Proceso Logístico Suministro PT Importado .....	151
<b>Gráfico 13.</b> Pregunta 13. Frecuencia Rotación Proceso Logístico Suministro PT Importado .....	152
<b>Gráfico 14.</b> Pregunta 14. Conoce Proceso de Producto no conforme al Proveedor de Suministro.....	153

## Resumen

Las actividades comerciales que componen el mercado de la economía colombiana en sus diferentes facetas están regidas por normas que le dan forma a cada proceso, en busca de alternativas que permitan dinamizar su economía analizando mercados internacionales para potenciar la marca comercial, crea la necesidad de incorporar dentro de su portafolio los productos importados, que ofrecen al mercado con excelente calidad. Las ventajas y desventajas que genera la logística de importación para comercializar. Desde esta perspectiva esta investigación apunta a diseñar un modelo de proceso logístico de suministro para la importación dándole una forma organizada en la cadena de distribución física internacional, el cual fue necesario contextualizarlo en tres ejes fundamentales que permiten darle forma al mismo así; (I) recopilar información necesaria para un modelo de proceso logístico de suministro de producto terminado importado, desde su origen hasta el recibo al cedi de Juan D Hoyos Distribuciones (II) identificar los documentos o formatos que deben implementarse en un modelo de proceso logístico de suministro de producto terminado importado (III) elaborar el procedimiento que incluye, flujograma, tabla explicativa de actividades en un modelo de proceso logístico de suministro de producto terminado importado. Teniendo en cuenta la normativa aduanera vigente. El presente modelo busca articularse en los procesos de planeación logística de cadena de abastecimiento internacional de la empresa, tiene como objetivo optimizar, estandarizar y dar a conocer al personal encargado del área de suministro logístico de la compañía.

## **Palabras Clave**

Logística, Modelo de proceso Logístico, Producto terminado, Logística internacional de importación, Incoterms.

## **Abstract**

The commercial activities that compose the market of the Colombian economy in its different aspects are governed by rules that shape each process, searching of alternatives that allow to move its economy by analyzing international markets to enhance the commercial brand, creating the need to incorporate inside its portfolio the imported products, which offer the market with excellent quality. The advantages and disadvantages that generate the import logistics to commercialize. From this perspective, this research aims to design a model of the logistic process of supply for imports, giving an organized form in the international physical distribution chain, which had to be contextualized in three fundamental axes that allow itself to be shaped like this; (I) Collect necessary information for a logistic process model of supplying imported finished products, from its origin to its delivery to the CD of Juan D Hoyos Distributions (II) identify the documents or formats that must be implemented in a logistic process model of the supply of imported finished product (III) prepare the procedure that includes, flowchart, explanatory table of activities in a model of logistics process for supplying imported finished product. Taking into account current customs regulations. The present model seeks to articulate in the logistics planning processes of the company's international supply chain, its objective is to optimize, standardize and announce the personnel in charge of the company's logistics supply area.

## **Keywords**

Logistics, Logistics process model, Finished product, International import logistics, Incoterms.

## Introducción

Existen en Colombia muchas empresas que en su portafolio de productos requieren la importación de producto terminado, dadas sus necesidades, esto conlleva a un extenso proceso logístico de suministro de importación, donde presenta gran variedad de alternativas de marcas en su portafolio para innovar y presentar nuevos productos. Actualmente en la empresa Juan D Hoyos Distribuciones presenta la necesidad de diseñar un modelo de proceso logístico de suministro de producto terminado importado, para organizar, estructurar, desarrollar con todos los pasos que exige la logística internacional.

La revista Kanvel (Logistics & Business worldwide); especializada en comercio internacional nos define como “Incoterms como un grupo de términos comerciales de tres letras cada uno que se utiliza las transacciones Internacionales para aclarar los costes y determinar las cláusulas dentro el contrato de compra y venta de la materia prima” Siendo unos de los términos importantes en la negociación con los Agentes de carga internacional y un factor que determina en la negociación de logística internacional desde el punto de origen al acordado.

Hay operadores logísticos que ofrecen este servicio, entre estos se encuentran los 4PL, los cuales se integran a través de cuentas corporativas y acuerdos globales de cadena de abastecimiento, convirtiéndose en socios estratégicos y asumiendo riesgos operativos.

El objetivo principal de esta investigación es diseñar un modelo de proceso logístico de suministro de producto terminado importado, donde se realice de manera óptima para evitar errores en su procedimiento, al no realizar el proceso adecuado. La alta competencia dentro mundo comercial no permite equivocaciones en el desarrollo de la planeación logística que utiliza Juan D Hoyos Distribuciones.

Para realizar un modelo de proceso logístico de suministro de importación de productos terminados, se establecieron las políticas de procedimientos que analizaron las diferentes etapas de la logística de la distribución física internacional (DFI); organizando la información, documentando el procedimiento, estructurando y clasificando el material investigado tomando diferentes fuentes para el proceso, elaborando formatos, flujograma, tablas explicativas de actividades que contiene el modelo logístico de producto terminado e importado para la empresa Juan D Hoyos Distribuciones, se hizo partícipe a los funcionarios implicados en esta gran labor de la empresa, articular la metodología adecuada que se llevara a cabo para tomar decisiones en la compra o abastecimiento logístico.

Las pautas bien detalladas en el proceso logístico de suministro de importación de productos terminados e importado, le permiten a Juan D Hoyos Distribuciones potenciar su marca, generando confianza en sus clientes y competencia en el sector comercial, es un método de control en la toma de decisiones en cada una de sus etapas, evitando costos innecesarios y pérdidas de tiempos en la logística de importación, sirve como guía para el desarrollo de un buen proceso de abastecimiento. Permite un buen desempeño en los diferentes colaboradores que interviene en el proceso, creando una buena dinámica en la

cadena de suministro. Busca estandarizar una planeación adecuada de la operación logística de importación.

Esta investigación está configurada con; marco referencial, marco teórico, marco conceptual, marco contextual, marco legal, marco metodológico, con el objetivo de obtener información que permitió deducir conclusiones y recomendaciones aceptables, para adquirir un aprendizaje, poner en práctica los objetivos específicos y dar respuesta a la pregunta formulada inicialmente. Creando un modelo de proceso logístico de suministro de producto terminado de importación para la empresa Juan D Hoyos Distribuciones comprendiendo la disposición y análisis de las etapas lógicas de la cadena de distribución física internacional, visualizando todos los procesos o nodos que articulan en la cadena de suministro, que en su conjunto permite aplicar en la operación y anticipadamente un proceso logístico de importación.

# **1. Formulación del proyecto**

## **1.1. Estado del Arte**

Este proceso de investigación permite identificar cada uno de los pasos a desarrollar que deben plasmarse desde el inicio, desarrollo y la conclusión de los objetivos deseados para la implementación del Modelo de Proceso Logístico de Suministro de Producto Terminado Importado para Juan D Hoyos Distribuciones(JDH), teniendo en cuenta diferentes modelos investigativos citados donde se muestra la forma teórica como se debe desarrollar, para la importación y comercialización de los productos de la empresa. Donde es necesario tener en cuenta controles en los procesos bien documentados, que permitan mantener una buena comunicación entre los actores logísticos.

Diseñar un modelo logístico de productos terminado que se acoja a los lineamientos establecidos en las normas logísticas internacionales es necesario conocer los entes o reglas que rigen el comercio en el mundo que permiten el funcionamiento establecido por su empresa en el proceso suministro de importación de producto terminado no nacionales al mercado local.

La Cámara de Comercio Internacional – CCI (International Chamber of Commerce, ICC, en idioma inglés) es la organización empresarial más grande del mundo, que representa a más de 45 millones de empresas en más de 100 países. Su misión es hacer que los negocios funcionen para todos, todos los días, en todas partes. El objetivo es promover

el comercio, la inversión internacional, las políticas y medidas dirigidas a facilitar la operación internacional de las empresas.

La CCI actúa como foro, entidad consultiva y organización que influye con propuestas y declaraciones ante las instancias pertinentes y especializadas a nivel mundial como la Organización de las Naciones Unidas, la Organización Mundial del Comercio (OMC), la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económicos (OCDE), el Fondo Monetario Internacional (FMI), el Banco Mundial, el G20, entre otros. (Cámara de Comercio de Bogotá - CCB, 2019).

Las diferentes formas de negociaciones en las importaciones de la materia de productos terminados realizados en el comercio internacional están estructuradas según las necesidades que presenta a la hora de negociar los trámites aduaneros, es importante identificar los diferentes términos utilizados en el comercio Internacional para evitar demoras en los tramites de negociación y nacionalización de la carga, La revista Kanvel (Logistics & Businnes worldwide); especializada en comercio internacional define como “Incoterms como un grupo de términos comerciales de tres letras cada uno que se utiliza las transacciones Internacionales para aclarar los costes y determinar las cláusulas dentro el contrato de compra y venta de la materia prima” (Kanvel (Logistics & Businnes Worldwide), 2017).

Estos datos estadísticos deben ser tenidos en cuenta para la elaboración de un modelo de proceso logístico para la empresa; teniendo en cuenta que gran parte de los productos comercializados por la compañía son importados.

Según la revista Actualícese es necesario tener en cuenta las modificaciones que se realizaron para la base gravable de productos terminados expedida por la (DIAN – 2018); “artículo 8 de la Ley de financiamiento 1943 de 2018, mediante el cual es modificado el parágrafo 1 del artículo 459 del Estatuto Tributario”, esta modificación genera cambios en la base gravable aduanera teniendo en cuenta la disposición de valores de la Organización Mundial de Comercio (OMC); genera IVA a productos terminados en diferentes modalidades y la correspondiente afectación en el incremento económico por medio de este concepto. (Actualícese, 2019).

La cadena de suministro cubre la totalidad de las operaciones que realiza una empresa. Desde la adquisición de los recursos necesarios para su funcionamiento, hasta la entrega final de los bienes y servicios que produce. Así, abarcan todos los procesos de la empresa, tanto los principales como aquellos que se pueden considerar auxiliares. (Tundidor, 2018, pág. 12).

Una estrategia de importación, es un mecanismo vital en un contexto de mejora de la competitividad; permite a las empresas diversificar en sus productos y ofrecer al consumidor la oportunidad de adquirir bienes que simpaticen por la difusión tecnológica y una mayor innovación; a través del manual de procedimientos para el área de operaciones y logística habrá mejores controles en la organización y toma de decisiones; la logística es fundamental para el óptimo funcionamiento de las compañías que dan servicio directo a los clientes.

### **Operadores logísticos**

Los operadores logísticos son considerados aliados estratégicos de las empresas productoras y comercializadoras de materias primas, productos terminados y/o servicios, las cuales se encargan de ayudar y desarrollar de manera integral aspectos relevantes de la cadena de aprovisionamiento de las organizaciones, tales como transporte, almacenamiento, distribución y trámites de legalización y documentación de la mercancía.

Los servicios ofrecidos por los operadores logísticos conllevan una serie de beneficios para las organizaciones interesadas en los mismos, en los que sobresalen:

- Reducción de costos: los operadores logísticos trabajan con economías de escala, lo cual se ve reflejado en la disminución de costos de almacenamiento, transporte y distribución.
- Desarrollo del core business: permite que las empresas dediquen su tiempo al desarrollo de su negocio, mientras que los operadores logísticos apoyan áreas en las que las empresas no tengan tantas fortalezas.
- Acceso a tecnología: el gran volumen de operaciones que los operadores logísticos llevan a cabo les permite tener acceso a tecnologías que empresas de menor tamaño no pueden adquirir por sí mismas.
- Gracias a la experiencia de los operadores logísticos, las organizaciones pueden tener mejores controles de inventarios.
- Mejora continua de los procesos logísticos de la organización.

### **Clasificación de los Operadores logísticos**

Los operadores logísticos han sido clasificados en cuatro grandes grupos, de acuerdo al nivel o al grado del servicio que ofrecen, tal como se presenta a continuación:

- a) First Party Logistics (1PL): en este tipo de operador logístico, la empresa se encarga de realizar las operaciones logísticas internas, de invertir en las instalaciones, almacenamiento, y el único servicio que subcontratan es el transporte.
- b) Second Party Logistics (2PL): en esta etapa se encuentran los operadores logísticos encargados de prestar el servicio logístico de transporte de mercancías y el

almacenaje, en este grupo existen varios tipos de proveedores quienes prestan servicio de movimiento de carga por vía terrestre o marítima.

En muchos casos las empresas grandes trabajan con este tipo de operadores logísticos, debido a que los grandes volúmenes a transportar traen buenos descuentos en el precio, sin embargo, para empresas menos grandes deben trabajar con intermediarios, ya que el volumen y el poder de compra en el mercado es más bajo, con lo cual aparecen intermediarios como los 3PLs, 4PLs, transportistas y corredores.

- c) Third party Logistics (3PL): básicamente un proveedor 3PL puede definirse como un proveedor encargado de apoyar todas o parte de las funciones de logística de la empresa, tales como el almacenaje, la gestión de inventarios, preparación de pedidos y el transporte de las mercancías.

Al tener un proveedor 3PL la empresa puede recibir apoyo por parte del proveedor, quien garantiza la personalización de sus servicios, por medio de la búsqueda de soluciones logísticas adaptadas a la organización.

Según el Council por medio del 3PL, se acreditan factores importantes, el primer factor tiene que ver con la importancia estratégica de la logística. A través de iniciativas estratégicas tales como, sistemas de inventario justo a tiempo y respuestas más eficientes al consumidor, ofrecen de esta manera, los proveedores de servicios un portafolio más amplio de servicios.

Otro factor que ha influido el crecimiento de las 3PLS ha sido el aumento de la competencia y la globalización en el siglo XXI, con lo que se han presentado cadenas de suministro más largas y más complejas que, a su vez, han creado una necesidad urgente para mejorar la logística a nivel mundial.

d) Fourth Party Logistics (4PL): el crecimiento en el mercado de los 3PL en diferentes áreas geográficas ha generado que las empresas tengan relaciones con diferentes 3pls al mismo tiempo, lo cual ha generado la aparición de un nuevo intermediario de transporte, conocido como proveedor integrador, el cual presta un servicio de gestión logística, encargándose de gestionar múltiples 3PLs.

En general un 4PLs, es el encargado de gestionar las diferentes etapas de la cadena de suministro, incluyendo a los clientes y a los proveedores. Según la revista Dinero, en la publicación La Tercerización Logística los 4PL, integran otros operadores 3PL, 2PL y 1PL, son generalmente transaccionales con respaldo financiero, los cuales se integran a través de cuentas corporativas y acuerdos globales de cadena de abastecimiento, convirtiéndose en socios estratégicos y asumiendo riesgos operativos.

### **1.1. Planteamiento del problema**

La logística internacional aplica mucho para todas las empresas (distribuidores, comercializadores y otros) que tienen como objeto social a las operaciones de importación y/o exportación. De esta forma, se enlazan los productores ubicados en determinados países, con los consumidores ubicados en otros países.

La empresa que se dedique a la actividad de comercio internacional, debe poner en marcha una serie de gestiones, tales como:

- ✓ Acondicionamiento de la mercancía a movilizar
- ✓ Transporte internacional
- ✓ Almacenamiento y depósito
- ✓ Cobertura de seguro

En respuesta a las anteriores actividades la organización deberá tomar la responsabilidad de relacionarse con los diversos actores que garanticen el desarrollo de la logística internacional de forma rápida, eficiente y segura.

Con referencia a lo anterior en su artículo la cadena logística internacional Roberto Bloch, resalta la importancia de la logística internacional aplicada a la mercadería, dado que para él esta es la base de diseño de una óptima operación logística. Así mismo un proceso logístico desarrolla actividades propias de la administración logística que varían de acuerdo a la naturaleza de cada organización, y dependen principalmente de la estructura organizacional. Así los componentes típicos de un sistema logístico que se dividen en; actividades principales y actividades de soporte. (Alava Ortiz & Moreno Diaz, 2016, págs. 102,103,104).

- Actividades principales: se desarrollan a lo largo de todo el proceso porque logran el efectivo manejo logístico, contribuyen a la mayor parte de los costos totales logísticos y son esenciales para obtener una coordinación efectiva.

- ✓ Gestión de compras: el aprovisionamiento tiene como objetivo adquirir los bienes y servicios que la empresa requiera, garantizando así la cantidad necesaria en términos de tiempo, calidad y precio. En esta gestión es primordial el desarrollo de una adecuada relación con proveedores, quienes actualmente son considerados como aliados estratégicos para el desarrollo del objeto social empresarial, esto implica relaciones basadas en la confianza mutua y la permanencia a lo largo del tiempo, con el fin de que ambas partes obtengan ganancias.

- ✓ Gestión de almacenes: según el estudio de la caracterización de la logística realizado por el SENA en el año 2006, las bodegas han pasado a ser plataformas consideradas como centros de proceso, debido a la multimodalidad, sistemas de almacenamiento, sistemas de movimientos de materiales, sistemas de información, sistemas de trazabilidad y sistemas de distribución, que son utilizados actualmente para garantizar una efectiva gestión del almacén.

- ✓ Gestión del transporte: entre las decisiones básicas que se deben tomar alrededor del sistema de transporte se tiene, la definición del modo de transporte a utilizar, si se cuenta con una flota propia o por el contrario se subcontrata este servicio, organización del sistema de transporte y gestión de la información, establecimiento de rutas y por último los costos de distribución.

- ✓ Actividades de soporte: Ballou define este tipo de actividades como aquellas que soportan a las primarias en el proceso logístico de las organizaciones.

Al aplicar el proceso de logística internacional, se pone en marcha todo un sistema integral que busca alcanzar la máxima eficiencia, en el cual es relevante el manejo de información y conocimiento sobre la distribución física internacional (DFI), tomando como aspecto más relevante la necesidad de los clientes de recibir su pedido en la fecha acordada, evitando así inventarios, riesgos innecesarios, paradas en la producción y comercialización, además de la reducción de costos.

Tradicionalmente lograr ser competitivo consistía en entregar un producto de calidad en un tiempo determinado, en contraste actualmente el factor determinante de éxito es la forma de hacer llegar el producto o servicio al cliente en el tiempo y cantidad solicitada, es decir justo a tiempo. Para lograr el objetivo anteriormente descrito, la logística internacional brinda una serie de pasos:

- a) Identificar las necesidades de consumo: tener en cuenta volumen y tiempo, para así evitar sobre stop de inventarios que puedan sufrir obsolescencia. De esta forma se concentra solo en planear las órdenes de acuerdo al comportamiento de la demanda.
- b) Identificar métodos para almacenar las mercancías: es realizar una adecuada distribución de la mercancía en el almacén, ubicando cada producto de acuerdo a la naturaleza de su flujo, para evitar riesgos por manejo, carga y descarga.

- c) Identificar el momento justo en que deben etiquetarse, empacarse y embalsarse las mercancías: Este mecanismo busca evitar las dobles maniobras, atrasos y gastos innecesarios, al momento de cumplir con las normativas comerciales y de aduanas a nivel mundial, que exigen marcas con información comercial específica.
- d) Identificar medios de transporte: la selección del medio adecuado que debe responder a la reducción del manejo de carga y descarga, haciendo uso de contenedores que faciliten la manipulación de la mercancía.
- e) Ubicar puntos de redistribución: con el fin de reducir tiempos de entrega y evitar viajes que sean innecesarios.
- f) Tipo de documentación: tener pleno conocimiento de la documentación de aduanas, fiscal o comercial que sea exigida para la importación.
- g) Costos de manejo y almacenaje.
- h) Sistema de cómputo.
- i) Integrar en el proceso de logística internacional a los eslabones de las cadenas de suministro: con esta integración se buscan relaciones estrechas entre cada uno de los agentes que interactúan en la cadena de abastecimiento, además de garantizar un flujo de materiales, información y capital eficientes.

En el concepto de logística internacional, según el profesor Alejandro Molins se define la logística como “que es la ciencia la organización de cualquier actividad de forma que su resultado sea óptimo” tiene como finalidad las adquisiciones, el movimiento del producto, su almacenamiento además del control de inventario y algo muy fundamental tener documentado el flujo de información que le permiten a la organización una coordinación adecuada para optimizar sus procesos logísticos.

Logística de distribución física internacional. Es considerada como una serie de operaciones necesarias para lograr el traslado físico de un producto desde un punto de origen a un punto de destino.

Su principal objetivo es optimizar las operaciones de comercio internacional en ejes como, costos, tiempo y calidad del servicio, con el fin último de lograr una mayor utilidad para todos los agentes dentro de la cadena.

### **Distribución Física Internacional**

La distribución física internacional reúne una serie de actividades básicas, las cuales son: Para empezar producción, inspección, transporte, procesamiento, seguidamente inspección, luego transporte, almacenamiento, para continuar transporte, venta, uso o consumo final. Como resultado de la ejecución de las actividades surgen una serie de costos por la contratación de los servicios, los cuales pueden ser directos o indirectos:

✓ Directos: en este grupo se puede encontrar el embalaje, marcado, documentación, unitarización, manipuleo, seguro, transporte, almacenaje aduanero, bancario y agentes.

✓ Indirectos: los costos indirectos están compuestos por administrativos y capital atado o inventario.

En la distribución física internacional el tiempo es un parámetro crucial y está estrechamente asociado con el costo, dichos parámetros dependen del modo de transporte seleccionado, y de allí la importancia de un análisis integral en la determinación del mismo. En cuanto a terminología técnica, el tiempo de tránsito es el tiempo total invertido para llevar a cabo la DFI de un embarque, el cual es considerado como la operación más importante a lo largo de la cadena. Cabe resaltar que uno de los procesos críticos por el largo lapso de tiempo que requiere, es el desaduanamiento en la aduana del país importador.

## **Los Puertos**

Los puertos son considerados como empresas logísticas, su objeto primordial es la participación en la distribución física internacional. Un puerto tiene dos roles principales el de origen, o el de destino de la carga.

Se considera que un sistema portuario es como un agente que participa en la cadena logística de suministro, recalándose que un puerto no es una única empresa, sino un conjunto de firmas, a modo de ejemplo, un puerto como mínimo está compuesto por dos empresas, la autoridad portuaria y un operador del terminal concesionado.

El objetivo de la injerencia de la logística en la actividad portuaria se da en el balanceo del desfase espacial y temporal entre los centros de oferta y demanda, es así como los costos logísticos son uno de los componentes de costos más amplios de los productos comerciales, típicamente los costos de distribución van desde un 15% a más del 30% de sus costos totales; por lo anterior se justifica la importancia de la logística de distribución.

Puerto: es entendido como un eslabón que permite el intercambio comercial, a través de la conexión de los medios de transporte mar y tierra, permitiendo así la actividad económica y comercial entre un punto de origen y de destino, bien sea a nivel internacional o nacional.

Las funciones estratégicas de un puerto son:

- ✓ Punto de interface, el cual permite el encuentro del mar con los diferentes modos de transporte.
- ✓ El enlace genera la conexión de la cadena de transporte.
- ✓ Los depósitos aduaneros reconocidos como zona primaria de mercancía, bajo control aduanero.

- ✓ La infraestructura portuaria se identifica como centro logístico.

## **En Colombia**

Las normas de origen preferenciales aplicadas por Colombia, se rigen bajo el marco de los tratados de libre comercio y otros acuerdos preferenciales que han sido suscritos a nivel regional. En los últimos años Colombia ha reducido sus aranceles, con el ánimo de mitigar la dispersión de los mismos y atacar el sesgo antiexportador, es así como se cuenta con un arancel promedio de 6,2% comparado con el 12% para el año 2006. De forma general los derechos arancelarios aplicados por Colombia son ad valorem.

En Colombia teniendo en cuenta esta necesidad de la empresa Juan D Hoyos Distribuciones, es conveniente implementar en sus procesos organizacionales la creación de un modelo de proceso logístico suministro de productos terminado importados, porque le permite proyectarse prospectivamente a futuro teniendo en cuenta la visión de la empresa de ser líder dentro del marco logístico a nivel nacional.

## **Juan D Hoyos Distribuciones**

Actualmente, la empresa Juan D Hoyos Distribuciones presenta la necesidad de diseñar un modelo de proceso logístico de suministro de producto terminado importado, para organizar, estructurar, desarrollar con todos los pasos que exige la logística internacional, es una visión para mantenerse en la vanguardia de su línea de negocio. Trae

un impacto positivo para mejorar los procesos dentro de la cadena de suministro en la empresa, eliminando procesos repetitivos, mantener estándares altos de calidad, aumenta el sentido de pertenencia por la empresa. Facilitar a sus colaboradores un mejor enfoque en su estructura organizacional de la empresa, creando confianza en la institución de sus procesos.

¿Si Juan D Hoyos Distribuciones no diseña un modelo de proceso logístico de suministro de producto terminado para su importación que puede ocasionar?

## **1.2. Objetivos**

### **1.2.1. Objetivo general**

Diseñar un modelo de proceso logístico de suministro de producto terminado importado para Juan D Hoyos Distribuciones para el primer semestre del año 2020.

### **1.2.2. Objetivos específicos**

- Recopilar información necesaria para un modelo del proceso logístico de suministro de producto terminado importado, desde su origen hasta el recibo en el Cedi Juan D Hoyos Distribuciones.
- Identificar los documentos o formatos que debe implementarse en un modelo del proceso logístico de suministro de producto terminado importado para Juan D Hoyos Distribuciones.

- Elaborar el procedimiento que incluye, flujograma, tabla explicativa de actividades en un modelo de proceso logístico de suministro de producto terminado importado para Juan D Hoyos Distribuciones.

### **1.3. Justificación**

#### **1.3.1. *Justificación teórica***

Esta investigación busca conocer e indagar más sobre un modelo logístico de proceso de suministro de producto terminado para importar en el país basándonos en la logística internacional, y en los tratados de libre comercio (TLC) que se posee actualmente.

Poco sabe la población en general sobre la influencia de la distribución física internacional en el país, como el manejo de productos terminados que ingresan a través del TLC a suelo nacional, siendo el tema de logística nacional, uno de las prioridades de la política interna del país, donde la alta demanda de importación por parte de los sectores distribuidores y comercializadores no es muy alta y los costos son elevados.

A partir del desarrollo de esta investigación, se hará un aporte sobre la importancia de la implementación de un modelo logístico de distribución aplicados en el ámbito internacional por parte de los distribuidores como Juan D Hoyos Distribuciones, desde una visión teórica se puede generar procesos de innovación que fomenten el desarrollo interno de la cadena de suministro, donde se puede explicar los pasos o métodos para aportar al

mercado colombiano la búsqueda de nuevas oportunidades de crecimiento, de allí es importante el análisis enfocado en la logística, donde se habla de la incidencia del manejo de mercancía para un desarrollo integral de las organizaciones. Desde este marco logístico se busca hacer una revisión de las actividades que generan los proyectos logísticos como incidencia en el crecimiento empresarial para el abastecimiento y distribución de mercancía enfocada en el proceso de última milla logística.

Teniendo presente lo anterior, a partir de este proyecto se contribuirá a partir del diseño de un modelo estratégico que permitirá que otras áreas de la empresa a que se puedan apoyar a través de los procesos que se definen en el presente trabajo como aporte a planes futuros de desarrollo logístico, es importante resaltar que en este caso el enfoque hace una cercanía al proyecto de Puerto de Urabá, con el propósito de incidir en el mejoramiento de desarrollo económico, social, ambiental y cultural para dicho territorio.

### **1.3.2. *Justificación Social y/o empresarial.***

Este proyecto beneficiara a los clientes de Juan de Hoyos Distribuciones, a la empresa en la cadena de suministro y aumentar el perfil de la empresa mostrándola más atractiva ante sus clientes al ser una empresa organizada y estructurada de sus procesos, eliminar procesos repetitivos al no cumplir con los altos estándares de calidad exigido por los entes gubernamentales y para la certificación de la adquisición de sus productos y seguimiento buenas prácticas de manufactura.

Para el desarrollo de este proyecto se contempla en Juan de Hoyos Distribuciones diseñar un modelo logístico que permita de forma ágil y segura satisfacer las necesidades internas de la empresa en los requerimientos de información, tomando como referencia esta investigación.

Este proyecto tiene como objetivo diseñar un modelo de proceso logístico para suministro de producto terminado Importado para Juan de Hoyos Distribuciones que le permita cumplir con las necesidades de sus clientes, requerimientos legales que exigen los entes gubernamentales, además de llenar los vacíos que se le presentan en el desarrollo de logística internacional y contribuir a cumplir con la visión de la empresa de ser líder en el modelo de negocio de distribución y comercializador de productos terminados del canal institucional en Colombia.

El modelo se debe compartir y difundir en la empresa, para que lo conozcan los miembros encargados del proceso y así puedan trabajar como un equipo, en donde los involucrados están al corriente de las que tareas les compete y como sus éstas se relacionan con las del resto del personal quedando claro el objetivo y la dirección que se pretende con el mismo. Es importante herramienta para asegurar que la empresa opere siempre bajo los mismos criterios.

### **1.3.3. *Justificación personal.***

El desarrollo del presente trabajo, contribuye a la formación profesional de los estudiantes, ya que permite establecer un proceso de aprendizaje dinámico y práctico. Por una parte, ayuda a reforzar conocimientos adquiridos en las diferentes asignaturas abordadas a lo largo de los estudios, especialmente las relacionadas con Administrador en Gestión Logística. Por otra parte, permite adquirir nuevos conocimientos referentes al objeto específico de estudio.

El aporte que puede entregar esta investigación está orientado a la profundización de un tema poco tratado por muchas personas del común, que no han tenido la oportunidad de conocer cómo se desarrolla y que efectos tienen en su vida cotidiana.

### **1.3.4. *Justificación Metodológica.***

La investigación realizada para la elaboración del diseño de un modelo del proceso logístico de suministro de producto terminado importado para la empresa Juan D Hoyos Distribuciones, permite ampliar los conocimientos en varios frentes de investigación dentro de los aspectos cuantitativos que se van a recopilar dentro de la empresa y todas las personas implicadas de toda la cadena de suministro, creando conciencia de cuáles son los pasos a seguir y como pilar fundamental, desarrollar mucho aprendizaje en este campo.

Creando expectativas de aplicación en otros proyectos futuros que se pueden presentar dentro de la compañía para generar un ámbito de clima laboral positivo y de buen sentido de pertenencia de los colaboradores a la empresa.

#### **1.4. Marco de referencia**

##### **1.4.1. *Marco teórico.***

En esta sección, se presentarán algunas teorías de la investigación los cuales fueron seleccionados como referencia para abordar el problema.

La macrologística internacional aparece cuando, en el proceso logístico de vender mercancías a un país diferente, se deben tener en cuenta las políticas aduaneras en el país del exportador. Pero, dependiendo de los términos de comercio internacional (INCOTERMS) que se estén manejando, también deben tenerse en cuenta las políticas aduaneras del importador. En el momento en que se hace ese análisis desde el punto de vista aduanero, comercial y logístico entre el exportador e importador, ya ahí se está aplicando la macrologística internacional, ya que cualquier proceso logístico que se analice a nivel global manejará una serie de elementos de distribución, transporte de las cargas, desplazamiento de la mercancía o producto terminado por toda la cadena de suministro global. Para esto involucran políticas aduaneras entre los dos protagonistas de la transacción que se está realizando a nivel internacional.

Así mismo en la actualidad la macrologística internacional hace parte de una estructura entre países que cada día se fortalece más, ya que las exportaciones e importaciones se dan en los mercados de las economías a nivel mundial. Esto necesita de la logística internacional que se encarga de hacer que cada cosa llegue a su destino nacional manejando herramientas relacionadas con la distribución. Pero esto se logra manejando las operaciones y la gestión, lo que implica planear y organizar las actividades de la economía que necesita planear los requerimientos que se necesitan en los mercados de cualquier economía (Silvera, 2018, pág. 97).

En el momento de planear las exportaciones o importaciones de cualquier tipo de mercancías, la cadena de suministro tendrá un ciclo normal que se debe cumplir. Este primer ciclo será el de suministro o abastecimiento y las operaciones que implican obtener las mercancías, que se pueden presentar en materia prima o en productos terminados. Es evidente que en ese proceso de la logística de entrada o aprovisionamiento se van a presentar una serie de operaciones que hay que tener en cuenta, como el recibo y despacho, el cargue y descargue de las mismas.

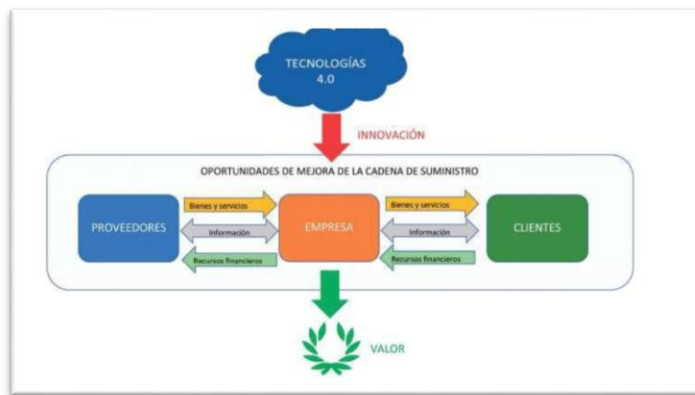
La cadena de suministro es también el nexo de unión de la empresa con su entorno, a través de proveedores, clientes y otras partes interesadas, estas tecnologías beneficiarán también al entorno de la compañía. Por extensión, estos beneficios deben alcanzar al conjunto de la sociedad. Se puede apreciar en la Imagen 1. (Tundidor, 2018, pág. 13).



**Imagen 1.** La Cadena de Suministro

**Fuente.** [www.alfaomegacloud.com/reader/cadena-de-suministro-40?location=11](http://www.alfaomegacloud.com/reader/cadena-de-suministro-40?location=11)

En cuanto al camino por el que las nuevas tecnologías van a canalizar su impacto positivo en la cadena de suministro, se puede sintetizar en la palabra innovación. Entendiendo como innovación la «transformación en valor de una oportunidad de mejora, introduciendo un cambio en un sistema de referencia», es precisamente en las oportunidades de mejora en las cadenas de suministro de las empresas donde más se producirá un impacto beneficioso. Las tecnologías 4.0 generan valor en el conjunto de la cadena de suministro (e incluso en el entorno de la empresa) a través de la innovación, focalizando los cambios en las oportunidades de mejora, como puede ver en la imagen 2. (Tundidor, 2018, pág. 13).



**Imagen 2.** Tecnologías 4.0 cadena de suministro

**Fuente.** [www.alfaomegacloud.com/reader/cadena-de-suministro-40?location=11](http://www.alfaomegacloud.com/reader/cadena-de-suministro-40?location=11)

El enfoque en la sustentabilidad se ha incrementado a medida que las economías en países grandes como Brasil, China e India han crecido. Por un lado, el crecimiento de los mercados emergentes está mejorando los estándares de vida globales en una forma en la que quizás antes no se había dado en la historia humana. Por otro lado, este crecimiento ejerce presión en los recursos y el medio ambiente en una forma que tampoco había sucedido. Cada vez es más evidente que, si las cadenas de suministro no se vuelven más sustentables de lo que han sido en el pasado, los recursos mundiales y el medio ambiente no serán capaces de mantener este nivel de crecimiento. Los

factores que han aumentado el enfoque en la sustentabilidad se pueden dividir en tres distintas categorías:

- ✓ Reducir el riesgo y mejorar el desempeño de la cadena de suministro
- ✓ Presiones comunitarias e incentivos y mandatos gubernamentales
- ✓ Atraer clientes que valoren la sustentabilidad. (Chopra, 2020, pág. 490).

Los pronósticos de la demanda forman la base de toda planeación de la cadena de suministro. Consideremos la visualización de empujar/jalar de la cadena de suministro. Todos los procesos de empuje en la cadena se realizan con anticipación a la demanda del cliente, mientras que todos los procesos de jalar se realizan en respuesta a la demanda del cliente. Para los procesos de empuje, el gerente debe planear el nivel de actividad, ya sea el de producción, transporte o subcontratación. Para los procesos de jalar, el gerente debe planear el nivel de capacidad e inventario disponible, pero no la cantidad real que se ejecutará. En ambos casos, el primer paso que el gerente debe tomar es pronosticar cuál será la demanda del cliente. Más adelante en la cadena de suministro, la fábrica de pinturas que produce la base también necesita pronósticos para determinar sus propios niveles de producción e inventario. A su vez, y por la misma razón, los proveedores de la fábrica necesitan pronósticos. Cuando cada etapa de la cadena de suministro realiza sus propios pronósticos por separado por lo regular éstos son muy diferentes. El resultado es un desajuste entre la oferta y la demanda. Sin embargo, cuando todas las etapas trabajan juntas para producir un pronóstico colaborativo, éste tiende a ser más preciso. La precisión permite a las cadenas de suministro tener mayor capacidad de respuesta y ser más eficientes para atender a sus clientes. Los líderes en muchas cadenas de suministro (desde fabricantes de aparatos electrónicos hasta minoristas que venden productos empacados) han mejorado su capacidad de igualar la oferta a la demanda optando por hacer pronósticos colaborativos (Chopra, 2020, págs. 172,173).

La distribución se refiere a los pasos dados para trasladar y almacenar un producto desde la etapa del proveedor a una etapa de cliente en la cadena de suministro. La distribución ocurre entre cada par de etapas en la cadena. La materia prima y los componentes se trasladan de los proveedores a los fabricantes, en tanto que los productos terminados se trasladan del fabricante al consumidor final. La distribución es un controlador clave de la rentabilidad total de una empresa porque afecta directamente tanto el costo de la cadena de suministro como el valor para el cliente. En la industria minorista del vestido, la distribución afecta a casi el 35% de los ingresos (incluyendo su influencia en las rebajas y las ventas perdidas). En India, el costo de la distribución de salida del cemento es de casi el 30% del costo de producirlo y venderlo. (Chopra, 2020, págs. 69,70).

Cada país en particular va a manejar sus propias políticas de aduanas en relación a lo que ingrese o salga del país, pero ¿qué son las políticas de aduanas? Son una serie de normas que se legislan con el objetivo de establecer unas reglas de juego desde el punto de vista legal aduanero en el momento que se realice una exportación e importación. Aquí se manejan una serie de aranceles que deben pagar por los productos que ingresan o salen de un país determinado. De la misma forma en las políticas aduaneras van a existir excepciones en cuanto a los tributos que se deben pagar las exportaciones. En el caso particular de Colombia, las exportaciones pagan cero arancel, esto se hace como estrategia para incentivar que los productos de nuestro país puedan salir a los mercados internacionales con mayor frecuencia y de esta forma generar mayores divisas producto de las exportaciones (Silvera, 2018, pág. 27).

Es indispensable contextualizar los riesgos que se pueden presentar en momento de iniciar el transporte y en entrega de la mercancía teniendo en cuenta los términos de comercio internacional (INCOTERMS) citamos los siguientes ejemplos:

- a) Cuando la mercancía que se entrega no se ajusta en lo acordado en contrato, es el comprador de él que asume el riesgo, no puede considerarse cuando lo entregado no puede considerarse como un objeto establecido en el contrato, es el vendedor quien asume los riesgos.
- b) El riesgo se le trasmite al comprador cuando por su culpa no se puede realizar la entrega estando el vendedor en la capacidad de realizarla.
- c) Todo riesgo puede ser transmitida cuando la mercancía transportada ha sido debidamente individualizada, identificada como lo rige el contrato.

De acuerdo a la autorización o calificación otorgada, los importadores, los exportadores y los operadores de comercio exterior, recibirán unos beneficios o tratamientos especiales que se espera sirvan de estímulo para el cumplimiento voluntario de la obligación aduanera. El Operador Económico Autorizado (OEA), quien es el que ostenta la máxima categoría en niveles de confianza, es quien recibirá los mayores beneficios; los importadores, exportadores y operadores de comercio exterior, de confianza, entran en una categoría menor de reconocimiento y por tanto sus beneficios están limitados; y para el exportador autorizado, su beneficio está referido solo a la expedición de declaraciones de origen o declaraciones en factura, de conformidad con los acuerdos comerciales, a no ser que también tenga la calidad de Operador Económico Autorizado o se califique como de confianza, en cuyo caso también accederá a los beneficios previstos para estas categorías.

El exportador que tenga la calificación de exportador autorizado, puede disponer de un sistema simplificado de prueba de origen para los Acuerdos Comerciales que contemplen dicha figura; por ejemplo, el Acuerdo Comercial entre la Unión Europea, Colombia y Perú - TLC Colombia/EFTA (DIAN, 2016, pág. 29).

En el Decreto 390 también se dejó plasmado uno de los compromisos asumidos por el País en el marco de los Tratados de Libre Comercio, referido a la reducción de los tiempos de desaduanamiento de las mercancías importadas; a tales efectos, se estableció que, en la medida de lo posible, el desaduanamiento de estas mercancías se hará dentro de las cuarenta y ocho (48) horas siguientes a la fecha de su llegada al territorio aduanero nacional. Esto significa que la meta solo podrá ser cumplida cuando el desaduanamiento se haga en el lugar de arribo, sin enviar las mercancías a un depósito fuera de dicho lugar; que por lo demás, resulta de alto riesgo para la operación, por la posibilidad de pérdida de la misma u otras prácticas irregulares que a veces se han presentado, por experiencias en este sentido, en el pasado (DIAN, 2016, pág. 55).

Así las cosas, el Decreto 390 dispone las dos únicas formas en que la mercancía introducida al territorio aduanero nacional, puede formalizar su estadía en el mismo; ya sea sometiéndola a un destino aduanero o a una operación aduanera especial de ingreso; precisando que el depósito franco por sí mismo ya es un destino aduanero y como tal, las mercancías que de allí proceden, solo pueden destinarse a la venta a viajeros que salgan o ingresen al territorio aduanero nacional, en cuyo último caso se someten al régimen de importación de viajeros (DIAN, 2016, pág. 55).

.

Todo proceso organizacional debe tener un conjunto de características que le permitan validarlo como tal, algunas de las cuales se presentan a continuación:

- a) Definidos: Todo proceso organizacional debe establecer claramente cuál es su objetivo y por qué debe realizarse.
- b) Delimitados: Todo proceso organizacional debe tener un comienzo y un final.
- c) Secuenciales: Todo proceso organizacional cuenta con una cadena de etapas o pasos, donde la etapa anterior sirve de base para la etapa siguiente.
- d) Estandarizados: Todo proceso organizacional debe ejecutarse de una misma forma y es inaceptable su ejecución de diferentes maneras o según el estilo del ejecutor del proceso.
- e) Documentados: Todo proceso organizacional debe estar evidenciado y protocolado en normas o directivas formales.
- f) Medibles: Todo proceso organizacional debe contar con indicadores de diversa naturaleza que permitan apreciar la eficacia y eficiencia organizacional.
- g) Contar con responsables y participantes: Todo proceso organizacional debe designar al personal encargado de ejecutarlo.
- h) Simples: Todo proceso organizacional debe ser fácil de entender y de ejecutar.
- i) Estructurados: Todo proceso organizacional se ejecuta dentro de una estructura organizacional configurada de acuerdo con un modelo organizacional que le permita operar y funcionar de manera eficaz y eficiente (Louffat, 2017, pág. 11).

El diseño e implantación de procesos organizacionales trae consigo una serie de beneficios para las organizaciones, dentro de las cuales resaltan nítidamente las siguientes:

- **Visión amplia:** Los procesos permiten tener un panorama o marco contextual de toda la empresa al estructurarla de una manera integrada por medio de macroprocesos, subprocesos y microprocesos, los cuales estarán sinérgicamente entrelazados de manera inductiva y deductiva.
- **Racionalización:** La estructura por procesos permite el empleo eficaz y eficiente de los recursos financieros, materiales y del personal de la empresa para lograr una mayor productividad, una reducción de costos o la producción de productos o servicios de mayor calidad que ofrece al cliente interno y externo.
- **Toma de decisiones más rápidas:** En un contexto organizacional de procesos, las decisiones se toman con mayor prontitud porque evita consultar por separado a “cada diferente área funcional”, lo que provocaba demoras para decidir. Con los procesos la decisión está en manos del líder del proceso, investido con el empoderamiento necesario.
- **Transparencia de información:** La gestión por procesos tiene como fortaleza que la información es compartida, lo que permite que todos estén al tanto de lo que sucede” justo a tiempo” y puedan coordinar e integrar acciones compartidas.
- **Delimita responsabilidades:** Dado que cada proceso tiene un objetivo concreto y específico a cumplir para servir a su cliente –interno o externo– es consciente de cuáles son sus deberes y responsabilidades, así como los resultados a obtener.
- **Desarrollo nuevo de competencias:** Trabajar dentro de una estructura de procesos supone que el personal necesita estar dotado de un nuevo perfil de competencias en lo que se refiere a las dimensiones de conocimientos, habilidades y actitudes, que son diferentes de las que tenía en el modelo funcional-clásico.
- **Orientación al cliente:** El foco principal de la configuración de procesos es, por sobre-todo, ofrecer al cliente externo los productos o servicios con los estándares de calidad y cantidad requerida, basado en una cultura de atención al cliente (Louffat, 2017, págs. 11,12).

#### **1.4.2. Marco conceptual.**

A continuación, se analizarán varios conceptos básicos que se presentan en dicho proyecto de investigación con el fin de seleccionar la interpretación que más se contextualice al desarrollo de la investigación y hallar la factibilidad de alternativas para tratar el problema planteado.

- **DIAN:** Es la Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales, la cual es encargada de garantizar la seguridad fiscal del estado colombiano y la protección del orden público y económico, encargada de dar cumplimiento a las obligaciones de tipo tributarias, aduaneras y cambiarias, y la dirección en operaciones de comercio exterior contribuyendo a la equidad, transparencia y legalidad en las mismas.
- **DANE:** Departamento Administrativo Nacional de Estadística, con ayuda de esta entidad obtendremos información de mucha importancia, como la variación de la inflación, el comportamiento del Producto Interno Bruto, con estas estadísticas podremos implementar estrategias en el modelo de proceso logístico de la empresa Juan D Hoyos Distribuciones.
- **DESADUANAMIENTO:** Trámite aduanero. Este proceso es pieza clave porque nos va a permitir formalmente nacionalizar los productos que se importen para su libre circulación.
- **FLUJOGRAMA:** Será parte gráfica que especificará el proceso que se deberá seguir para que todas las personas realicen ordenada, correcta y estandarizada el proceso logístico de suministro de producto terminado importado para la empresa Juan D Hoyos Distribuciones.
- **IMPORTACIÓN:** la importación es considerada como la introducción de mercancías de procedencia extranjera o de zona franca al territorio aduanero nacional, de ahí al Cedi de la operación.

- **INCOTERMS:** son un conjunto de reglas internacionales, que están regidos por la Cámara de Comercio Internacional. Estos se encargan de regular las condiciones de entrega de las mercancías, la respectiva distribución de riesgos durante la operación de importación, la distribución de los costos de operación, y la distribución de documentos de la operación. Dependiendo del alcance de las obligaciones del vendedor y el comprador se agrupan en país de origen, tránsito internacional y en país de destino.
- **LOGISTICA DE IMPORTACIÓN:** Este proceso nos ayudará en la planificación, coordinación y control de todas las operaciones desde los términos de negociación fijada por ambas partes, transporte, almacenaje hasta la distribución de la mercancía. Generando seguimiento a toda la cadena de abastecimiento y la entrega final del producto.
- **MACROLOGISTICA:** En este campo abordamos todo el estudio de la distribución de los productos de Juan de Hoyos, donde entra los operadores logísticos a garantizar que el producto llegara en buen estado.
- **MACROPROCESO:** Corresponde al conjunto de Procesos el cual nos lleva a tener visión más amplio para realizar mejor el objetivo trazado.
- **MICROPROCESO:** Este es un aliado del Macro Proceso, lleva una serie de pasos o actividades más detalladas, para el cumplimiento de las normas o el objetivo trazado.
- **MANUAL:** Con este instrumento podremos llevar todo el proceso documentado de manera más ordenada, con datos básicos para realizar bien la función.
- **MODELO LOGÍSTICO:** En este caso que es para un proceso logístico el propósito es agilizar el análisis, y hacer predicciones aproximadas a lo que ocurre en el momento actual.

- ***NORMATIVIDAD***: Son las normas que debemos cumplir para poder llevar a cabo la importación de los productos, esta lleva una serie de leyes o requisitos que se debe cumplir.
- ***OPERADOR LOGÍSTICO***: Es un aliado estratégico y administra materias primas y productos terminados, encargado de apoyar a diferentes procesos de la cadena de suministro como, por ejemplo; el aprovisionamiento, transporte de mercancía, almacenamiento, legalización de documentos y otros.
- ***PROCESO***: Es el paso a paso de lo que se está implementado, para obtener un buen resultado con el trámite de importación de productos.
- ***PROCEDIMIENTO***: Nos hace referencia a ejecutar una acción bajo un modelo establecido, teniendo en cuenta todos los parámetros que se definen para que la actividad que se va a realizar se obtenga el resultado positivo.
- ***PRODUCTO TERMINADO***: Es toda mercancía / Semielaborado, Materias primas, Material de empaque y Material P.O.P Suministrado.
- ***SUBPROCESO***: Este es un paso para llegar al Macro proceso, para tener mayor claridad de lo que se está ejecutando y poder alcanzar el objetivo deseado.
- ***UNITARIZACION***: Consiste en el proceso de ordenar y acondicionar correctamente nuestra mercancía en unidades de carga para su transporte, con la finalidad de facilitar el transporte, se realiza la agrupación de uno o más unidades superiores a la carga que deben conservar toda su integridad para el momento de su traslado la mercancía no sufra.

- **ZONA FRANCA:** Es considerada un depósito franco en un área geográfica dentro del territorio nacional, en donde se llevan a cabo actividades industriales de bienes y servicios, y actividades comerciales bajo una normatividad establecida.

### **1.4.3. Marco contextual.**

## **Reseña Histórica del Comercio Internacional desde sus Inicios**

Desde el principio el ser humanos ha buscado los recursos necesarios para realizar intercambios que permitan comercializar sus productos, fue en el periodo Neolítico hace unos 7000 años cuando se presentaron los primeros asentamientos humanos, esto trajo consigo realizar otras actividades como fabricación de utensilios para los cultivos, hicieron tejidos sencillos, vasijas, posterior a esto en la edad de los metales cuando se aprendieron a crear herramientas, por su abundancia de realizar herramientas crecieron y es cuando se crean las ciudades con individuos con diferentes actividades, los campesinos laboraban el campo, los guerreros defendían las ciudades, fue en este periodo cuando al manejar el tiempo se le dieron excedentes en la producción que permitió la comercialización de sus productos a otros asentamientos por intermedio de trueque, la ubicación en las orillas de llanuras permitió el comercio entre estas poblaciones, se hace referencia el valle de los ríos Éufrates y Tigris que permitiera las primeras ciudades como (Ur, Nínive, Jericó) la actual Irak, el valle del río Nilo (Giza, Teba, Menfis) la actual Egipto, el comercio permitió el desarrollo de las primeras ciudades y llegando consigo el progreso de sus culturas.

Con la fabricación de joyas, artesanías e indumentaria nace el comercio e intercambio de bienes. Para ello se hace imprescindible la necesidad de viajar de forma terrestre y marítima. De todos modos, esto es posible tras el

descubrimiento de la rueda y del barco a vela para el aprovechamiento de los vientos. De esta forma los humanos de esta era podían trasladarse y comercializar sus bienes. (Carracteristica, 2020).

Marcos ambientales comparativos; La libertad económica refleja la libertad que tienen los administradores para decidir sobre un sinnúmero de aspectos de sus operaciones comerciales cotidianas. Por ejemplo, qué inversiones harán, cómo asignarán recursos, qué derechos de propiedad demandarán, cómo competirán, a quién contratarán, a quién despedirán y qué modos de operación elegirán. En muchos países, principalmente en economías desarrolladas, hay aspectos de la libertad económica que se dan por sentados y que rara vez pasan por la mente de los administradores. En muchos otros, principalmente en países en vías de desarrollo, los administradores están tan restringidos que son motivo de fascinación y conflicto constante. Formalmente, la libertad económica es el “derecho absoluto a la propiedad, a la plena libertad de actuación en relación con el trabajo, el capital y los bienes, y a la ausencia absoluta de coerción o restricción de la libertad económica más allá del alcance necesario para que los ciudadanos protejan y mantengan la propia libertad”. (Daniels, 2018, pág. 104).

Este comercio primitivo, dio paso al intercambio local de bienes y alimentos, como también a un intercambio global de innovaciones científicas y tecnológicas, entre otros. Ahora la riqueza podía almacenarse e intercambiarse. Empezaron a aparecer las primeras sociedades capitalistas tal como las conocemos hoy en día, y también las clases sociales. En un inicio las clases sociales eran simplemente la gente de las grandes ciudades y la familia del más dirigente. Más adelante aparecieron otras clases sociales más sofisticadas como los guerreros, los artesanos, los comerciantes.

El Trueque, era la manera en que las personas empezaron a comerciar. Se trata de intercambiar mercancías por otras mercancías de igual valor. Las mercancías como medio de pago no eran las más adecuadas por su tipología de ser perecederas y difíciles de

acumular. Por este motivo, se fueron cambiando por objetos o metales preciosos, que iban tomando formas variadas dependiendo del lugar (ladrillos, arcos, placas, navajas y otros)

Edad Media empieza a surgir importantes rutas comerciales que intentan suplir la alta demanda europea de bienes y mercancías. Se crean rutas de importación muy frecuentadas. El establecimiento de rutas sirve para reactivar la economía de numerosas regiones

A finales de la Edad Media surge la banca como establecimiento monetario que presta una serie de servicios y facilita mucho el comercio, La era de los descubrimientos. Que surge la búsqueda de nuevas rutas comerciales hacia la India propició el descubrimiento de América, fortaleciendo el crecimiento de la banca europea y el surgimiento de grandes bancos europeos (como el banco de Ámsterdam, el banco de Suecia, el banco de Inglaterra y otros).

Comercio Transatlántico, Siglo XVII Las travesías transatlánticas entre Europa y América desarrollan un papel fundamental en esta época, como el transporte de mercancías y el tráfico de pasajeros. Nueva York se convierte en la capital comercial de Estados Unidos y en una de las principales ciudades del mundo. Las travesías mejoran con el paso del barco de vela al barco de vapor, mucho más rápido y seguro.

Innovación en los Transporte Siglo XIX, Estas se dan en el transporte y revitaliza noblemente el comercio, ya que, con la mejora del transporte de mercancías, estas pueden ser manufacturadas de forma barata a todos los puntos de consumo. Una de las primeras aportaciones de la revolución del transporte fue el ferrocarril en la primera mitad del siglo XIX. Transporte fluvial también tuvo mucha importancia en algunos lugares de Europa y América. Por último, el gran avance lo constituyó la aparición del automóvil con la construcción sistemática de carreteras.

Globalización, Siglo XX – Siglo XXI, marca la tendencia a la creación de zonas de libre comercio a nivel internacional. Es decir, espacios como Zonas Francas. La globalización nace como resultado de la necesidad de rebajar costos de producción, con el fin de dar la habilidad al productor de ser competitivo en un entorno global. Este proceso económico, tecnológico, social y cultural permite a los distintos países del mundo unificar sus mercados, sociedades y culturas a través de una creciente comunicación e interdependencia.

Era tecnológicas/E-commerce Siglo XXI, Tendencia a la compra-venta de productos y servicios a través de medios electrónicos e informáticos. La cantidad de comercio trae consigo electrónicamente ha crecido de forma extraordinaria en estos últimos tiempos debido a la propagación del internet y el uso de innovaciones, como; la transferencia de fondos electrónicamente, el marketing en internet, el intercambio electrónico de datos y otros. Actividad socioeconómica consistente en el intercambio de

algunos materiales que sean libres en el mercado de compra y venta de bienes y servicios, sea para su uso, para su venta o su transformación.

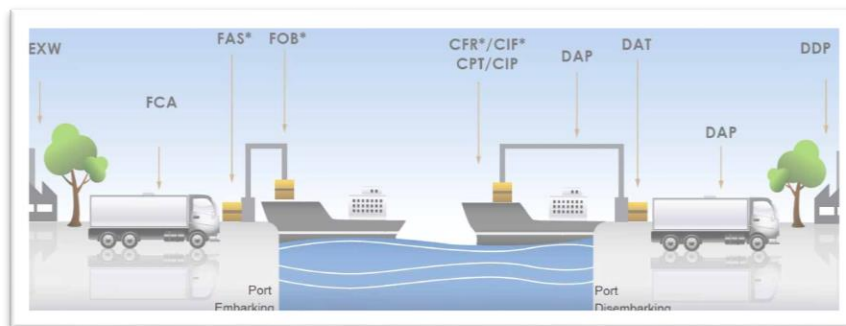
Dentro de un contexto histórico las diferentes naciones realizaron estrategias para comercializar sus productos teniendo en cuenta las limitantes existente en cada época, después de la segunda guerra mundial fue necesario moldear a nivel internacional la cultura comercial bajo criterios estructurados que permitieran una negociación sana en el comercio Internacional, hubo la necesidad de crear normas internacionales que permitieran continuar la comercialización de los productos evitando pérdidas de tiempo en la comercialización de sus productos, recibéndolos de forma rápida y segura, estas circunstancia dio origen de ciertos normas internacionales que facilitarían la exportación e importación de bienes de consumo en todos los países a nivel mundial posibilitando la tarea negociar en términos igualitarios dependiendo el tipo de acuerdo que se presentase, podemos citar a continuación los siguiente:

La Cámara de Comercio Internacional – CCI (International Chamber of Commerce, ICC, en idioma inglés) es la organización empresarial más grande del mundo, que representa a más de 45 millones de empresas en más de 100 países. La misión es hacer que los negocios funcionen para todos, todos los días, en todas partes. Su objetivo es promover el comercio, la inversión internacional, las políticas y medidas dirigidas a facilitar la operación internacional de las empresas. La CCI actúa como foro, entidad consultiva y organización que influye con propuestas y declaraciones ante las instancias pertinentes y especializadas a nivel mundial como la Organización de las Naciones Unidas, la Organización Mundial del Comercio (OMC), la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económicos (OCDE), el Fondo Monetario Internacional (FMI), el Banco Mundial, el G20, entre otros. (Cámara de Comercio de Bogotá - CCB, 2019).

La Cámara de Comercio Internacional (CCI) creó los International Commercial Terms (Términos Internacionales de Comercio – INCOTERMS), con el fin de realizar funciones regulatorias y compilar los términos de negociación, actualmente existen 11 (INCOTERMS) desde la última modificación realizada en el 2010 que permitieron agilizar una economía que creció de manera exponencial después del posconflicto de la segunda guerra mundial y otros conflictos suscitados en diferentes partes del mundo.

La finalidad de los Incoterms es establecer las pautas de los costos de la importación de un producto, así como los riesgos que genera el transporte de la carga desde su salida hasta su destino final.

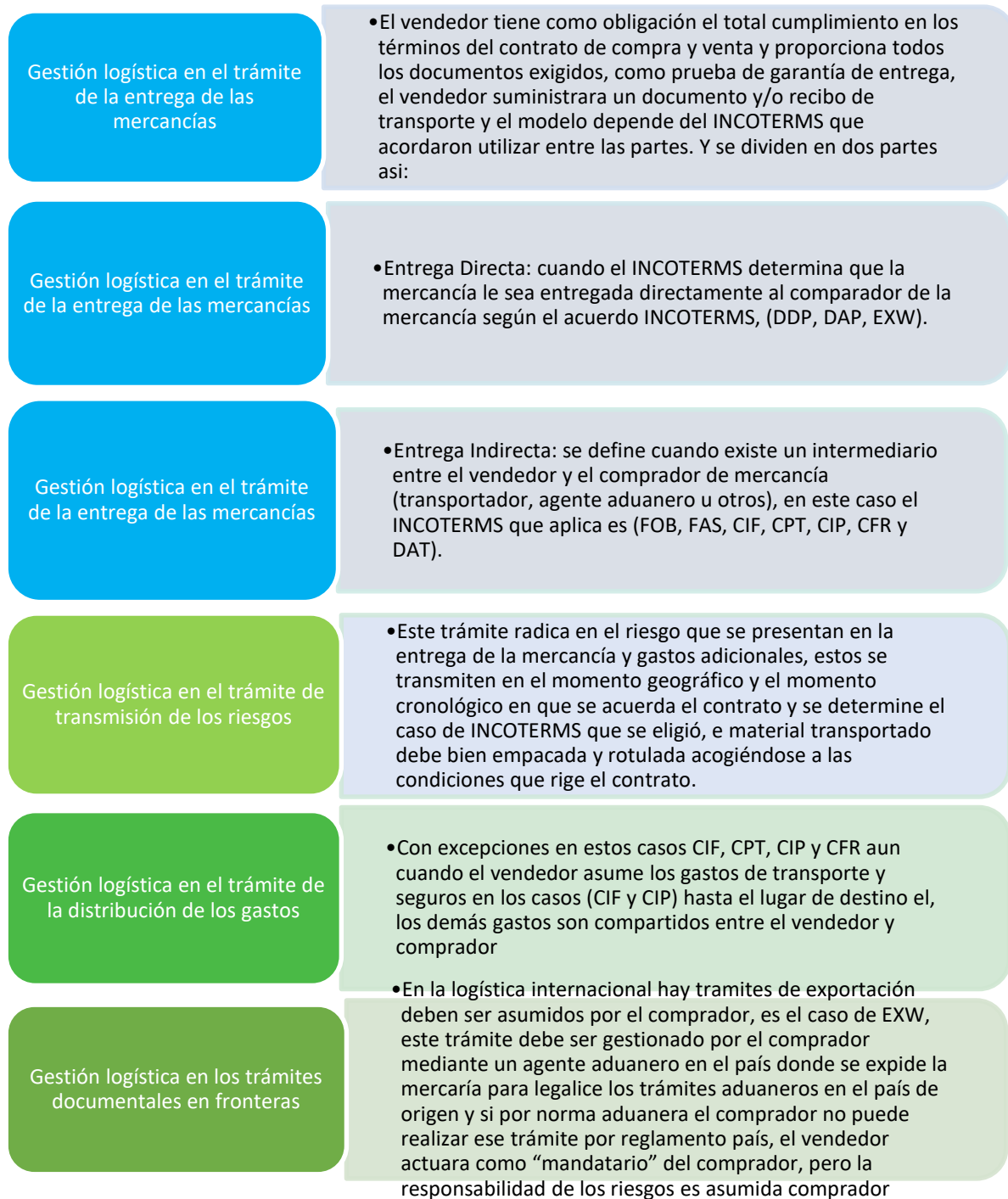
El tipo de Incoterms determina la condición del traslado de la carga y establece la responsabilidad en costos de manera concertada mediante los términos de negociación, estos términos Incoterms se determinan según el Periódico el Exportador “para cualquier modo de transporte o transporte Polivalente (EXW, FCA, CPT, CIP, DAP, DPU y DDP); cuando el transporte es marítimo y aguas navegables son (FAS, FOB, CFR y CIF) Para ilustrar ver imagen 3, (DIARIO DEL EXPORTADOR, 2020).



**Imagen 3.** Clasificación de los Incoterms

**Fuente.** <https://kanvel.com/incoterms/>

Los problemas que se generan en los INCOTERMS están distribuidos en cuatro diferentes ejes regulatorios que permite determinar el modelo de negociación pactado en la gestión logística para importación de productos y mercancías, por su característica se describen en la siguiente figura 1.



**Figura 1.** Clasificación de Ejes Regulatorios de Incoterms

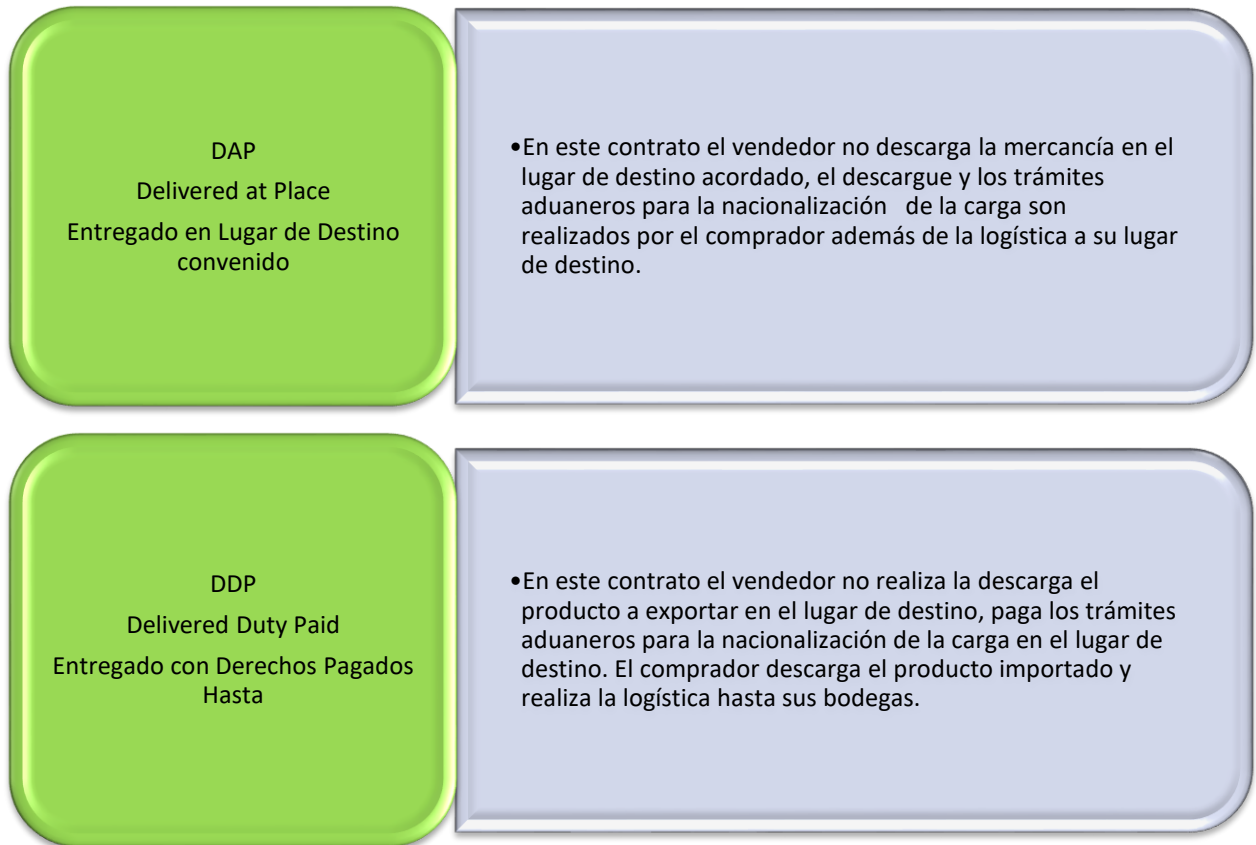
**Fuente.** Autores

En la anterior figura 1 se muestra el detalle de estos 4 ejes regulatorios que permiten apoyar y garantizar el buen manejo de escenarios o situaciones futuras que pueden generar en los INCOTERMS siendo una negociación con acuerdos formales de las condiciones de la gestión Logística de importación de productos y todo tipo de mercancías donde se relacionan parte del alcance de obligaciones del vendedor y comprador.

A continuación, se ilustra de una mejor manera la clasificación de los INCOTERMS (Figura 2).

EXW ExWorks Puesto en Fabrica	<ul style="list-style-type: none"><li>• Es cuando el vendedor pone la mercancía que produce con toda la documentación de exportación al comprador en fabrica del vendedor.</li></ul>
FCA Free Carrier Libre Transportista	<ul style="list-style-type: none"><li>• Cuando el vendedor se compromete a entregar la mercancía de exportación en la nación de origen en un punto acordado. El comprador realiza el traslado hasta el lugar de destino final.</li></ul>
FAS Free Alonside Ship Libre AL Costado del Buque	<ul style="list-style-type: none"><li>• Cuando el vendedor realiza la entrega de la mercancía al lado del buque que realizara el transito marítimo internacional. El trasportador realiza el cargue y cubre el resto de recorrido hasta el destino final.</li></ul>

<p>FOB Free on Board Libre a bordo</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>•Esta negociación se cumple cuando el vendedor descarga la mercancía en el interior del buque que realizara el transito marítimo internacional. El comprador realizara el pago de tramites aduaneros internacionales y realizara el trasporte hasta el lugar de destino.</li> </ul>
<p>CFR Cost and freight Costo y Flete</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>•Es cuando el vendedor realiza le entrega del producto a exportar en el interior buque y cubre los gastos de exportación hasta el puerto de llegada. El comprador gestiona la liberación de la mercancía de importación y trasporta la carga hasta su lugar de destino.</li> </ul>
<p>CIF Cost, Insurance and Freight Costo, Seguro y Flete</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>•El vendedor realiza la entrega de la mercancía en el interior del buque, cubre los gastos de importación y aduana hasta el puerto destino, además debe contratar un seguro por el total del valor de la mercancía mas un 10%. El comprador realiza la liberación de la mercancía y transporta la carga hasta su lugar de destino.</li> </ul>
<p>CPT Carriage Paid to Transporte Pagado Hasta</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>•El vendedor realizara la logística hasta el lugar de destino acordado del producto exportado. El comprador realizara la liberación aduanera y realizara el transporte hasta sus bodegas.</li> </ul>
<p>CIP Carriage and Insurance Paid to Transporte y Seguro Pagado Hasta</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>•En este contrato las condiciones a cumplir para el transporte de la mercancía importada son similar al CPT, con la diferencia que el comprador es obligado a contratar un seguro Internacional que cubre el 100% del valor de la mercancía mas un 10% adicional.</li> </ul>
<p>DAT Delivered at Terminal Entregado en Terminal</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>•En este contrato el vendedor realiza la entrega de la mercancía en el terminal de destino. El comprador realiza los tramites aduaneros para la liberación de la carga y realiza la logística hasta sus bodegas.</li> </ul>



**Figura 2.** Clasificación de los Incoterms



**Fuente.** Autores





En la anterior figura 2 se describe los 11 INCOTERMS vigentes desde 2010, cada uno con términos de negociación con las siglas en inglés y la metodología que condicionan tanto al vendedor como al comprador en las responsabilidades, riesgos, costos a que se ven expuestos en el traslado de la carga en un proceso de compra internacional que permite mediante el modelo de negocio escogido potenciar los procesos operativos de la Distribución Física Internacional y generar una relación (Gana–Gana) tanto para vendedor como para el Comprador.

## Entidades Regulatoria de la Logística en América Latina

En el continente americano surgieron otros organismos regulatorios posterior a la posguerra de la segunda guerra mundial que establecieron pautas a nivel continental en la logística internacional en el tema de exportación e importación de bienes de consumo entre las naciones del continentes, otros de carácter regional que con el tiempo y por las condiciones políticas regionales han surgido y desaparecidos tan pronto pasa la polarización cambiante de las políticas regionales, otros acuerdos son binacionales que permiten la negocian de productos con cero aranceles y los tratados de libre comercio entre naciones, por consiguiente se cita los siguientes entes regulatorios en la tabla 1.

**Tabla 1.** Entidades Regulatorias Comercio Internacional América Latina

ENTIDAD	ACTIVIDAD
	<p><b>Asociación de estados del caribe (AEC):</b> Organismo con el fin de fortalecer los lazos de integración en los países de la zona del mar Caribe, hacer integración económica entre los países de la región caribe, conservar el mar y promover un desarrollo sustentable a través de los acuerdos comerciales, fue creado en 1994 y cuenta con una estructura permanente</p>
	<p><b>Asociación latinoamericana de Integración (ALADI):</b> Tiene como finalidad acuerdos de integración sectoriales que sustituya la anterior entidad de la Asociación Latinoamericana de Libre Comercio (ALAC) fundada en 1980, nacida en tratado de Montevideo Uruguay, tiene una estructura permanente, y sus funciones en la actualidad tiene como finalidad sobre el comercio exterior en la región y la negociaciones y compromisos comerciales</p>

ENTIDAD	ACTIVIDAD
	<p><b>Alianza Bolivariana para los Pueblos de Nuestra América (ALBA):</b> Es un organismo Intergubernamental que tiene como finalidad la colaboración para integración del Área de Libre Comercio para las Américas (ALCA) promovida por EEUU, su ideología de izquierda promovida por Venezuela, Cuba y Bolivia tiene como la finalidad la lucha contra la pobreza y exclusión social con ventajas a través del empleo de fondos compensatorios e ideando mecanismos para interacción de la deuda interna y externa</p>
	<p><b>Comunidad de Estados Latinoamericanos y Caribeños (CELAC):</b> Es un organismo Intergubernamental que reemplazo al grupo de Río, su finalidad es la integración de Latinoamérica nacida en el acuerdo de Cancún, México, en el año 2010, reunir anualmente los jefes de estados de los países participantes de América Latina y del Caribe sin la participación del Estados Unidos y Canadá, su misión se enfocó en promover la paz en Centroamérica y buscar acuerdos que permitan estabilizar la región</p>
	<p><b>La división de Comercio Internacional e Integración de la comisión económica para América Latina y el Caribe (CEPAL):</b> su función es la elaboración de estudio, proyectos de investigación entre los países de las regiones de América Latina, Asia y el Pacífico, su objetivo principal es afianzar los lazos comerciales entre estas dos regiones continentales canalizando dinámicas que le permitan afianzar los lazos comerciales entre diferentes actores que surgen en ambas regiones, se realizan acuerdos entre las naciones de este organismo como, comercio justo, mejorar los accesos a los mercados globales y acuerdos comerciales, tiene proyectos como internacionalización de las PIMES y financiamiento comercial</p>
	<p><b>Mercado Común del Sur (MERCOSUR):</b> este tratado fue creado en Asunción Paraguay en 1991 y entro en vigencia en 1994, su finalidad fue de crear una unión Aduanera Imperfecta para en un futuro promover la integración regional, libre de capitales, bienes, servicios y personas coordinados con las políticas del sector, mediante acuerdos comerciales creo una zona de libre comercio y políticas que permitan realizar acuerdos a la controversias surgidas en la región, su estructura lo componen los jefes de estados de los países participantes, las decisiones del (Mercosur) se toman en consenso</p>
	<p><b>Organización de Estados Americanos (OEA):</b> es un organismo Multilateral Regional Continental, nació en 1948 en sustitución de la Unión Panamericana, tiene como finalidad promover la cooperación hemisférica, defender los intereses comunes de la región, promover la paz, la democracia, en sus intervenciones busca las soluciones pacíficas suscitadas por las controversias regionales, promueve acciones para el desarrollo económico, social y cultural además de defender los derechos humanos, su enfoque está encaminado en defender la democracia, los tratados existentes de libre comercio en la región, lucha contra corrupción, terrorismo y las drogas</p>


Fuente. Autores

En la anterior tabla 1 se aprecian los organismos que se encargan de regular y velar por el cumplimiento de las funciones y reglas establecidas en el comercio a nivel continental en la logística internacional en el tema de exportación e importación de bienes de consumo entre las naciones del continente. Son creadas por los Estados mediante tratados, dotadas de órganos propios, de voluntad distinta y separada. Con el fin de gestionar cooperación permanente entre todas las comunidades en un determinado círculo de materias.



### **Organismos que Regulan la Logística Internacional en Colombia**

En Colombia existen varias entidades que permiten regular las actividades de Logística de Comercio Exterior tanto en los procesos de importación como los de Exportación, cada una busca incentivar la cultura de exportación en los empresarios colombianos guiándolos en los procesos existentes de la nacionalización o exportación de la carga, entre las entidades de comercio exterior existente en Colombia. Por tal razón se cita a continuación en la tabla 2:

**Tabla 2.** *Entidades de Comercio Exterior en Colombia*

INSTITUCIÓN	ACTIVIDAD
	<p><b>MINISTERIO DE COMERCIO, INDUSTRIA Y TURISMO:</b> Tiene como misión principal apoyar la actividad empresarial, productora de bienes, servicios y tecnología para mejorar la competitividad e incentivar el mayor valor agregado</p>

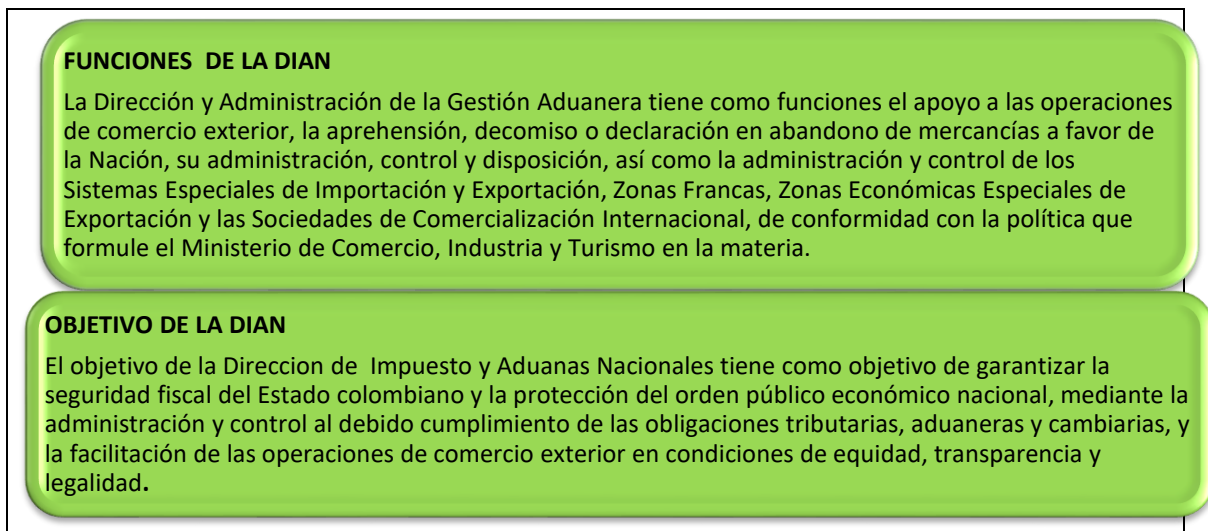
INSTITUCIÓN	ACTIVIDAD
	<p><b>PROEXPORT:</b> Es la entidad encargada de la promoción comercial de las exportaciones no tradicionales colombianas. Además, brinda a los empresarios apoyo en sus actividades de mercadeo internacional</p>
	<p><b>BANCÓLDEX:</b> Opera en Colombia como un Banco de Redescuento, que ofrece productos y servicios financieros a las empresas que forman parte de la cadena exportadora de bienes y servicios colombianos. Así mismo, sirve de instrumento financiero del estado colombiano para respaldar el Plan Estratégico Exportador</p>
	<p><b>FIDUCOLDEX:</b> Fiduciaria Colombiana de Comercio Exterior, S.A. Sociedad de servicios financieros de economía mixta indirecta del orden nacional, adscrita al Ministerio de Comercio Exterior y filial del Banco de Comercio Exterior BANCOLDEX</p>
	<p><b>DIRECCION DE IMPUESTOS Y ADUANAS NACIONALES:</b> Su misión principal es coadyuvar a garantizar la seguridad fiscal del Estado colombiano y la protección del orden público económico nacional, mediante la administración y control al debido cumplimiento de las obligaciones tributarias, aduaneras y cambiarias. Además, busca que comercio exterior cumpla con las condiciones de equidad, transparencia y legalidad</p>
	<p><b>BANCO DE LA REPUBLICA:</b> El Banco de la Republica es el banco central de Colombia y está organizado como una persona jurídica de derecho público con autonomía administrativa, patrimonial y técnica, sujeto a un régimen legal propio, según lo expresado en la Constitución Política de Colombia de 1991</p>
	<p><b>SUPERINTENDENCIA DE INDUSTRIA Y COMERCIO:</b> Este organismo tiene como función fortalecer los procesos de desarrollo empresarial y los niveles de satisfacción del consumidor colombiano</p>

INSTITUCIÓN	ACTIVIDAD
	<p><b>SUPERINTENDENCIA DE SOCIEDADES:</b> Es un ente de control que supervisado por la presidencia de la Republica mediante la inspección, vigilancia de las sociedades mercantiles, así como las facultades que le señala la Ley en relación con otras personas jurídicas o naturales</p>
	<p><b>FONDO NACIONAL DE GARANTIAS S.A:</b> Contribuye con el desarrollo sostenible del país otorgando garantías que permitan a la mipyme (personas naturales o jurídicas) de todos los sectores económicos (excepto del sector agropecuario), el acceso al crédito ante los intermediarios financieros, para proyectos viables y que requieran financiación y no cuenten con garantías suficientes</p>

*Fuente.* Autores

En la anterior tabla 2 hace referencia a los órganos de régimen aduanero y financiero que participan en la cadena logística de Colombia en la Importación y exportación de mercancías, la participación en cada uno de ellos en los procesos que permiten realizar la logística en la Distribución Física Internacional.

Según mis Abogados (2016), **La Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales (DIAN)**, es una entidad que pertenece al ministerio de Hacienda, fue constituida como unidad de Administrativa Especial, por el decreto 2117 de 1992, en el año de 1993 el julio fusionaron la Dirección de Impuestos Nacionales (DAN) y la Dirección de Aduanas Nacionales y en 1993 fue creada la Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales (DIAN), como ente fiscal nacional del estado colombiano, para controlar las obligaciones adquiridas de índole tributario por las personas naturales y jurídicas de los colombianos.



*Figura 3.* Función y Objetivo DIAN

*Fuente.* Autores

La anterior figura 3 relaciona la función y objetivo primordial o principal de la DIAN y nos hace entrar a un contexto nacional uno de los principales organismos de Colombia que se involucra en el comercio exterior y a su vez con la logística internacional

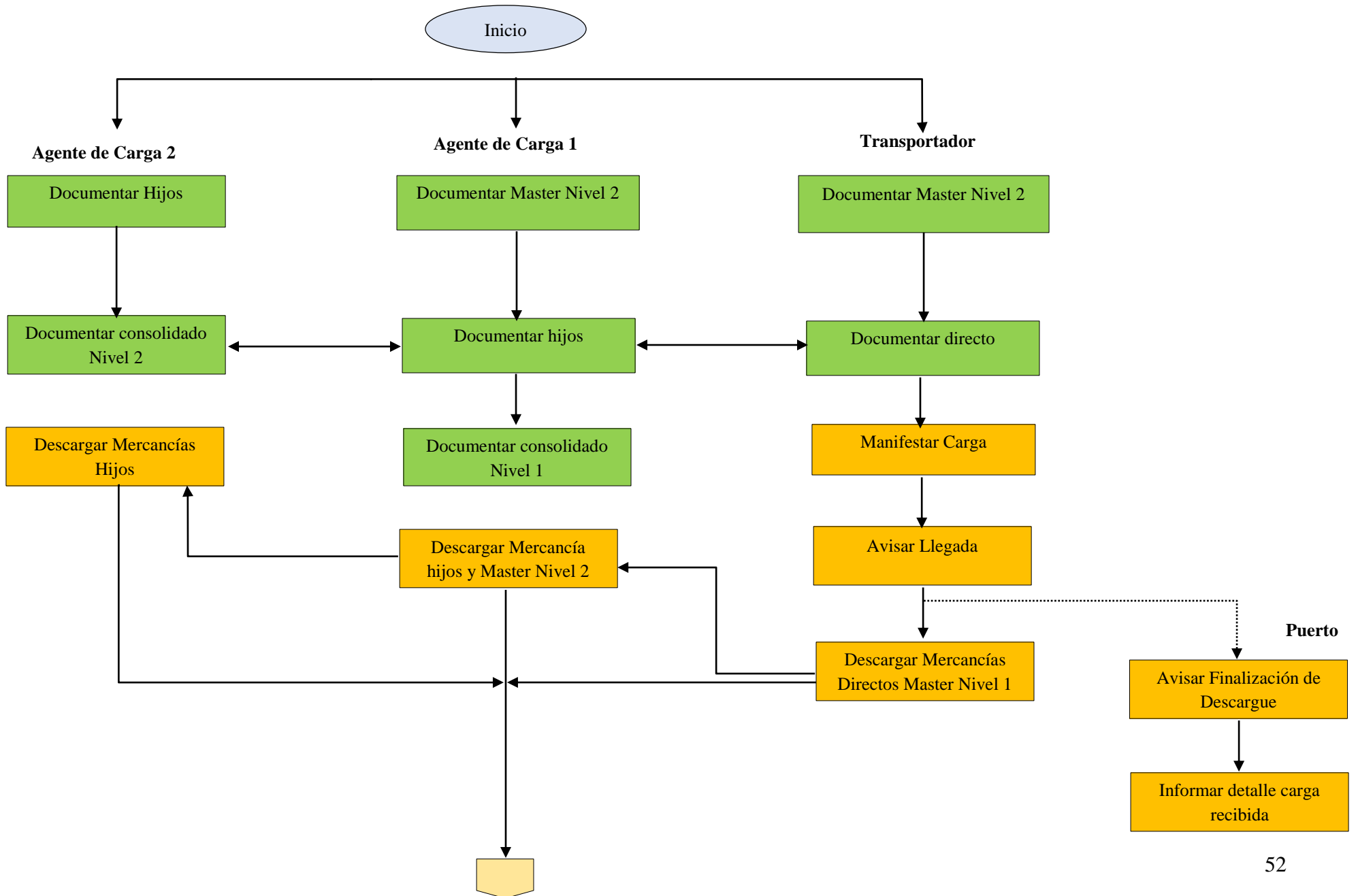
Según el Departamento Administrativo Nacional de Estadística (DANE) en su informe más reciente sobre las declaraciones de importaciones registradas ante la Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales (DIAN); determino que las importaciones de Colombia para el 2019 fueron US\$4.078,4 millones CIF (Valor, millones de dólares CIF) como puede apreciarse en la imagen 4, (DANE, 2019).

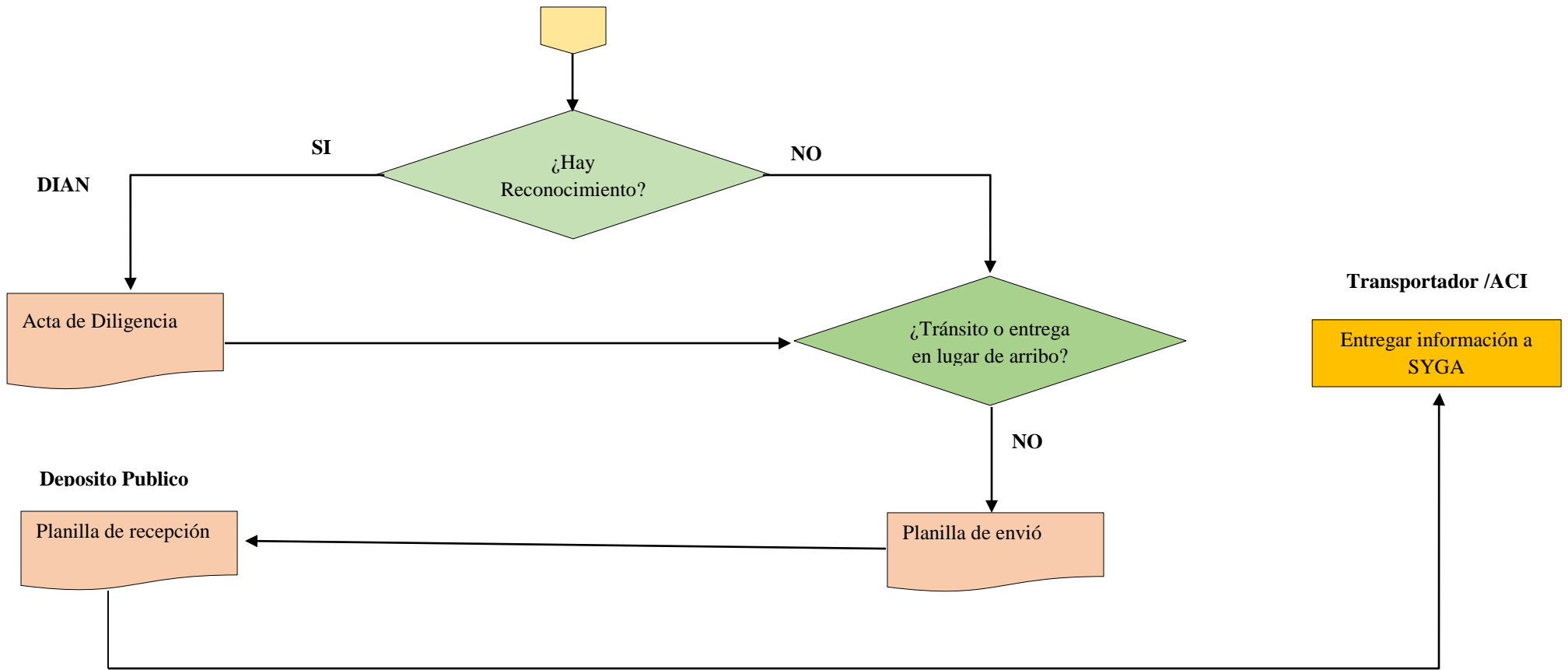


**Imagen 4.** Valor de las CIF de las importaciones total nacional diciembre 2016 - diciembre 2019

**Fuente.** [www.dane.gov.co/index.php/estadisticas-por-tema/comercio-internacional/importaciones](http://www.dane.gov.co/index.php/estadisticas-por-tema/comercio-internacional/importaciones)

En la siguiente Figura 4 se pueden apreciar todos los pasos que corresponde a un diagrama de flujo elaborado por la DIAN, en donde se presenta de manera detallada el proceso de información al momento de realizar una logística de importación vía marítima, es decir que desglosa aquellos documentos inherentes a dicho proceso.





**Figura 4.** Flujograma Proceso Importación Colombiano

**Fuente.** Autores

En la anterior figura 4 se puede visualizar un diagrama de flujo que describe los pasos para la recepción de las mercancías a Territorio Aduanero Nacional, donde se presentan una serie de documentos relevantes al proceso logístico vía marítima. Entre los que se destacan:

- **DOCUMENTO DE TRANSPORTE DIRECTO:** Documento expedido por el transportador, siendo la prueba de la existencia del contrato de transporte.
- **DOCUMENTO HIJO:** Es un contrato de transporte expedido por el agente internacional de carga, que sirve como prueba de la existencia del contrato de transporte y además acredita la recepción de la mercancía objeto del contrato por parte del agente de carga internacional.
- **DOCUMENTO CONSOLIDADOR DE CARGA:** Es el documento que contiene la relación de los documentos de transporte hijos de las cargas a bordo de un medio de transporte, las cuales serán cargadas y descargadas en un puerto a nombre de un agente de carga internacional.
- **MANIFIESTO EXPRESO:** Es el documento que contiene la información individualizada de cada uno de los documentos de transporte correspondientes a las mercancías que son introducidas al territorio aduanero nacional, bajo la modalidad de tráfico postal y envíos urgentes.

Actualmente, si las empresas importadoras desean conocer el manual del proceso de importación de carga, pueden ingresar en la página de la DIAN, la cual explica y describe paso a paso la metodología en términos documentales que se debe realizar, en donde se puede encontrar el manual que soporta esta información.

En la siguiente figura 5 se presenta la caracterización del proceso logístico de importación colombiano, el cual hace énfasis en los eslabones que involucran para la Logística Internacional y distribución física internacional.

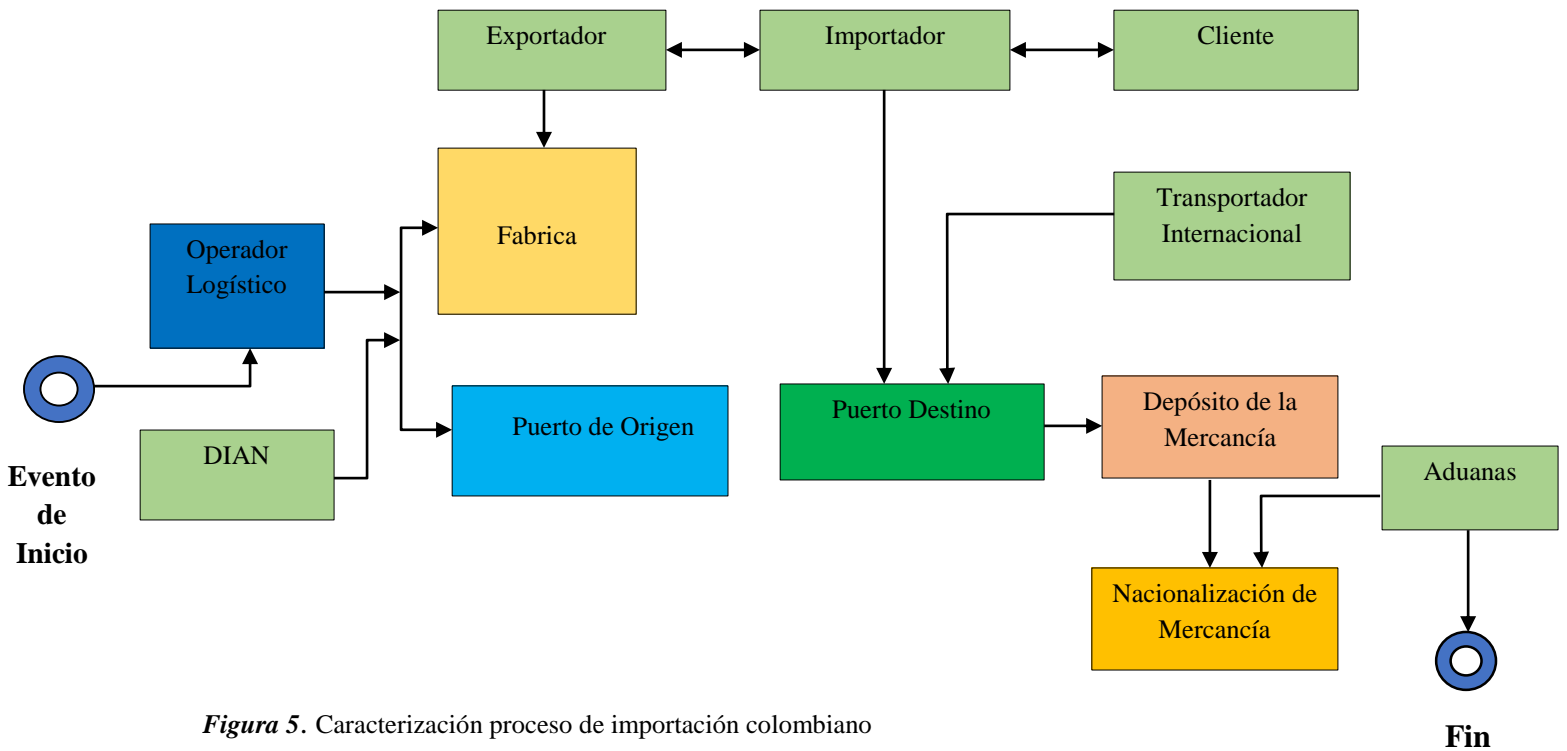


Figura 5. Caracterización proceso de importación colombiano

Fuente. Autores

En la anterior figura 5 muestra un diagrama de flujo que describe los pasos para la logística de importación de productos hacia Colombia, muestra el proceso característico que utilizan las empresas para importar producto terminado y cada etapa que comprende para la nacionalización.

**Procesos para las decisiones logísticas de importación**

En proceso de la toma de decisiones logísticas por los costos que estos generan en la importación de producto, es necesario tener en cuenta los diferentes actores que participan en las operaciones realizadas.

La Distribución Física Internacional (DFI) permite identificar ciertas características particulares cuando se trata de importar productos desde el exterior, son necesarias identificarlas para ampliar la capacidad de respuesta en la toma de decisiones analizando cada una e integrándola al proceso de importación de los productos comercializados por (JDH).

La caracterización de las decisiones logísticas para costear las operaciones de Distribución física internacional en los procesos de importación en Colombia está determinada en tres (3) contextos situacionales: (i) la situación de certeza, (ii) la situación de riesgo y (iii) la situación de incertidumbre. El contexto situacional de certeza se estructura a través de variables determinísticas, es decir, el análisis de la optimización de la gestión de compras, la cual implica el término relativo del justo a tiempo basándose en los flujos funcionales de la cadena de abastecimiento proveedor-cliente final. El segundo contexto situacional de riesgo supone la identificación de diferentes escenarios posibles: (i) el incumplimiento de la orden de pedido por parte del proveedor, (ii) demoras en la contratación del transporte interno e internacional, inconvenientes en las formalidades aduaneras tanto en el país de origen como de destino, (iv) siniestros, robos, saqueos, averías, e (v) inconvenientes en la contratación de los actores que componen la cadena de Distribución física Internacional -DFI-. En tercer lugar, la situación de incertidumbre derivada del desconocimiento de una condición futura o de hechos difícilmente previsible como la ausencia de información en los procedimientos de ingreso de las mercancías al territorio aduanero nacional o el desconocimiento técnico de las operaciones inherentes al manejo de la mercancía en origen como en destino. Este tipo de incertidumbre genera errores cuantificables no previstos en el proceso de la planeación de la compra internacional.

Los modelos de toma de decisión en las operaciones logísticas internacionales implican una relación articulada de diez (10) componentes de

la Distribución Física Internacional como lo son (i) la preparación, (ii) la unitarización), (iii) la manipulación, (iv) el almacenamiento, (v) el transporte en toda la cadena de distribución, (vi) el seguro de la carga, es decir, las pólizas para la cobertura de los riesgos,(vii) la documentación: facturas, certificados, documentos de pago, orden de embarque, declaración de aduanas, (viii) gestión y operación aduanera, (ix) gestión y operación bancaria y (x) gestión de distribución en la que se considera el personal operativo y administrativo de la organización.

De acuerdo a lo anterior la logística internacional responde a un conjunto de actividades tanto operativas como estratégicas para la toma de las decisiones las cuales deben generar valor al proceso.

En las operaciones logísticas internacionales de importación se encuentran una serie de valores que influyen en éxito o fracaso para consolidar la compra. El flujo de importación está relacionado directamente con la información que se requiere entre el punto donde se culmina el proceso de producción hasta el punto de entrega en la bodega del comprador. La integración de los servicios adecuados en el proceso de Distribución Física Internacional implica siete características representadas en la Figura 2:(i) las formalidades aduaneras del país de origen y destino, (ii) conocer la naturaleza de la carga, (iii) conocer la logística del proveedor, (iv) estructuración o configuración del transporte internacional, (v) definición del lugar desaduanamiento de la mercancía en el territorio aduanero nacional, (vi) los costos directos de importación de acuerdo al término Incoterm negociado y, (viii) los costos financieros. (Libreros, 2018, pág. 83 y 84).

## Trámites Aduaneros entre Terminales

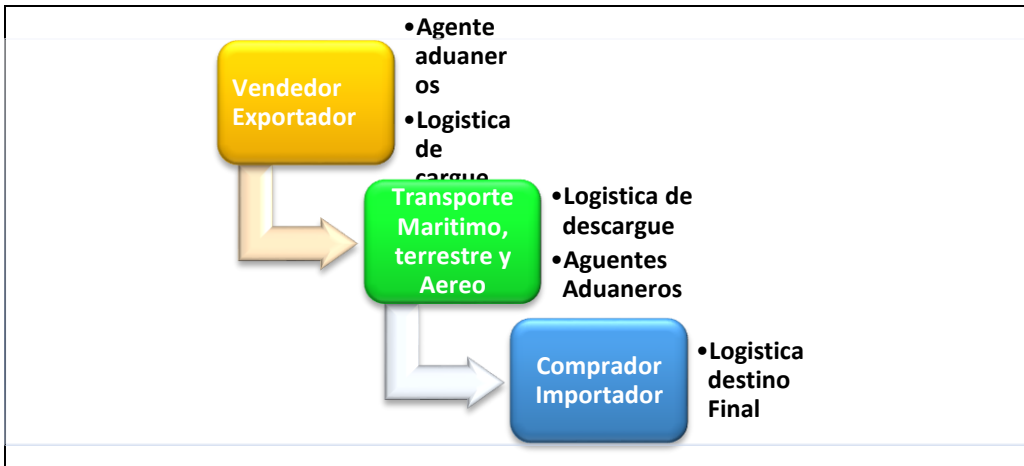


**Figura 6.** Procesos para las decisiones Logística

**Fuente.** Autores

En la anterior figura 6 se ven los procesos para las decisiones logísticas, se detalla cómo realizar una logística de importación de una mercancía utilizando toda la infraestructura que exige la distribución física Internacional, donde es necesario cumplir con una serie de trámites acordados en las negociaciones de los tratados de libre comercio entre los diferentes países del mundo generados en los acuerdos internacionales de carácter global, regional y otros de índole binacional que afectan de manera significativa las decisiones a la hora de negociar.

En la siguiente figura 7 se muestra los entes regulatorios a que se ven enfrentados el vendedor y el comprador para cumplimiento de cada contrato.

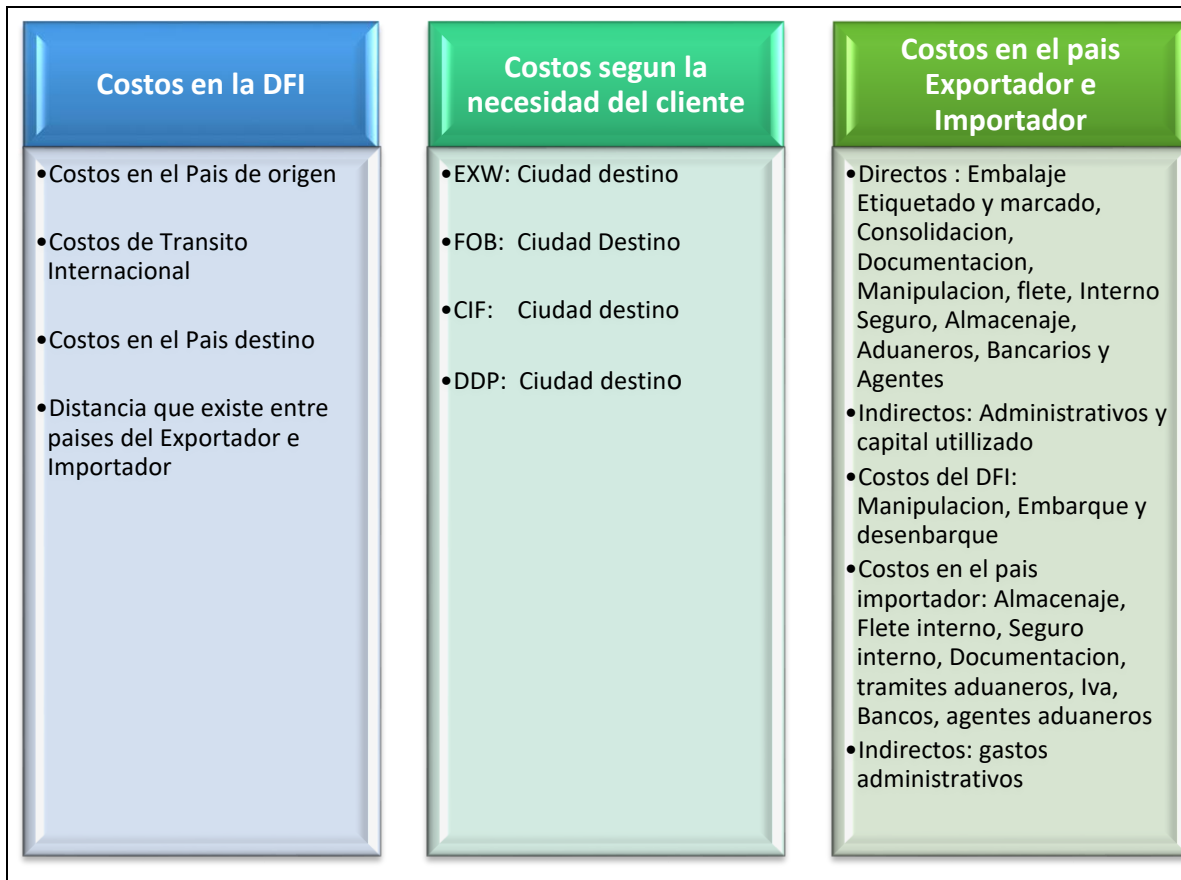


**Figura 7.** Proceso DFI entre el vendedor y comprador

**Fuente.** Autores

En la anterior figura 7 se puede visualizar todos los organismos que intervienen, buscando mejorar los tiempos y los costos logísticos que generan la logística de importar los productos terminados, para impulsar el desarrollo de las empresas, cumpliendo con las normas exigidas en los diferentes tipos de negociación.

En el proceso logístico de importación, se contempla los diferentes escenarios que tiene el comprador para la adquisición de la materia prima para su negocio. En este proceso se determinan los diferentes costos que se deben tener en cuenta para la importación de un producto como se puede evidenciar en la figura 8.



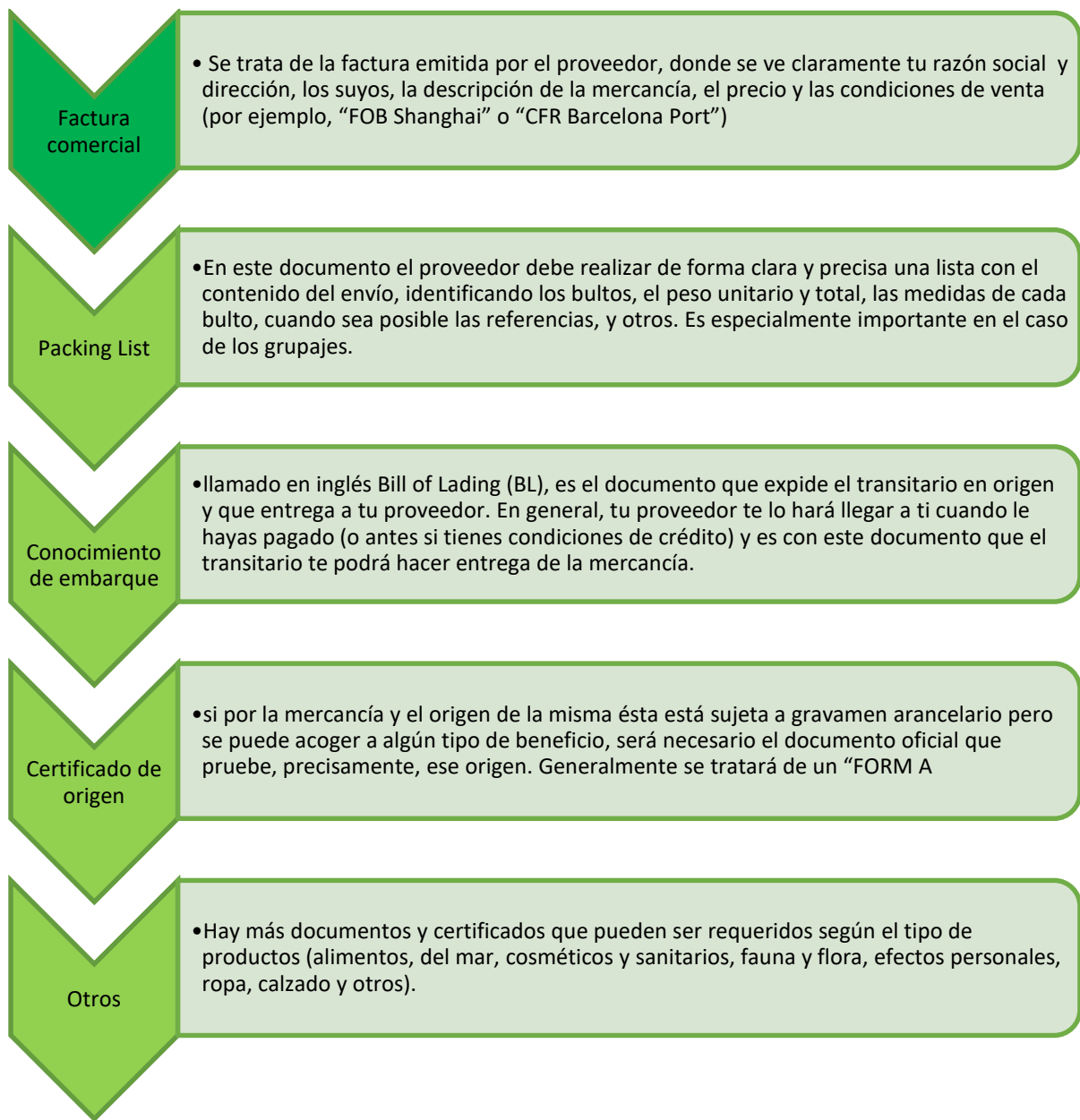
**Figura 8.** Costos de Exportación e Importación

*Fuente.* Autores

En la anterior figura 8 se pueden ver todos los costos de la logística internacional desde la distribución física internacional hasta el país exportador o importador. Teniendo en cuenta un panorama más amplio del desglose de los mismos.

### **Documentos de Logística de Importación**

Para efectuar una logística de importación, como regla general deberán ir los siguientes documentos; relacionados en la figura 9 que se muestra a continuación:



**Figura 9.** Documentos de Importación

**Fuente.** Autores

En la anterior figura 9 hace mención a los documentos que son parte fundamental en la Logística de importación y pueden ser revisados por un funcionario de aduana que son de soporte para el levante o retiro de la mercancía del depósito habilitado. Sin embargo, este mismo es quien determina si se hace el levante automático o si se requiere de una

inspección física para la mercancía; en el primer escenario se puede retirar la mercancía autorizado por el Deposito o Funcionario Aduanero, en el segundo escenario la DIAN compara la coherencia de cada documento presentado de lo que se encuentra declarado en cada uno de los mismos vs con la mercancía que requiere.

## **EMPRESA JUAN D HOYOS DISTRIBUCIONES.**

Juan D. Hoyos Distribuciones S.A.S es una empresa especializada en la distribución y comercialización de productos para el mercado institucional, el servicio está acompañado de una propuesta de valor para los clientes, empleados y proveedores.

Juan D. Hoyos Distribuciones S.A.S está conformado de un equipo de trabajo proactivo, con pasión por su labor, y con alta capacidad de toma de decisiones, estos aspectos caracterizan y fomentan nuestro ser y que hacer como organización.

La consigna es que un cliente institucional encuentre en Juan D Hoyos respuesta a más del 80% de sus necesidades de producto, puntualiza Juan David Hoyos Ochoa, Gerente General. Y efectivamente así sucede, más de 3.600 referencias de producto, 12 camiones repartidores, 1.500 metros cuadrados para almacenamiento de mercancía, más de 35 personas implicadas en la operación logística, un Contact Center de 8 operadores, una fuerza de ventas externa que supera las 32 personas, y 122 empleados en total, son indicadores claros del vertiginoso crecimiento de esta compañía, que hoy se posiciona

como una de las principales distribuidoras institucionales en Antioquia, Bogotá y Cartagena.

Las categorías de líneas o grupo de productos que ofrece Juan D Hoyos Distribuciones S.A.S a sus clientes a nivel nacional son; alimentos, aseo, licores, desechables, farmacéuticos, ferretería, industrial, menaje y otros. Ofreciendo productos de varias marcas de productos como por ejemplo de leche; Colanta, Proleche, Parmalat y Nestle. De Salsas como marca Unilever, Bary, Zafrán y otras. Donde son alternativas de negocio en el portafolio.

Juan D Hoyos Distribuciones fue fundada en 1995 lleva 25 años de éxitos, luchas y trabajo duro. Gracias a sus proveedores van acompañados en este camino. Cobertura en Bogotá, Medellín, Cali, Cartagena y Bucaramanga.

**Tabla 3.** Centros de Distribución Juan D Hoyos Distribuciones



FOTO	CEDI (Centro de Distribución)
	<p><b>Cedi Cartagena:</b></p> <p>La operación de Cartagena tiene cobertura en Barranquilla, Santa Marta, Sincelejo, Montería y Valledupar garantizando el mejor servicio y respuesta oportuna a nuestros clientes JDH Costa estrena su nuevo centro logístico en Cartagena. Listos para seguir creciendo de la mano de nuestros clientes y aliados. Operación manejada de almacenamiento, control de inventario y entrega en muelle por el operador logístico Logistik Soluciones S.A.S.  Dirección; Cra 56 No 7C-39Km 1 Bloc Port Bodega 10- Sector Bellavista</p>

FOTO	CEDI (Centro de Distribución)
	
	<p><b>Cedi La Estrella- Medellín:</b>  La operación JDH Medellín. Siempre comprometidos con la excelencia.  <b>Operación:</b> manejo de almacenamiento, control de inventario y entrega en muelle por el operador logístico Logistics And Services. <b>Dirección;</b> Carrera 47 No 100Sur-40 Bodega 8 y 9 Centro Industrial Portal Sur la Estrella</p>
	<p><b>Cedi Bogotá:</b>  La operación logística en Bogotá brinda el mayor respaldo a todos los clientes y acompaña su crecimiento.  <b>Operación:</b> manejo de almacenamiento, control de inventario y entrega en muelle por el operador logístico Logistik Soluciones S.A.S.  <b>Dirección;</b> Calle 18ª No 69F-16 Montevideo.</p>
	<p><b>Cedi Bucaramanga:</b>  La operación logística en Bucaramanga Pronto Es gran noticia para los clientes en Santander.  <b>Operación:</b> manejo de almacenamiento, control de inventario y entrega en muelle por el operador logístico Logistik Soluciones S.A.S.  <b>Dirección;</b> Km4 Anillo Vial vía Florida Blanca- Girón Bodegas 10 Colmuelles.</p>

FOTO	CEDI (Centro de Distribución)
	
	<p><b>Cedi Cali:</b>  La operación logística en Cali. Es un Cedi para los clientes de Cali y Eje cafetero.  <b>Operación:</b> manejo de almacenamiento, control de inventario y entrega en muelle por el operador logístico Logistik Soluciones S.A.S.  <b>Dirección;</b> Cra. 36 #. 10 - 549 Centro Empresarial El Cortijo Acopi – Yumbo.</p>

*Fuente.* Autores



En la anterior tabla 3 se pueden visualizar los centros de distribución (CEDIS) que tiene actualmente Juan D Hoyos Distribuciones donde le apuesta gran parte a su Visión; Ser al año 2025 un grupo de compañías con presencia en las principales ciudades del país, logrando este importante desafío siguiendo con disciplina los valores de la empresa: innovación, calidad humana, pasión, liderazgo, velocidad, flexibilidad, positiva respuesta a sus clientes y esquemas de distribución. Continuar trabajando día a día para desarrollar su desempeño en el canal institucional y convertirse en un referente de calidad, experticia y servicio.

**Información necesaria para un Modelo de Proceso Logístico de Suministro de Producto Terminado Importado para Juan D Hoyos Distribuciones**

A través de los aliados estratégicos como; C.I IBLU S.A.S, LOGIMPEX CARGO S.A.S, SLOG SOLUCIONES y HEARTLAND se hace toda la Logística internacional de suministro de producto terminado importado para Juan D Hoyos Distribuciones y se relacionan en la siguiente tabla No 4.

**Tabla 4.** *Aliados Estratégicos Logística internacional de importación*

ALIADO	DESCRIPCION
	<p><b>C. I IBLU S.A.S</b>            CI IBLU fue fundada el 23 de marzo de 1983 por Israel Bluman y Samuel Bluman como una empresa productora y comercializadora de productos de confección textil con marcas como Sam´s Sportswear, Perry Ellis, Oscar de La Renta, Givenchy y Pierre Cardan. En el año 1991 cuando empezó la importación de productos a Colombia, IBLU Re direccionó su estrategia de negocio y empezó el servicio financiero, logístico y de abastecimiento a terceros. Hoy 33 años después, siguen perfeccionando cada uno de los tres servicios pilares que hacen a Ci Iblu una empresa líder en servicios de soluciones empresariales.            Empresa de servicios que está orientada a dar soluciones a las eventualidades financieras, logísticas y de abastecimiento.            Se encargan de la Logística internacional y compran directamente al fabricante de los productos; aceites marca abril, van facturando a Juan D Hoyos Distribuciones como una venta nacional y se tiene 3 meses para consumir el contenedor total. Puerto de transito Cartagena. Se almacena la mercancía en Zona Franca de Rionegro.</p>
	<p><b>LOGIMPEX CARGO S.A.S</b>            Logimpex Cargo es una agencia de carga internacional de capital 100% colombiano, creada en el año 2010 por profesionales del área del comercio exterior, con el objetivo de prestar un servicio de alta calidad, asesoría permanente y una solución óptima e integral para sus necesidades en logística de importaciones y exportaciones.            Transporte internacional de carga: tenemos una solución para cada necesidad en el movimiento de sus cargas a nivel internacional, tanto en importación como exportación. Nuestro servicio se distingue por buscar siempre la mejor alternativa acorde a sus necesidades y presupuesto, contando con el soporte de proveedores que presten el mejor servicio en los trayectos requeridos. Portafolio de transporte internacional incluye los siguientes servicios:            Transporte marítimo en contenedores (FCL), Transporte marítimo de carga suelta consolidada (LCL), Transporte aéreo Transporte de cargas con características especiales (perecederos, extra-dimensionadas, peligrosas, break bulk, refrigeradas, entre otras), Carga de proyectos, Contratación de chárteres.            Maneja la Logística internacional de los productos de los vinos marca</p>



ALIADO	DESCRIPCION
	<p>Cavic con termino de negociación de INCOTERMS ya visto FOB (FREE ON BOARD, Libre a Bordo) más adelante y es con entrega Indirecta: hay un intermediario entre el vendedor y el comprador de mercancía (transportador, agente aduanero u otros). Logimpex se encarga desde Chile (el Proveedor RPB lleva los vinos desde Argentina hasta este país) con toda la Logística internacional; gastos de destino, de contenedor, transporte internacional y agenciamiento aduanero en puerto de destino Buenaventura hasta zona franca Zofiba Caldas. Luego ya el producto en esta zona franca de Zofiba Caldas, esta hace una inspección para dar continuidad al termino de negociación y de acuerdo al requerimiento de Juan D Hoyos Distribuciones; se va nacionalizando la mercancía por parciales; se hace declaración, pago al impuesto al consumo, solicitud de levante y posteriormente se hacen los tramites con rentas departamentales en tema de tornaguía y estampillas. A partir de esta Zona franca al Cedi corre por cuenta de Juan D Hoyos Distribuciones.</p>
	<p><b>SLOG SOLUCIONES S.A.S</b></p> <p>Es una empresa orientada a prestar servicios logísticos, generando un valor agregado, cumpliendo de manera oportuna, y rentable con las exigencias de los clientes, aliados estratégicos y socios; además de acogerse a la normatividad legal vigente. Es una opción en soluciones logísticas en carga Internacional y agente de carga internacional.</p> <p>Manejan la Logística de importación de los productos de papas Simplot y Monín. Con las papas marca Simplot termino de negociación CIF (Cost, Insurance and Freight. Costo, Seguro y Flete). Termino de Incoterms ya mencionado antes. Hace agenciamiento aduanero, puerto de destino de Cartagena y entrega en bodega de destino; sean las asignadas (Guayabal-Aguacatala o de Rentafrio cerca de terminal norte). Para los productos Monín se encarga de la Logística internacional desde la bodega del Fabricante, gastos de destino, transporte internacional y nacionalización de mercancía en puerto de destino Cartagena con entrega al Cedi de Juan D Hoyos Distribuciones ubicado en la Estrella (ant).</p>
	<p><b>HEARTLAND</b></p> <p>Heartland Food Products Group es líder global en la industria de productos de consumo masivo en categorías como endulzantes bajos en calorías, café cold brew, cremas para café y bebidas nutricionales para América Latina. Heartland produce y comercializa productos de varias marcas, entre ellas SLENDA®, JAVA HOUSE® e Intrust, para distintos países de América Latina.</p> <p>La empresa tiene sus oficinas centrales en Indiana, Estados Unidos, y oficinas regionales en la Ciudad de México (México), Bogotá (Colombia) y en Amsterdam (Países Bajos). Las instalaciones de manufactura para toda la región latinoamericana están en Tultitlán, Estado de México</p> <p>Se encarga de toda la Logística internacional de los productos de marca Splenda desde sus bodegas hasta el Cedi de Juan D Hoyos Distribuciones ubicado en la Estrella (ant). Facturan como una Venta Nacional.</p>






Fuente. Autores

En la anterior tabla 4 se detalla la fiabilidad y solidez de aliados estratégicos que intervienen en la Logística internacional de suministro de producto terminado importado para Juan D Hoyos Distribuciones. Estas empresas son parte de este proceso logístico de abastecimiento y parte fundamental en la cadena logística de suministro para llevar a cabo desde el origen del proveedor o fabricante hasta el destino pactado.

En la siguiente tabla 5 se relacionan a continuación los productos terminados más relevantes que se hace con el proceso logístico de suministro de importación por Juan D Hoyos Distribuciones.

**Tabla 5.** *Producto Terminado de Importación de Juan D Hoyos distribuciones*

<b>PRODUCTO TERMINADO</b>	<b>DESCRIPCION/FABRICANTE</b>
	<p><b>DESCRIPCION:</b> Aceite de orujo de oliva. Aceite que contiene exclusivamente aceites procedentes del tratamiento del orujo de oliva y de aceites obtenidos directamente de aceitunas. Marca Abril.</p> <p><b>CODIGO JDH:</b> 13453</p> <p><b>FABRICANTE:</b> Aceites Abril S.L. Polígono Industrial San Cibrao das Viña, Calle 6, número 18. Código Postal: 32901. San Cibrao das Viñas, Ourense.</p> <p><b>ORIGEN:</b> Aceite de oliva procedente de España.</p>
	<p><b>DESCRIPCIÓN:</b> Aceite de oliva de categoría superior obtenido directamente de aceitunas y solo mediante procedimientos mecánicos. Aceite de oliva virgen extra. Marca Abril.</p> <p><b>CODIGO JDH:</b> 12988</p> <p><b>FABRICANTE:</b> Aceites Abril S.L. Polígono Industrial San Cibrao das Viña, Calle 6, número 18. Código Postal: 32901. San Cibrao das Viñas, Ourense.</p> <p><b>ORIGEN:</b> Aceite de oliva procedente de España</p>

PRODUCTO TERMINADO	DESCRIPCION/FABRICANTE
	<p><b>DESCRIPCIÓN:</b> Aceite de oliva de categoría superior obtenido directamente de aceitunas y solo mediante procedimientos mecánicos. Aceite de oliva virgen extra coupage arbequina, hojiblanca y picual. Marca Abril.</p> <p><b>CODIGO JDH:</b> 12986</p> <p><b>FABRICANTE:</b> Aceites Abril S.L. Polígono Industrial San Cibrao das Viña, Calle 6, número 18. Código Postal: 32901. San Cibrao das Viñas, Ourense</p> <p><b>ORIGEN:</b> Aceite de oliva procedente de España</p>
	<p><b>DESCRIPCIÓN:</b> Aceite que contiene exclusivamente aceites procedentes del tratamiento del orujo de oliva y de aceites obtenidos directamente de aceitunas. Aceite de orujo de oliva. Marca Turolive.</p> <p><b>CODIGO JDH:</b> 12990</p> <p><b>FABRICANTE:</b> Aceites Abril S.L. Polígono Industrial San Cibrao das Viña, Calle 6, número 18. Código Postal: 32901. San Cibrao das Viñas, Ourense</p> <p><b>ORIGEN:</b> Aceite de oliva procedente de España</p>
	<p><b>DESCRIPCIÓN:</b> Aceite de oliva de categoría superior obtenido directamente de aceitunas y solo mediante procedimientos mecánicos. Aceite de oliva virgen extra coupage arbequina, hojiblanca y picual. Marca Abril.</p> <p><b>CODIGO JDH:</b> 12987</p> <p><b>FABRICANTE:</b> Aceites Abril S.L. Polígono Industrial San Cibrao das Viña, Calle 6, número 18. Código Postal: 32901. San Cibrao das Viñas, Ourense</p> <p><b>ORIGEN:</b> Aceite de oliva procedente de España</p>
	<p><b>DESCRIPCIÓN:</b> Aceite de oliva de categoría superior obtenido directamente de aceitunas y solo mediante procedimientos mecánicos. Aceite de oliva virgen extra. Marca Abril.</p> <p><b>CODIGO JDH:</b> 12989</p> <p><b>FABRICANTE:</b> Aceites Abril S.L. Polígono Industrial San Cibrao das Viña, Calle 6, número 18. Código Postal: 32901. San Cibrao das Viñas, Ourense</p> <p><b>ORIGEN:</b> Aceite de oliva procedente de España</p>
	<p><b>DESCRIPCIÓN:</b> Vino Blanco Abocado. (Endulzado Blanco). Moscatel de Alejandría, Moscatel Rosado, Cereza y Criolla Grande. Marca Cavic.</p> <p><b>CODIGO JDH:</b> 12013</p> <p><b>FABRICANTE:</b> R.P.B. S.A. DIRECCIÓN: Rodriguez Peña Km. 10,5 – Coquimbito – Maipú – Mendoza</p> <p><b>ORIGEN:</b> Vino Blanco procedente de Mendoza- Argentina</p>

PRODUCTO TERMINADO	DESCRIPCION/FABRICANTE
	<p><b>DESCRIPCIÓN:</b> Vino Rosado Abocado. (Endulzado Rosado). Criolla grande, Moscatel Rosado, Lambrusco Maestri o Meunier, Sangiovese y Bequignol. Marca Cavic.</p> <p><b>CODIGO JDH:</b> 12842</p> <p><b>FABRICANTE:</b> R.P.B. S.A. <b>DIRECCIÓN:</b> Rodriguez Peña Km. 10,5 – Coquimbito – Maipú – Mendoza</p> <p><b>ORIGEN:</b> Vino rosado procedente de Mendoza- Argentina</p>
	<p><b>DESCRIPCIÓN:</b> Vino Tinto Abocado. (Endulzado Tinto). Bequignol, Sangiovese, Lambrusco Maestri, Meunier; Caberinta, Fer. Marca Cavic.</p> <p><b>CODIGO JDH:</b> 12014</p> <p><b>FABRICANTE:</b> R.P.B. S.A. <b>DIRECCIÓN:</b> Rodriguez Peña Km. 10,5 – Coquimbito – Maipú – Mendoza</p> <p><b>ORIGEN:</b> Vino Tinto procedente de Mendoza- Argentina</p>
	<p><b>DESCRIPCIÓN:</b> Splenda granular 275g (5lb). La marca SPLENDA® es el número 1 en la categoría de edulcorante bajo en calorías (LCS) y la más reconocible del mundo.</p> <p><b>CODIGO JDH:</b> 11907</p> <p><b>FABRICANTE:</b> Heartland tiene su sede en Carmel, Indiana, y oficinas adicionales en Bentonville, Arkansas; Ámsterdam, Holanda; Ciudad de México, México; y Bogotá, Colombia. Nuestras instalaciones de fabricación están ubicadas en Indianápolis, Indiana; Tultitlán, México; y Ámsterdam, Países Bajos.</p> <p><b>ORIGEN:</b> El único edulcorante 100% hecho en los EE. UU., SPLENDA®</p>
	<p><b>DESCRIPCIÓN:</b> Splenda Natural Stevia sobre 1gr. C/400gr. La marca SPLENDA® es el número 1 en la categoría de edulcorante bajo en calorías (LCS) y la más reconocible del mundo.</p> <p><b>CODIGO JDH:</b> 12538</p> <p><b>FABRICANTE:</b> Heartland tiene su sede en Carmel, Indiana, y oficinas adicionales en Bentonville, Arkansas; Ámsterdam, Holanda; Ciudad de México, México; y Bogotá, Colombia. Nuestras instalaciones de fabricación están ubicadas en Indianápolis, Indiana; Tultitlán, México; y Ámsterdam, Países Bajos.</p> <p><b>ORIGEN:</b> El único edulcorante 100% hecho en los EE. UU., SPLENDA®</p>
	<p><b>DESCRIPCIÓN:</b> Splenda granular sobre 1gr. C/200gr. La marca SPLENDA® es el número 1 en la categoría de edulcorante bajo en calorías (LCS) y la más reconocible del mundo.</p> <p><b>CODIGO JDH:</b> 10190</p> <p><b>FABRICANTE:</b> Heartland tiene su sede en Carmel, Indiana, y oficinas adicionales en Bentonville, Arkansas; Ámsterdam, Holanda; Ciudad de México, México; y Bogotá, Colombia. Nuestras instalaciones de fabricación están ubicadas en Indianápolis, Indiana; Tultitlán, México; y Ámsterdam, Países Bajos.</p> <p><b>ORIGEN:</b> El único edulcorante 100% hecho en los EE. UU., SPLENDA®</p>
	<p><b>DESCRIPCIÓN:</b> Splenda granular sobre 1gr. C/2000gr. La marca SPLENDA® es el número 1 en la categoría de edulcorante bajo en calorías (LCS) y la más reconocible del mundo.</p> <p><b>CODIGO JDH:</b> 8145</p> <p><b>FABRICANTE:</b> Heartland tiene su sede en Carmel, Indiana, y oficinas adicionales en Bentonville, Arkansas; Ámsterdam, Holanda; Ciudad de México, México; y Bogotá, Colombia. Nuestras instalaciones de fabricación están ubicadas en Indianápolis, Indiana; Tultitlán, México; y Ámsterdam, Países Bajos.</p>

PRODUCTO TERMINADO	DESCRIPCION/FABRICANTE
	<p><b>ORIGEN:</b> El único edulcorante 100% hecho en los EE. UU., SLENDA®</p> <p><b>DESCRIPCIÓN:</b> Splenda granular sobre 1gr. C/700gr. La marca SLENDA® es el número 1 en la categoría de edulcorante bajo en calorías (LCS) y la más reconocible del mundo.</p> <p><b>CODIGO JDH:</b> 1696</p> <p><b>FABRICANTE:</b> Heartland tiene su sede en Carmel, Indiana, y oficinas adicionales en Bentonville, Arkansas; Ámsterdam, Holanda; Ciudad de México, México; y Bogotá, Colombia. Nuestras instalaciones de fabricación están ubicadas en Indianápolis, Indiana; Tultitlán, México; y Ámsterdam, Países Bajos.</p> <p><b>ORIGEN:</b> El único edulcorante 100% hecho en los EE. UU., SLENDA®</p>
	<p><b>DESCRIPCIÓN:</b> Papa Simplot Sweets 5/16x3/8" SC. Papas fritas a la francesa congeladas, fries swt 5/16 x 3/8 sc 6/2.5 # simplot sweets.</p> <p><b>CODIGO JDH:</b> 0164</p> <p><b>FABRICANTE:</b> Simplot Foods es un fabricante de alimentos privado y familiar con operaciones en los EE. UU., Canadá, México, China, Australia, India y el sudeste asiático.</p> <p><b>ORIGEN:</b> J.R. Simplot Company es una de las principales empresas de agronegocios del mundo con operaciones en los Estados Unidos y en todo el mundo.</p>
	<p><b>DESCRIPCIÓN:</b> Papa Simplot Cascos/Especies Cort.Medio.</p> <p><b>CODIGO JDH:</b> 4730</p> <p><b>FABRICANTE:</b> Simplot Foods es un fabricante de alimentos privado y familiar con operaciones en los EE. UU., Canadá, México, China, Australia, India y el sudeste asiático.</p> <p><b>ORIGEN:</b> J.R. Simplot Company es una de las principales empresas de agronegocios del mundo con operaciones en los Estados Unidos y en todo el mundo.</p>
	<p><b>DESCRIPCIÓN:</b> Papa Simplot conquest 1/4" SC 6/4.5. Papas a la francesa congelada, fries clrct 1/4x5/16 sc 6/5#skn conquest</p> <p><b>CODIGO JDH:</b> 9987</p> <p><b>FABRICANTE:</b> Simplot Foods es un fabricante de alimentos privado y familiar con operaciones en los EE. UU., Canadá, México, China, Australia, India y el sudeste asiático.</p> <p><b>ORIGEN:</b> J.R. Simplot Company es una de las principales empresas de agronegocios del mundo con operaciones en los Estados Unidos y en todo el mundo.</p>
	<p><b>DESCRIPCIÓN:</b> Papa Simplot conquest 5/16" SC 6/5.</p> <p><b>CODIGO JDH:</b> 0133</p> <p><b>FABRICANTE:</b> Simplot Foods es un fabricante de alimentos privado y familiar con operaciones en los EE. UU., Canadá, México, China, Australia, India y el sudeste asiático.</p> <p><b>ORIGEN:</b> J.R. Simplot Company es una de las principales empresas de agronegocios del mundo con operaciones en los Estados Unidos y en todo el mundo.</p>

PRODUCTO TERMINADO	DESCRIPCION/FABRICANTE
	<p><b>DESCRIPCIÓN:</b> Papa Simplot Beer Bart Entree 6/5# Bent.  <b>CODIGO JDH:</b> 7867  <b>FABRICANTE:</b> Simplot Foods es un fabricante de alimentos privado y familiar con operaciones en los EE. UU., Canadá, México, China, Australia, India y el sudeste asiático.  <b>ORIGEN:</b> J.R. Simplot Company es una de las principales empresas de agronegocios del mundo con operaciones en los Estados Unidos y en todo el mundo.</p>
	<p><b>DESCRIPCIÓN:</b> Papa Simplot conquest XLF 3/8 SC Export  <b>CODIGO JDH:</b> 0289  <b>FABRICANTE:</b> Simplot Foods es un fabricante de alimentos privado y familiar con operaciones en los EE. UU., Canadá, México, China, Australia, India y el sudeste asiático.  <b>ORIGEN:</b> J.R. Simplot Company es una de las principales empresas de agronegocios del mundo con operaciones en los Estados Unidos y en todo el mundo.</p>
	<p><b>DESCRIPCIÓN:</b> Papa Simplot Lattice 6/4.5 Bent Arm Ale  <b>CODIGO JDH:</b> 0787  <b>FABRICANTE:</b> Simplot Foods es un fabricante de alimentos privado y familiar con operaciones en los EE. UU., Canadá, México, China, Australia, India y el sudeste asiático.  <b>ORIGEN:</b> J.R. Simplot Company es una de las principales empresas de agronegocios del mundo con operaciones en los Estados Unidos y en todo el mundo.</p>
	<p><b>DESCRIPCIÓN:</b> Papa Simplot Sidewinder 6/4 Bent Arm Ale  <b>CODIGO JDH:</b> 0291  <b>FABRICANTE:</b> Simplot Foods es un fabricante de alimentos privado y familiar con operaciones en los EE. UU., Canadá, México, China, Australia, India y el sudeste asiático.  <b>ORIGEN:</b> J.R. Simplot Company es una de las principales empresas de agronegocios del mundo con operaciones en los Estados Unidos y en todo el mundo.</p>
	<p><b>DESCRIPCIÓN:</b> Papa Simplot Skin Conquest 1/4x5/16 SO  <b>CODIGO JDH:</b> 4740  <b>FABRICANTE:</b> Simplot Foods es un fabricante de alimentos privado y familiar con operaciones en los EE. UU., Canadá, México, China, Australia, India y el sudeste asiático.  <b>ORIGEN:</b> J.R. Simplot Company es una de las principales empresas de agronegocios del mundo con operaciones en los Estados Unidos y en todo el mundo.</p>
	<p><b>DESCRIPCIÓN:</b> Productos saborizantes para cocteleria; PassionFruit(Maracuya), Almond (Almendra), Amaretto, Apple(ManzanaVerde), Blackberry(mora), Blue Curacao(azul), y otros. También Néctar de Agave orgánico (organic Agave Néctar).  <b>CODIGO JDH:</b> 14106 al 14150 y 14364  <b>FABRICANTE:</b> Monín ha sido galardonada con varios honores de excelencia en bebidas otorgados por valiosos clientes y organizaciones. Entre estos se incluye el premio Small Non-Alcoholic Beverage Supplier of the Year (premio al pequeño proveedor de bebidas no alcohólicas del año) de Cheers durante nueve años consecutivos, y el premio Non-Alcoholic Supplier of the Year 2010 (proveedor de bebidas no alcohólicas del año 2010) de Vibe. Además, Outback Steakhouse designó a Monín como proveedor del año cada uno de los últimos cuatro años y Darden otorgó a Monín el premio William B. Darden</p>

PRODUCTO TERMINADO	DESCRIPCION/FABRICANTE
	<b>ORIGEN:</b> La sede central y el Centro de Innovación del Sabor MONIN de los Estados Unidos se encuentran en Clearwater, Florida. Aquí, nuestro equipo de más de 100 empleados perfecciona y produce nuevas propuestas en sabores, crea interesantes recetas e innovaciones en bebidas, y supervisa nuestras ventas y operaciones en toda América del Norte, América del Sur y el Caribe

*Fuente.* Autores

En la anterior tabla 5 se muestra ampliamente la variedad de productos terminados del portafolio de Juan d Hoyos Distribuciones que son suministrados a través de la Logística internacional de importación desde; España como Aceites Marca Abril, Chile o Argentina el Vino marca Cavic, de EEUU la endulzante marca Splenda y saborizantes para coctelería marca Monín. Desde México o EEUU la papa marca Simplot.

Actualmente, la empresa Juan D Hoyos Distribuciones presenta la necesidad de diseñar un modelo de proceso logístico de suministro de producto terminado importado, para organizar, estructurar, desarrollar y documentar los pasos que exige la logística internacional. Es una visión para mantenerse en la vanguardia de su línea de negocio. Trae un impacto positivo para mejorar los procesos dentro de la cadena de suministro en la empresa, eliminando procesos repetitivos, mantener estándares altos de calidad, aumenta el sentido de pertenencia por la empresa. Facilitar a sus colaboradores un mejor enfoque en su estructura organizacional de la empresa, creando confianza en la institución de sus procesos.

**Documentos para Implementar un Modelo de Proceso Logístico de Suministro de Producto Terminado Importado para Juan D Hoyos Distribuciones.**

A continuación, se nombran estos documentos que hacen parte del proceso logístico de suministro de producto terminado (PT) importado para Juan D Hoyos Distribuciones

Así:

**Tabla 6.** Documentos Proceso Logístico de Suministro de PT Importado para JDH

ALIADOS	DOCUMENTOS
	<p><b>Orden de compra:</b> Es un documento que emite Juan D Hoyos Distribuciones para pedir mercancía al vendedor; indica cantidad, detalle, precio y condiciones de pago, entre otras cosas. El documento original es para el vendedor e implica que debe preparar el pedido.</p> <p><b>Factura de Compra:</b> Es el documento físico que trae el proveedor con un consecutivo donde relaciona mercancías con valor e impuestos para ingreso al sistema de información.</p>
	<p><b>Contrato de Carga Internacional:</b> O contrato de transporte; es un documento por el cual una parte (el porteador) se obliga frente a otra (el cargador o remitente), por un precio acordado, a trasladar/transportar de un lugar a otro (de un país a otro en el caso del transporte internacional) una mercancía, para ponerla a disposición del destinatario en el lugar y en las condiciones pactadas por ambas partes.</p> <p><b>Factura Comercial:</b> Es el documento administrativo que contiene toda la información de una venta internacional. Se detalla el concepto, la cantidad y el importe de los productos/servicios vendidos, las condiciones de entrega y de pago, así como los impuestos y demás gastos que genere la venta. Mediante un original, el importador declara ante la autoridad fiscal de su país, el importe que debe abonar, a quién lo abona y la forma de pago que se ha concertado.</p> <p><b>Certificados Sanitarios:</b> O fitosanitarios de requerir el producto. Documento expedido por los organismos sanitarios correspondientes del país exportador en el que se hace constar que la mercancía analizada está exenta de determinadas materias</p> <p><b>Declaración a certificados de Origen:</b> Si se acoge a una preferencia arancelaria en destino. Este documento debe ser emitido por el vendedor, aportándose como confirmación del país de origen de los productos que comercializa.</p> <p>El certificado de origen puede adoptar distintos formatos, por ejemplo, configurándose como un formulario o una carta anexa a la factura comercial o incluyéndose en la misma, en forma de declaración. También puede requerirse</p>

un documento separado, titulado “Certificado de origen”, con una estructura concreta, la aceptada por las autoridades aduaneras del país que lo solicita (algo que sucede, por ejemplo, en Brasil y en algunos lugares de Oriente Medio)

**Certificado de Origen:** De requerir el producto. Acredita que la procedencia del producto exportado es de origen nacional.

Documento expedido y/o visado por las cámaras de comercio u otros organismos competentes del país exportador, que sirve para acreditar que la mercancía consignada es originaria de la nación mencionada en el mismo. Suele exigirse por motivos arancelarios, ya que hay países que tienen tarifas discriminatorias según el país de procedencia.

**Declaración aduanera de exportación (DUA):** Es el acto efectuado en la forma prevista por la legislación aduanera, mediante el cual el declarante indica el régimen aduanero que ha de aplicarse a las mercancías consigna los elementos e informaciones exigidos por las normas pertinentes

**Matriz del conocimiento de embarque – Bill of Lading;** Significa indicarle al transportista que información necesita el casillero de mercancías del documento de transporte y enviar el documento al comprador.



**Contrato de Compra Venta:** se basa en el acuerdo entre dos partes (importador y exportador) domiciliados en dos países distintos que se comprometen al intercambio de una mercancía por el pago de un precio. En este contrato deben constar datos como el precio, la cantidad, incoterms (términos o reglas comerciales de uso habitual en el comercio exterior, publicados por la CCI y que establecen la distribución de riesgos, obligaciones y costes entre el exportador e importador en una compraventa internacional), la calidad, las especificaciones técnicas, el puerto de destino, y otros

**Factura Comercial:** Es el documento administrativo que contiene toda la información de una venta internacional. Se detalla el concepto, la cantidad y el importe de los productos/servicios vendidos, las condiciones de entrega y de pago, así como los impuestos y demás gastos que genere la venta. Mediante un original, el importador declara ante la autoridad fiscal de su país, el importe que debe abonar, a quién lo abona y la forma de pago que se ha concertado

**Certificados Sanitarios:** O fitosanitarios de requerir el producto. Documento expedido por los organismos sanitarios correspondientes del país exportador en el que se hace constar que la mercancía analizada está exenta de determinadas materias.

**Certificado de Origen:** De requerir el producto. Documento expedido y/o visado por las cámaras de comercio u otros organismos competentes del país exportador, que sirve para acreditar que la mercancía consignada es originaria de la nación mencionada en el mismo. Suele exigirse por motivos arancelarios, ya que hay países que tienen tarifas discriminatorias según el país de procedencia.

**Declaración aduanera de exportación (DUA):** Es el acto efectuado en la forma prevista por la legislación aduanera, mediante el cual el declarante indica el régimen aduanero que ha de aplicarse a las mercancías consigna los elementos e informaciones exigidos por las normas pertinentes

**Matriz del conocimiento de embarque – Bill of Lading;** Significa indicarle al transportista que información necesita el casillero de mercancías del documento de transporte y enviar el documento al comprador.

**Póliza de seguro al comprador:** La póliza debe estar endosada o que indique como beneficiario del seguro al comprador. Es un documento que indica el tipo y el importe de la cobertura de seguro en vigor para un envío concreto de mercancías a un país extranjero. El certificado incluye el nombre de la

ALIADOS	DOCUMENTOS
	<p>empresa aseguradora y las condiciones de cobertura del seguro. Es necesario presentar la copia original del Certificado de Seguro de Transporte para realizar cualquier reclamación.</p>
<p><b>OTROS DOCUMENTOS</b></p>	<p><b>Anticipo de Cliente:</b> Es una cantidad de dinero que un cliente nos entrega a cuenta de futuras compras. Estas cantidades que nos entregan los clientes por adelantado pueden cubrir parte o el total del importe de las futuras compras.</p> <p><b>Carta Porte:</b> Documento de transporte por vía férrea o por vía terrestre que expide el transportador y que tiene los mismos efectos del conocimiento de embarque.</p> <p><b>Cuenta de Gastos:</b> Son cuentas contables destinadas al registro de todos los elementos que tienen que ver con compras o gastos de otro tipo.</p> <p><b>Certificación de Fletes:</b> Documento donde relaciona; Precio que paga el fletador al fletante por el alquiler de un buque mercante completo o, de una parte, y también por el transporte de las mercancías. Puede referirse a la carga.</p> <p><b>Certificado de Calidad:</b> O de liberación de lotes para fabricar, procesar, envasar, almacenar, distribuir o comercializar alimentos, bebidas alcohólicas, medicamentos y productos biológicos de consumo humano (vacunas, sueros de origen animal, productos hemoderivados y otros productos biológicos), objeto de importación y/o exportación; proporcionando confianza en el producto, así como la garantizarían de la existencia de canales de comunicación con el fabricante o proveedor.</p> <p><b>Conocimiento de Embarque:</b> Es el documento que el transportador marítimo expide como certificación de que ha tomado a su cargo la mercancía para entregarla, contra la presentación del mismo en el punto de destino, a quien figure como consignatario de ésta o a quien la haya adquirido por endoso total o parcial, como constancia del flete convenido y como representativo del contrato de fletamento en ciertos casos. Los conocimientos de embarque de la carga consolidada los expide el agente de carga internacional.</p> <p><b>Cotización:</b> Se trata de una respuesta a una consulta recibida de un potencial comprador (o un representante de la entidad extranjera) o una etapa de comercialización proactiva</p> <p><b>Lista de Chequeo (Check List) de Importación:</b> Formatos creados para realizar actividades repetitivas, controlar el cumplimiento de una lista de requisitos o recolectar datos ordenadamente y de forma sistemática.</p> <p><b>Lista de empaque:</b> Es un documento que permite al exportador, al transportista, a la compañía de seguros, a la aduana y al comprador, identificar las mercancías y saber qué contiene cada bulto o caja; por ello debe realizarse una lista de empaque metódica, que coincida con la factura</p> <p><b>Orden de Servicio Proveedor:</b> Es un documento que emite el proveedor para pedir mercancía al vendedor; indica cantidad, detalle, precio y condiciones de pago, entre otras cosas. El documento original es para el vendedor e implica que debe preparar el pedido.</p> <p><b>OTM:</b> (Operador de Transporte Multimodal) Es la combinación de dos o más modos de transporte (terrestre, marítimo y/o aéreo), con el fin de un único contrato para sus mercancías consolidadas (LCL) o full contenedor (FCL) desde un punto de origen hasta el destino final de la mercancía. Custodia y responsabilidad de las mercancías en toda operación de transporte.</p> <p><b>Registro o licencia de importación:</b> Es una medida que refleja la política macroeconómica del gobierno, según quiera una economía abierta o proteccionista de la industria nacional. Para otorgar la licencia previa el Gobierno somete al Comité de Importaciones el estudio de viabilidad de importar algunas mercancías para que apruebe total o parcialmente esta operación o la niegue.</p>

ALIADOS	DOCUMENTOS
	<p><b>Registro de Trazabilidad:</b> Es registro de la capacidad de conocer y certificar con precisión el recorrido realizado por un producto, sus componentes, ingredientes e información asociada desde el punto de origen hasta el punto de destino final o viceversa a través de toda la cadena de abastecimiento hasta su llegada al consumidor final.</p>

*Fuente.* Autores

En la anterior tabla 6 se relacionan todos los documentos relevantes que se deben tener en cuenta para un adecuado proceso logístico de suministro de producto terminado importado para Juan D Hoyos Distribuciones.

### **Documentos Seleccionados para Implementar dentro del Modelo de Proceso Logístico de Suministro de Producto Terminado Importado para Juan D Hoyos Distribuciones.**

El modelo proceso logístico de suministro de PT importado para Juan D Hoyos Distribuciones está compuesto por estos documentos o formatos así:

- a) Check List o Lista de Chequeo Logística Internacional.
- b) Seis fichas para análisis de resultados, a saber:
  - Ficha de requerimientos aduaneros.
  - Ficha de requerimientos logísticos de carga.
  - Ficha logística de cada proveedor.
  - Ficha con instrucciones de desaduanamiento.
  - Ficha con costo total de logística de importación.
  - Ficha para cálculo de tiempo logístico estimado de importación.

## Check List o Lista de Chequeo Logística Internacional.

**Tabla 7.** *Check list o Lista de Chequeo Logística Internacional*

No	Pregunta	Cumple Si/No
1.	Información sobre el embarque	
1.1	¿Tiene información útil del embarque? (Puertos, mercancías, horarios, peso, volumen y otros).	
1.2	¿Las condiciones de embarque se ajustan a los términos de venta?	
2.	Empaque	
2.1	¿El empaque cumple con las exigencias del artículo o producto?	
2.2	¿El empaque cumple con las exigencias del mercado de destino?	
2.3	¿El empaque se ajusta a las normas pertinentes?	
2.4	¿Cumple con las exigencias de cada modo de transporte a utilizar?	
2.5	¿El empaque es adecuado para proteger adecuadamente el producto durante el tránsito de Logística?	
2.6	¿El marcado del empaque cumple con las exigencias del producto, mercado y del modo de transporte?	
2.7	¿El marcado del empaque cumple con las normas pertinentes?	
3.	Embalaje	
3.1	¿El embalaje cumple con las exigencias de artículo o producto?	
3.2	¿El embalaje cumple con las exigencias del mercado destino?	
3.3	¿El embalaje se ajusta a las normas pertinentes?	
3.4	¿El embalaje es adecuado para proteger adecuadamente el producto durante el tránsito de la Logística?	
3.5	¿El marcado del embalaje cumple con las normas del producto, mercado y modo de transporte?	
3.6	¿El marcado del embalaje cumple con las normas pertinentes?	
4	Documentación	
4.1	¿La factura comercial se ajusta a las exigencias negociadas?	
4.2	¿La factura tiene la resolución de la DIAN actualizada que hace mención para facturar?	
4.3	¿Hay suficientes copias de la factura comercial?	
4.4	¿La factura contiene el INCOTERM, el precio negociado y el costo de la logística Internacional?	
4.5	¿La lista de empaque coincide con el pedido solicitado?	
4.6	¿En la lista de empaque verificó el número, peso y dimensiones de medida?	

No	Pregunta	Cumple Si/No
4.7	¿La lista de empaque requiere validación o visto bueno de autoridades?	
4.8	¿El embarque requiere de certificado de origen?	
4.9	¿Según el país importador, utilizó el formato adecuado de certificado de origen?	
4.10	¿El embarque requiere de certificado fitosanitario o sanitario? ¿Ya lo obtuvo?	
4.11	¿El embarque requiere de algún otro documento? Certificado de calidad?	
4.12	¿Certificado pre-embarque?	
4.13	¿Certificado de cuotas?	
5.	Unitarización	
5.1	¿Cuenta con los elementos necesarios para iniciar la paletización?	
5.2	¿El pallet cumple con las normas ISO y del país de destino?	
5.3	¿Hizo la reserva del contenedor con la anticipación requerida?	
5.4	¿Realizó la inspección física acerca del estado del contenedor?	
5.5	¿Solicitó el contenedor adecuado y verificó sus medidas internas?	
5.6	¿Cuenta con precintos adecuados para la seguridad del contenedor?	
6.	Manipuleo de la carga en el local del exportador	
6.1	¿Cuenta con instrucciones especiales para el manejo de la carga?	
6.2	¿Tiene el equipo adecuado para el manejo de la carga? (Montacargas o ayudantes)	
7.	Transporte interno	
7.1	¿Elaboró la carta de instrucciones al transportador?	
7.2	¿La empresa transportadora es confiable y reconocida?	
7.3	¿Por el volumen de carga requiere programación de equipos, horarios?	
7.4	¿Los documentos de transporte cumplen con las normas y costumbres comerciales?	
7.5	¿Coordinó las fechas de entrega y lugares de tránsito?	
8	Seguro interno	
8.1	¿Requiere que su carga esté asegurada?	
8.2	¿Avisó oportunamente a la compañía de seguros sobre el despacho de la carga?	
8.3	¿En la lista de empaque verificó el número, peso y dimensiones de las unidades?	
9	Almacenamiento	
9.1	¿Necesita almacenamiento?	
9.2	¿Envió las instrucciones a la almacenadora?	
10	Manipulación en el lugar de embarque	
10.1	¿Conoce las condiciones de manipulación en el lugar de embarque?	
10.2	¿Tiene instrucciones el agente sobre condiciones de manipuleo?	
10.3	¿Su carga se adecua a la infraestructura de manejo?	

No	Pregunta	Cumple Si/No
<b>11</b>	<b>Aduaneros</b>	
<b>11.1</b>	¿Solicitó el personal de la aduana para la inspección o dio instrucciones a su agente?	
<b>11.2</b>	¿Se requieren instrucciones especiales para la inspección de aduana?	
<b>12</b>	<b>Bancarios</b>	
<b>12.1</b>	¿Los documentos, condiciones y exigencias de la carta de crédito están de acuerdo con lo exigido?	
<b>12.2</b>	¿Recibió la confirmación de la carta de crédito por su banco?	
<b>12.3</b>	¿Los documentos que certifican la exportación son acordes con lo estipulado en la carta de crédito?	
<b>12.4</b>	¿Entregó los documentos dentro de la vigencia del crédito?	
<b>12.5</b>	¿Verificó que los gastos y comisiones estén de acuerdo con lo pactado?	
<b>12.6</b>	¿Cumple con las disposiciones legales para el reintegro de divisas?	
<b>12.7</b>	¿El banco tiene experiencia en el manejo documentario de transacciones en comercio?	
<b>13</b>	<b>Agentes</b>	
<b>13.1</b>	¿El agente de aduana está legalmente habilitado y es idóneo para prestar un buen servicio?	
<b>13.2</b>	¿Informó las instrucciones precisas a su agente sobre el manejo de la exportación y el dinero?	
<b>13.3</b>	¿La comisión cobrada por su agente fue la pactada previamente?	
<b>13.4</b>	¿Los gastos cobrados por el agente de aduana tienen soportes en facturas?	
<b>13.5</b>	¿Envío instrucciones para el manejo de carga al operador portuario?	
<b>14</b>	<b>Transporte internacional</b>	
<b>14.1</b>	¿Hizo la reserva de cupo en el medio de transporte internacional?	
<b>14.2</b>	¿Envío carta de instrucciones al agente de carga o transportador?	
<b>14.3</b>	¿El documento de transporte fue elaborado según las instrucciones de embarque?	
<b>14.4</b>	¿Recibió las copias solicitadas del documento de transporte?	
<b>14.5</b>	¿Envío el original del documento de transporte a su comprador?	
<b>14.6</b>	¿Informó a su cliente sobre el modo y medios de transporte que utilizará?	
<b>14.7</b>	¿Hizo el seguimiento del despacho hasta su llegada al destino?	
<b>14.8</b>	¿Verificó si hay restricciones de transporte en el país de destino?	
<b>14.9</b>	¿Tiene un sistema para revisar las cuentas de fletes y efectuar los reclamos?	
<b>14.10</b>	Si utiliza los servicios de un OTM, ¿verificó si está legalmente autorizado y es idóneo?	
<b>14.11</b>	¿Notificó las instrucciones de manejo y documentación necesaria a su OTM?	
<b>14.12</b>	¿Verificó que servicios están incluidos en la cotización del OTM?	
<b>14.13</b>	¿Comprobó si el OTM tiene representante en el país de destino?	
<b>15</b>	<b>Seguro internacional</b>	

No	Pregunta	Cumple Si/No
15.1	¿Validó los riesgos de transporte a asegurar y el valor de la prima de seguro aplicable?	
15.2	¿El seguro va de acuerdo a las responsabilidades del INCOTERM?	
15.3	¿Indicó a la compañía de seguros la fecha de embarque?	
15.4	¿En caso de siniestro conoce las formalidades de reclamación?	
16	Administrativos	
16.1	¿Coordinó la logística del despacho con otras áreas de la empresa?	
16.2	¿El área financiera ya entregó los recursos para el embarque?	
16.3	¿Prorrato los costos administrativos de las otras áreas que intervienen en el despacho?	

*Fuente.* Autores

En la anterior tabla 7 se generalizan los ítems para tener en cuenta a la hora de hacer la logística de importación de producto terminado para Juan D Hoyos Distribuciones. Donde se hace unos planteamientos con las diferentes negociaciones de los proveedores de suministro. Sirviendo de base o soporte para los procesos que se llevaran a cabo más adelante. También permite adquirir una visión más amplia de toda la logística internacional para la empresa en estudio.

## Ficha de Requerimientos Aduanero

**Tabla 8.** *Ficha de Requerimiento Aduanero*

No	Descripción	Respuesta
1	Producto a importar	Ingrese nombre del producto
2	Subpartida arancelaria	Ingrese subpartida arancelaria de 10 dígitos
3	Requiere registro de importación o licencia previa	SI/NO.
4	Registro(s) de importación o licencia previa a solicitar:	Ingrese tipo de registro(s) o licencia previa requerida
5	Procedimiento para tramitar registro de importación	Detalle el procedimiento para la emisión del visto bueno

No	Descripción	Respuesta
6	Lista de documentos requeridos a solicitar al proveedor	Detalle todos los documentos soportes necesarios a solicitar al proveedor para poder tramitar vistos buenos o licencias previa
7	Otras barreras no arancelarias a tener en cuenta:	Indique si hay otras barreras de tipo no arancelario a tener en cuenta
8	La subpartida requiere desaduanamiento anticipado:	SI/NO.
9	¿Necesita tramitar registro(s) o licencia previa antes del zarpe de la mercancía?	SI/NO.
10	¿Necesita tramitar registro(s) o licencia previa antes de la compra de la mercancía?	SI/NO.
11	Tiempo para trámite de registro(s) de importación o licencia previa	Indique tiempo de duración del trámite (en días o meses) una vez se solicite y se tengan todos los documentos soportes necesarios
12	Costo trámite de registro(s) o licencia previa	Indique el costo designado para la emisión de (los) registro(s) o licencia previa

*Fuente.* Autores

En la anterior tabla 8 se presenta como un formato diseñado para tener en cuenta los documentos o registros que corresponden a la logística de trámites aduaneros, donde si no se cumplen puede ocasionar una sanción, el decomiso de una mercancía o la formulación de una liquidación oficial.

### **Ficha de requerimientos logísticos de carga.**

**Tabla 9.** *Ficha de Requerimientos Logísticos de Carga*

No	Tipo de Carga	Descripción	SI/No
1	Si la carga es peligrosa	Clase de mercancía peligrosa:	
		Número de Naciones Unidas UN	
		Tipo de cargas con las cuales es incompatible	
		Recomendaciones de embalaje y etiquetado según normas	
		La carga es permitida en vuelo de pasajeros (PAX) (SI/NO)	
		Cantidad máxima permitida por guía aérea AWB en vuelo PAX	
		La carga es permitida en vuelo carguero (CAO) SI/NO)	
		Cantidad máxima permitida por guía aérea AWB en vuelo CAO	
		La carga es permitida en modalidad de consolidado marítimo (Less than container load – LCL) (SI/NO)	
		La carga es permitida en modalidad de contenedor marítimo (Full container load –	

No	Tipo de Carga	Descripción	SI/No
		FCL -) (SI/NO)	
		La carga es permitida para transporte terrestre en carretera de origen (SI/NO)	
		La carga es permitida para transporte terrestre en carretera de destino (SI/NO)	
		Observaciones adicionales para cargas peligrosas:	
2	Si la carga es perecedera	Tiempo de vida útil de producto versus Tiempos de cadena de distribución física internacional – DFI - (incluye tiempo transcurrido desde retiro de bodega del exportador hasta la bodega del importador incluyendo las formalidades aduaneras de importación). Condiciones climáticas máximas y mínimas permitidas	
		Observaciones adicionales para cargas perecederas:	
3	Si la carga requiere temperatura controlada	Temperatura recomendada para mantener integridad de la mercancía	
		Es posible mantener / garantizar cadena de frío en logística de importación (SI/NO)	
		Es posible mantener / garantizar cadena de frío en tránsito internacional (SI/NO)	
		Es posible mantener / garantizar cadena de frío en operación en destino (SI/NO)	
		Es posible mantener / garantizar cadena de frío en operación de descargue y almacenamiento posterior (SI/NO)	
		Observaciones adicionales para cargas con temperatura controlada:	
4	Si la carga es frágil	Recomendaciones de embalaje adecuado	
		Recomendaciones durante cargues y descargues al transporte	
		Recomendaciones para trincaje y amarres a unidad de transporte (vehículo o contenedor)	
		Recomendaciones durante las fases de desaduanamiento en origen y destino incluyendo inspecciones físicas de mercancía	
		Recomendaciones durante el tránsito internacional	
		Corroborar recomendaciones durante el almacenamiento y bodegaje temporal y final	
		Observaciones adicionales para cargas frágiles	
5	Si la carga es general	Recomendaciones en materia de embalaje	

*Fuente.* Autores

En la anterior tabla 9 quedan registrados los hallazgos encontrados durante el proceso de selección del tipo de carga, detalla un análisis de la naturaleza de la carga para definir así una serie de requerimientos logísticos necesarios para anticipar una correcta manipulación (antes, durante y después) y transporte del producto terminado a importar con el objetivo de evitar sobrecostos por daños de mercancía en cualquier punto de la cadena logística de distribución física internacional.

## Ficha Logística de Proveedor.

Tabla 10. Ficha Logística de Proveedor

No	Descripción	Respuesta	
1	Producto	Nombre del producto a importar	
2	Ciudad y país del proveedor	Nombre ciudad y país	
3	Lead time de producción posterior a orden de compra	Indicar tiempo en meses o días	
4	Lead time de alistamiento entre producción terminada y tener mercancía lista para exportación	Indicar tiempo en meses o días	
5	Posibles puertos de salida	Puerto de salida 1 Puerto de salida 2	
6	Posibles aeropuertos de salida	Aeropuerto de salida 1 Aeropuerto de salida 2	
7	Descripción de los servicios marítimos y sus tiempos de tránsito internacional	Naviera 1	Naviera 2
		Servicio	Servicio
		Puertos que conecta	Puertos que conecta
		Tiempo de tránsito	Tiempo de tránsito
		Frecuencia	Frecuencia
		Servicio directo o transbordo	Servicio directo o transbordo
		Insertar aquí tantas opciones como sean posibles	
8	Descripción de los servicios aéreos y sus tiempos de tránsito internacional	Aerolínea 1	Aerolínea 2
		Aeropuertos que conecta	Aeropuertos que conecta
		Tiempo de tránsito	Tiempo de tránsito
		Frecuencia de salidas	Frecuencia de salidas
		Restricciones de tamaño de carga en bodega de avión	Restricciones de tamaño de carga en bodega de avión
		Requiere tránsito aduanero vía cabotaje SI/NO	Requiere tránsito aduanero vía cabotaje SI/NO
		Insertar aquí tantas opciones como sean posibles	
9	Descripción de los servicios terrestres y sus tiempos de tránsito internacional	Nombre del transportista, tiempo de tránsito, frecuencia, servicio consolidado o expreso, restricciones de tamaño de carga en bodega.	
10	Proveedor emite certificado de origen	SI / NO	
11	Cumple con CHECKLIST de requerimientos aduaneros	SI / NO. En caso de no, cuáles	
12	Porcentaje de Derechos de importación	Actualizar % si aplica beneficio arancelario por tratado de libre comercio	

No	Descripción	Respuesta
13	Porcentaje de Impuestos de importación (IVA)	Actualizar % si aplica beneficio arancelario por tratado de libre comercio
14	Forma de pago negociada	Insertar forma de pago
15	Observaciones	Inserte comentarios adicionales referente al tema logístico para este proveedor
16	Proveedor aprobado para continuar	SI / NO

*Fuente.* Autores

En la anterior tabla 10 es la validación logística del proveedor (Importador o exportador) evalúa el perfil logístico de los proveedores aprobados por la empresa de negociación para verificar la disponibilidad del producto terminado, tiempos de entrega y configuración inicial de la cadena de distribución física internacional.

### **Ficha Instrucciones desaduanamiento.**

**Tabla 11.** *Ficha Instrucciones Desaduanamiento*

No	Descripción	Respuesta
1	Lugar de desaduanamiento de carga	Indique entrega en lugar de arribo, depósito o zona franca
2	Puerto o aeropuerto o frontera de llegada	Indique nombre del puerto, aeropuerto o frontera de ingreso
3	¿Aplica trámite de cabotaje para la carga?	SI/No
4	¿La carga va a depósito aduanero?	SI/No
5	¿La carga va a Zona Franca?	SI/No
6	Modalidad de tránsito aduanero empleada	Indique si Planilla, DTA, OTM, No aplica
7	Costo operación de tránsito aduanero (si aplica)	Ingrese costo estimado de la operación
8	Costo operación en Depósito o zona franca (si aplica)	Ingrese costo estimado de la operación
9	Régimen de importación a aplicar	Indique un régimen aduanero de importación
10	¿La carga paga derechos e impuestos de importación?	SI/NO
11	Instrucciones de corte de documento de transporte	Indique las instrucciones de corte de documento de transporte que aplican

*Fuente.* Autores

En la anterior tabla 11 se relaciona los puntos para desaduanar en la zona primaria aduanera por donde ingrese al territorio aduanero nacional (puerto, aeropuerto o frontera de ingreso). La autorización está sujeta a la subpartida arancelaria y la reglamentación aduanera de nuestro país.

### **Ficha costo total de importación.**

**Tabla 12.** *Ficha Costo Total de Importación*

<b>No</b>	<b>Descripción</b>	<b>Respuesta</b>
1	Proveedor	Nombre del proveedor validado
2	INCOTERM	Incoterm validado en matriz
3	Moneda	Divisa en la cual se hace la validación del ejercicio de precosteo
4	Valor de proforma validada	Valor de proforma con Incoterm cotizado por el proveedor
5	Costo de operación en matriz Incoterm seleccionada	Costo de operación de distribución física internacional correspondiente al INCOTERM validado
6	Costo total de importación	Suma de valor de proforma + costo de operación de distribución física internacional

*Fuente.* Autores

En la anterior tabla 12 hace relación a los puntos sobre el costo parcial de importación validado por los términos de negociación acordados con el agente de carga o proveedor de suministro. También emplean las recomendaciones encontradas de la ficha de requerimientos aduaneros, la ficha de requerimientos logísticos de carga, la ficha logística del proveedor y la ficha con instrucciones de desaduanamiento, estas son insumos para validar con los diferentes actores de la logística internacional a entender: agente de carga internacional, agencia de aduanas, línea naviera, aerolínea, consolidado de carga,

transportista, operador de comercio multimodal, operador logístico, y otras partes interesadas.

### Ficha para cálculo de tiempo Logístico estimado de importación.

**Tabla 13.** *Ficha para Calculo de Tiempo Logístico Estimado de Importación*

No	Validación Tiempos de Importación	Concepto	Tiempo en días
1	Lead time de producción de pedido	Tiempo que demora el proveedor en producir la mercancía	
2	Lead time de alistamiento de pedido	Tiempo que demora el proveedor en tener lista la mercancía para despacho una vez este producida	
3	Lead time de exportación en origen	Tiempo transcurrido entre el inicio del proceso físico de exportación (cargue de la mercancía en bodega del exportador) hasta el día de salida del país de origen	
4	Lead time de tránsito internacional	Tiempo que demora el tránsito internacional en el medio de transporte seleccionado entre el día de salida en origen hasta el día de llegada en destino	
5	Lead time de desaduanamiento en destino	Tiempo que demora la mercancía en realizar el proceso de desaduanamiento en destino una vez la mercancía haya llegado al territorio aduanero nacional	
6	Lead time de transporte local a bodega final	Tiempo que demora la mercancía en transportarse desde el lugar de desaduanamiento a la bodega del importador	
	LEADTIME TOTAL ESTIMADO DE IMPORTACIÓN	Suma de todos los lead time anteriores	

*Fuente.* Autores

En la anterior tabla 13 sirve para validar El lead time o tiempo total estimado de logística de importación que será de gran importancia para determinar el nivel de servicio y los objetivos deseados.

## **PROCEDIMIENTO LOGISTICO DE SUMINISTRO PRODUCTO TERMINADO IMPORTADO PARA JUAN D HOYOS DISTRIBUCIONES**

Incluye flujograma, tabla explicativa de actividades en un modelo del proceso logístico de suministro de producto terminado importado para Juan D Hoyos Distribuciones.

**REGISTRO DE FIRMAS**

**ELABORADO POR**

**NOMBRE:** \_\_\_\_\_ **FIRMA:** \_\_\_\_\_

**CARGO:** \_\_\_\_\_ **FECHA (dd/mm/aaaa):** \_\_\_\_\_

**REVISADO POR**

**NOMBRE:** \_\_\_\_\_ **FIRMA:** \_\_\_\_\_

**CARGO:** \_\_\_\_\_ **FECHA (dd/mm/aaaa):** \_\_\_\_\_

**NOMBRE:** \_\_\_\_\_ **FIRMA:** \_\_\_\_\_

**CARGO:** \_\_\_\_\_ **FECHA (dd/mm/aaaa):** \_\_\_\_\_


**APROBADO POR**

**NOMBRE:** \_\_\_\_\_ **FIRMA:** \_\_\_\_\_

**CARGO:** \_\_\_\_\_ **FECHA (dd/mm/aaaa):** \_\_\_\_\_

**FECHA EFECTIVA:** \_\_\_\_\_

**(dd/mm/aaaa)**

	<b>Procedimiento</b>	<b>CÓDIGO: LSPTI-PR-01</b> <b>FECHA: 10/05/2020</b> <b>VERSIÓN: 0</b> <b>PÁGINA:</b>
	<b>Logístico de Suministro Producto Terminado Importado</b>	

## 1. OBJETIVO

Establecer los lineamientos para efectuar un correcto proceso logístico de suministro de producto terminado importado para Juan D Hoyos Distribuciones.

## 2. ALCANCE

Este procedimiento aplica durante el proceso logístico de suministro de producto terminado proveniente de los distintos proveedores de importación para Juan D Hoyos Distribuciones.

## 3. DEFINICIONES

### 3.1. ABANDONO LEGAL

Hace referencia cuando la mercancía es abandonada por el importador o queda en arribo por más de un mes. Contando desde su llegada. Estas mercancías pueden ser subastadas por haber vencido el plazo para importar legalmente.

### 3.2. AFORO

Operación o ejercicio que hace la autoridad aduanera para verificar el estado de la mercancía, su composición o tipo, su origen, peso, volumen, cantidad. Que todo lo que está ofreciendo el importador sea lo pactado y quede bien documentado para empezar a comercializar.

### 3.3. AGENTE DE ADUANA

Es la persona autorizada por la Aduana, se encarga de facilitar la importación o exportación de mercancías, se encarga que todo esté bajo las regulaciones y restricciones arancelarias.

### 3.4. AGENTE DE CARGA INTERNACIONAL

Persona que puede realizar y recibir embarques, consolidar y desconsolidar mercancías, actuar como Operador de Transporte Multimodal sujetándose a las leyes de la materia y emitir documentos propios de su actividad, tales como conocimiento de embarque, guías aéreas, certificado de recepción, certificados de transporte y similares.

### 3.5. ALMACEN ADUANERO

Local, deposito temporal o deposito aduaneros de mercancías. Este es administrado por autoridades aduaneras u otras dependencias públicas o de personas naturales o jurídicas. Local destinado a la custodia temporal de las mercancías.

### 3.6. BASE IMPONIBLE

Es un elemento esencial en los tributos aduaneros, este nos da el valor de las mercancías que se importan o exportan de otros países. se puede utilizar una metodología definida en el "Acuerdo sobre Valoración de Mercancías en Aduana" en el marco de la Organización Mundial de Comercio (OMC).

### 3.7. CARGA CONSOLIDADA

Es la actividad de agrupar en un contenedor o unidad de carga similar, con mercancías de varios consignatarios, para ser transportadas a un destino específico. Siempre y cuando se encuentren amparadas por un mismo documento de transporte.

### 3.8. CERTIFICADO DE ORIGEN

Documento oficialmente valido por las cámaras de comercio u otros organismos competentes por el país exportador que certifica que las mercancías son originarias del país exportador. Permitiendo a los importadores hacer uso de las preferencias

arancelarias que otorga el país importador al país exportador, a través de un Tratado de Libre Comercio (TLC).

### 3.9. CONOCIMIENTO DE EMBARQUE

Documento o contrato de transporte que prueba el embarque de la mercancía, sin este título no se puede retirar la mercancía en el lugar de destino. De acuerdo a medio de transporte toma nombre específico; Conocimiento de Embarque Marítimo o Bill of Lading si es por vía marítima, Conocimiento de Embarque Aéreo o Air Waybill si es por vía aérea o Carta Porte para transporte terrestre. Esta puede ser entregada a nombre de una persona determinada, al portador,

### 3.10. CONSIGNANTE

Es la persona natural o jurídica que envía mercancías a un consignatario en el país exterior.

### 3.11. CONSIGNATARIO

Persona natural o jurídica a cuyo nombre se encuentra manifestada la mercancía o que se adquiere por endoso del documento de transporte.

### 3.12. DERECHOS ARANCELARIOS O DE ADUANA

Son impuestos establecidos en el Arancel de Aduanas a las mercancías que entren al territorio aduanero. Entre los tributos que gravan la importación de mercancías:

- Derechos AD-Valorem
- Derechos Específicos (Sistema de Franja de Precios)
- Impuesto Selectivo al Consumo (ISC)
- Impuesto General a las Ventas (IGV)
- Impuesto de Promoción Municipal (IPM)
- Derechos Antidumping y Compensatorios.
- Régimen de Percepción del IGV (venta interna)

### 3.13. DERECHOS ANTIDUMPING Y COMPENSATORIOS

Desde el punto de vista de defensa comercial en comercio internacional se plantean algunas prácticas consideradas desleales como el Dumping y los Subsidios. Cuando una empresa vende sus productos por debajo de los costos de producción y comercialización con el propósito de poder ingresar a un mercado, a este proceder se lo denomina Dumping. Luego, mediante un proceso jurídico se determina daños que ocasiona y define el Derecho de Importación Antidumping para compensar la diferencia de origen. Cuando un país otorga a las exportaciones un Subsidio, que el exportador recibe un dinero del Estado por exportar, se le aplican Derechos Compensatorios.

### 3.14. DESTINACIÓN ADUANERA

Comúnmente designa la finalidad económica que se busca con respecto a una mercancía a su ingreso aduanero.

3.15. **DESADUANAMIENTO:** Trámite aduanero. Este proceso es pieza clave porque nos va a permitir formalmente nacionalizar los productos que se importen para su libre circulación.

### 3.16. DUA

Documento único de administrativo, este documento es el soporte de la declaración de importación o exportación ante las autoridades aduaneras.

### 3.17. FACTURA ORIGINAL

Documento legal emitido por el proveedor que acredita la veracidad de los términos pactados comercialmente. Este documento podrá ser transmitido, emitido, impreso o recibido por cualquier medio, físico o electrónico.

3.18. IMPORTACION PARA CONSUMO

Norma aduanera que permite el ingreso libremente de mercancías al territorio aduanero, con sus respectivos derechos arancelarios y demás impuestos aplicables, y del cumplimiento de formalidades y otras obligaciones aduaneras.

3.19. INCOTERMS

Reglas Internacionales para la Interpretación de Términos Mercantiles, Son términos comerciales que ayudan a no tener confusiones en las operaciones comerciales internacionales, este con el fin que cada país conozca cada termino y lo interprete igual tanto el comprador como el vendedor. En la última versión (2010) son un total de 11 incoterms, los más utilizados en las operaciones de compraventa son:

- **FCA (Free Carrier/ Franco Transportista).** Lugar convenido. “Franco Transportista”. El vendedor entrega la mercancía, despachada para la exportación, al transportista nombrado por el comprador en el lugar convenido.
- **FOB (Free on Board/Franco a bordo).** Puerto de Carga Convenido. “Franco a Bordo”. El vendedor realiza la entrega cuando deja la mercancía en la bodega del duque, cargada y estibada. Y con el despacho de exportación ya realizado. Que el comprador debe soportar todos los costos y riesgos de pérdida o daño de la mercancía desde aquel punto. El termino FOB exige al vendedor despachar la mercancía en aduana para la exportación.
- **CIF (Cost, Insurance and Freight/Costo, seguro y flete).** En puerto de Destino convenido. Costo, seguro y flete). El transporte principal lo paga el vendedor, pero el riesgo en ese tramo es del comprador. El vendedor realiza entrega cuando la mercancía son puestos a bordo del buque en el puerto de embarque convenido. El vendedor está obligado a obtener un seguro con cobertura mínima a favor del comprador (ICC C).

3.20. LEVANTE

Momento en el cual la autoridad aduanera da la orden para que el importador disponga de la mercancía.

3.21. LISTA DE EMPAQUE O PACKING LIST

Documento que permite a todas las partes, exportador, transportista, la aduana y al comprador, identificar fácilmente la mercancía y saber que contiene cada empaque, en donde se enumera cada producto con un código interno de la empresa para poder diferenciar todos los productos al detalle. Es emitida por el exportador.

3.22. MERCANCIA EXTRANJERA

Mercancía que deriva del exterior, y cuya importación no se ha consumado legalmente. Producida o manufacturada en el país y que ha sido nacionalizada en el extranjero.

3.23. MERCANCIAS DE IMPORTACION PROHIBIDAS

Son aquellas que por mandato legal está prohibido ingresar o salir de un país o territorio. Por ejemplo; Harinas con Bromato de Potasio, utilizados en repostería.

3.24. MERCANCIAS DE IMPORTACION RESTRINGIDAS

Estas mercancías son las que se encuentran controladas o fiscalizadas por los distintos sectores correspondientes, los cuales requieren una autorización previa de las diferentes

entidades del estado. Para su comercialización. Como son, por ejemplo; productos farmacéuticos o de uso personal el cual requiere un registro sanitario por parte de la Dirección General de Salud.

**3.25. ORDEN DE COMPRA (ODC)**

Documento que da inicio a una transacción comercial entre el cliente y proveedor, este documento debe contener todas las condiciones detalladas que fueron pactadas en la negociación, como cantidad, precios descripción del producto, forma de pago, fecha de entrega entre otras.

**3.26. PROVEEDOR**

Es un aliado estratégico para una empresa o persona natural, este se encarga de abastecer una necesidad requerida.

**3.27. RECONOCIMIENTO FISICO**

Operación que consiste en verificar lo declarado, mediante una o varias de las siguientes actuaciones: reconocer las mercancías, verificar su naturaleza, origen, estado, cantidad, valor, peso, medida o clasificación arancelaria.

**3.28. RECONOCIMIENTO PREVIO**

Facultad del dueño, consignatario o sus comitentes de realizar presencia del depositario, la constatación y verificación de la situación y condición de la mercancía o extraer muestras de la misma, antes de la presentación de la declaración de mercancías, previo aviso de la autoridad aduanera.

**3.29. ZONA PRIMARIA**

Parte del territorio aduanero que comprende los puertos, aeropuertos, terminales terrestres, centros de atención en frontera para las operaciones de desembarque, embarque, movilización, o despacho de las mercancías y las oficinas, locales o dependencias destinadas al servicio directo de una aduana. Adicionalmente, puede comprender recintos aduaneros, espacios acuáticos o terrestres, previos o caminos habilitados o autorizados para las operaciones arriba mencionadas. Esto incluye los almacenes y depósitos de mercancía que cumplan con los requisitos establecidos en la normatividad vigente y hayan sido autorizados por la Administración Aduanera.

**3.30. GALERIA DE SIMBOLOS.**

<b>FIGURA</b>	<b>SIGNIFICADO</b>
	Inicio y fin del ciclo del proceso
	Actividad
	Decisión
	Responsables (Intervienen).
	Documento

FIGURA	SIGNIFICADO
	Proceso predeterminado
	Descripción de las actividades.
	Conector
	Conector de página diferente

#### 4. DOCUMENTOS RELACIONADOS.

- 4.1. Orden de compra.
- 4.2. Factura original, remisión del proveedor.
- 4.3. Remesa, orden de cargue de transporte.
- 4.4. Modo de pago o carta crédito
- 4.5. Packing B/L o AWB endosado por el representante legal.
- 4.6. Póliza de seguro o carta de no seguro.
- 4.7. Volante si aplica.
- 4.8. Envío de catálogos del producto en idioma español.
- 4.9. Registro Sanitario.
- 4.10. Registro de Importación.
- 4.11. Lista de empaque.
- 4.12. Certificados de Producción.
- 4.13. Certificado de Expiración.
- 4.14. Certificado de Calidad del Lote.
- 4.15. Certificados de calidad ISOs, BPM, CE.
- 4.16. Certificados de venta libre (CLV).
- 4.17. Carta aclaratoria de restricción ante la DIAN
- 4.18. Documento Único Administrativo (DUA).

	<b>Procedimiento</b>	<b>CÓDIGO: LSPTI-PR-01</b> <b>FECHA: 10/05/2020</b> <b>VERSIÓN: 0</b> <b>PÁGINA:</b>
	<b>Logístico de Suministro Producto Terminado Importado</b>	

## 5. PROCEDIMIENTO

### 5.1. CONSIDERACIONES GENERALES

5.1.1. Es responsabilidad de los coordinadores de las diferentes áreas de logística, de compras y sedes; el conocer, difundir y aplicar este procedimiento.

5.1.2. Conocer las restricciones a la importación que son requerimientos documentales y técnicos a cumplir en caso de una hipotética importación.

Pueden ser del orden de:

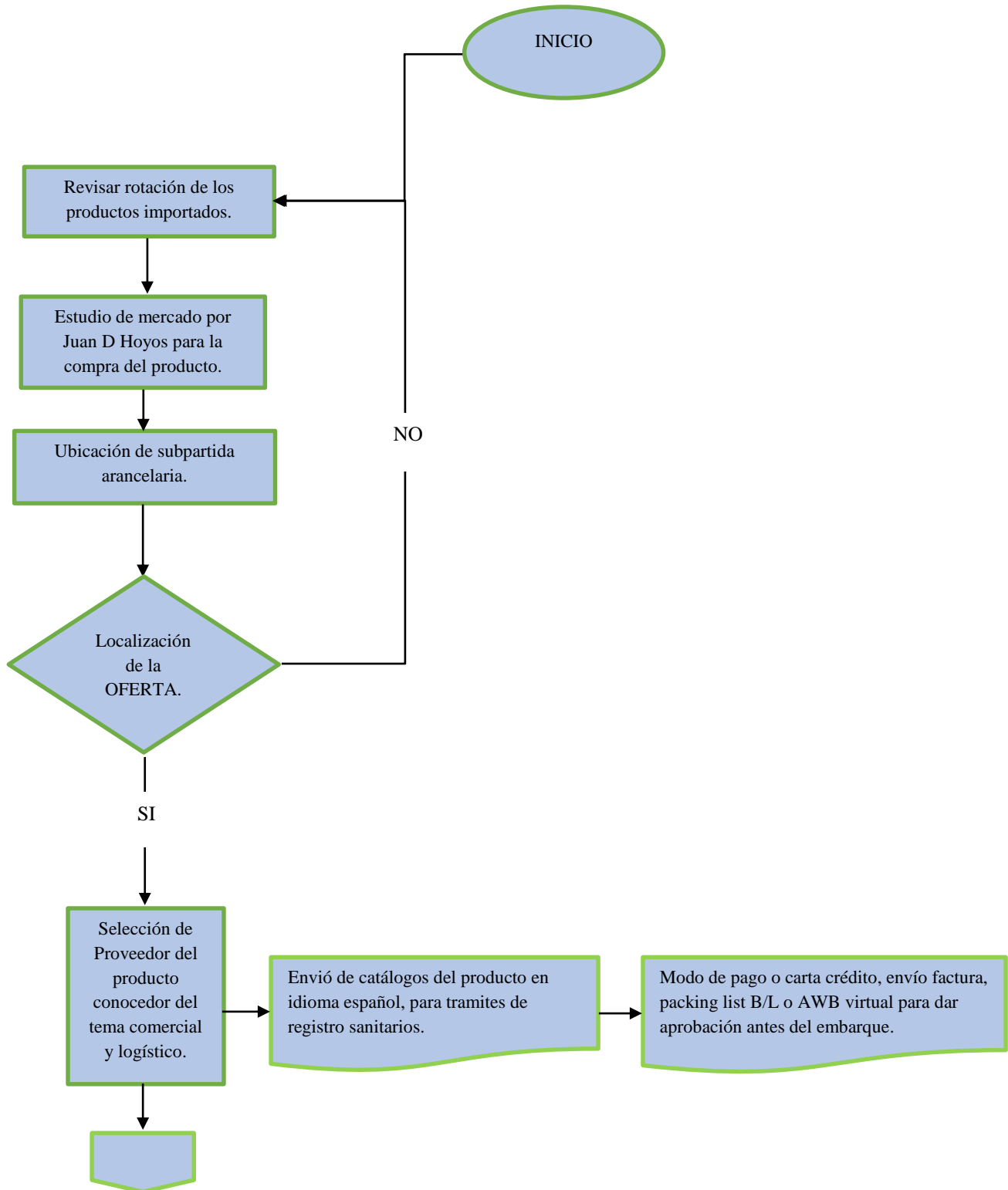
- ✓ Vistos buenos ante cualquiera de las entidades adscritas a la Ventanilla Única de Comercio Exterior (VUCE).
- ✓ Licencias previas de importación.
- ✓ Documentos de Origen de Soporte
- ✓ Barreras no arancelarias (antidumping, contingentes, salvaguardias, precios umbrales de referencia, norma de origen, entre otras).

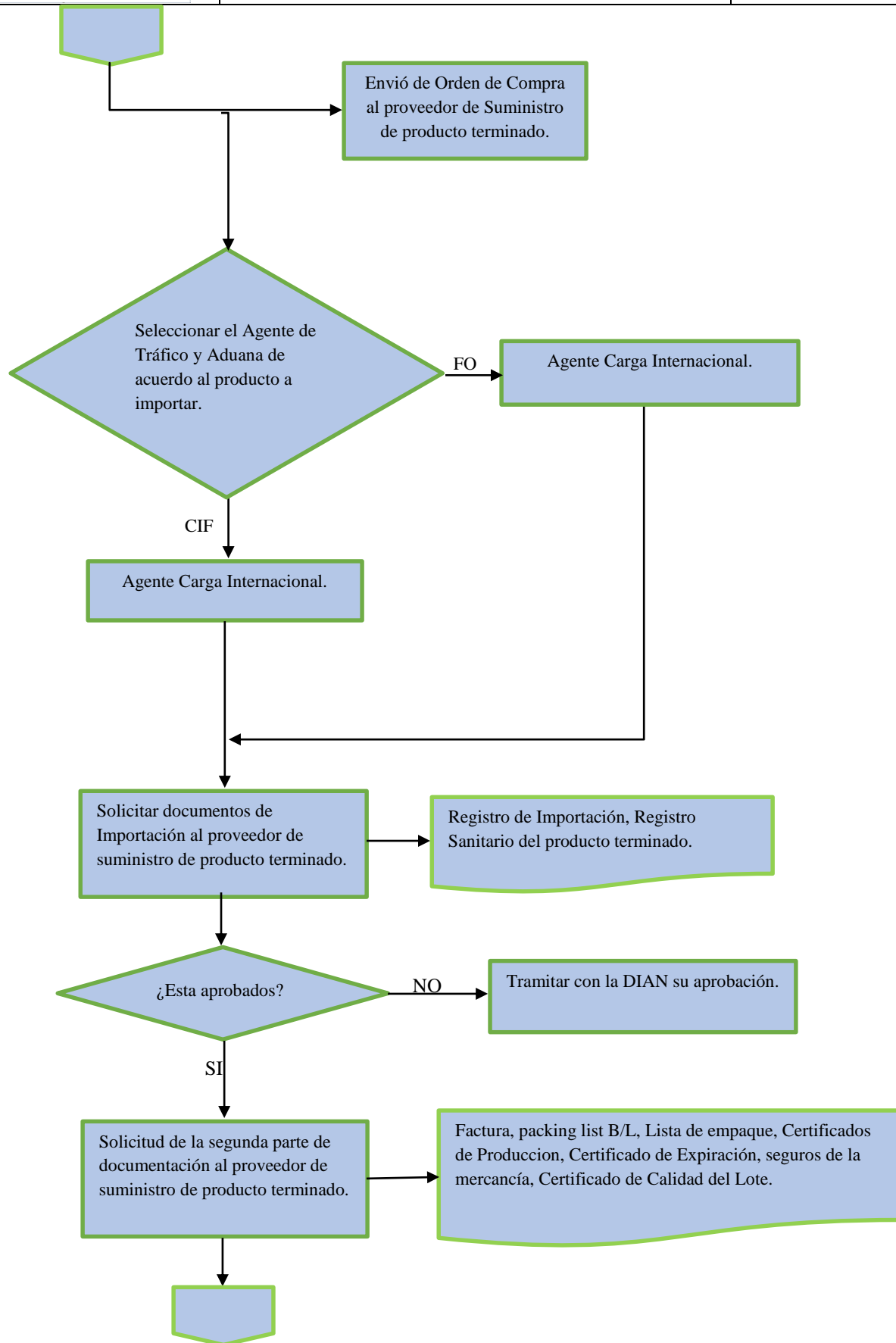
5.1.3. Una vez conocidas las restricciones, se diligencia el Check List o lista de chequeo de logística internacional del proceso logístico de suministro de producto terminado importado.

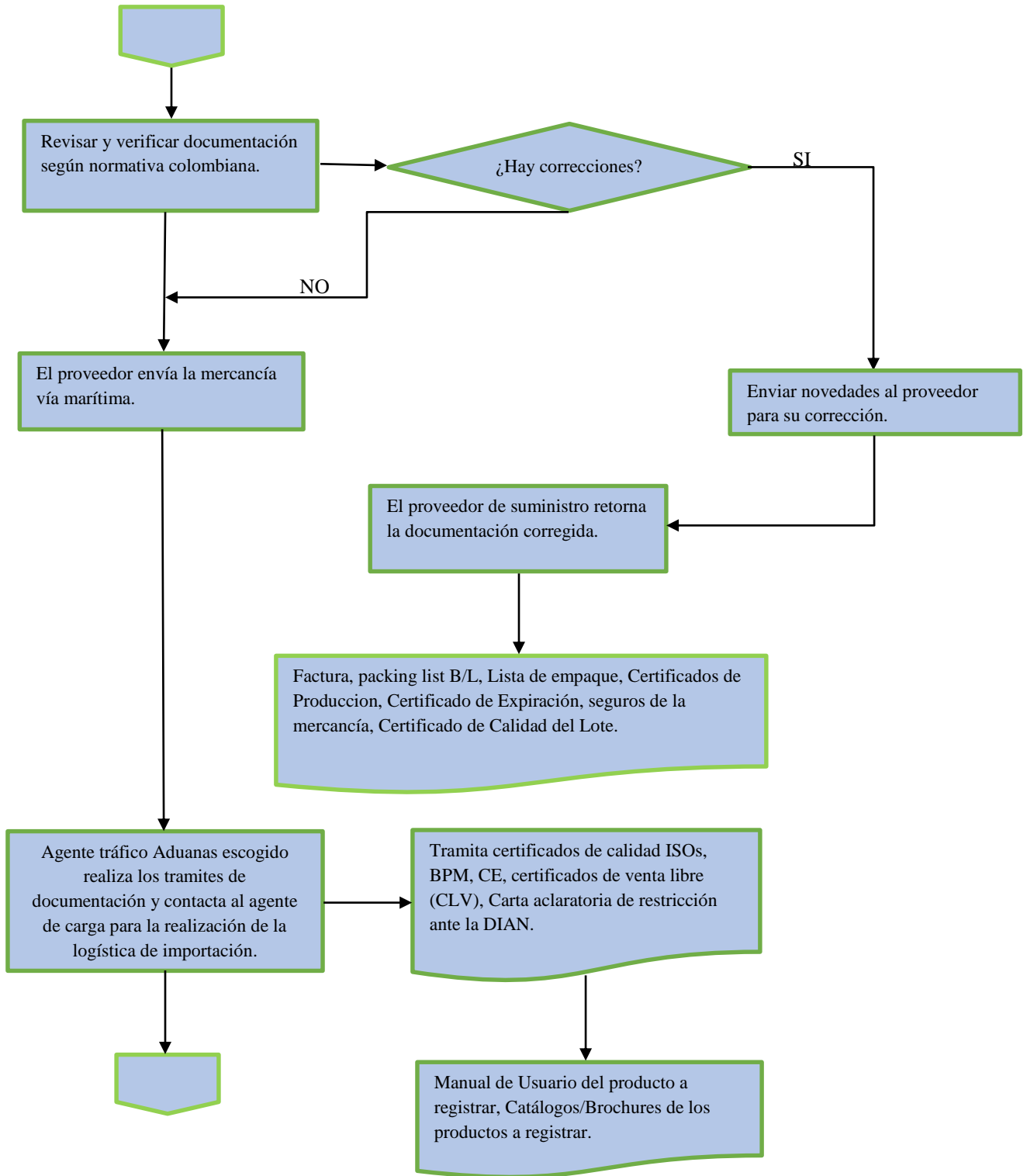
5.1.4. Aplicar todas las fichas técnicas propuestas para la logística internacional:

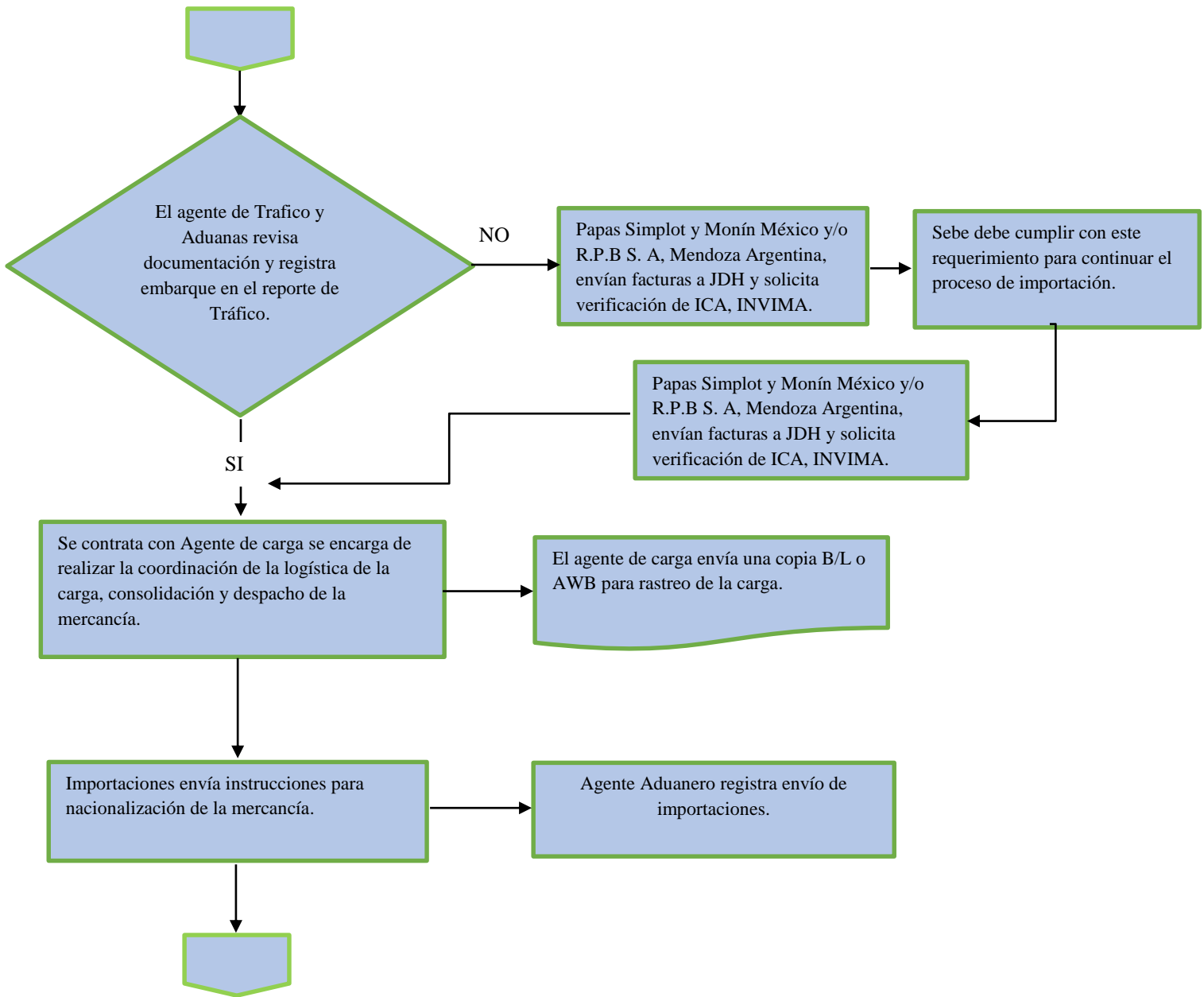
- Ficha de requerimientos aduaneros.
- Ficha de requerimientos logísticos de carga.
- Ficha logística de cada proveedor.
- Ficha con instrucciones de desaduanamiento.
- Ficha con costo total de logística de importación.
- Ficha para cálculo de tiempo logístico estimado de importación.

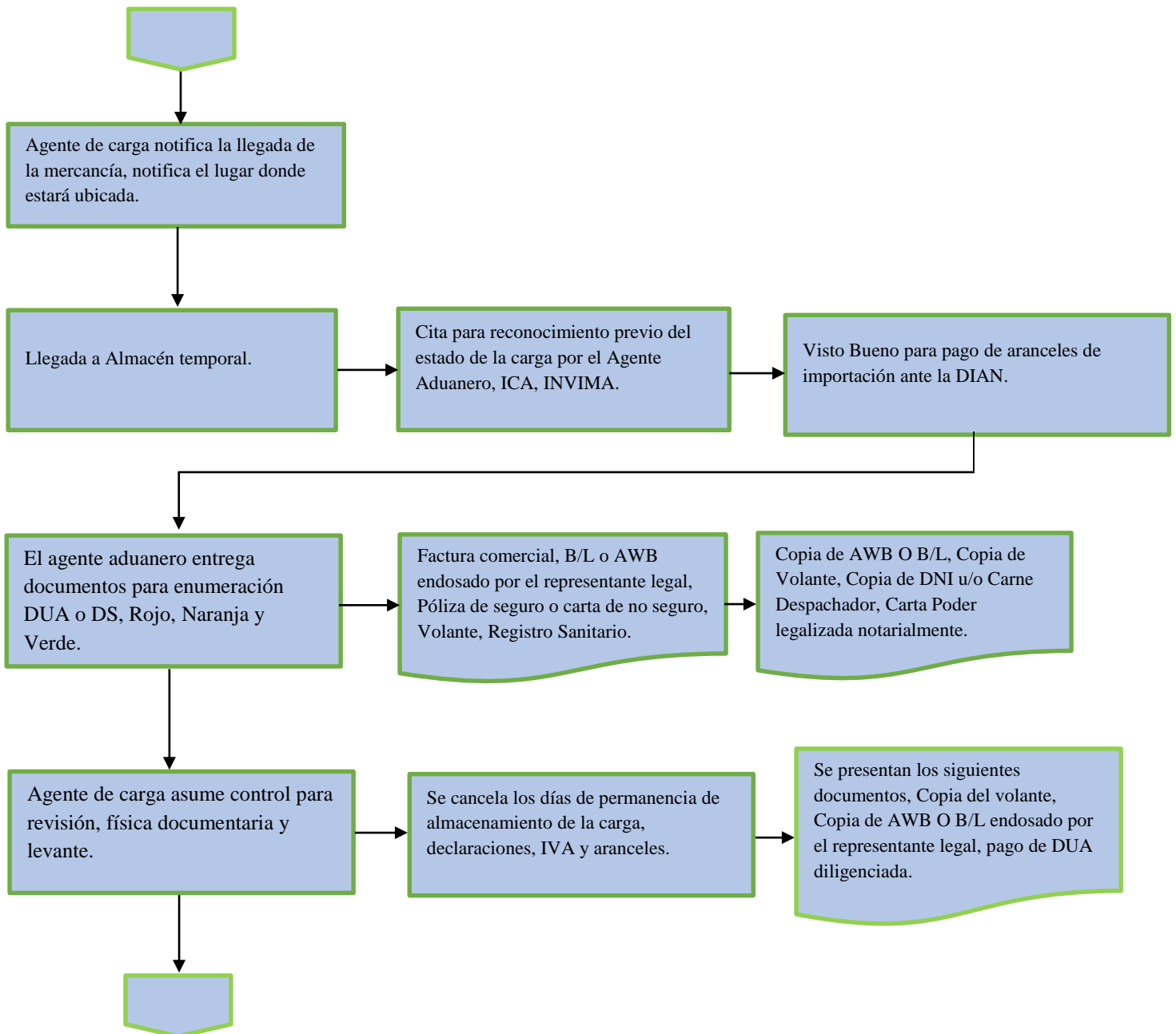
**5.2. FLUJOGRAMA PROPUESTO PARA LA EMPRESA JUAN D HOYOS DISTRIBUCION**

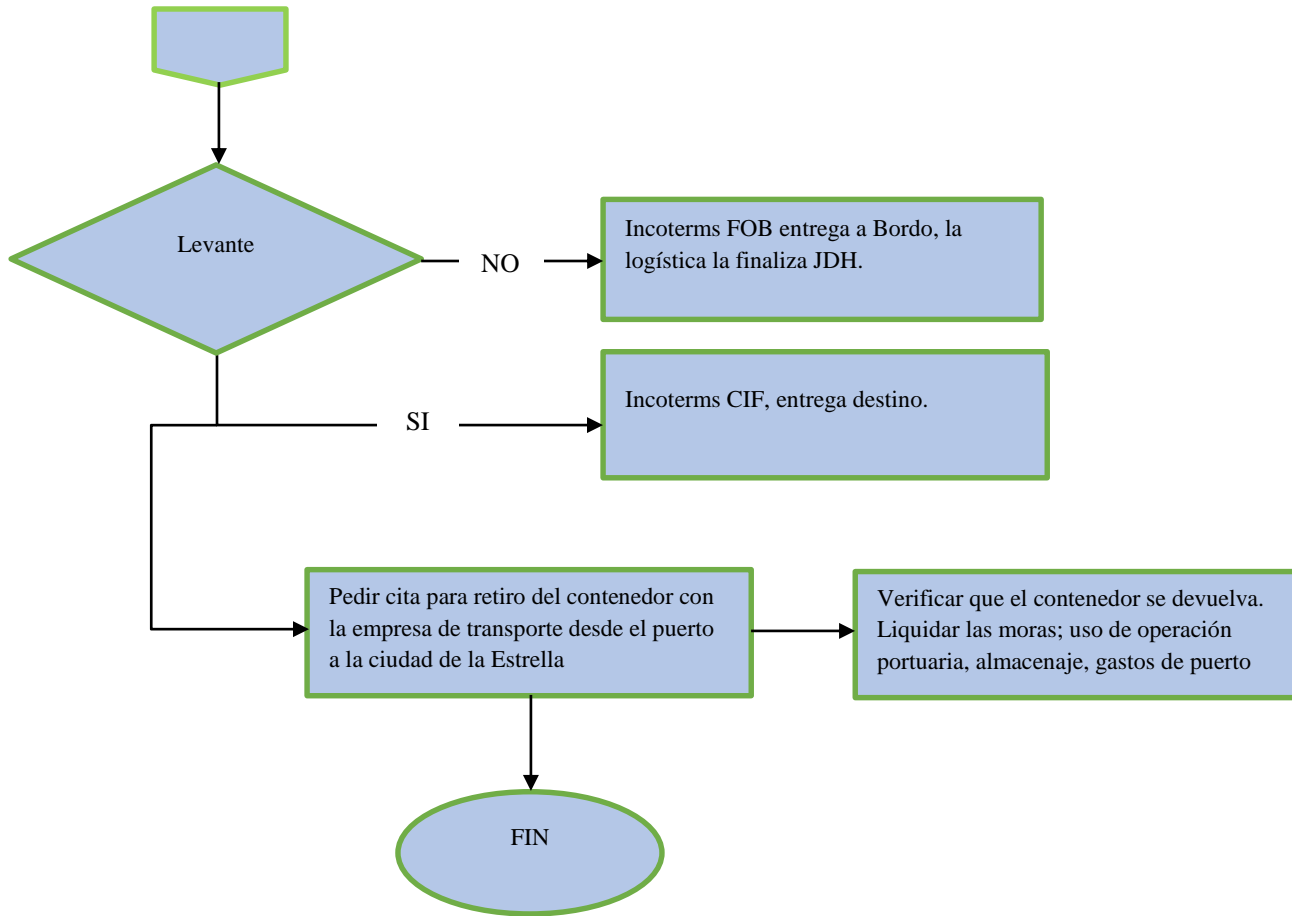












### 5.3. TABLA EXPLICATIVA DE ACTIVIDADES DEL FLUJOGRAMA

No	QUIÉN	ACTIVIDAD	CÓMO	REGISTRO
1	Área logística de suministro	Revisar rotación de los productos importados.	Con el sistema de información los productos terminados importados del portafolio del inventario.	No aplica
2	Área logística de suministro	Estudio de mercado por Juan D Hoyos para la compra del producto.	Previo estudio de mercado seleccionando el producto terminado adecuado para importar.	No aplica
3	Área logística de suministro	Ubicación de subpartida arancelaria. Localización de la OFERTA.	Consultas por marketing digital y con su personal a cargo.	No aplica
4	Área logística de suministro	Selección de Proveedor del producto conocedor del tema comercial y logístico.	A través de búsqueda de cotización y que cumplan con los parámetros en el Check List o Lista de Chequeo de Logística Internacional y Ficha Logística de Proveedor.	Check List O Lista de Chequeo de Logística Internacional. Ficha Logística de Proveedor. Catálogos del producto en idioma español, para tramites de registro sanitarios. Modo de pago o carta crédito, envío factura, packing list B/L o AWB virtual para dar aprobación antes del embarque
5	Proveedor	Informar de las características técnicas y funcionales del producto.	Verificando ser confiable, responsable y cumplir con los tiempos de entrega, bajo la calidad establecida o pactada en el contrato.	Correo Electrónico Contrato de Negociación.
6	Proveedor	Envío de catálogos del producto en idioma español, para tramites de registro sanitarios.	El proveedor envía los documentos físicos vía correo certificado para la verificación del comprador y envía una copia al correo electrónico a la persona encargada en el proceso de compra de JDH. Estos documentos los envían en varios idiomas, y si en caso no estuviera en español deben ser traducidos en el país destino u origen para la obtención del registro sanitario si lo requiere el producto.	Correo electrónico Catálogos, manuales de uso, certificado de libre venta, registro sanitario de los productos. Modo de pago o carta crédito, envío factura, packing list B/L o AWB virtual para dar aprobación antes del embarque.

No	QUIÉN	ACTIVIDAD	CÓMO	REGISTRO
7	Área logística de suministro	Envío de Orden de Compra al proveedor de Suministro de producto terminado	Esta se envía por correo electrónico y se revisa bien las cantidades, descripciones de los productos antes de enviarla al proveedor de suministro.	Correo electrónico Orden de compra del sistema de información
8	Área logística de suministro	Seleccionar el Agente de Tráfico y Aduana de acuerdo al producto a importar.	Se revisa el agente de carga autorizado para el producto terminado o según la negociación del mismo con el proveedor de suministro. Se pacta antes la negociación si es; FOB O CIF	Correo electrónico.
9	Área logística de suministro	Solicitar documentos de Importación al proveedor de suministro de producto terminado. Revisar si están aprobados y sino tramitar con la Dian.	Esos se solicitan a través de correo electrónico para su revisión antes de llevar la carga.	Correo electrónico. Registro de Importación, Registro Sanitario del producto terminado
10	Área logística de suministro	Solicitud de la segunda parte de documentación al proveedor de suministro de producto terminado.	Esos se solicitan a través de correo electrónico para su revisión antes de llevar la carga.	Factura, packing list B/L, Lista de empaque, Certificados de Producción, Certificado de Expiración, seguros de la mercancía, Certificado de Calidad del Lote.
11	Área logística de suministro	Revisar y verificar documentación según normativa colombiana.	La revisa por medio virtual enviada según las normas vigentes actuales para el proceso logístico de importación.	Factura, packing list B/L, Lista de empaque, Certificados de Producción, Certificado de Expiración, seguros de la mercancía, Certificado de Calidad del Lote.
12	Proveedor	Enviar Certificados de calidad como; ISOS, BPM, CE. Estos se presentarán el despacho de importación.	Los certificados de calidad enviado por el proveedor deben cumplir con las especificaciones de calidad que exige el contrato de compra del producto a importar.	Certificados de calidad como; ISOS, BPM, CE
13	Proveedor	Si los productos son restringidos o no, en un proceso de compra y venta en destino se deberían presentar cartas aclaratorias para con el producto a solicitud del comprador. Tantos los certificados de libre venta como	La carta Aclaratoria es enviada por correo certificado por el proveedor al iniciar el proceso de compra del producto solicitado por el comprador, en esta aclara	La carta Aclaratoria es enviada por correo electrónico

No	QUIÉN	ACTIVIDAD	CÓMO	REGISTRO
		los certificados de calidad y cartas aclaratorias deberán ser enviados por correo postal para su uso respectivo. Darle instrucciones indicándole como debe ser enviada nuestra mercancía.	las posibles restricciones a que tenga lugar el producto solicitado.	
14	Proveedor	El modo de pago pueden ser transferencia bancaria o carta de crédito en el cual es más segura en este tipo de transacciones. Aquí se paga según lo pactado en el contrato de compraventa, en su caso no se realice, será lo pactado en la orden de compra.	El modo de pago se establece a favor del proveedor y cambian dependiendo el grado de confianza, posición dominante, la seguridad que ofrece el tipo de pago, costos financieros, seguridad y/o rapidez, solvencia del comprador entre otros.	Correo electrónico. Modo de pago o carta crédito
15	Proveedor	Envío de Factura, packing list B/L o AWB virtualmente para dar aprobación antes del embarque. Con el embarque se envía documentación original a consignatario.	La factura es enviada como cobro electrónico "sin papel" y tienen como finalidad que sea pagada con una letra al hacer aceptación al retirar los documentos, los originales son enviada con el embarque.	Correo electrónico. Factura, packing list B/L o AWB
16	DIAN	Según corresponda la mercancía y de acuerdo a cada entidad competente se deberá obtener documentos que se deben presentar entre ellos tenemos: <ul style="list-style-type: none"> <li>a) Formulario para expedición de registro</li> <li>b) Declaración Juramentada de la veracidad de la información brindada a Entidad correspondiente.</li> <li>c) Manual de Usuario del producto a registrar.</li> <li>d) Catálogos/Brochures de los productos a registrar.</li> <li>e) Certificado de Libre Venta (CLV)</li> <li>f) ISO 9001.</li> <li>g) ISO 13485.</li> </ul>	Dependiendo de las personas encargadas para su revisión, la información brindada y de las características físicas – descriptivas del producto, demorara la emisión del respectivo registro sanitario.	Formulario para expedición de registro. Declaración Juramentada de la veracidad de la información brindada a Entidad correspondiente. Manual de Usuario del producto a registrar. Catálogos/Brochures de los productos a registrar. Certificado de Libre Venta (CLV) ISO 9001. ISO 13485
17	El agente de carga.	Una vez establecido él envió, el agente de carga le enviara una copia del B/L o AWB para que realice seguimiento de la carpa. Los documentos originales son enviados con la carga o por Courier. Una vez Arribada la carga, te notifican enviándote un	Este agente lo puede contactar tanto el exportador como el importador previa coordinación para organizar el embarque indicándote costos con base a la cantidad de	La notificación es enviada por correo electrónico con copias de los documentos utilizados para este procedimiento

No	QUIÉN	ACTIVIDAD	CÓMO	REGISTRO
		aviso de llegada. Te indican en que almacén ira tu carga.	sacos, volumen o peso de la mercancía hasta punto de llegada puerto.	
18	Deposito Temporal	Realiza un reconocimiento previo con el fin de verificar el estado de la carga arribada. Para lo cual se presenta: a) Copia de AWB O B/L. b) Copia de Volante c) Copia de DNI u/o Carne Despachador d) Carta Poder legalizada notarialmente (Si hubiera un representante legal)  Nota: El aforo previo se solicita mediante correo electrónico al almacén.	Al llegar la mercancía al depósito temporal, el agente de aduanas tiene un tiempo máximo 45 días para realizar el trámite de verificación y destino aduanero cuando es transporte marítimo y 20 cuando es utilizado por otros medios, estos deben pagar los aranceles a que haya a lugar para la liberación de la carga.  El agente de aduana realiza un reconocimiento del estado de llegada de la mercancía presentando los documentos solicitas para este fin.	Copia de AWB O B/L. Copia de Volante Copia de DNI u/o Carne Despachador Carta Poder legalizada notarialmente (Si hubiera un representante legal)
19	El Agente de Aduanas	Se le entregara los documentos respectivos para que genera la DUA o DS para su enumeración:  a) Factura comercial b) B/L o AWB endosado por el representante legal. c) Póliza de seguro o carta de no seguro. d) Volante e) Registro Sanitario (según corresponda).	Para generar las DUA o DS para su numeración debe efectuarse antes de la llegada de la mercancía a puerto colombiano y tienen un plazo máximo de 30 días, contados un día después de la numeración de la DUA de no ser así la mercancía debe llegar a un punto de llagada o llegada en local del importador.  Los documentos presentados por el agente aduanero para el trámite de la DUA o DS se oficializan ante la DIAN, es el único ente encargado en Colombia para asuntos arancelarios.	Factura comercial. B/L o AWB endosado por el representante legal. Póliza de seguro o carta de no seguro. Copia Volante Registro Sanitario (según corresponda)
20	El agente de carga.	Cita para reconocimiento previo del estado de la carga por el Agente Aduanero, ICA, INVIMA.	Se solicita el Visto Bueno para pago de aranceles de importación ante la DIAN.	Factura comercial. B/L o AWB endosado por el representante legal. Póliza de seguro o carta de no seguro. Copia Volante Registro Sanitario (según corresponda)
21	El Agente de Aduanas	Una vez enumerado se cancela los derechos aduaneros para obtener el canal de control: a) Rojo (Revisión	Una ves de la asignación de canal de control, rojo, naranja o verde del DUA asignado, el agente	Factura comercial. B/L o AWB endosado por el representante legal.

No	QUIÉN	ACTIVIDAD	CÓMO	REGISTRO
		documentaria y física) b) Naranja (Revisión documentaria) c) Verde (Levante Automático)  Al obtener canal rojo, se presenta a la aduana todos los documentos aduaneros originales indicados en el punto anterior para su respectiva verificación y proceder a su revisión física.	aduanero entregara el documento diligenciado para su verificación a la vista, este a su vez lo regresa previa verificación y se dispone la liberación y disposición final en el proceso de importación.	Póliza de seguro o carta de no seguro. Copia Volante Registro Sanitario (según corresponda. Copia de AWB O B/L, Copia de Volante, Copia de DNI u/o Carne Despachador, Carta Poder legalizada notarialmente.
22	El Agente de Aduanas	Entrega un catálogo de la mercancía al especialista de aduanas en el aforo físico para que familiarice e identifique la mercancía. En el reconocimiento físico puede estar presente el auxiliar de despacho y un representante de la empresa.	El agente aduanero le entrega al agente de control aduanero un catálogo con las especificaciones del producto importado para que se familiarice al realizar la verificación. Este procedimiento se realiza de manera física en el lugar donde se encuentra almacenada la mercancía.	Catálogo de mercancías
23	El agente de carga.	Se cancela los días de almacenaje por el tiempo que permaneció la mercancía, declaraciones, IVA y aranceles.	Una vez de haber pagado los tributos aduaneros, el agente de carga debe dirigirse al depósito autorizado por aduanas y presentar una serie de documentos para retiro de la mercancía	Documentos originales presentados por el agente de carga para la liberación de la carga. Copia del volante, Copia de AWB O B/L endosado por el representante legal, pago de DUA diligenciada.
24	El Agente de Aduanas	Espera el levante autorizado por la aduana para retiro de la mercancía.	El agente de control aduanero autoriza el procedimiento del levante de la mercancía, "Levee du corp" (levantamiento del velo) para el pago de aranceles a que haya lugar y permitir el retiro de la mercancía. El proceso de levante es el momento que el ente de control permite que continúe el procedimiento pago de compromisos arancelarios que genera el proceso de importación para su posterior retiro de	Levante

No	QUIÉN	ACTIVIDAD	CÓMO	REGISTRO
25	El agente de carga.	Pedir cita para retiro del contenedor con la empresa de transporte desde el puerto a la ciudad de la Estrella. Verificar que el contenedor se devuelva. Liquidar las moras; uso de operación portuaria, almacenaje, gastos de puerto	<p>la mercancía.</p> <p>Se procede a retirar la carga previa indicación de número de carga de rampa e ingreso de vehículo para su estiba.</p> <p>Se finaliza con el retiro de la carga en los vehículos autorizados por el agente de carga destinados para esa finalidad, dependiendo la carga a transportar.</p> <p>Se presenta los siguientes documentos:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>a) Copia de Volante</li> <li>b) Copia de AWB O B/L endosado por el representante legal.</li> <li>c) Liquidación de cobranza por el pago de los tributos o DUA y percepción.</li> </ul> <p>DUA diligenciada.</p>	<p>Copia de Volante</p> <p>Copia de AWB O B/L endosado por el representante legal.</p> <p>Liquidación de cobranza por el pago de los tributos o DUA y percepción.</p> <p>DUA diligenciada</p>

#### 5.4. REQUISITOS LEGALES Y DE REFERENCIA.

Norma	Entidad	Año
Decreto 2685	Estatuto Aduanero Colombiano	1999
Decreto 4149	Ministerio de comercio, Industria y Turismo	2004
Ley 1609 de 2013	Congreso de la República de Colombia	2013
Decreto 0925	Presidencia de la Republica	2013
Decreto 390	Ministerio de Hacienda y Crédito	2016

#### 6. CONTROL DE REGISTROS ASOCIADOS.

IDENTIFICACIÓN			ALMACENAMIENTO Y RECUPERACIÓN			CONSERVACIÓN		
CÓDIGO	NOMBRE	VERSIÓN	RECUPERACION	PROTECCION	ARCHIVO	TIEMPO ACTIVO	TIEMPO INACTIVO	DISPOSICIÓN FINAL
No Aplica	Orden de compra	No aplica	Por fecha en orden cronológico	Backup	Físico: Caja Documento Importación JDH Digital: Importación JDH	1 año	1 año	Archivo General
No Aplica	Factura original, remisión del proveedor	No aplica	Por fecha en orden cronológico	Backup	Físico: Caja Documento Importación JDH Digital: Importación JDH	1 año	1 año	Archivo General
No aplica	Remesa, orden de cargue de transporte	No aplica	Por fecha en orden cronológico	Backup	Físico: Caja Documento Importación JDH Digital: Importación JDH	1 año	1 año	Archivo General
No aplica	Modo de pago o carta crédito	No aplica	Por fecha en orden cronológico	Backup	Físico: Caja Documento Importación JDH Digital: Importación JDH	1 año	1 año	Archivo General
No aplica	Packing B/L o AWB endosado por el representante legal	No aplica	Por fecha en orden cronológico	Backup	Físico: Caja Documento Importación JDH Digital: Importación JDH	1 año	1 año	Archivo General
No aplica	Póliza de seguro o carta de no seguro	No aplica	Por fecha en orden cronológico	Backup	Físico: Caja Documento Importación JDH Digital: Importación JDH	1 año	1 año	Archivo General

No aplica	Copia Volante si aplica	No aplica	Por fecha en orden cronológico	Backup	Físico: Caja Documento Importación JDH Digital: Importación JDH	1 año	1 año	Archivo General
No aplica	Envío de catálogos del producto en idioma español	No aplica	Por fecha en orden cronológico	Backup	Físico: Caja Documento Importación JDH Digital: Importación JDH	1 año	1 año	Archivo General
No aplica	Registro Sanitario	No aplica	Por fecha en orden cronológico	Backup	Físico: Caja Documento Importación JDH Digital: Importación JDH	1 año	1 año	Archivo General
No aplica	Registro de Importación	No aplica	Por fecha en orden cronológico	Backup	Físico: Caja Documento Importación JDH Digital: Importación JDH	1 año	1 año	Archivo General
No aplica	Lista de empaque	No aplica	Por fecha en orden cronológico	Backup	Físico: Caja Documento Importación JDH Digital: Importación JDH	1 año	1 año	Archivo General
No aplica	Certificados de Producción	No aplica	Por fecha en orden cronológico	Backup	Físico: Caja Documento Importación JDH Digital: Importación JDH	1 año	1 año	Archivo General

No aplica	Certificado de Expiración	No aplica	Por fecha en orden cronológico	Backup	Físico: Caja Documento Importación JDH Digital: Importación JDH	1 año	1 año	Archivo General
No aplica	Certificado de Calidad del Lote	No aplica	Por fecha en orden cronológico	Backup	Físico: Caja Documento Importación JDH Digital: Importación JDH	1 año	1 año	Archivo General
No aplica	Certificados de calidad ISOs, BPM, CE	No aplica	Por fecha en orden cronológico	Backup	Físico: Caja Documento Importación JDH Digital: Importación JDH	1 año	1 año	Archivo General
No aplica	Certificados de venta libre (CLV)	No aplica	Por fecha en orden cronológico	Backup	Físico: Caja Documento Importación JDH Digital: Importación JDH	1 año	1 año	Archivo General
No aplica	Carta aclaratoria de restricción ante la DIAN	No aplica	Por fecha en orden cronológico	Backup	Físico: Caja Documento Importación JDH Digital: Importación JDH	1 año	1 año	Archivo General
No aplica	Documento Único Administrativo (DUA)	No aplica	Por fecha en orden cronológico	Backup	Físico: Caja Documento Importación JDH Digital: Importación JDH	1 año	1 año	Archivo General

### 7. HISTÓRICO DE CAMBIOS Y/O REVISIÓN

VERSIÓN	FECHA DE APROBACIÓN	CAMBIO Y/O REVISIÓN
0		Aprobación Inicial

#### **1.4.4. Marco Legal (si aplica según la investigación).**

La constitución política de Colombia de 1991 al entrar en vigencia generó cambios de ordenamiento jurídico y el derecho mercantil no fue ajeno a estos cambios de carácter legal y creó un estado social de derecho donde se modificaron los códigos de comercio vigentes hasta este año. La carta magna determina en el artículo 150 numeral 19 que el congreso le corresponde hacer las leyes que regulan el Comercio Exterior y especifica los lineamientos de los nuevos cambios internacionales de las leyes entradas en vigencia.

La constitución del 1991 en el marco legal de la ley 7 dictó las normas generales que regulan el comercio exterior en Colombia. Nació el Ministerio de Comercio Exterior y se determinan sus funciones del Consejo de Comercio Exterior, se crea el Banco de Comercio Exterior (Bancóldex) y el Fondo de Modernización Económica. La ley está regulada por los siguientes principios consolidados en la siguiente tabla:

**Tabla 14.** Principios que regula la Ley

No PRINCIPIO	DESCRIPCION
<b>I</b>	Impulsar la internacionalización de la economía colombiana para lograr un ritmo creciente y sostenible de desarrollo.
<b>II</b>	Promover y fomentar el comercio exterior de Bienes, tecnología, servicios y en particular, las exportaciones.
<b>III</b>	Estimular los procesos de integración y los acuerdos comerciales bilaterales y multilaterales que amplíen y faciliten las transacciones externas del país.
<b>IV</b>	Impulsar la modernización y la eficiencia de la producción local, para mejorar su competitividad internacional y satisfacer adecuadamente las necesidades del consumidor.
<b>V</b>	Procurar una legal y equitativa competencia a la producción local y otorgarles una protección adecuada, en particular, contra las prácticas desleales del comercio internacional.
<b>VI</b>	Apoyar y facilitar la iniciativa privada y la gestión de los distintos agentes económicos en las operaciones de comercio exterior.
<b>VII</b>	Coordinar las políticas y regulaciones en materia del comercio exterior con las políticas arancelarias, monetarias, cambiaria y fiscal.
<b>VIII</b>	Adoptar solo transitoriamente mecanismos que permitan a la economía colombiana superar coyunturas externas o internas adversas al interés comercial del país.

*Fuente.* Autores

En la anterior tabla 14 muestra en una forma más amplia los principios con que está regulada la ley en la logística de comercio exterior en Colombia y son de apoyo para delimitar y demarcar a su vez la logística internacional.

El Decreto 2685 entro en vigencia el 30 de diciembre de 1999 la presidencia de la república en su facultades comprometido con sus políticas de fortalecimiento de la economía Colombiana en los mercados internacionales y en aras de facilitar las operaciones

del comercio internacional con el fin de agilizar los trámites aduaneros, brindar transparencia, claridad, certeza a los usuarios de comercio exterior designa una legislación que integre las consultas y tendencias legislativa internacionales y en cumplimiento a la carta política pone en vigencia a la ley marco de materia aduanera y de comercio exterior los convenios internacionales.

El decreto 4149 del 2004, el gobierno de Colombia crea otras disposiciones de trámites y procedimientos entrando en vigencia la Ventanilla Única de Comercio Exterior (VUCE), con este documento los importadores y exportadores realizaran tramites de visto bueno de registros de importación, autorizaciones, permisos, certificaciones y otros documentos que son inherencia a los tramites de importación y exportación este documento realizado de forma electrónica agiliza los trámites de los procedimientos aduaneros, Existen en la actualidad 21 entidades que están adscrita al VUCE que a continuación se citan:

**Tabla 15.** Entidades Adscrita al VUCE

ENTIDAD	DESCRIPCION
<b>CANCELLERIA</b>	Ministerio de Relaciones Exteriores.
<b>MINCIT</b>	Ministerio de Comercio, Industria y Turismo.
<b>MINMINAS</b>	Ministerio de Minas y Energía.
<b>MINTRANSPORTE</b>	Ministerio de Transporte.
<b>MINAGRICULTURA</b>	Ministerio de Agricultura.
<b>MINSALUD</b>	Ministerio de Salud y protección Social.
<b>MINJUSTICIA</b>	Ministerio de Justicia y del Derecho.
<b>MINAMBIENTE</b>	Ministerio del Medio Ambiente.
<b>MINDEFENSA</b>	Ministerio de Defensa.
	Décima Tercera Brigada del Ejército Nacional.
<b>INDUMIL</b>	Industria Militar Colombiana.
<b>ICA</b>	Instituto Colombiano Agricultura.
<b>INVIMA</b>	Instituto Nacional de Vigilancia de Medicamentos y Alimentos.
<b>ANH</b>	Agencia Nacional de Hidrocarburos.
<b>ANM</b>	Agencia Nacional de Minería.
<b>AUNAP</b>	Autoridad Nacional de Acuicultura y Pesca.

ENTIDAD	DESCRIPCION
<b>UAE</b>	Fondo Nacional de Estupefaciente.
<b>SGC</b>	Servicio Geológico Colombiano.
<b>SUPERVIGILANCIA</b>	Superintendencia de Vigilancia y Seguridad Privada.
<b>SIC</b>	Superintendencia de Industria y Comercio.
<b>ANLA</b>	Autoridad Nacional de Licencias Ambientales.

*Fuente.* Autores

En la anterior tabla 15 relaciona las entidades que hacen parte de la Ventanilla Única de Comercio Exterior. Donde todos los logísticos importadores o exportadores pueden hacer uso de forma electrónica los tramites inherentes a los procedimientos necesarios de Exportación e importación. Sirven para dar visto bueno en trámites relacionados con la logística internacional de importación.

Continuando con la Ley Marco de Aduanas, la ley 1609 de 2013, el Congreso de la Republica de Colombia dicto las normas generales a las cuales debe sujetarse el gobierno para modificar los aranceles, tarifas y demás disposiciones concernientes al régimen de aduanas. Esta ley actualizó y modernizo el mecanismo o método de creación de las normas aduaneras en Colombia; permitiendo que la función reguladora otorgada por el gobierno por la constitución, se ajuste a los cambios de la política económica, nacional y global, a las disposiciones normativas internacionales, de los organismos supranacionales, a los compromisos adquiridos en virtud de tratados de libre comercio suscritos vigentes y a la propia dinámica de los mercados.

El decreto 0925 entro en vigencia el 9 de mayo del 2023 y estable los parámetros para las autorizaciones, permisos certificaciones que aplican a los procedimientos de visto

bueno en los procesos logísticos de importación de productos y bienes de consumo este debe realizarse utilizando la Ventanilla Única de Comercio Exterior (VUCE).

Mediante la siguiente tabla se resume tipos de productos a los que se deben tramitar un registro de importación o una licencia previa y la vigencia del trámite:

**Tabla 16.** *Tipos de productos, documentos pertinentes y su vigencia*

REGIMEN	TIPO DE TRAMITE	VIGENCIA	PRODUCTOS
<b>Licencia Previa</b>	Licencia de Importación	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 12 meses para bienes de capital descritos en el Decreto 2394/2012</li> <li>• 3 meses para sustancias precursoras de control especial de estupefacientes</li> <li>• 3 meses para unidades funcionales</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Productos que hayan sido usados, restaurados o reformados.</li> <li>• Saldos de inventario.</li> <li>• Trozos y despojos frescos o refrigerados de gallo, gallina, pavo, pato, ganso.</li> <li>• Minerales de Manganeso</li> <li>• Tolueno</li> <li>• Fósforo rojo</li> <li>• Nitroglicerina</li> <li>• Desechos de plásticos</li> <li>• Neumáticos recauchutados</li> <li>• Buldóceres y máquinas que giran 360°</li> <li>• Tanques y vehículos blindados de combate</li> <li>• Recortes de la industria de la confección.</li> <li>• Bienes que soliciten exención de gravamen arancelario.</li> </ul>
<b>Libre de Importación</b>	Registro de Importación	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 6 meses posterior a su fecha de aprobación</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Productos de pesca y acuicultura</li> <li>• Equipos de vigilancia y seguridad privada</li> <li>• Material radioactivo</li> <li>• Prendas privativas de la fuerza publica</li> <li>• Hidrocarburos y gasolina</li> <li>• Productos sometidos a control sanitario para preservar la salud humana, vegetal y animal (Ejemplo; Medicamentos, alimentos, licores, cosméticos, alimento de mascotas, granos, plantas, entre otros).</li> <li>• Vehículos de Transporte (carros, motos, camiones, buses).</li> <li>• Productos que no requieren reglamento técnico (juguetes, motores, vajilla, llantas, seguridad industrial, lámparas, bombillos, estufas).</li> <li>• Productos que requieren control para garantizar la protección del medio ambiente (aerosoles, aire acondicionado, neveras).</li> </ul>

*Fuente.* Autores

La anterior tabla 16 muestra en una forma resumida información del Decreto 925 de 2013. Por el cual se establecen disposiciones relacionadas con las solicitudes de registro y licencia de importación. Su vigencia y a qué tipo de productos tiene aplicación.

El 7 de Marzo de 2016 entra en vigencia el decreto 390, el Ministerio de Hacienda y Crédito Público fue el organismo de expedir este decreto, haciendo inexecutable el decreto 2685 del 1999 con todas sus modificaciones, circulares, decretos anexos con el fin de equilibrar los acuerdos suscritos en los tratados establecidos por la comunidad andina de naciones, los tratados de libre comercio y los tratados internacionales de régimen aduanero, el convenios de Kioto acordados de la Organización de las Naciones Unidas (ONU) revisado por la Organización Mundial de Aduanas. Los objetivos del Decreto 390 de 2016. Se muestran en la siguiente tabla. Así:

**Tabla 17.** *Objetivos del Decreto 390 de 2016*

No	OBJETIVOS
<b>I</b>	Modernizar, simplificar y adecuar la regulación aduanera a las mejores prácticas internacionales.
<b>II</b>	Facilitar el mejoramiento de la Logística de comercio exterior.
<b>III</b>	Crear un nuevo sistema de administración de riesgos basado en la confianza creando la figura de operadores económicos autorizados (OEA) y los usuarios de confianza.
<b>IV</b>	Adicionar elementos para la facilitación y disminución de costos de las formalidades aduaneras.
<b>V</b>	Empoderar el sistema sancionatorio y de fiscalización.
<b>VI</b>	Realizar cambios en los operadores logísticos de comercio exterior, en cumplimiento de los compromisos adquiridos por el país dentro de los acuerdos comerciales suscritos.

*Fuente.* Autores

En la anterior tabla 17 hace un resumen más detallado de los objetivos principales del Decreto 390 de 2016 que buscar unificar criterios en los acuerdos suscritos, tratados establecidos por la comunidad andina de naciones, los TLC y los tratados internacionales de régimen aduanero.

El Decreto 390 de 2016, especifica que toda la mercancía que llega a Colombia se le debe aplicar alguno de los siguientes destinos relacionados en la siguiente tabla:

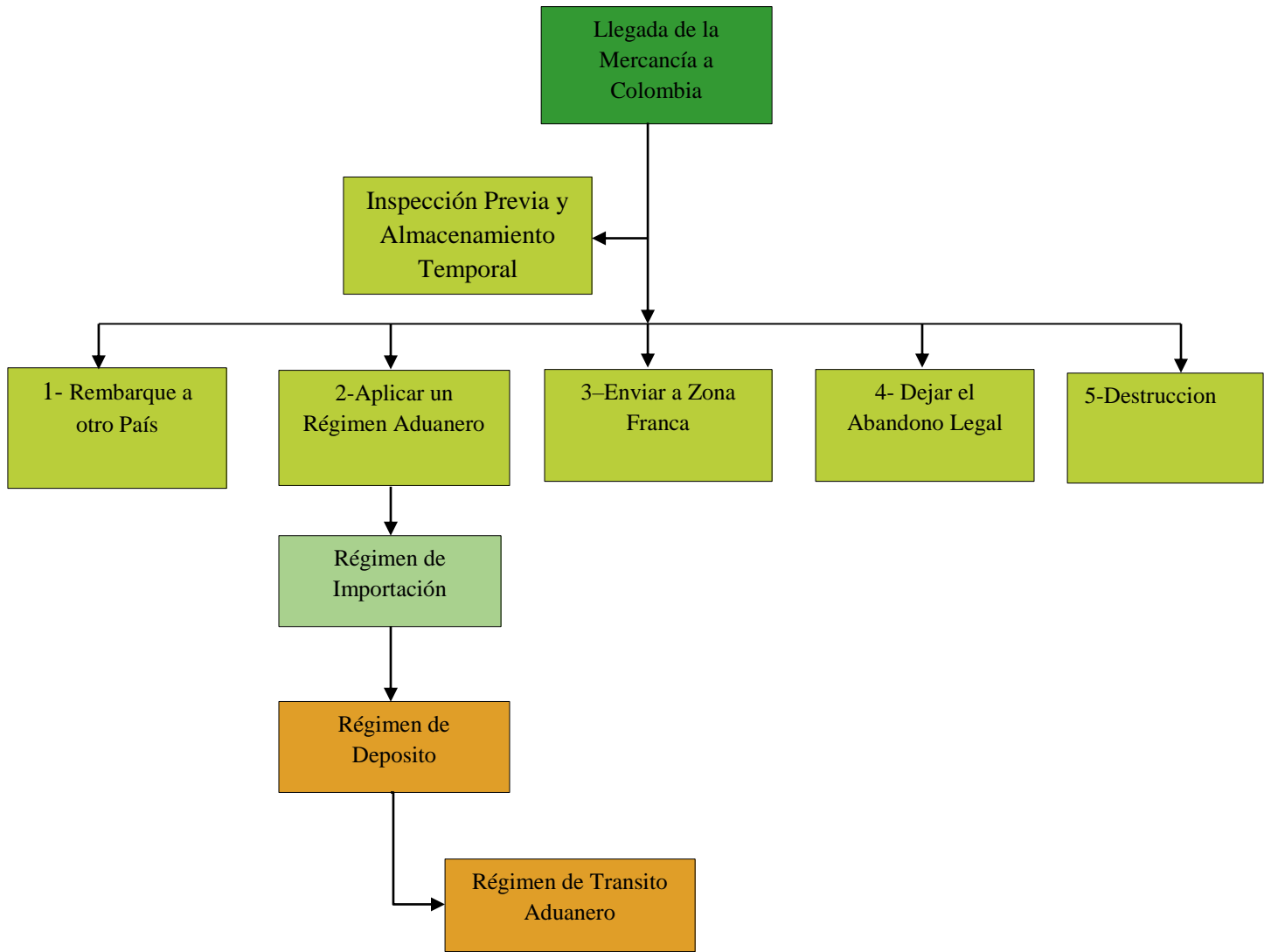
**Tabla 18.** Destino de una mercancía de importación en Colombia

Destino	Descripción
<b>Reembarque a Otro País</b>	La mercancía no cumple con los requisitos necesarios para poder ingresar al territorio aduanero nacional y se procede a ser reembarcada.
<b>Aplicación de un régimen aduanero</b>	Puede ser: a) Régimen de importación b) Régimen de depósito aduanero c) Régimen de tránsito aduanero
<b>Envío a una Zona Franca</b>	Zonas geográficas delimitadas dentro del territorio aduanero nacional, pero que se consideran fuera del mismo para efectos de importaciones y exportaciones, y que tienen una normativa especial en materia tributaria, aduanera y de comercio exterior. Están reglamentadas bajo el Decreto 21 47 de 2016 y definidas por la Ley 1004 de 2005
<b>Abandono legal</b>	Situación en que se encuentra una mercancía cuando, vencido el término de permanencia establecido para cada depósito, no ha sido reembarcada, no ha sido sometida a un régimen aduanero o no se ha modificado el régimen inicial, así como también ha superado el mes después de haber llegado al territorio aduanero nacional.
<b>Envío para destrucción</b>	Mercancía en abandono legal o aprehensión que por su naturaleza y riesgo debe destruirse por normas aduaneras

*Fuente.* Autores

En la anterior Tabla 18 muestra cada uno de los destinos de la mercancía importada en Colombia, relacionando el concepto con el procedimiento realizado, los efectos que produce la buena o mala práctica en los trámites aduaneros en la logística de importación, estos términos sirven para contextualizar a todos los aspectos que contempla la importación del producto que requiere su portafolio.

El decreto 390 del 2016 establece los destinos que debe tener la carga a su llegada al territorio nacional y la forma detallada de cómo se realiza según los requerimientos de la ley, sin embargo, en la siguiente figura 10 muestra la forma como se aplica los destinos según su necesidad.



**Figura 10.** Destinos para mercancías Importadas a Colombia

**Fuente.** Autores

En la anterior figura 10 se puede tener claridad de todos los destinos que debe tener la carga de la logística de importación cuando llega a Colombia y describe la forma de cómo se realiza según los requerimientos legales.

Los regímenes aduaneros de importación son aplicados para toda mercancía que ingresa de la Logística internacional al territorio aduanero nacional para su libre disposición por parte de un importador. La aplicación de un régimen aduanero a una mercancía se puede resumir o nombrar los más relevantes en las siguientes tablas; Régimen de Importación, Régimen de Deposito y Régimen de Transito.

**Tabla 19. Régimen Aduaneros de Importación en Colombia**

<b>Clase de Régimen</b>	<b>Régimen de importación</b>	<b>Modo para pago de impuestos</b>	<b>Plazo para cerrar el régimen</b>
<b>Importaciones Definitivas</b>	Importación para el consumo – Art. 233	Pago de derechos e impuestos de importación conforme indique la sub partida arancelaria	30 días posterior a fecha de llegada de mercancía a Colombia prorrogable 30 días más
	Importación en cumplimiento de garantía – Art. 239	No paga derechos ni impuestos siempre y cuando muestre evidencia de garantía y haya sido exportada bajo régimen exportación temporal para su reparación	1 año posterior a la fecha de embarque prorrogable hasta 6 meses más previa solicitud a la autoridad aduanera
	Reimportación en el mismo estado – Art. 242	No paga derechos ni impuestos	1 año posterior a la fecha de embarque prorrogable hasta un máximo de 3 años previa solicitud a la autoridad aduanera
<b>Regímenes suspensivos</b>	Admisión temporal para reexportación en el mismo estado Art. 248	Suspensión de derechos e impuestos de importación	12 meses a partir de la autorización de retiro de la mercancía prorrogable 6 meses más previa solicitud a la autoridad aduanera
	Admisión temporal para perfeccionamiento activo Art. 252	Suspensión de derechos e impuestos de mercancía destinada a exportarse en un plazo determinado luego de haberse perfeccionado	12 meses a partir de la autorización de retiro de la mercancía prorrogable 6 meses más previa solicitud a la autoridad aduanera
	Admisión temporal para transformación, elaboración, manufactura o procesamiento – Art. 253	Suspensión de derechos e impuestos sobre materias primas e insumos que harán parte de un producto que será exportado	12 meses a partir de la autorización de retiro de la mercancía prorrogable 6 meses más
<b>Regímenes especiales de importación</b>	Importación temporal de mercancías alquiladas o leasing- Art. 267	Pago de derechos e impuestos de manera diferida durante la duración del contrato de arrendamiento, la cual también determina el plazo	La duración del contrato de arrendamiento prorrogable por las partes previa constitución y renovación de garantía

<b>Clase de Régimen</b>	<b>Régimen de importación</b>	<b>Modo para pago de impuestos</b>	<b>Plazo para cerrar el régimen</b>
	Importación a través de tráfico postal – Art. 274	Pago de derechos e impuestos conforme la subpartida específica del régimen salvo la factura indique la subpartida de la mercancía	30 días prorrogable 30 días mas
	Importación a través de mensajería expresa - Art. 285	Pago de derechos e impuestos conforme la subpartida específica del régimen salvo la factura indique la subpartida de la mercancía	30 días prorrogable 30 días mas
	Importación de menaje de casa- Art. 308	Pago de un tributo único del 15% advalorem	30 días prorrogable 30 días mas
	Provisiones para consumo y para llevar	Pago de derechos e impuestos únicamente cuando sean objeto de desaduanamiento por algún régimen	Depende del régimen

*Fuente.* Autores

En la anterior tabla 19 se relaciona los regímenes de importación más relevantes para aplicación a toda mercancía que ingresa de la logística internacional al territorio aduanero nacional para su libre disposición por parte del importador. Muestra los conceptos llevados a un contexto más aterrizado.

Cuando el operador logístico importador u otro no desea aplicar un régimen de importación al momento de ingresar la mercancía de Logística internacional al territorio aduanero nacional, el Decreto 390 de 2016 le permite aplicar la modalidad de **régimen de depósito aduanero** como una fase previa a la aplicación del régimen. Mediante el mismo, es posible que las mercancías sean almacenadas por un periodo de tiempo sin pago de impuestos o derechos de importación hasta antes no se proceda con el desaduanamiento aplicándoseles un régimen. El depósito habilitado por la DIAN permite almacenar mercancías bajo control aduanero. En los depósitos está permitido realizar operaciones como manipulación, empaque, reempaque, clasificación, etiquetado, limpieza, preparación para la distribución siempre y cuando no se modifique la naturaleza de la mercancía. Es decir, no se haga transformación de la misma.

**Tabla 20.** Regímenes de Depósito Aduaneros en Colombia

<b>Tipo de depósito</b>	<b>Cuando usar</b>	<b>Permanencia</b>
<b>Depósito temporal</b>	Depósitos de uso público o privado para almacenar mercancías bajo control aduanero antes de ser sometidas a un régimen aduanero. Incluye: Depósitos para operadores de tráfico postal y mensajería expresa Depósito transitorio	30 días con prórroga de 30 días.
<b>Depósito aduanero</b>	De uso público o privado únicamente para mercancías declaradas bajo el régimen Depósito aduanero con suspensión de derechos e impuestos de importación. Incluye: Depósitos aduaneros Depósitos aeronáuticos Depósitos para San Andrés y Providencia Depósitos culturales	1 año con prórroga de otro año. En los depósitos culturales no hay término máximo de permanencia.
<b>Centro de distribución logística internacional</b>	Depósito para almacenar mercancías extranjeras, nacionales o en proceso de finalización de un régimen suspensorio o de transformación y ensamble que pueden ser reembarcadas, importadas o exportadas.	1 año máximo otro año. Si la mercancía viene de régimen suspensorio o transformación, el plazo es el restante para su vencimiento

Tipo de depósito	Cuando usar	Permanencia
<b>Depósito de provisiones para consumo y para llevar</b>	Mercancías declaradas bajo el régimen provisiones para el consumo y para llevar por parte de empresas de transporte internacional aéreo o marítimo	18 meses sin prórroga
<b>Depósito franco</b>	Depósitos privados para exhibición y venta de mercancías para viajeros solo en zonas internacionales de aeropuertos y puertos	Indefinida

*Fuente.* Autores

En la anterior tabla 20 ilustra los regímenes aduaneros que aplican a todos los tipos de depósitos habilitados por la DIAN que permite almacenar mercancías bajo todos los controles permitidos y nos muestra en que momento usarlos y su permanencia.

Por último, el **régimen de transito** ampara a las cargas que requieren la logística de distribución entre jurisdicciones distintas de diferentes aduanas nacionales ya sea para ingresar al país o para salir de él. Hay tres modalidades que se muestran en la tabla 21. Así:

**Tabla 21.** *Regímenes de Transito Aduanero*

Tipo de Régimen de Transito	Cuando usar	Plazo para presentar mercancías que se sometan al régimen
<b>Transito Aduanero</b>	Se utiliza cuando se requiere mover mercancías vía terrestre con suspensión del pago de los derechos e impuestos de importación desde una aduana de partida (por ejemplo, un puerto) a una aduana de destino (ciudad interior).	En modo aéreo: 2 días posteriores a la fecha de presentación del informe de inconsistencias. En modo marítimo y fluvial: 5 días, en modo terrestre: 3 horas.
<b>Cabotaje</b>	Se utiliza cuando se requiere mover mercancías vía aérea, marítima o fluvial con suspensión del pago de los derechos e impuestos de importación desde un puerto o aeropuerto de llegada a otro puerto o aeropuerto donde finalmente se va disponer.	En modo aéreo: 2 días posteriores a la fecha de presentación del informe de inconsistencias. En modo marítimo y fluvial: 5 días; en modo terrestre: 3 horas.
<b>Transbordo</b>	Es el caso de mercancía que viaja en contenedor o carga consolidada que temporalmente es puesta bajo control de la aduana donde llega mientras espera la transferencia para que sea embarcada en un nuevo medio de transporte.	

*Fuente.* Autores

En la anterior tabla 21 hace mención al régimen de tránsito con cobertura a toda la Logística de distribución entre territorios diferentes y aduanas nacionales. Explica claramente las tres modalidades que aplican, su uso y el plazo para someter al régimen aduanero.

En el decreto 2153 de 2016, el gobierno colombiano adaptó el arancel de aduanas por el cual expide reglas generales de clasificación arancelaria de mercancías y el cual está basado en la séptima enmienda de enero 1 de 2017 del sistema armonizado de designación y codificación de mercancías de la Organización Mundial de Aduanas (OMA); la nomenclatura arancelaria es una enumeración por medio de un código y una descripción en forma ordenada de las mercancías que son objeto de la Logística de comercio internacional. Para Colombia aplican 10 dígitos que determinan la subpartida arancelaria de cada mercancía.

En febrero de 2018, el gobierno colombiano en cabeza del Ministerio de Hacienda y Crédito publicó el Decreto 349 de 2018 que reglamenta algunas vigencias y modifica parte del régimen sancionatorio del Decreto 390 de 2016. Es un decreto integrado por 204 artículos que contemplan adiciones y modificaciones en las definiciones, principios generales y garantías constituidas ante la DIAN, el sistema de identificación electrónico, vigencia y renovación de las garantías, aplicación de los derechos impuestos, tipo, tasa de cambio, conversiones monetarias, pago consolidado, autorización y calificación de los importadores u otros, exportadores y operadores logísticos de comercio exterior e

inspecciones previas de la mercancía. El depósito es el ajustarse a los parámetros logísticos internacionales aceptados en Colombia.

Decreto 199 febrero 10 de 2020. El Ministerio de Comercio, Industria y Turismo, el cual se modifica parcialmente el arancel de aduanas para establecer unos desdoblamientos y tarifas arancelarias y se crea una nota complementaria. Que el Comité de asuntos aduaneros, arancelarios y de comercio exterior de acuerdo con el concepto técnico de la dirección de gestión de aduanas de la Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales (DIAN), recomendó crear una nota complementaria nacional en el capítulo 90 del arancel de aduanas.

### **1.5. Modelo metodológico.**

La metodología utilizada fue bibliográfica, analítica, cognoscitiva, descriptiva y exploratoria; con el objetivo de obtener información que permitió deducir conclusiones y recomendaciones aceptables, para adquirir como un aprendizaje y poner en práctica en la investigación para llevar a cabo los objetivos específicos y dar respuesta a la pregunta actual de la misma. Así:

- Investigación Bibliográfica.

Esta se realizó a través de la recopilación de información literaria relacionada con el tema: Libros, Folletos, Revistas, Publicaciones de prensa e internet, así como cualquier documento que proporcionó la Información necesaria.

- Investigación analítica.

Se han analizado varios factores que influyen para diseñar un modelo de proceso logístico de suministro de producto terminado importado para Juan D Hoyos Distribuciones.

- Investigación Cognoscitiva

La producción de un nuevo conocimiento, el cual está dirigido a incrementar las teorías y obtener una visión más amplia sobre como diseñar un modelo de proceso logístico de suministro de producto terminado importado para la empresa en estudio.

- Investigación descriptiva

En esta es donde fundamentalmente, se pretendió caracterizar un fenómeno o situación concreta indicando sus rasgos más peculiares o diferenciadores sobre la problemática actual de la empresa en estudio. Estableciendo características, identificando comportamientos. Determinando asociación de las variables.

- Investigación exploratoria

Es el primer nivel de investigación. Donde nos familiarizamos con el tema, se recolecto parte de información con el agente carga internacional Slot Soluciones,

Coordinador de compras y Coordinador de inventarios de Juan D Hoyos Distribuciones.

### **1.5.1. Método de Investigación.**

A continuación, se mencionan los pasos de la investigación. Iniciando con el enfoque, y tipo de estudio que dio lugar al método utilizado en la misma.

- **Enfoque de investigación**

Este proyecto de Investigación se enfocó en estructurar un modelo de proceso logístico de suministro de producto terminado importado para Juan D Hoyos Distribuciones aplicando técnicas de investigación cuantitativas eligiendo como enfoque un estudio probalístico a través de una encuesta al área de logística administrativa de suministro o abastecimiento que son 15 personas; (Director de operaciones, Directores de compras, Auxiliares de compras, Coordinadores logísticos, Coordinador de Inventarios, Coordinador de Gestión de calidad).

Por otro lado, al encontrar literatura y estudios similares que dieran lugar a los procesos de distribución logística internacional en forma sistemática y académica, esta investigación adquiere también un carácter descriptivo y exploratorio, ya que su desarrollo implicó una recopilación de una información en diferentes fuentes para identificar y configurar con precisión una problemática específica y concreta. Lo cual confiere un

estatus de referente para realizar futuras investigaciones asociadas de mayor complejidad y alcance para el caso de un distribuidor o comercializador en Colombia.

- **Tipo de estudio**

La Investigación es de tipo probabilístico y descriptiva con diseño de campo bibliográfico documental por que detalla la situación acerca del estado actual del problema de desempeño, describe sus particularidades y características, sus limitaciones y sus puntos críticos, describiendo y evaluando las mismas. La investigación es de tipo propositiva por cuanto se fundamenta en una necesidad o vacío dentro de la cadena Logística de suministro de producto terminado importado rescatando la situación actual de la empresa Juan D Hoyos Distribuciones.

### **1.5.2. Metodología de la investigación.**

A continuación, se menciona las técnicas, los medios y los procedimientos definidos para desarrollar el método de la investigación. También se especifica cómo se efectuó la selección correcta de fuentes de investigación, diseño y aplicación de los métodos de recolección de datos, las técnicas de investigación, el cálculo del tamaño muestral, entre otros. En la empresa Juan D Hoyos Distribuciones para llevar a cabo este proyecto y dar respuesta a la problemática actual de la misma.

Toda esta metodología es garantía de la confiabilidad de los resultados que se obtengan.

El objetivo de este Marco Metodológico es garantizar que se cumplan los objetivos específicos de la investigación. Por ello se debe incluir algunos aspectos de la misma como a continuación:

- **Técnicas e instrumentos de recolección de información**

Hace mención de las diferentes formas de obtener la información necesaria y los medios materiales empleados para la obtención de la información.

**Fuentes y técnicas de información.**

Fuentes Primarias: Encuestas al área de Logística administrativa de suministro o abastecimiento que son 15 personas (Director de operaciones, Directores de compras, Auxiliares de compras, Coordinadores logísticos, Coordinador de Inventarios, Coordinador de Gestión de calidad).

Fuentes Secundarias: Textos web, Revistas web, Documentos web, Libros web

**Ficha Técnica**

Ficha Técnica del instrumento de investigación.

**Tabla 22.** *Ficha Técnica del Instrumento de Investigación*

<b>Dato</b>	<b>Descripción</b>
Objetivo del estudio	Conocer la percepción actual que tiene la empresa Juan D Hoyos Distribuciones de un modelo de proceso

Dato	Descripción
	logístico de suministro de producto terminado importado
Fuente de Información	Líderes en el área de logística administrativa de suministro o abastecimiento de Juan D Hoyos Distribuciones
Método de recolección de datos	Encuesta por correo electrónico o link por WhatsApp
Instrumento de recolección	Encuesta personal
Población	150 empleados Juan D Hoyos Distribuciones
Muestra	15 empleados área de logística administrativa de suministro o abastecimiento de Juan D Hoyos Distribuciones
Método de selección de la muestra	Probabilístico
Fecha de campo	Del 27 de mayo al 12 de junio de 2020

*Fuente.* Autores

En la anterior tabla 22 muestra las especificaciones o estructura de la investigación plasmándola en una ficha técnica para observar que instrumento se utilizó y como se dio forma a la misma.

- **Población y muestra**

A continuación, se detalla la población y muestra seleccionada en el objeto de estudio.

**Población:** Se va Indagar a la empresa Juan D Hoyos Distribuciones que tiene aproximadamente 150 empleados.

**Muestra:** Se va hacer con las personas del área de logística administrativa de suministro o abastecimiento de Juan D Hoyos Distribuciones que son 15 personas.

$$n = \frac{N * Z_{\alpha}^2 * p * q}{e^2 * (N - 1) + Z_{\alpha}^2 * p * q}$$

$N$  = Tamaño de la Población o Universo

$n$  = Tamaño de muestra buscado

$Z$  = Parámetro estadístico que depende el Nivel de Confianza (NC)

$e$  = Erro de estimación máximo aceptado

$p$  = Probabilidad de que ocurra el evento estudiado (éxito)

$q = (1 - p)$  = Probabilidad de que no ocurra el evento estudiado

**Nota:** En el área de logística administrativa de suministro o abastecimiento son 15 empleados quienes están directamente relacionados con el proceso que se aplicará el instrumento de recolección a todos, por lo tanto, no se utilizará la fórmula de la muestra. Esta se coloca solo para información de las variables.

$N = 150$  Empleados JDH

$n = 15$  Empleados JDH

$Z = 1.96$

$e = 5\%$

$p = 95\%$

$q = 5\%$

- **Instrumento**

El instrumento aplicado es una encuesta que permitirá obtener la percepción actual del área administrativa de suministro o abastecimiento de logística de Juan D Hoyos Distribuciones sobre el modelo de proceso logístico de suministro de producto terminado importado mediante la recolección de información.

## Encuesta No: 1

### Encuesta para los empleados de Logística de suministro o abastecimiento de Juan D Hoyos Distribuciones.

Objetivo: con el ánimo de estructurar el Modelo de Proceso Logístico de suministro de producto terminado importado para Juan D Hoyos Distribuciones, le agradecemos su colaboración al responder la siguiente encuesta. Este es un trabajo investigativo para optar al título de Administrador en Logística en la Institución Universitaria Esumer.

Los datos suministrados serán manejados con estricta confidencialidad.

Nombre:

Cargo:

Celular:

Correo electrónico:

Sexo:  Femenino  Masculino

#### Preguntas:

1. ¿Cuál es su experiencia en el cargo o área de abastecimiento en Logística?  
 6 meses a 1 año  
 2 años a 3 años  
 4 años en adelante
2. ¿Conoce dentro de su cargo el modelo de proceso logístico de suministro de producto terminado importado para JDH?  
 Si  
 No
3. ¿Cómo califica el desarrollo que se le ha dado hasta el momento al proceso logístico de suministro de producto terminado importado por la empresa JDH?  
 Bueno  
 Malo  
 Regular

4. ¿Conoce el procedimiento para elaborar un reclamo al proveedor de suministro de producto terminado?
- Si  
 No
5. ¿Cree que en el momento se debe hacer cambios o implementar un nuevo modelo de proceso logístico, para la importación de producto terminado en JDH?
- Muy de Acuerdo                       Algo de Acuerdo  
 Algo en Desacuerdo                       En Desacuerdo
6. ¿Cómo califica el área de abastecimiento o suministro de JDH, en su capacitación o manejo para el proceso logístico de importación?
- Excelente  
 Bueno  
 Malo
7. ¿La empresa JDH realiza un proceso o tiene un modelo de selección de proveedores de suministro de producto terminado importado para su portafolio?
- Si  
 No
8. ¿Tiene conocimiento de que formatos se debe implementar o adaptar al modelo de proceso logístico de suministro de producto terminado para importación en JDH?
- |   |                          |                          |
|---|--------------------------|--------------------------|
| • Check List o Lista de Chequeo Logística Internacional.          | Sí <input type="radio"/> | No <input type="radio"/> |
| • Ficha de requerimientos aduaneros                               | Sí <input type="radio"/> | No <input type="radio"/> |
| • Ficha de requerimientos logísticos de carga                     | Sí <input type="radio"/> | No <input type="radio"/> |
| • Ficha Logística de cada proveedor                               | Sí <input type="radio"/> | No <input type="radio"/> |
| • Ficha con instrucciones de desaduanamiento                      | Sí <input type="radio"/> | No <input type="radio"/> |
| • Ficha con costo total de logística de importación               | Sí <input type="radio"/> | No <input type="radio"/> |
| • Ficha para cálculo de tiempo logístico estimado de importación. | Sí <input type="radio"/> | No <input type="radio"/> |
9. ¿Considera que el agente de carga internacional utilizado es el adecuado para el proceso logístico de suministro de producto terminado?
- |                 |                                  |                                     |
|-----------------|----------------------------------|-------------------------------------|
| Slot Soluciones | <input type="radio"/> De Acuerdo | <input type="radio"/> En Desacuerdo |
| Logimpex Cargo  | <input type="radio"/> De Acuerdo | <input type="radio"/> En Desacuerdo |
| Recomienda otro | <input type="radio"/> De Acuerdo | <input type="radio"/> En Desacuerdo |

10. ¿En la actualidad JDH tiene un proceso de calificación para evaluar sus agentes de carga internacional para el proceso logístico de suministro de producto terminado?

- Si  
 No

11. ¿Con que frecuencia JDH revisa inventarios de producto terminado para el proceso logístico de suministro de importación?

- 1 a 3 meses  
 4 a 6 meses  
 7 a 9 meses  
 10 a 12 meses

12. ¿Tiene claro el proceso o acciones que se debe realizar cuando el producto es no conforme o no cumple con las especificaciones solicitadas por JDH al proveedor de suministro?

- Si  
 No

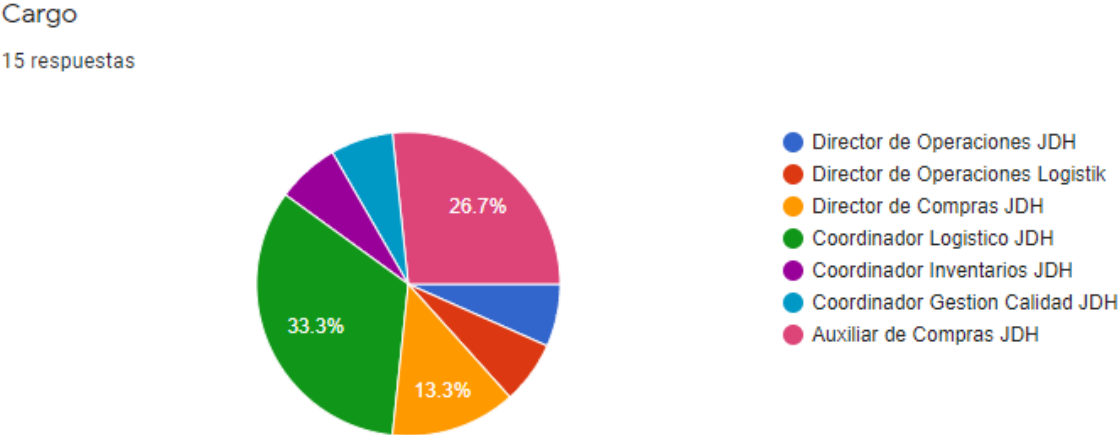
Le agradecemos el tiempo dispuesto para responder el presente cuestionario.

- **Selección y análisis de la información**

En consecuencia, a la investigación realizada, se relaciona el conjunto de gráficos que se realizaron sobre los datos consultados en la encuesta que muestran gran significado relevante en relación con el problema de la investigación. Donde se limitan partes y se descubre la similitud que hay con la propuesta del Modelo de Proceso Logístico de Suministro de Producto Terminado (PT) Importado para Juan D Hoyos Distribuciones.

**Encuesta para los empleados de Logística de suministro o abastecimiento de Juan D Hoyos Distribuciones.**

**Pregunta 1. ¿Cargo Empleado JDH?**



*Gráfico 1.* Pregunta 1. Cargo de Empleados

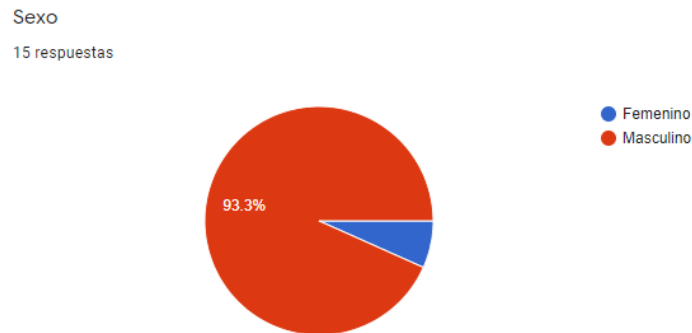
*Fuente.* Autores

- El 33.3% corresponde a las 5 personas administrativos que son coordinadores logísticos que indirectamente están involucrados en el proceso (uno del Cedi la Estrella (Medellín), y los otros 4 están como representación en cada sede de; Bogotá, Cartagena, Cali y Bucaramanga) Ellos también reciben producto terminado que la mayoría se recibe en el Cedi de la Estrellas hacia las demás operaciones de Juan D Hoyos Distribuciones, el 13.3% corresponde a las 2 personas administrativos que son los Directores de compras que directamente están involucrados en el proceso. Ambos están en el Cedi la Estrella y manejan el abastecimiento de las demás operaciones a nivel nacional y

un 26.7% corresponde a las 4 personas administrativos que son Auxiliares de Compras y son de apoyo para los directores de compras para el manejo de abastecimiento de las operaciones a nivel nacional, tan solo un 6.7% corresponde a 1 persona administrativa que es el Director de Operaciones de Juan d Hoyos Distribuciones a nivel nacional que el encargado del área de logística y dar informes ante gerencia general y velar por la buena gestión de todos los que integran esta dependencia.

6.7% corresponde a 1 administrativo que es el Director de Operaciones del Operador Logistico Logistik Soluciones que indirectamente está involucrado con el proceso por estar a cargo la operación en los Cedi de Juan d Hoyos Distribuciones, mientras que un 6.7% corresponde a 1 administrativo que es el Coordinador de Gestión de Calidad a nivel nacional de la compañía, que directamente está involucrado con el proceso logístico de suministro por su área que lidera y está dentro de la parte Logística administrativa a cargo del Director de Operaciones a nivel nacional de Juan D Hoyos Distribuciones y un 6.7% corresponde a 1 administrativo que es el Coordinador de Inventarios a nivel nacional de la compañía es el que directamente con el área de compras conoce y maneja actualmente el proceso logístico de suministro de PT Importado.

## Pregunta 2. ¿Sexo Empleado JDH?



**Gráfico 2.** Pregunta 2. Sexo de Empleados Administrativos Logística JDH

**Fuente.** Autores

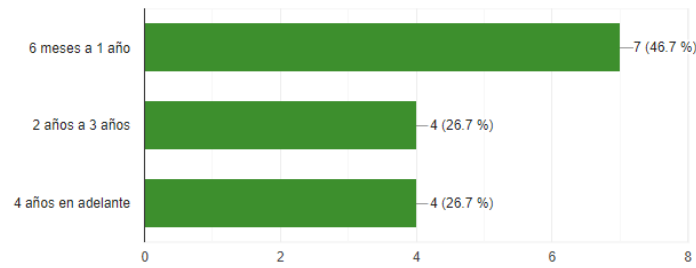
Esta pregunta determina el número de personas encuestadas de ambos sexos que dieron respuesta a las consultas formuladas, miden la cantidad de personal femenino y masculino en acciones logística de la empresa Juan D Hoyos Distribuciones.

Se visualiza la tendencia que tiene la empresa mostrando un 93.3% (14 personas) lo conforma personal de sexo masculino para la realización de labores logística y solo un 6.7% (1 persona) es femenino. En la Sede Medellín, la mayoría del personal es de sexo masculino y no se encontró una razón específica para este fenómeno.

## Pregunta 3. ¿Cuál es su Experiencia en el Cargo o área de abastecimiento en Logística?

1. ¿Cuál es su experiencia en el cargo o área de abastecimiento en Logística?

15 respuestas



**Gráfico 3.** Pregunta 3. Cuál es la Experiencia en Cargo

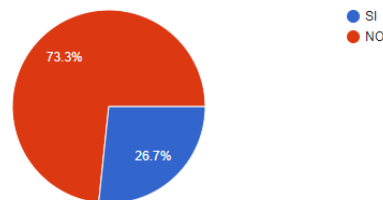
**Fuente.** Autores

Partiendo de los resultados se observa que tienen experiencia en el cargo; 46.7% (equivale a 7 personas) entre 6 meses a 1 año de experiencia, un 26.7% (equivale a 4 personas) entre 2 a 3 años y el otro 26.7% (equivale a 4 personas) restante entre 4 años en adelante. Por consiguiente, la mayoría del personal logístico administrativo es acorde a las necesidades presentadas en la cadena de suministro de la empresa.

#### **Pregunta 4. ¿Conoce dentro de su cargo el Modelo Proceso Logístico (PL) de Suministro de PT Importado Para JDH?**

2. ¿Conoce dentro de su cargo el modelo de proceso Logístico de suministro de producto terminado importado para JDH?

15 respuestas



**Gráfico 4.** Pregunta 4. Conoce Modelo PL de Suministro PT Importado para JDH

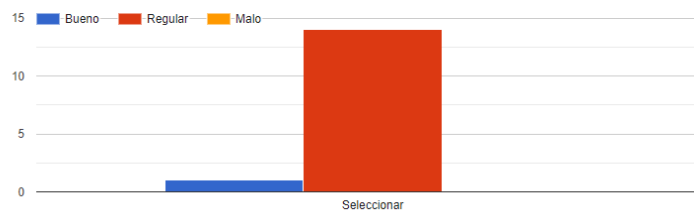
**Fuente.** Autores

Esta pregunta; busca identificar el grado de conocimiento del personal administrativo de Juan D Hoyos Distribuciones sobre el modelo de proceso logístico de suministro de producto terminado importado, por ende, la respuesta pone en consideración que acciones deben tomarse para diseñar el modelo propuesto para la empresa.

Se puede observar que el 73.3% (equivalente a 11 personas) no conocen el proceso logístico de suministro de PT importado en la empresa, el 26.7% (equivalente a 4 personas) dice saber del mismo. Esta razón ilustra uno poco de la situación actual de la empresa dando pie para profundizar con el personal (directo o indirectamente involucrado) con el fin de ayudar a sincronizar todo el proceso logístico de abastecimiento a través del modelo propuesto.

### **Pregunta 5. ¿Cómo Califica el Desarrollo Actual al PL de Suministro de PT Importado Para JDH?**

3. ¿Cómo califica el desarrollo que se le ha dado hasta el momento al proceso Logístico de suministro de producto terminado importado por la empresa JDH?



**Gráfico 5.** Pregunta 5. Calificación Proceso Logístico de Suministro PT Importado para JDH  
**Fuente.** Autores

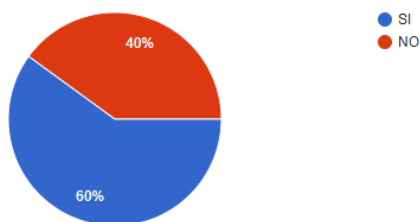
Esta pregunta plantea medir el grado de satisfacción que tiene el personal administrativo en la labor actual del proceso logístico de suministro de PT importado que requiere en su portafolio para Juan D Hoyos Distribuciones.

De las 15 personas encuestadas; 14 calificaron como regular el proceso logístico realizado hasta la fecha, solo 1 persona considera como bueno el desarrollo actualmente del proceso mencionado. Este resultado analiza acciones de mejora en todas sus etapas del proceso logístico suministro de importación siendo insumo y alternativa para la propuesta planteada anteriormente como diseñar un modelo de proceso de logístico de suministro para PT importado para Juan D Hoyos Distribuciones ajustándolo a la operatividad del negocio actual de la empresa.

#### **Pregunta 6. ¿Conoce Procedimiento para Elaborar un Reclamo al Proveedor de Suministro de PT?**

4. ¿Conoce el procedimiento para elaborar un reclamo al proveedor de suministro de producto terminado?

15 respuestas



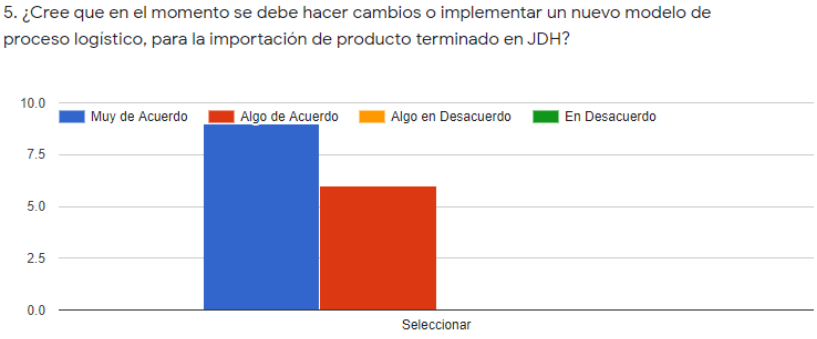
**Gráfico 6.** Pregunta 6. Conoce Procedimiento de Reclamo al Proveedor de Suministro de PT

**Fuente.** Autores

Este interrogante; consulta el grado conocimiento que tiene el personal administrativo logístico encuestado en el momento de realizar un reclamo al proveedor de suministro de producto terminado.

Así mismo el resultado de la encuesta muestra que el 60% (equivalen a 9 personas) dice conocer cómo proceder en el momento que se presente una novedad de calidad u otro tipo en el producto, el 40% (equivalen a 6 personas) restante dice no saber qué hacer ante esta eventualidad, por tal motivo es conveniente capacitar al personal para unificar criterios y no permitir errores en el procedimiento.

**Pregunta 7. ¿Cree que se debe hacer Cambios o Implementar un Nuevo Modelo PL para Importación de PT en JDH?**



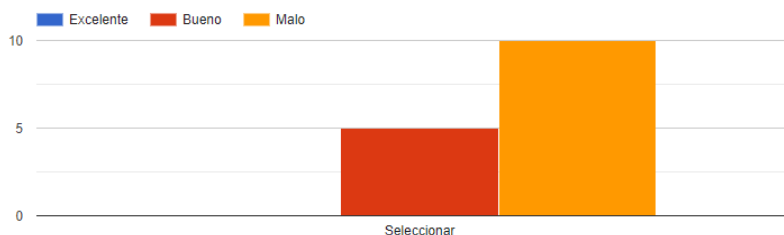
*Gráfico 7.* Pregunta 7. Cambios o Implementar Nuevo Modelo de PL de Importación PT en JDH

*Fuente.* Autores

Tiene como finalidad determinar un cambio o implementar en Juan D Hoyos Distribuciones un modelo de proceso logístico de suministro de producto terminado en su importación. De las 15 personas consultadas se evidencia; 9 están muy de acuerdo, 6 personas algo de acuerdo, en consiguiente este estudio posterior permite documentar y elaborar el procedimiento para unificar criterios dispersos, evitando errores en los trámites logísticos aduaneros por desconocimiento, generando nuevos retos importantes en la empresa.

**Pregunta 8. ¿Cómo Califica el área de suministro de JDH en su Capacitación o Manejo PL de Importación?**

6. ¿Cómo califica el área de abastecimiento o suministro de JDH, en su capacitación o manejo para el proceso Logístico de importación?



**Gráfico 8.** Pregunta 8. Calificación Capacitación Manejo de Proceso logístico de Importación en JDH

**Fuente.** Autores

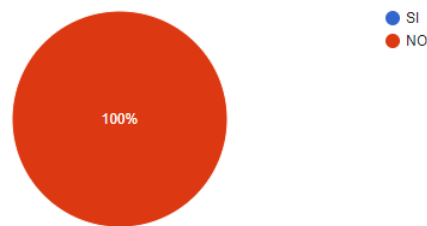
Esta pregunta; permite saber qué grado de capacitación tienen el personal administrativo sobre el procedimiento que debe realizar en un proceso logístico de suministro de importación de producto terminado en Juan D Hoyos Distribuciones.

La respuesta muestra de las 15 personas encuestadas; 5 consideran que es bueno el nivel de capacitación para el manejo de proceso logístico de suministro de producto terminado importado para Juan D Hoyos Distribuciones, 10 personas expresan no tener conocimiento en el proceso mencionado. Se observa un grado alto de desconocimiento, contemplando la necesidad de aplicar pronto el modelo propuesto por la investigación.

### **Pregunta 9. ¿La Empresa JDH realiza un Proceso de Selección de Proveedores de Suministro de PT para su Portafolio?**

7. ¿La empresa JDH realiza un proceso o tiene un modelo selección de proveedores de suministro de producto terminado importado para su portafolio?

15 respuestas



**Gráfico 9.** Pregunta 9. Selección de Proveedor de Suministro de PT Importado Portafolio JDH

**Fuente.** Autores

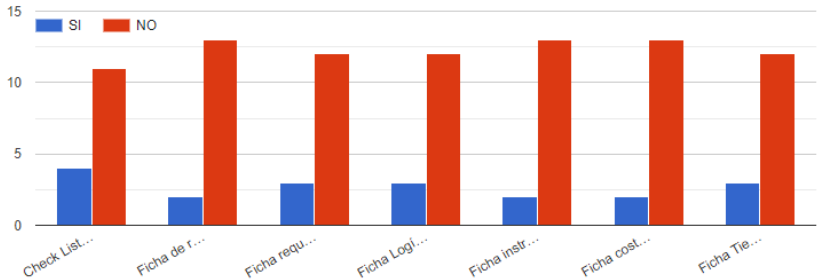
Esta consulta; indica si hay o no selección de proveedores de suministro de PT importado en el portafolio de Juan d Hoyos Distribuciones.

La respuesta especifica que un 100% dice que no hay proceso de selección para la consecución de sus proveedores de suministro PT importado, razón por la cual se debe

diseñar el proceso que permitan estandarizar esta actividad, dando transparencia y clasificación de dichos proveedores.

**Pregunta 10. ¿Tiene conocimiento de que formatos se deben Implementar al Modelo PL de suministro de PT Importado en JDH?**

8. ¿Tiene conocimiento de que formatos se debe implementar o adaptar al modelo de proceso Logístico de suministro de producto terminado para importación en JDH?



**Gráfico 10.** Pregunta 10. Conoce Formatos para Implementar Modelo PL Suministro PT Importado en JDH

**Fuente.** Autores

Este interrogante busca validar los formatos que se deben implementar en el modelo de proceso logístico de suministro de PT para importación en Juan D Hoyos Distribuciones.

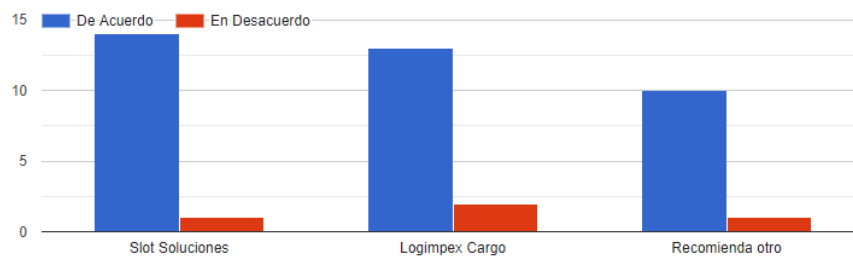
La respuesta determina por el personal logístico administrativo su aplicación de los formatos propuestos para incluir dentro del modelo logístico planteado. El rango que mencionan no conocer estos documentos están entre 11 a 13 personas, que son la gran mayoría. Y el otro rango está entre 2 a 4 personas. A continuación, se mencionan estos para

tener completa la información, así: Check List o Lista de Chequeo Logística Internacional y Seis fichas para análisis de resultados, a saber: Ficha de requerimientos aduaneros, Ficha de requerimientos logísticos de carga, Ficha Logística de cada proveedor, Ficha con instrucciones de desaduanamiento, Ficha con costo total de logística de importación y la Ficha para cálculo de tiempo logístico estimado de importación.

Son formatos establecidos para control, documentar y tener registro de la mayoría de la información del modelo de proceso logístico de suministro de PT en la importación para Juan D Hoyos Distribuciones.

**Pregunta 11. ¿Considera que el Agente de Carga Internacional utilizado es el adecuado para el PL suministro de PT?**

9. ¿Considera que el agente de carga internacional utilizado es el adecuado para el proceso Logístico de suministro de producto terminado?



**Gráfico 11.** Pregunta 11. Es Adecuado el Agente de Carga Internacional Para PL Suministro PT Importado

**Fuente.** Autores

Esta consulta expone la intención de grado de satisfacción o percepción el personal logístico administrativo sobre los agentes de carga utilizados en el momento para la logística de importación.

El resultado sobre estos agentes de carga internacional se muestra así:

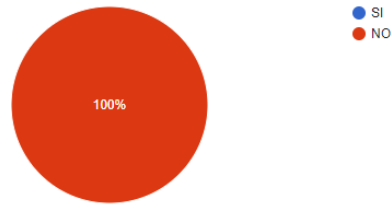
- Slot Soluciones: 14 personas están de acuerdo con labor que lleva a cabo este operador y solo 1 está en desacuerdo.
- Logimpex Cargo: 13 personas están de acuerdo con su operatividad que lleva a cabo y solo 2 está en desacuerdo.
- Recomienda Otro: 10 personas están de acuerdo para seleccionar otro Agente de Carga y solo 1 está en desacuerdo.

Se puede explicar que la mayoría están de acuerdo con estos Agentes de carga, pero también recomiendan buscar otro. Esta sugerencia va de la mano con hacer buena selección de los mismos para tener varias alternativas a la hora de elegir y basarse en buenos argumentos o criterios.

**Pregunta 12. ¿En la actualidad JDH tiene un Proceso de Calificación para evaluar a sus Agentes de Carga Internacional para el PL de suministro PT?**

10. ¿En la actualidad JDH tiene un proceso de calificación para evaluar sus agentes de carga internacional para el proceso Logístico de suministro de producto terminado?

15 respuestas



**Gráfico 12.** Pregunta 12. Calificación Agente de Carga Internacional Proceso Logístico Suministro PT Importado

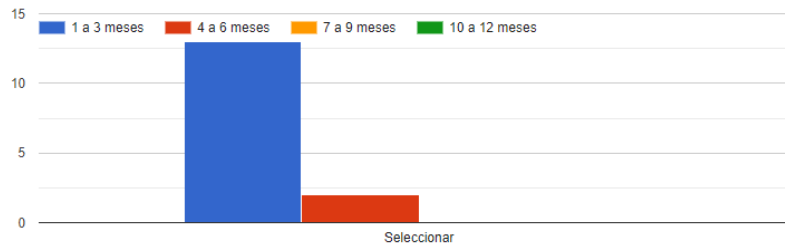
**Fuente.** Autores

Esta consulta evalúa la calidad del servicio suministrado por los Agentes de carga en el proceso logístico de suministro de PT en importación para la empresa en estudio.

Se revela un resultado muy notorio donde todo el personal logístico administrativo que equivale al 100% describe que hay carencia o falencia, de métodos o un proceso para evaluar los agentes de carga internacional, que hacen parte directa del proceso logístico de suministro de PT importado.

**Pregunta 13. ¿Con que frecuencia JDH revisa Inventarios de PT para el PL de Suministro de Importación?**

11. ¿Con que frecuencia JDH revisa inventarios de producto terminado para el proceso Logístico de suministro de importación?



**Gráfico 13.** Pregunta 13. Frecuencia Rotación Proceso Logístico Suministro PT Importado

**Fuente.** Autores

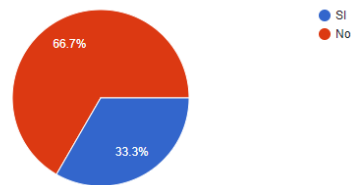
Este interrogante expone la frecuencia en meses para revisión de inventarios de productos terminados importados de la empresa Juan D Hoyos Distribuciones.

El resultado obtenido formula que 13 personas indican que se revisan los inventarios de PT importados de 1 a 3 meses, mientras que 2 personas escogen de 4 a 6 meses. Es un buen criterio para establecer un buen abastecimiento y proyectar futuras compras dependiendo del comportamiento de la demanda.

**Pregunta 14. ¿Tiene claro el Proceso o Acciones que se debe Realizar cuando el Producto es no Conforme las Especificaciones solicitadas por JDH al proveedor de Suministro?**

12. ¿Tiene claro el proceso o acciones que se debe realizar cuando el producto es no conforme o no cumple con las especificaciones solicitadas por JDH al proveedor de suministro?

15 respuestas



**Gráfico 14.** Pregunta 14. Conoce Proceso de Producto no conforme al Proveedor de Suministro

**Fuente.** Autores

Esta consulta define el nivel de conocimiento sobre el proceso de reclamaciones producto no conforme al proveedor de suministro en Juan D Hoyos Distribuciones en el momento del recibo de PT.

La respuesta determina que el 66.7 % dice que no tiene conocimiento de que acciones deben seguir antes este evento, mientras que el 33.3% lo tiene claro de cómo proceder en el momento de la llegada del PT importado, se hace necesaria capacitación para tener los argumentos claros en estas situaciones.

- **Control del sesgo**

En la presente investigación no se intervino en las respuestas del instrumento de recolección utilizado, se diseñó la encuesta y se le envió al correo a cada uno de las personas que intervienen directamente en el proceso de logística, utilizando el formulario

de Google y se recolecto de manera automática la información sin ninguna intervención ni cambios. Por lo tanto, es confiable el resultado.

### **1.6. Alcances y delimitaciones.**

- Geográficos.

Juan D Hoyos Distribuciones S.A.S está ubicada el Cedi principal de la Estrella Carrera 47 No 100Sur-40 Centro Industrial Portal Sur. Variante Caldas.

- Temporal.

El estudio se desarrolló en el primer semestre de 2020 desde febrero a junio a 2020.

## **2. Desarrollo de la investigación**

### **2.1. Desarrollo del primer objetivo específico**

*Recopilar información necesaria para un modelo del proceso logístico de suministro de producto terminado importado, desde su origen hasta el recibo en el Cedi Juan D Hoyos Distribuciones.*

Este objetivo se logró desarrollar tanto en el marco teórico como en el marco contextual que permitió analizar la ponencia de diferentes autores que tratan el tema de Logística internacional de importación, como también mediante la experiencia de los investigadores y la creación del modelo con información recolectada en cada puesto de trabajo con el personal de Juan D Hoyos Distribuciones que siempre estaba dispuesto para

brindarle a los investigadores la documentación y enseñar el proceso que se lleva para la importación de los productos.

## **2.2. Desarrollo del segundo objetivo específico**

*Identificar los documentos o formatos que debe implementarse en un modelo del proceso logístico de suministro de producto terminado importado para Juan D Hoyos Distribuciones.*

Este objetivo se logró desarrollar parte de la información en el marco contextual con la investigación de los agentes de carga, operadores logísticos, y otros que intervienen en el proceso logístico de suministro de producto terminado importado para Juan D Hoyos Distribuciones. También en el marco contextual se diseñó y quedaron registrados para su implementación. Como parte de la investigación por medio de los autores y temas analizados para su adaptación al Modelo.

## **2.3. Desarrollo del tercer objetivo específico**

*Elaborar el procedimiento que incluye, flujograma, tabla explicativa de actividades en un modelo de proceso logístico de suministro de producto terminado importado para Juan D Hoyos Distribuciones.*

Este objetivo se logró desarrollar desde el estado de arte, analizando investigaciones de diferentes autores, que tratan el tema de Logística internacional de importación. Pasando por el marco teórico de lo general a lo específico. Ya en el marco contextual se dio

estructura al procedimiento para llevarlo a la realidad en la empresa y área de estudio. Tomando en cuenta información del marco legal que son normas y requisitos que intervienen en el mismo.

### **3. Conclusiones y recomendaciones**

#### **3.1. Conclusiones**

Esta investigación desarrolló un modelo logístico de suministro de producto terminado, de referencia para documentar operaciones logísticas de importación comprendiendo la estructuración y análisis de las etapas lógicas de la cadena de distribución física internacional visualizando todos los procesos o nodos que articulan una toma de decisión logística de abastecimiento, que en su conjunto permite costear correctamente, y anticipadamente un proceso de importación.

Se tuvo en cuenta posibles variables más comunes asociadas a proceso logístico de importación que se generen en el país de origen, durante el tránsito internacional o en el país de destino, y presentó un modelo de proceso logístico basado en la metodología utilizada que fue bibliográfica, analítica, cognoscitiva, descriptiva y exploratoria para uso en ejercicios de planeación real de una logística de importación. Se enfocó realmente en estructurar un modelo de proceso logístico de suministro de producto terminado importado para Juan D Hoyos Distribuciones aplicando técnicas de investigación cuantitativas eligiendo como un estudio pro balístico a través de una encuesta al área de logística de suministro o abastecimiento.

El modelo desarrollado es una herramienta de decisión para el sector importador colombiano creando una respuesta a la pregunta de la investigación; ¿Si Juan D Hoyos Distribuciones no diseña un modelo de proceso logístico de suministro de producto terminado para su importación que puede ocasionar?, Por lo tanto, se dio una solución a la distribución física internacional en la empresa, tomando variables asociadas que, si no se realizan acciones a tiempo, pueden dar lugar a consecuencias inesperadas afectando toda la cadena de abastecimiento, siendo sistemático así con una de las falencias logísticas manifestadas en el desarrollo de este trabajo.

Se da cumplimiento objetivo principal de esta investigación, diseñar un modelo de proceso logístico de suministro de producto terminado importado para la empresa Juan D Hoyos Distribuciones, identificando las diferentes etapas de la logística de la distribución física internacional (DFI); organizando la información, documentando el procedimiento, estructurando y clasificando el material, Sin embargo, es clave del proceso para importar los productos de la forma adecuada. Minimizando errores en todo el proceso, teniendo en cuenta todas políticas internas de la empresa en su logística de abastecimiento.

El uso del modelo presentado está acorde a la regulación aduanera colombiana vigente, lo cual será de gran ayuda para la estandarización del proceso de importación para la empresa.

### **3.2. Recomendaciones**

Es necesario seguir implementando modelos de procesos logísticos, que abarquen investigación sobre gestión portuaria en Colombia, por tanto, se recomienda a las empresas importadoras y operadores logísticos, crear estrategias de integración con las entidades portuarias, logrando de esta forma que la operación sea más eficaz siendo competitivos en el mercado internacional.

Es recomendable revisar antes de realizar una importación las normas vigentes a la fecha para evitar errores en el proceso. Puesto que el estatuto aduanero es frecuentemente modificado por el gobierno nacional colombiano.

Diseñar un modelo decisional de referencia para las operaciones logísticas de importación que permite identificar los sobre costos funcionales. Caracterizando las decisiones logísticas para costear las operaciones de distribución física internacional. Priorizando las variables más comunes asociadas a una importación desde el origen hasta destino.

En términos de documentos o formatos para implementar en un Modelo de Proceso Logístico de Producto Terminado Importado, los autores sugieren una serie de criterios que son genéricos para cualquier organización, sin embargo, la empresa que desarrolle este

proceso puede tener a consideración los mismos que se adapten a sus necesidades u operatividad del negocio.

Estructurar un proceso o procedimiento acorde a la operación para evaluar los agentes de carga internacional en la empresa Juan D Hoyos Distribuciones.

#### **4. Bibliografía**

Actualicese. (2019). *Modificación de base gravable de productos importados terminados*. Recuperado el 02 de 03 de 2020, de <https://actualicese.com/base-gravable-del-iva-en-la-importacion-de-productos-terminados/>

Alava Ortiz, J. C., & Moreno Diaz, M. A. (2016). *repository.uamerica.edu.co*. Obtenido de repository.uamerica.edu.co: <http://repository.uamerica.edu.co/bitstream/20.500.11839/544/1/3111374-2016-2-II.pdf>

Bernal, C. (2006). *Metodología de la Investigación: Administración, Economía, Humanidades y Ciencias Sociales*. México DF: Pearson.

Cámara de Comercio de Bogota - CCB. (12 de 2019). *Cámara de Comercio Internacional - CCI*. Obtenido de Cámara de Comercio Internacional - CCI:

<https://www.ccb.org.co/La-Camara-CCB/Camara-de-Comercio-Internacional-ICC/Que-es-la-ICC>

Carracteristica. (10 de 03 de 2020). *caracteristicas.co/edad-de-hierro/*. Obtenido de *caracteristicas.co/edad-de-hierro/*: <https://www.caracteristicas.co/edad-de-hierro/>

CENTRO VIRTUAL DE NEGOCIOS. (2019). <https://www.cvn.com.co/organismos-rectores-del-comercio-exterior-colombiano/>. Obtenido de <https://www.cvn.com.co/organismos-rectores-del-comercio-exterior-colombiano/>: <https://www.cvn.com.co/organismos-rectores-del-comercio-exterior-colombiano/>

Chopra, S. (2020). *Administración de la cadena de suministro*. (6a. ed.) Pearson Educación. Obtenido de <http://www.ebooks7-24.com/>

Corpotativo. (s.f.).

DANE. (2019). *Importaciones diciembre 2019*. Obtenido de <https://www.dane.gov.co/index.php/estadisticas-por-tema/comercio-internacional/importaciones>

Daniels, J. (2018). *Negocios internacionales*. Pearson Educación. Obtenido de <http://www.ebooks7-24.com/?il=7340&pg=151>

Daros, W. (2002). ¿Qué es un marco teórico? *Revista Enfoques*, 73-112.

DIAN. (07 de 03 de 2016). *Nueva Regulacion Aduanera en Colombia*. Obtenido de Nueva Regulacion Aduanera en Colombia: <https://www.dian.gov.co/aduanas/Documents/Nueva%20Regulaci%C3%B3n%20Aduanera%20en%20Colombia.pdf>

Diario del Exportador. (06 de 2017). *diariodelexportador.com*. Obtenido de *diariodelexportador.com*: <https://www.diariodelexportador.com/2017/06/terminos-y-conceptos-tener-en-cuenta-en.html>

Diario del Exportador. (2020). *DIARIO DEL EXPORTADOR*. Obtenido de PORTAL ESPECIALIZADO EN COMERCIO EXTERIOR Y GESTION DE LOS NEGOCIOS INTERNACIONAL: <https://www.diariodelexportador.com/2020/01/incoterms-2020-los-11-terminos.html>

DIARIO DEL EXPORTADOR. (2020). *DIARIO DEL EXPORTADOR*. Obtenido de <https://www.diariodelexportador.com/2020/01/incoterms-2020-los-11-terminos.html>

Duarte, L., & González, C. (2017). *Metodología y Trabajo de Grado: Guía práctica para las ciencias empresariales*. Medellín: Centro Editorial Esumer.

Historia del Comercio. (08 de 10 de 2013).

<https://es.slideshare.net/MarcelaBonilla/historia-del-comercio-26996173>. Obtenido de <https://es.slideshare.net/MarcelaBonilla/historia-del-comercio-26996173>: <https://es.slideshare.net/MarcelaBonilla/historia-del-comercio-26996173>

Kanvel (Logistics & Business Worldwide). (18 de 12 de 2017). *kanvel*. Obtenido de [kanvel: https://kanvel.com/incoterms/](https://kanvel.com/incoterms/)

Libreros, J. A. (2018). *DISEÑO DE UN MODELO DECISIONAL PARA LAS OPERACIONES LOGISTICAS DE IMPORTACIÓN*. Santiago de Cali. Recuperado el 14 de 04 de 2020, de <https://red.uao.edu.co/bitstream/10614/10838/5/T08436.pdf>

Louffat, E. (2017). *Diseño organizacional basado en procesos*. Cengage. Obtenido de <http://www.ebooks7-24.com/>

Silvera, R. (2018). *Macrologística internacional*. Eco Ediciones. Obtenido de [www.ebooks7-24.com](http://www.ebooks7-24.com)

Tundidor, A. (2018). *Cadena de Suministro 4.0*. Marge. Obtenido de <https://www.alfaomegacloud.com/reader/cadena-de-suministro-40?location=11>

## **Anexos (Si aplica)**

Los Anexos, es información que permiten ampliar o comprobar afirmaciones o datos consignados a lo largo del trabajo. Su necesidad radica en que pueden facilitar la lectura del estudio.