

Universidad de Costa Rica

Facultad de Ciencias Económicas

Escuela de Administración Pública

Carrera de Administración Aduanera y Comercio Exterior

Propuesta de Guía para la logística de importación de carga general desde Estados Unidos para la empresa Central Azucarera Tempisque S.A. (CATSA)



**Informe de Práctica Dirigida para optar por el grado de Licenciatura en Administración
Aduanera y Comercio Exterior**

Sustentante:

Orlando Antonio Vallejos Avendaño

2018



Acta #110-2018
Tribunal de Trabajo Final de Graduación
Escuela de Administración Pública

Acta de la Sesión 110-2018 del Tribunal de Trabajo Final de Graduación de la Escuela de Administración Pública, celebrada el 04 de abril del 2018, con el fin de proceder a la Defensa del Trabajo Final de Graduación de: Orlando Vallejos Avendaño carné B06483 quien optó por la modalidad de: Práctica Dirigida.

Presentes:

Dr. Leonardo Castellón Rodríguez quien presidió; Lic. Gustavo Quesada Espinoza como tutor, Dr. Carlos Murillo Zamora como lector; Licda. Silvia Zamora Lacayo como lectora, y M.Sc. Duayner Salas Chaverri quien actuó como representante de los profesores.

Artículo 1

El Presidente informa que el expediente del estudiante postulante contiene todos los documentos que el Reglamento exige. Declara que ha cumplido con todos los requisitos del Programa de la Carrera de *Licenciatura en Administración Aduanera y Comercio Exterior*.

Artículo 2

El estudiante realizó la exposición del Trabajo Final titulado "Propuesta de guía para la logística de importación de carga general desde Estados Unidos para la empresa Central Azucarera Tempisque S.A. (CATSA)"

Artículo 3

Terminada la disertación, los miembros del Comité Evaluador, interrogaron al postulante el tiempo reglamentario. Las respuestas fueron satisfactorias, en opinión del Comité.
(satisfactorias/insatisfactorias)

Artículo 4

Concluido el interrogatorio, el Tribunal procedió a deliberar.

Artículo 5

Efectuada la votación, el Comité Evaluador consideró el Trabajo Final de Graduación satisfactorio, y lo declaró aprobado.
(Satisfactorio/insatisfactorio)
(aprobado/no aprobado)





Artículo 6

El presidente del Comité Evaluador comunicó en público al aspirante el resultado de la deliberación y lo declaró Licenciado en Administración Aduanera y Comercio Exterior.

Se le indicó la obligación de presentarse al Acto Público de Juramentación. Luego se dio lectura al acta que firmaron los miembros del Comité y el estudiantes a las 14:40 horas.


Dr. Leonardo Castellón Rodríguez
Director


Orlando Vallejos Avendaño
Carné B06483


Lic. Gustavo Quesada Espinoza
Tutor del Trabajo




Dr. Carlos Muriel Zamora
Lector


Licda. Silvia Elena Zamora Lacayo
Lectora


M.Sc. Duayne Salas Chaverri
Representante de los profesores

Según lo establecido en el Reglamento de Trabajos Finales de Graduación, artículo 39 "... En caso de trabajos sobresalientes; si así lo acuerdan por lo menos cuatro de los cinco miembros del Comité, se podrá conceder una aprobación con distinción".

Se aprueba con Distinción

Observaciones:

Original: Estudiantes, copia: Esc. Adm. Pública



Derechos Propiedad Intelectual

El Informe Final de Graduación denominado: “*Propuesta de Guía para la logística de importación de carga general desde Estados Unidos para la empresa Central Azucarera Tempisque S.A. (CATSA)*”, se encuentra protegido por los derechos de autor que le confiere la ley.

Se prohíbe la reproducción parcial o total de este informe, sin la autorización previa de Orlando Vallejos Avendaño, autor intelectual de esta obra.

Orlando Antonio Vallejos Avendaño

Cédula: 5 0386 0736

Dedicatoria

A mi madre, Migdalia Avendaño, por su apoyo y a mi padre Rafael Vallejos, por incentivar me siempre a salir adelante, por creer en mí siempre y por todo su amor.

A mi abuelita, Paula Sánchez, que de Dios goce. Ella es mi segunda madre, por brindarme siempre el amor incondicional, humildad, aconsejarme, y guiarme, en todo momento, por el buen camino.

A mi abuelito, Francisco Avendaño, que de Dios goce, por enseñarme los valores de honestidad, respeto y, sobre todo, la disciplina; de él aprendí que se debe salir adelante, a pesar de las dificultades.

A toda mi familia, por el apoyo incondicional.

Orlando Antonio

Agradecimientos

Agradecimiento especial al Comité Asesor, encabezado por el tutor, Lic. Gustavo Alonso Quesada Espinoza, junto con los lectores, Licda. Silvia Elena Zamora Lacayo y el Dr. Carlos Murillo Zamora.

A la Licda. Auxiliadora Rojas, por brindarme una guía y aprendizaje durante el desarrollo de la investigación.

De igual forma, agradecimiento a Central Azucarera Tempisque S.A., por permitirme desarrollar el trabajo final de graduación en la empresa.

Abreviatura en español	Significado de abreviatura
CATSA	Central Azucarera Tempisque S.A.
CCI	Cámara Comercio Internacional
CODESA	Corporación Costarricense de Desarrollo S.A.
DAI	Derechos Arancelarios a la Importación
DGA	Dirección General de Aduanas
DUA	Declaración Única Aduanera
EUA	Estados Unidos de América
FINTRA	Fiduciaria de Inversión Transitoria
GE	Ganancia Estimada
IV	Impuesto de Ventas
LAICA	Liga Agrícola de la Caña de Azúcar
LGA	Ley General de Aduanas
MOPT	Ministerio de Obras Públicas y Transporte
NMF	Nación Más Favorecida
OMA	Organización Mundial de Aduanas
OMC	Organización Mundial del Comercio
PROCOMER	Promotora del Comercio Exterior de Costa Rica
SA	Sistema Armonizado
SC	Selectivo de Consumo
SNA	Servicio Nacional de Aduanas
TICA	Tecnología de Información para el Control Aduanero
TLC	Tratado de libre comercio
VA	Valor Aduanero

Vallejos, O. (2018). *Propuesta de Guía para la logística de importación de carga general desde Estados Unidos para la empresa Central Azucarera Tempisque S.A. (CATSA)*. San Jose, Costa Rica

Tutor del proyecto: Lic. Gustavo Quesada Espinoza

Resumen Ejecutivo

Este informe final de práctica dirigida de graduación analiza y estudia el procedimiento logístico de importación de carga general desde Estados Unidos hasta la empresa Central Azucarera Tempisque, con el objetivo de generar una propuesta de guía logística de importación ajustada a las necesidades de la compañía, ello en búsqueda de aumentar la eficiencia en miras de reducir los costos y plasmar el proceso.

Para alcanzar el objetivo, se fraccionó la investigación en cuatro capítulos, los cuales comprenden el entendimiento teórico de logística, y conceptos que involucran, análisis de CATSA, tomando en cuenta su historia, fundación, valores y certificaciones.

En el primer capítulo, se expone los conceptos principales que involucra la logística, la cual ha sido expuesta por varios autores, por ello, se escogió los fragmentos que más se ajusta a la presente investigación, además, se considera el entorno de ciertos conceptos claves, los cuales estarán presente en toda la investigación, por ejemplo, agentes de aduanas, consolidadores de carga, formas de pago, entre otras.

En el segundo capítulo, se aborda la empresa desde sus inicios, tomando en consideración la apertura de la producción de azúcar en el país, además del porqué se considera que CATSA es una de las compañías productoras de azúcar y alcohol más grandes del país. Se expone las certificaciones con las que cuentan, visión, misión, además de los factores externos que afectan actualmente la producción.

En el tercer capítulo se analiza la logística existente, mediante entrevista al encargado del proceso, así como los departamentos involucrados, determinando los principales mercados de adquisición de mercancías, los primordiales productos importados, lugar de consolidación en Estados Unidos, así como los casos detectados con la revisión documental, dentro de los que se puede mencionar, incorrecta clasificación arancelaria, no aplicación de Tratados de Libre Comercio, análisis de factibilidad para la importación, la falta de previsión de permisos de importación, y revisión de borradores de impuestos, todos estos aspectos fueron la base para el diseño de la guía, con el objetivo de mejorar todos los factores que inciden en la eficiencia del proceso.

El cuarto capítulo muestra la guía logística de importación de carga general, que toma en cuenta un modelo de estudio de viabilidad de importación, considerando tiempos de entrega, tránsito internacional y nacionalización, sumado a los costos finales de importación, para ser comparado con ofertas nacionales. Una vez realizado el estudio, se procede a coordinar la importación, clasificándola en tres posibilidades: cargas consolidadas, envíos de urgencia e importación de cosechadoras de caña.

Además, se instruye en conceptos básicos involucrados en el proceso, tales como términos comerciales, medios de pago, así como los cortes de consolidaciones y cuadro de clasificación arancelaria de los productos más comunes por importar, con el objetivo de tener prevista la estructura arancelaria, y si esta será afectada por alguna nota técnica (permiso) para importación.

Lista de palabras o frases claves: logística, aduanas, guía, CATSA, carga general, Estados Unidos, importación, comercio exterior, cadena de abastecimiento, orden de compra, transporte, formas de pago, impuestos aduaneros, términos comerciales, melaza, alcohol, azúcar, barreras arancelarias, barreras no arancelarias, Tratado de Libre Comercio República Dominicana-Centroamérica-Estados Unidos, seguro de carga, logística de cargas consolidadas, logística de envíos urgentes, logística de importación cosechadora de caña.

Tabla de Contenido

Derechos propiedad intelectual.....	i
Dedicatoria.....	ii
Agradecimientos.....	iii
Abreviaturas.....	iv
Resumen ejecutivo.....	v
Introducción.....	1
Justificación.....	2
Planteamiento del problema.....	3
Objetivos.....	4
Objetivo general.....	4
Objetivos específicos.....	4
Beneficios teóricos-prácticos.....	5
Limitaciones.....	6
Metodología de investigación.....	6
Capítulo I: Marco teórico.....	10
Ventaja comparativa.....	10
Definición de logística.....	11
Normas técnicas.....	13

Orden de compra.....	13
Manipulación.....	13
Formas de pago.....	14
Agente aduanero.....	14
Consolidador de carga.....	14
Certificaciones.....	15
Términos comerciales.....	15
Guía.....	15
Capítulo II: Central Azucarera Tempisque S.A. (CATSA), fundación, evolución, certificaciones y actividades productivas.....	17
Historia.....	19
Misión.....	21
Visión.....	21
Estructura organizativa.....	22
Área administrativa.....	24
Área industrial.....	26
Área agrícola – taller de maquinaria.....	26
Proceso de fabricación azúcar.....	27
Melaza.....	29
Alcohol.....	30

Arroz.....	30
Certificaciones.....	31
FSSC 22000.....	31
ISO 9001.....	32
Kosher.....	32
ISCC.....	32
Registro EPA.....	33
Capítulo III: Procedimiento logístico de importación Central Azucarera Tempisque S.A.....	35
Proceso importación CATSA.....	35
Datos importaciones.....	40
Forma de pago a proveedores.....	47
Términos comerciales (Incoterms).....	48
Proceso logístico de Central Azucarera Tempisque S.A.....	50
Barreras arancelarias.....	53
Barreras no arancelarias.....	54
Casos detectados.....	54
No aplicación Tratado de Libre Comercio República Dominicana-Centroamérica-Estados Unidos (CAFTA-DR).....	54
Clasificación arancelaria.....	57

Aprobación borrador de impuestos.....	60
Solicitud permisos de importación.....	61
Capítulo IV: Propuesta de guía logística para la importación de carga general desde Estados Unidos para Central Azucarera Tempisque S.A.....	63
Análisis factibilidad importación.....	63
Flete marítimo.....	65
Flete aéreo.....	66
Clasificación Merceológica-Arancelaria.....	69
Impuestos externos.....	75
Impuestos internos.....	77
Tratado de Libre Comercio República Dominicana-Centroamérica-Estados Unidos (CAFTA-DR).....	78
Barreras no arancelarias.....	80
Estudio de mercancías importadas.....	81
Términos comerciales.....	94
EXW.....	94
FAS.....	95
FOB.....	95
FCA.....	96
CFR.....	97

CPT.....	97
CIF.....	98
CIP.....	99
DAP.....	99
DAT.....	100
DDP.....	100
Logística de importación de carga general desde Estados Unidos.....	101
Seguro de carga.....	102
Logística cargas consolidadas.....	104
Logística de importación de cosechadoras de caña.....	115
Logística envíos urgentes.....	122
Conclusiones.....	127
Recomendaciones.....	129
Referencias bibliográficas.....	133
Anexos.....	139

Lista de Gráficos

Gráfico 1. Caña molida, según ingenio, zafra (2015-2016).....	19
Gráfico 2. Volumen de importaciones CATSA (2014-2016).....	40
Gráfico 3. Importaciones, según país de procedencia.....	41

Lista de Tablas

Tabla 1. Análisis FODA.....	25
Tabla 2. Comparación ofertas, repuesto: aforador de combustible número de parte LVA17746.....	37
Tabla 3. Principales mercancías importadas por CATSA.....	44
Tabla 4. Términos comerciales.....	49
Tabla 5. Secciones Sistema Armonizado.....	70
Tabla 6. Impuestos externos.....	76
Tabla 7. Desglose impuestos internos.....	77
Tabla 8. Nota técnica 269.....	81
Tabla 9. Estudio mercancías importadas desde Estados Unidos.....	82

Lista de Figuras

Figura 1. Esquema logística internacional.....	12
Figura 2. Línea de tiempo trayectoria administrativa CATSA.....	20
Figura 3. Logos de la empresa CATSA.....	21
Figura 4. Organigrama de la empresa.....	23
Figura 5. Proceso de fabricación del azúcar.....	28
Figura 6. Ejemplo requisición.....	36
Figura 7. Ejemplo orden de compra importación.....	38
Figura 8. Proceso de orden de compra de CATSA.....	39
Figura 9. Diagrama logístico de CATSA.....	52
Figura 10. Análisis reclamo DUA.....	56
Figura 11. Estructura arancelaria inciso 8511.80.00.00.....	60
Figura 12. Estructura arancelaria inciso 8537.20.00.00.....	60
Figura 13. Análisis costos importación.....	64
Figura 14. Cálculo flete marítimo.....	65
Figura 15. Cálculo flete aéreo.....	66
Figura 16. Cálculo de seguro.....	68
Figura 17. Tarifas agencia de aduanas.....	69
Figura 18. Desglose impuestos aduaneros.....	75

Figura 19. Término comercial EXW.....	94
Figura 20. Término comercial FAS.....	95
Figura 21. Término comercial FOB.....	96
Figura 22. Término comercial FCA.....	96
Figura 23. Término comercial CFR.....	97
Figura 24. Término comercial CPT.....	98
Figura 25. Término comercial CIF.....	98
Figura 26. Término comercial CIP.....	99
Figura 27. Término comercial DAP.....	100
Figura 28. Término comercial DAT.....	100
Figura 29. Término comercial DDP.....	101
Figura 30. Medidas contenedor seco.....	106
Figura 31. Tipo de marchamos.....	107
Figura 32. Consulta movimiento TICA.....	110
Figura 33. Diagrama proceso logístico de importación de cargas consolidadas.....	114
Figura 34. Medidas Flat Rack.....	118
Figura 35. Diagrama proceso logístico de importación de cosechadoras de caña.....	121
Figura 36. Diagrama proceso logístico de importación de cargas urgentes.....	123

INTRODUCCIÓN

La sociedad actual está marcada por las exigencias de un mundo en constante evolución. Las últimas décadas han experimentado un intercambio, social, cultural, político y económico, que ha modificado las estructuras internas de las naciones y, por ende, de las organizaciones, dando como resultado nuevas exigencias en el intercambio de bienes y servicios y naciendo así un conjunto de normas establecidas para certificar la calidad de los productos que se comercializa.

Es por ello que, las empresas y demás actores del comercio nacional e internacional, se deben renovar / reinventar constantemente, con el objetivo de alcanzar estándares internacionales. Un aspecto en la adquisición de insumos en el exterior y de la importación de ellos, es la logística, que determinará el tiempo, costo y beneficio de la operación de comercio internacional, una correcta selección del medio de transporte o del término comercial (Incoterms) más conveniente, pueden ser decisiones importantes para dicha transacción.

Realizar procesos logísticos de forma eficiente es vital en el proceso productivo de la empresa Central Azucarera Tempisque S.A., ya que con las premuras de la producción de azúcar y alcohol, el factor tiempo puede ser clave, incidiendo en la cadena de abastecimiento de la compañía. El concepto de logística ha sido tipificado por varios autores.

Malisani (2009) lo describe como un conjunto de factores, tales como la planificación, la cual controla un conjunto de actividades, que facilitan el flujo de materiales y productos desde la fuente al consumo. La logística es pilar fundamental en los flujos de abastecimiento, e incide, directamente, en la producción de las empresas, ya que suministra información, control y los costos inherentes a ella.

De lo anterior, se denota que la toma de decisiones es trascendental en la cadena de abastecimiento de las empresas, y una correcta selección de ella, incide en el costo final del bien adquirido en mercados internacionales, representando un costo adicional al final del

periodo fiscal. La importancia de una guía donde se exponga los principales puntos de la logística de importación sería un instrumento primordial, porque permitiría que los procesos queden debidamente documentados, además, en el caso de una rotación de personal, no se perdería la información con la que cuentan los colaboradores de la empresa, porque en cualquier momento se puede consultar.

Justificación

Una gestión logística poco efectiva repercute en los procesos productivos de las empresas y en las situaciones que enfrentan dichas organizaciones, ya que es un medio importante para los objetivos de las compañías, porque su correcto funcionamiento se hace imprescindible para cumplir las metas trazadas.

Lo que se pretende con esta investigación, es aportar y plasmar el proceso logístico de importación, buscando la integración de los procesos de la compañía, mediante la elaboración de una guía que oriente al personal en temas de logística de importación, manejo de conceptos, por medio de un diagnóstico del estado actual de la empresa.

Las compras en la vida de cada ser humano se vuelven una actividad, la cual se desempeña de forma natural, no obstante, desde el punto de vista empresarial, es fundamental contar con las herramientas y estrategias necesarias para el abastecimiento de insumos, con el fin de obtener un mayor beneficio en el menor tiempo y al menor costo posible.

Una mala gestión en la cadena logística de abastecimiento afecta directamente la producción, repercutiendo en las actividades financieras y operativas de la compañía, es por ello que, se debe tener una buena operación en la adquisición de insumos en el exterior, así como un buen seguimiento desde que se coloca la orden de compra de importación hasta que la mercancía llega al país (trazabilidad).

La logística de importación es la clave para un buen complemento de la compraventa internacional, determina planificación y formas de reaccionar ante imprevistos que ocurran, un ejemplo de cómo una correcta logística puede ser punto clave, se da en el libro de

Jomini, A. (1838), quien en su texto *Précis de l'art de la guerre* (“Compendio del arte de la guerra”), hace referencia a una teoría de abastecimiento, distribución de tropas y estrategia de guerra, siendo este, la planificación y la logística pilares en la organización.

Es importante que los encargados de los procedimientos tengan conocimiento en el área que se desempeña, no solo delegar todas las funciones a empresas externas. Esta investigación aportará guías y conceptos para la correcta toma de decisiones y control de procedimientos de importación.

Los beneficiados de este proyecto es la empresa como tal, ya que se podrá plasmar el conocimiento de los actores que intervienen en el proceso en una guía, la cual podrá ser consultada por los colaboradores de la empresa. Por todos los aspectos expuestos, se evidencia que es importante realizar dicho estudio, ya que en la actualidad, Central Azucarera Tempisque S.A. no cuenta con la especificación ni tipificación técnica del proceso logístico de importación.

Planteamiento del problema

Debido al manejo externo del proceso logístico de importación y el desconocimiento técnico en materia de aduanas y comercio exterior, por parte de Central Azucarera Tempisque S.A. sumado a la inexistencia de un documento de referencia, que establezca las condiciones básicas de importar mercancía general desde Estados Unidos hacia Costa Rica, surge la necesidad de tipificar y realizar una guía para la apropiada toma de decisiones en el manejo logístico de adquisición de insumos en el exterior. Con ello, se evita la repetición de procedimientos y la pérdida de tiempo, lo cual afecta la competitividad.

Por lo tanto, la pregunta de investigación, que orientó este trabajo es la siguiente:

¿Cuáles procedimientos logísticos son los más adecuados para el manejo de las importaciones de carga general, desde Estados Unidos para la empresa Central Azucarera Tempisque S.A., teniendo en cuenta las regulaciones vigentes, de forma que se contribuya a la competitividad de la empresa?

Objetivos

Teniendo en cuenta la pregunta de investigación, se plantea el siguiente objetivo general, a partir del cual se identifica los objetivos específicos, los cuales dirigirán la presente investigación, como **objetivo general** se plantea:

Analizar la situación de la logística de importación de carga general desde Estados Unidos hasta Costa Rica, de la Empresa Central Azucarera Tempisque S.A., identificando los procedimientos utilizados, con el propósito de la elaboración de una propuesta de guía, que facilite la adopción de los procesos más apropiados.

Del objetivo general, se deriva los **objetivos específicos**, los cuales determinará el rumbo y alcances de la práctica dirigida, que se detalla a continuación:

1. Describir el entorno y los fundamentos teóricos propios de la logística de mercancías, además de los conceptos que involucran una compra en el ámbito internacional, según las regulaciones vigentes en la materia.
2. Diagnosticar la situación de la empresa Central Azucarera Tempisque S.A. (CATSA), reconociendo su fundación, evolución, visión, valores, actividad productiva, proyectos, acreditaciones y certificaciones.
3. Evaluar los canales logísticos de importación existente en la empresa de estudio, mediante trabajo de campo y entrevistas a las personas encargadas, identificando las principales fortalezas y debilidades.
4. Proponer guía para la logística de importación de carga general desde Estados Unidos para la empresa Central Azucarera Tempisque S.A. (CATSA), utilizando como base los procedimientos más adecuados en la actual coyuntura de esta entidad y del mercado.

Beneficios teórico-prácticos

El hecho de detectar una situación, someterla a análisis y contrastarlo con los conocimientos adquiridos durante los estudios de la carrera, y poder brindar alternativas o recomendaciones es uno de los mayores beneficios que un estudiante puede obtener en un proyecto final de graduación.

Una investigación teórico-práctica facilita la puesta en marcha de todos los conocimientos adquiridos a lo largo de la carrera, concentrando cada uno de los cursos, de los cuales se generará mayores aprendizajes, brindando la oportunidad de tomar decisiones y contribuir con el progreso de la empresa Central Azucarera Tempisque S.A.

Los profesionales de hoy, deben ser polifacéticos (saber de todo) para un mejor desenvolvimiento, es por ello que, cuanto más estén involucrados en la aplicación de conocimientos, más posibilidad tienen de desarrollarse de manera exitosa, y así permitir una rápida inserción al mercado laboral.

Si bien es cierto, esta investigación va a ser una gran contribución a la empresa CATSA, también aporta grandes réditos para la aplicación de los aprendizajes, mejorando y afinando los conceptos.

Dentro de la importancia que ha tenido el comercio internacional y las operaciones de él, es que obliga a estarse renovando constantemente y exigiendo a los actores, a ser cada día más especializados, con el objetivo de sacar el mayor provecho.

Limitaciones

En la confección del informe final de la práctica dirigida de graduación, se destaca que la información que se suministró fue desorganizada, ya que CATSA no cuenta con archivos depurados, solo los documentos que almacena el departamento de contabilidad, que comprende facturas, declaración única aduanera (DUA), órdenes de compras y documentos de embarque. Se tuvo que revisar cada uno de los archivos para extraer la información base de la presente investigación.

Por intereses económicos de la compañía, ciertos datos, se manejó de forma confidencial, con el objetivo de proteger la información sensible para la empresa.

Con respecto a la información solicitada a diferentes empresas logísticas, las limitaciones fueron un poco mayor, ya que ellos no brindan cierta información, hasta que no se realice el servicio como tal, así como tarifas, procedimientos utilizados para importar, pero al final, se recabó la información necesaria para la redacción del informe final.

Metodología de investigación

La metodología investigativa constituye un medio para canalizar y orientar, mediante herramientas establecidas, la solución de los distintos problemas, los cuales representan una actividad, con beneficios académicos y profesionales.

La presente investigación será del tipo cualitativo. En cuanto a los datos, se recolectó de fuentes primarias y secundarias, sin realizar ningún tipo de medición numérica. Tal como lo indica Sampieri, et al. (2006, p.7) dicho enfoque “utiliza la recolección de datos sin medición numérica para descubrir o afinar preguntas de investigación en el proceso de interpretación”. Es por ello que la propuesta de guía de logística de importación elaborada,

se fundamentará en la evidencia e información obtenida durante la fase de observación y estudio.

Para la realización de la práctica dirigida, se utilizó revisión de literatura, entrevistas a los encargados, recopilación de información, observación de los procesos de la empresa, análisis de datos e interpretación de ellos, por esa razón, se elaboró una guía de importación, tomando en cuenta las experiencias vividas, con el objetivo de tipificarlo en documentos, además de realizar los aportes pertinentes, considerando las viabilidades que este pueda tener en la empresa en estudio.

Dentro de los métodos para recopilación de información utilizados están los siguientes:

- ❖ Revisión de literatura: las bases teóricas que fundamentan el trabajo fueron recopiladas de diferentes fuentes, legislación nacional e internacional, investigaciones realizadas por diferentes autores, tanto digitales como bibliografía impresa.
- ❖ Entrevistas: cada uno de los encargados de los procesos internos involucrados fueron entrevistados con el objetivo de obtener la información necesaria para la elaboración de la guía, con ellos se recopila la situación actual de la empresa, fortalezas y debilidades del proceso, las entrevistas se realizaron entre los meses de agosto y noviembre del 2016. Entre los entrevistados están los siguientes:

Greivin Pastrana, jefe de proveeduría, CATSA

Jaime Alvarado, superintendente de fábrica, CATSA

Marissa Marin, comunicación, CATSA

Victor Villalobos, Recursos Humanos, CATSA

Gerardo Espinoza, taller de maquinaria, CATSA

Carlos Soto, electricista, CATSA

Jaime Lizarazo, gerente ingenio, CATSA
Randall Gonzalez, subgerente ingenio, CATSA
Rolando Contreras, Contabilidad, CATSA
Alejandro Ponciano, gerente general, CATSA
Juan Mejia, DHL Costa Rica

- ❖ Observación: se realizó visitas a la empresa con el fin de observar las acciones que conllevan el proceso de importación, esto sin alterar el entorno del mismo.
- ❖ Análisis documental: con el objetivo de recabar informar documental, se revisaron los archivos contables, los cuales están compuestos por la orden de compra, facturas comerciales, DUAs, asientos registros contables, esto con el fin de soportar datos estadísticos y detectar situaciones o inconsistencias en la importación de carga general.

Para la interpretación de datos recolectados en la investigación y desarrollo del trabajo, será precisa la utilización de herramientas que faciliten la comprensión de ellos, para esto, se utilizó gráficas informativas, así como cuadros, tablas y diagramas. Con el fin de expresar relaciones entre elementos y variables, de manera que estas puedan ser apreciadas con mayor facilidad e impacto visual.

Con esos métodos, se busca obtener una perspectiva general de la empresa objeto de estudio, sus necesidades y procedimientos en materia de logística, lo cual permitirá tener las bases necesarias para la guía, identificando, sobre todo, los cuellos de botella, que podrían afectar el proceso de abastecimiento en la producción de azúcar y alcohol, si fuese el caso, se podrá estar preparado para enfrentar situaciones que se dan cada día en las operaciones de comercio internacional, tales como reclamos, responsabilidades, costos, entre otros.

La validación de la información se abordó, mediante la triangulación que desde diferentes perspectivas de contraste o momentos temporales se pone en juego, al comparar datos. Así lo exponen Rodríguez, Llorente, Gutiérrez (2006) contraponer las perspectivas de

diferentes investigadores; o comparar teorías, contextos, instrumentos, agentes o métodos de forma diacrónica o sincrónica.

Con esto, se confronta los distintos datos y perspectivas, provenientes de los encargados del procedimiento de importación de CATSA, información de los archivos de la empresa, aportes en logística de diferentes autores, criterio propio, con el fin de realizar y documentar dicho proceso, terminando con una guía logística de importación, la cual va a recopilar la triangulación mencionada.

Con los puntos abordados, se formalizó el Informe Final de Graduación, acogido a las formalidades requeridas para la presentación en modalidad práctica dirigida. La metodología será la guía base para alcanzar los objetivos de la investigación, pues determinaron el rumbo de ella.

CAPÍTULO I: MARCO TEÓRICO

Con el objetivo de comprender la presente investigación, se debe conocer los conceptos y alcances de ellos, los cuales serán clave para la interpretación y recomendaciones que determinarán los ejes centrales de la guía logística de importación de carga general desde Estados Unidos.

Los beneficios de la comercialización entre empresas ubicadas en distintos países la explican algunos autores. Uno de los principales es David Ricardo, quien expone cómo los países y empresas comercializan entre sí, aprovechando los factores y añadiendo la eficiencia. Con los mismos recursos producen más, abaratando los costos y dándoles un precio más competitivo, tómesese en cuenta que, si bien el autor toma como referencia los países, al fin y al cabo, las empresas son los actores activos de este comercio.

La ventaja comparativa por la eficacia del comercio global, si un país se especializa en lo que puede producir de modo más eficiente, sin importar si otros países pueden producir o no los mismos bienes más eficientemente.

Según Daniels (2010), las empresas escogen aquellos proveedores y orígenes más eficientes y que tienen ventajas comparativas, es por ello que Estados Unidos es el principal país proveedor de CATSA, porque comparados con otros países competidores, como Alemania y China, quedan en desventaja, por motivo de costos logísticos y valor propio de la mercancía.

La administración por objetivo, según expone Chiavenato (2004), debe ser eficiente y eficaz, con el fin de alcanzar las metas establecidas, en este caso, la empresa en estudio necesita que el proceso de logística de importación sea lo más apegado a estos dos conceptos, los cuales están fundamentados en las teorías neoclásicas. Estas teorías se enfocan en optimizar los procesos. La teoría neoclásica está enfocada a la práctica administrativa y mejora constantemente, además de una correcta planificación, para así saber reaccionar ante las distintas circunstancias que ocurren durante la operación de comercio internacional.

Para tener una visión más amplia, se abordará el concepto de logística y planeación de las operaciones de comercio internacional, en la adquisición de mercancías, para abastecer las empresas, y que estas, a su vez, puedan desempeñar sus actividades productivas.

Con el pasar de los años, la logística ha tenido gran crecimiento a nivel mundial, siendo el aumento en el comercio, un parámetro de medición de él, ligado al desarrollo tecnológico, lo que permite que, en la actualidad, la forma de hacer logística sea más eficiente, a su vez, la evolución en el transporte internacional, estandarización de los términos comerciales y la trazabilidad, sean factores que inciden directamente en la planificación estratégica.

El concepto de logística ha sido estudiado por varios autores, Carranza, Sabria exponen:

Logística es el proceso de planear, implementar y controlar de manera eficiente y económica el flujo y almacenamiento de materias primas, inventarios en proceso, productos terminados e información vinculada con ellos desde el punto de origen al punto de consumo con el propósito de adecuarse a los requerimientos del cliente (2005, p. 5).

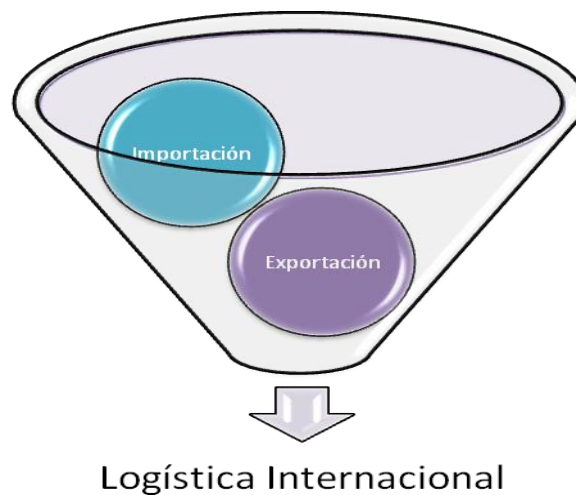
Como se expuso en el párrafo anterior, la logística es pilar fundamental, y se debe analizar de manera integral, para la planificación en la compra de mercancías en el exterior, un eficiente manejo de ellas proporciona los insumos a tiempo y, además, genera información valiosa que impacta las estrategias financieras.

Actualmente, las empresas establecen políticas de ahorro, y analizan cada uno de los procesos, siendo la acumulación de inventarios y el procedimiento de adquisición, claves para el desarrollo de las compañías. La forma de realizar la logística internacional depende de la filosofía de las empresas, esta se adecua y moldea a las necesidades y requerimientos de ella.

Así lo exponen Bowersox, Closs, Cooper (2007) “la logística implica la administración del procesamiento de pedidos, el inventario, el transporte y la combinación del almacenamiento, el manejo de materiales y el empaçado; todo esto integrado mediante la red empresarial” (p.22). Con esto, para poder establecer una guía logística de importación, se debe tomar en cuenta muchos factores, los cuales se expondrá en los siguientes capítulos.

Realizando un análisis de esquema de logística internacional, abarca dos perspectivas, tales como logística de importación y de exportación. Para efectos de esta investigación, se abordará la logística de importación.

Figura 1. Esquema logística internacional



Fuente: Elaboración propia.

El transporte internacional de mercancía, a nivel de costos y tiempo, es el que representa mayor incidencia al final del gasto. Existen distintas modalidades de ellos, dentro de los que se puede mencionar: aéreo, marítimo, terrestre y multimodal. Conforme transcurre la investigación, se ampliará las distintas modalidades.

Según Bowersox, Closs, Cooper (2007) “el transporte es el área operativa de la logística que desplaza y posiciona geográficamente el inventario. Debido a su importancia fundamental y a su evidente costo, el transporte ha recibido considerable atención por parte de la administración” (p.28). La manipulación de las cargas, normas técnicas internacionales, instrumentos de pago internacional, seguros y el flujo eficiente en el proceso aduanero, son aspectos importantes por tomar en cuenta para diseñar la logística internacional.

Un aspecto relevante en la logística internacional son las normas técnicas aplicables a las mercancías que se comercializa, estas varían dependiendo de los intereses de cada uno de los países. PROCOMER (2014) expone que son aquellas normas, directrices o regulaciones que emiten las naciones para salvaguardar la integridad de sus habitantes y su ambiente, aplicables a importaciones y exportaciones. Estas normas pueden ocasionar algún atraso del proceso de nacionalización, ya que se debe cumplir con autorización de un ente público para poder hacer efectiva la importación.

El documento internacional que crea vínculo entre comprador y vendedor a nivel de CATSA son las órdenes de compra, ya que este es el primer paso de la cadena logística, en él se estipula las condiciones de la compraventa internacional, además de establecer el valor de transacción del producto para comercializar.

Las órdenes de compra unifican acuerdos en términos comerciales, precio, cantidad y especificaciones técnicas del producto por adquirir, así como el lugar donde se transfiere los riesgos y responsabilidades.

Un aspecto en la transferencia de riesgos en la logística internacional es la manipulación de las mercancías. Según Arce (2007) “la transferencia de los productos desde el local del vendedor hasta el local del comprador supone un cierto número de operaciones de manipulación” (p. 8), en él se ejemplifica cuando la mercancía se descarga o carga en las unidades de transportes para su posterior traslado.

Las formas de pago entre comprador y vendedor es la forma por medio del cual finiquitan en forma, precio, cantidad y término comercial el bien adquirido, así lo denota el Ministerio de Comercio Exterior de Perú, las formas de pagos “Son los diferentes acuerdos entre comprador y vendedor para determinar el momento del pago de la mercadería o servicio. Este momento de pago está en relación al embarque y/o entrega del bien o servicio” (2006, p.2).

La transferencia de los productos, desde el local del exportador al del importador, supone un cierto número de operaciones de manipulación, las cuales inciden directamente en cómo llega el producto a las bodegas de la empresa importadora, siendo este el tema central de muchos de los reclamos entre comprador y vendedor.

Dentro del proceso de importar mercancías, surgen las figuras de varios actores, tales como los agentes aduaneros. La Ley General de Aduanas N° 7557 (LGA) art 33, lo define:

El agente aduanero es el profesional auxiliar de la función pública aduanera autorizado por el Ministerio de Hacienda para actuar, en su carácter de persona natural, con las condiciones y los requisitos establecidos en el Código Aduanero Uniforme Centroamericano y en esta Ley, en la presentación habitual de servicios a terceros, en los trámites, los regímenes y las operaciones aduaneras (2017, p.30).

Dicho actor es el encargado de emitir criterios y de realizar a su nombre la nacionalización de la mercancía, este será responsable solidario ante la Dirección General de Aduanas de Costa Rica.

Otro de los actores son los consolidadores de carga internacional, los cuales están definidos en la legislación aduanera LGA art 44 como:

Los consolidadores de carga internacional son auxiliares de la función pública aduanera que, en su giro comercial, se dedican, principal o accesoriamente, a contratar, en nombre propio y por su cuenta, servicios de transporte

internacional de mercancías que ellos mismos agrupan, destinadas a uno o más consignatarios. Deberán cumplir con los requisitos y las obligaciones previstas en esta ley y sus reglamentos para los auxiliares de la función pública aduanera (2017, p.36).

En el giro comercial de Central Azucarera del Tempisque S.A., los consolidadores toman protagonismo, ya que toda la logística se maneja por personeros de estas empresas, trasladando la responsabilidad y riesgos a estos actores.

Las certificaciones internacionales entregadas por instituciones no gubernamentales crean alta confianza en los consumidores. Según el Instituto de Normas Técnicas de Costa Rica (INTECO, s.f.), certificación “es el proceso de formular y aplicar reglas con el propósito de establecer un orden en una actividad específica” (párr. 1), normas de calidad, impacto ambiental, comercio justo, buenas prácticas agrícola, responsabilidad a la hora de producir, son algunas de las certificaciones privadas, que son emitidas por estos entes, en ellas, se establece las regulaciones y principios que debe cumplir.

Los términos comerciales, son la forma mediante el cual se logra estandarizar el lenguaje comercial, estableciendo las responsabilidades y riesgos que deben asumir el vendedor y comprador, si bien es cierto, el término comercial más utilizado por CATSA es el FCA (*Free Carrier At*) Libre Transportista hasta, en compras muy puntualizadas se utiliza otros términos comerciales.

Según la Cámara Internacional del Comercio, los Incoterms son los términos comerciales por excelencia, que son empleados en la mayoría de las transacciones de mercancías.

Una guía es un instrumento impreso con orientación técnica, la guía pretende apoyar al lector a decidir qué, cómo y cuándo, ante el giro normal de las importaciones de carga general desde Estados Unidos.

Los temas por tratar y autores que han investigado al respecto son las claves para soportar el análisis de los datos obtenidos. Los conceptos expuestos en el capítulo I brindan sustento y fundamento para la interpretación de los resultados de la presente investigación, ya que ayudan a comprender los elementos básicos de la logística de importación, así como los factores que involucran la compra de mercancías en el exterior y su internamiento en Costa Rica, para que esté a disposición de la empresa.

La importancia de un fundamento teórico radica en la utilización y empleo de cada uno de los conceptos involucrados, esto con el fin de emplear y adaptar al análisis de distintas situaciones con el objetivo de resolver los problemas de la cadena de abastecimiento de Central Azucarera Tempisque S.A.

Capítulo II: Central Azucarera Tempisque S.A. (CATSA), fundación, evolución, certificaciones y actividades productivas

La historia del cultivo de la caña de azúcar en territorio nacional es muy antigua, ya que comienza desde 1530. Según Chaves (2010) "Las referencias históricas atribuyen al conquistador español Pedro Arias (Pedrarias) Dávila la posible introducción de la caña de azúcar al Territorio Nacional, presumiblemente en el año 1530 procedente del Caribe, propiamente de Puerto Rico a través de Nicaragua" (p. 2).

Con la creciente evolución en la producción de este cultivo, se vuelve necesaria la intervención del Gobierno, mediante algunas leyes de regulación de la agroindustria, con el fin de incentivar la producción nacional, para el establecimiento de la soberanía alimentaria, mediante la fijación de aranceles y otros recargos para el azúcar, proveniente de otros países, tal es "la Ley N° 54 del 18 agosto de 1904, por medio de la cual se estableció un arancel proteccionista de ¢0,20 por kilogramo al azúcar importado" (Chaves, 2015, p.3) donde se regula el precio del azúcar.

Según el departamento de comunicación de Liga Agrícola de la Caña de Azúcar (LAICA), desde inicios de la década de 1940, se funda un bloque organizado de productores de caña de azúcar, que dio paso a la corporación que lleva ese nombre, creada mediante la ley 3579 y reorganizada por la ley 7818 en 1998.

Tienen como misión, mantener un régimen equitativo de relaciones entre los productores de caña, y los ingenios de azúcar, que garantice a cada sector una participación racional y justa; asimismo, ordenar para el desarrollo óptimo y la estabilidad de la agroindustria, los factores que intervienen, tanto en la producción de la caña como en la elaboración y comercialización de sus productos.

LAICA tiene como propósito mejorar las condiciones de mercado y negociación en bloque con distintos entes de gobiernos, además de emitir posiciones ante eventuales negociaciones de Tratados de Libre Comercio (TLC).

La consigna como bloque es proteccionista ante eventuales importaciones de azúcar al país y, por ende, Costa Rica transmite ese proteccionismo, cuando se sienta a negociar dichos tratados.

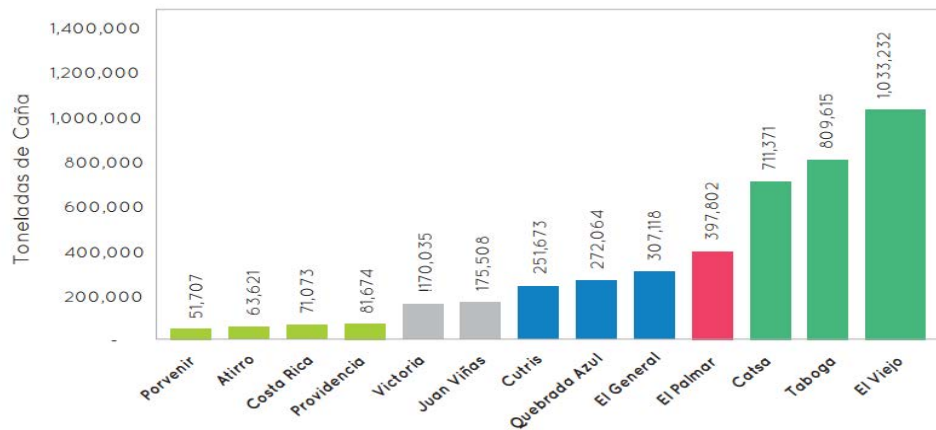
Según datos de LAICA, en Costa Rica hay 13 ingenios activos en la producción de azúcar, los cuales están distribuidos mediante zonas que a continuación se detalla:

- i. Zona Guanacaste: CATSA, Taboga, Azucarera El Viejo, Azucarera El Palmar.
- ii. Zona Pacífico: El General, Porvenir, Providencia, Costa Rica y CoopeVictoria
- iii. Zona San Carlos: Cutris y Quebrada Azul.
- iv. Zona Turrialba: Juan Viñas y Atirro.

De los trece ingenios mencionados, Central Azucarera Tempisque S.A. (CATSA), se encuentra situado por producción de azúcar como uno de los tres ingenios más grandes de Costa Rica. Cuenta con una amplia trayectoria en la producción de azúcar y alcohol, ya que tiene más de 40 años de encontrarse posicionada en el mercado nacional, además de poseer altos estándares de calidad, gracias a las diversas certificaciones que ha obtenido.

Según datos suministrados por el departamento de comunicación de la empresa (M. Marín, comunicación personal, 17 de agosto, 2016), actualmente en promedio, se produce más de 14 500 bultos de 50 kg diarios de azúcar y 250 000 litros diarios de alcohol anhidro, para convertirse en uno de los ingenios azucareros más importantes de Costa Rica, según se denota en el siguiente gráfico, CATSA se posiciona entre los tres ingenios más grandes del país, pues muele 711 371 toneladas de caña.

Gráfico 1. Caña molida, según ingenio, zafra (2015-2016)



Fuente: Boletín Conexión, (10). LAICA.

Una de las áreas más importantes para la proyección e involucramiento con las comunidades cercanas es el área de responsabilidad social-empresarial, ya que mediante el programa llamado “Tour del Azúcar”, se enseña en las escuelas y organizaciones cercanas, cómo se realiza el proceso del azúcar. Dicho programa consiste en un recorrido por la empresa en cada una de las áreas involucradas.

Historia

CATSA fue fundada en 1975 como una subsidiaria de Corporación Costarricense de Desarrollo S.A. (CODESA) que, en su oportunidad, era una institución gubernamental creada bajo un capital mixto, con facultades y atribuciones de una sociedad anónima, que fue vendida mediante acciones en 1984. Los objetivos de creación fueron bastante ambiciosos, ya que contaba con apoyo gubernamental, para catapultar la producción de azúcar a nivel nacional y abarcar mercados internacionales.

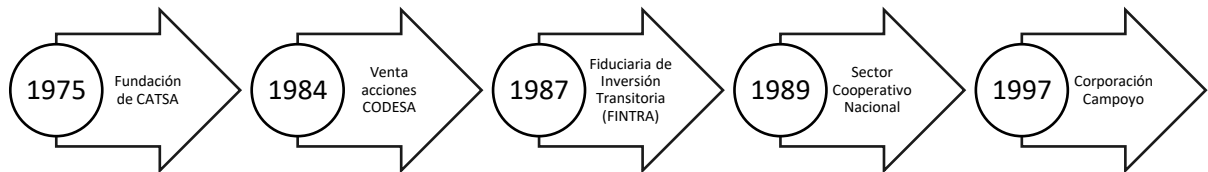
Así lo menciona Marchena (ene-jun, 2015) “Recordará el lector que en este gobierno en particular, comenzó el auge del llamado “Estado empresarial”, modelo que propugnaba por la creación de compañías bajo el amparo del Estado y que una vez consolidadas serían transferidas al sector privado” (p.92).

Con el cambio de gobierno, en la década de los ochenta, los objetivos de la presidencia de Luis Alberto Monge cambiaron, ya que pasó de ser un Estado interventor a focalizarse en la competitividad empresarial y la apertura del mercado.

Según cita Marchena (ene-jun, 2015) “Los gobiernos de los años ochenta tenían otras prioridades como reestructurar la economía y hacerla más acorde con el libre mercado, promocionando nuevos sectores como los agroexportadores y eliminando las distorsiones del Estado interventor y empresarial” (p.97).

Lo anterior propició que, desde su creación, CATSA sufriera transformaciones administrativas, pasando por diferentes dueños, las cuales finalizan en 1997. En la siguiente figura, se demuestra los principales cambios de administración que ha tenido CATSA durante su trayectoria.

Figura 2. Línea de tiempo trayectoria administrativa CATSA



Fuente: Elaboración propia, datos tomados de CATSA (2014a).

La parte industrial, administrativa y planta de la empresa se encuentra ubicada en Guardia de Liberia, las fincas donde se siembran la caña de azúcar están repartidas en distintas zonas de la ciudad de Liberia, como Santa Ana e Irigaray.

Como parte del proceso de actualización de la imagen, Central Azucarera Tempisque S.A. renovó su logo, hasta llegar al que actualmente utiliza, el significado es el puente de hamaca, característico para ingresar a la empresa en tiempo de no zafra, y el cual comunica

Palmira de Carrillo, sobrepasando el río Tempisque. Seguidamente, se denota el logo de la empresa.

Figura 3. Logos de la empresa CATSA



Fuente: CATSA. (2014) Página principal. Recuperado de <https://www.catsa.net/>

A continuación, se puede observar la misión y la visión, según CATSA (2014d), las cuales son partes fundamentales para la organización, porque fijan el rumbo que tomará la empresa.

Misión

Trabajamos la tierra para obtener el mejor producto. Procesamos la caña de azúcar, utilizando los mejores recursos e innovaciones tecnológicas para crear productos de calidad, con los cuales generamos desarrollo sustentable y bienestar a nuestros trabajadores y a la comunidad, respetando siempre el medio ambiente.

Visión

Ser una empresa comprometida con el desarrollo social y humano de sus trabajadores, generando rentabilidad mediante los procesos del cultivo de la caña de azúcar, con el fin de ser los líderes en innovación, calidad de

productos, compromiso social y ambiental, para crecer de la mano con nuestras comunidades (Párr. 1-2).

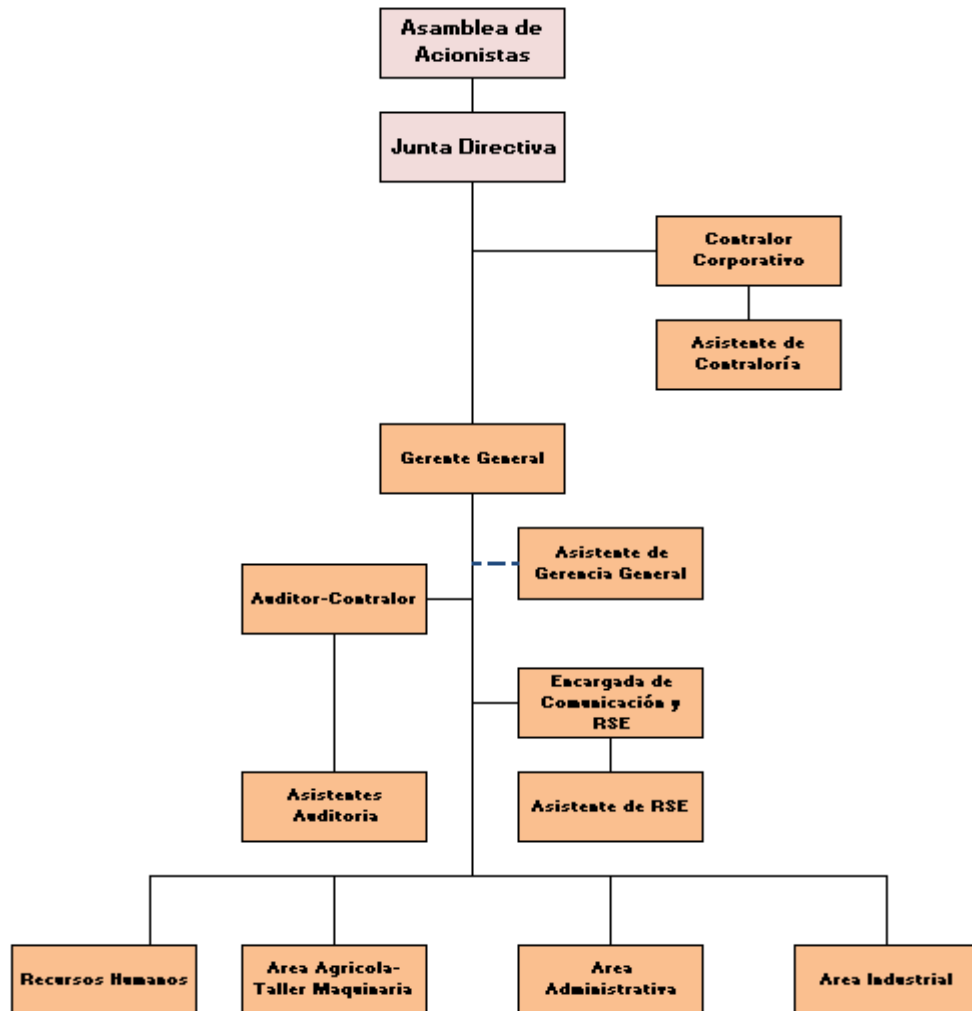
La visión y misión en las empresas permiten visualizar hacia dónde quieren llegar y su sentido de creación, la cual debe estar clara en los colaboradores, ya que es un trabajo en equipo poder desarrollarla en su amplitud.

Estructura organizativa

La estructura organizativa de la empresa Central Azucarera Tempisque S.A. está dividida en cuatro áreas, las cuales soportan la operación diaria, de estas, solo se tomará para este estudio el Área Administrativa, Área Industrial, Área Agrícola- taller de Maquinaria.

Según V. Villalobos (Comunicación personal, 30 agosto, 2016), quien suministró el siguiente organigrama, donde se expone a nivel general una panorámica, incorporando las principales áreas de la organización. Esta información se recopila, gracias a los organigramas de cada área por parte del departamento de Recursos Humanos de la empresa.

Figura 4. Organigrama de la empresa



Fuente: CATSA (2014e).

Según la figura 4, la empresa está estructurada por diferentes áreas, a efectos de esta investigación, solo se detallará las siguientes.

Área administrativa

Soporta y administra los recursos captados mediante la venta de los productos, además de proveer y controlar el gasto de la empresa, vela por el cumplimiento y bienestar de los aproximadamente 450 trabajadores permanentes y, en periodo de zafra, ese número supera los 1000 trabajadores, quienes cumplen la labor en la producción de azúcar, alcohol, miel y arroz.

El departamento donde se va a realizar el estudio pertenece al área administrativa, el cual es Proveeduría, integrado por cuatro gestores de compra, tres choferes, una asistente y el jefe del departamento. Dentro de las funciones está la adquisición de todos los insumos que requiere la empresa para su funcionamiento. Las compras se realizan, tanto local como en el extranjero, e involucra procesos logísticos, nacionalización y demás procedimientos que conllevan las compras internacionales.

Gracias a la información suministrada por el jefe del departamento, G. Pastrana (comunicación personal, 19 de setiembre, 2016), se procedió a realizar un análisis FODA, con el objetivo de entender de forma integral, cómo es el manejo del departamento.

Un análisis FODA, según Martínez & Milla (2012) “es la sigla usada para referirse a una herramienta analítica que permite trabajar con toda la información relativa al negocio, útil para examinar sus debilidades, amenazas, fortalezas y oportunidades” (pág. 110), teniendo la posibilidad de transformar las debilidades en oportunidades de crecer, cuidando las fortalezas y previendo las amenazas, para poder minimizarlas.

En la tabla 1, se presenta el análisis FODA del departamento de Proveeduría de Central Azucarera Tempisque S.A., que se estructuró en función de entrevista, al encargado del departamento y el accionar de cada uno de los gestores de compra.

Tabla 1. Análisis FODA

Fortalezas	Oportunidades
<ul style="list-style-type: none"> • Disponibilidad y unión del equipo humano del departamento. • Capacidad de desempeño del personal de Proveeduría. • Conocimiento del proceso de compras. 	<ul style="list-style-type: none"> • Análisis de mercados y búsqueda de nuevas fuentes de abastecimiento. • Elaborar e implementar un plan estratégico, que permita ser más eficiente el proceso de compras. • Negociar paquetes de compras de artículos de alta rotación e incidencia en el proceso de la empresa.
Debilidades	Amenazas
<ul style="list-style-type: none"> • Por el volumen de solicitudes internas los gestores cuentan con tiempo limitado para ejercer otras funciones del puesto. • Falta de eficiencia en el seguimiento de las órdenes de compra. • Inexistencia de reuniones periódicas de planificación, incorporando distintos indicadores de eficiencia. • El Manejo de las importaciones se maneja por agentes externos de la empresa. 	<ul style="list-style-type: none"> • Crecimiento del volumen de solicitudes de compra. • Incumplimiento proveedores en precio, cantidad o tiempo de entrega. • Factores externos que afectan la logística, tales como disponibilidad de equipo, tiempos de traslados, etc.

Fuente: Elaboración propia, basada en información suministrada por el jefe del departamento G. Pastrana (comunicación personal, 19 de setiembre, 2016).

Las fortalezas, según el análisis realizado, es el equipo humano con el que cuenta el departamento, así como la relación entre compañeros, además de querer aprender procesos nuevos, las oportunidades van en función del mejoramiento continuo y nuevas formas en la

adquisición de mercancías, así como la planificación y ejecución de planes estratégicos para alcanzar los objetivos.

Las debilidades detectadas se deben analizar una a una, con el fin de poder plantear formas de evolución y convertirlas en oportunidades de desarrollo; las amenazas se deben tener visualizadas, con el objetivo de medir los flujos e incidencia de otros departamentos y mercados externos.

Área industrial

Esta área es donde se produce todas las mercancías que comercializa el ingenio, en dicha área, según J. Alvarado (comunicación personal, 13 setiembre, 2016), se identifica cuatro procesos importantes, los cuales son: la fabricación del azúcar, la generación de biocombustible, refinería y destilería, de los cuales se desprende los siguientes datos de producción diaria: 775 toneladas de azúcar; 250 000 litros de alcohol; se muele 7500 tonelada métricas de caña por día, para un total anual de 850 mil toneladas métricas de caña de azúcar.

Área agrícola-taller de maquinaria

En los últimos meses, CATSA ha vivido una transformación en esta área, debido a que decidieron unificar dos secciones, el área agrícola y taller de maquinaria, en respuesta a una reorganización estructural interna de la empresa.

Propiamente, la sección agrícola tiene a cargo y administración más de 12 000 hectáreas de siembra y la coordinación de 2300 hectáreas de productores independientes. Por su parte, la sección taller es el encargado de tener la maquinaria lista para enfrentar cada periodo se zafra, incluye tractores, cabezales, carretas cañeras, motobombas, vehículos, cosechadoras de caña, entre otros, dándoles un mantenimiento preventivo y correctivo durante el accionar de ella. Parte de las labores de esta área está la siembra, mantenimiento y corta de la caña de azúcar, además del acarreo hasta el proceso de fabricación de la empresa.

Todas estas áreas citadas son las responsables, en gran medida, de la producción de azúcar, alcohol y melaza. Lo que CATSA genera de utilidad anual se produce en aproximadamente cuatro meses, comenzando con el proceso de corta, molienda y extracción de azúcar, este se efectúa, normalmente, entre los meses de diciembre y abril, según J. Lizarazo, R. González & J. Alvarado (comunicación personal, 6 de setiembre, 2016).

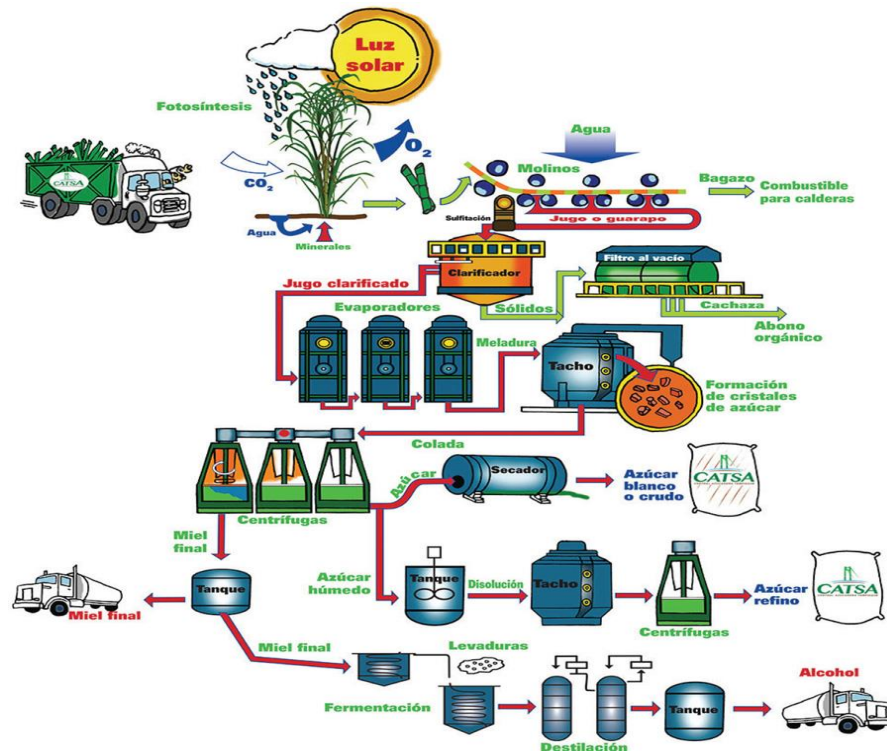
Proceso de fabricación azúcar

Según J. Alvarado (comunicación personal, 6 de setiembre, 2016), el proceso para originar el azúcar inicia con la siembra y corta de la caña de azúcar, una vez que la materia prima entra a la planta industrial, pasa a las mesas de caña, la cual es conducida por las picadoras, transportadas por tablillas, y se realiza la extracción del jugo mediante seis molinos, hasta que se realice la separación entre el jugo y la fibra de la caña (bagazo), este último se utiliza como combustible biomásico, el cual alimenta las calderas.

Una vez que el jugo se extrae, se prepara mediante dióxido de azufre, cal hidratada y otros elementos, los cuales se incorpora para dar color, bajar acidez, tonalidad y aspecto al jugo. Luego vienen procesos de clarificación, filtración, cristalización, centrifugación y secado, para obtener, finalmente, el azúcar en bruto.

Para producir azúcar refinada, se añade un proceso más, el cual se denomina refinación del producto, se decolora, diluye y cristaliza, para la obtención más fina del azúcar, la que comúnmente se ve en los supermercados.

Figura 5. Proceso de fabricación del azúcar



Fuente: CATSA. (2014b). Recuperado de <https://www.catsa.net/como-trabajamos/area-industrial/fabricacion-del-azucar/>

Del proceso descrito se obtiene diferentes tipos de azúcar, la principal característica que permite la variación de los distintos tipos de azúcares es la polarización, la cual se mide por medio de un polímero.

Según ficha técnica suministrada por LAICA (2011), Central Azucarera Tempisque S.A. produce cinco tipos de azúcar diferentes, los cuales se menciona a continuación:

- i. Azúcar blanco de plantación: tiene una apariencia solido cristalino color blanco con textura granular y un nivel de polarización mínimo 99,5 °Z en la escala internacional de Azúcar, porcentaje máximo de humedad 0,10 %,

normalmente empacado en sacas “Big Bag” de polipropileno con capacidad máxima de una tonelada.

ii. Azúcar blanco especial: cuenta con apariencia de cristales blancos sin empedramiento ni aglomeración con textura sólido granular y un nivel de polarización mínimo 99,6 °Z en la escala internacional de Azúcar, porcentaje máximo de humedad de 0,04 % y un nivel máximo de color de 150 U.I.7.0 normalmente empacado en sacas “Big Bag” de polipropileno con capacidad máxima de una tonelada.

iii. Azúcar crudo de exportación: este tipo de azúcar depende de los contratos realizados en el exterior, puesto que dependiendo del comprador, así van a ser sus exigencias, este tipo de azúcar cuenta con la licencia del Ministerio de Salud 2101-A-42189 con un nivel mínimo de polarización 97,5 °Z en la escala internacional de Azúcar, porcentaje máximo de humedad 0,75 % con apariencia sólido cristalino, normalmente se exporta a granel.

iv. Azúcar refino nacional 35 U.I.: cuenta con un nivel de polarización mínimo 99,9 °Z en la escala internacional de Azúcar, un nivel máximo de color de 35 U.I.7.0, con 0,04 % máximo de humedad, transportado en sacos de polipropileno de 50 kg.

v. Azúcar refino exportación 45 U.I.: apariencia sólido cristalino color blanco y textura granular, polarización 99,7 °Z en la escala internacional de azúcar, un nivel máximo de color de 45 U.I.7.0, con 0,04% máximo de humedad, cuenta con un valor energético de 1660 kj y 100g de Carbohidratos, transportado en sacos de polipropileno de 50kg.

Melaza

Para comprender este concepto, se basa en las notas explicativas del Sistema Armonizado, la cual designa la melaza de la siguiente manera “se trata frecuentemente de

subproducto de la elaboración o del refinado de la azúcar de caña (...) son sustancias viscosas, pardas o negruzca que contienen todavía una cantidad apreciable de azúcar de difícil cristalización” (2007, p.102), este producto es elaborado en la empresa CATSA, el cual es muy importante, ya que representa la base o materia prima para la destilería en la producción de alcohol.

Alcohol

Según V. Orlich (comunicación personal, 30 de setiembre, 2016) en la elaboración de alcohol se pueden identificar cinco operaciones principales como propagación de la levadura, preparación del mosto, fermentación del mosto, destilación del vino, deshidratación del alcohol. Como se especificó anteriormente la producción diaria aproximadamente ronda los 250 000 litros.

Arroz

Este producto se sale de la línea y naturaleza, con la que fue creada Central Azucarera Tempisque S.A., y el único objetivo es la rotación de los cultivos, según CATSA:

Se destinan 500 hectáreas por año para dicho programa. Como beneficios importantes para la caña de azúcar, entre estos un incremento en la primera cosecha hasta de un 30 % en el rendimiento agrícola. Producto de la reducción significativa en la población de plagas de suelo y algunas especie de malezas. Así como la disponibilidad en el suelo de algunos nutrimentos como el fósforo y potasio. Por otro lado, el cultivo del arroz se aprovecha con una reducción en el impacto de enfermedades, menor toxicidad de hierro, eliminación de malezas acuáticas y disminución del contaminante arroz rojo. Desde luego, el mayor beneficiado con esta práctica es el ambiente, ya que se reduce considerablemente la utilización de agroquímicos en el manejo ambos cultivos (2014-C, párr.1).

Si bien el principal objetivo de la rotación de cultivos es la renovación de la tierra y eliminación de malezas, este también tiene un impacto económico en la empresa, ya que el arroz se vende, por lo tanto, se obtiene un ingreso extra en la empresa.

Certificaciones

Actualmente, CATSA cuenta con distintas certificaciones que ha obtenido al pasar de los años, mediante esfuerzos y estrategias que desencadenan reconocimientos, tanto a nivel nacional como internacional. Según el Instituto de Normas Técnicas de Costa Rica (INTECO, s.f.) certificación “es el proceso de formular y aplicar reglas con el propósito de establecer un orden en una actividad específica, (...) respetando las exigencias funcionales y de seguridad” (párr. 1).

Por lo tanto, las certificaciones regulan los procesos, con el objetivo de brindarle seguridad a los clientes, para ello, deben cumplir una serie de estándares internacionales, los cuales se comprueba mediante auditorías externas periódicas, cuyo resultado es el certificado y la confiabilidad del cliente. A continuación se especifica cada una de las certificaciones.

Certificación de Sistema de Seguridad Alimentaria (FSSC 22000)

Esta certificación la emite LSQA S.A. (2015), tiene como objetivo velar por el cumplimiento y gestión de la seguridad de los alimentos producidos por la empresa, aceptado a nivel internacional. Audita toda la cadena de suministro y asegura la inocuidad de los alimentos. Esta certificación la reconoce el GFSI (*Global Food Safety Initiative*).

Esta certificación se ha desarrollado para asegurar la cadena alimentaria y brindar al cliente la seguridad que está consumiendo un producto de calidad. Está basado en las normas ISO, mediante estrictas normas que la empresa debe cumplir. Dicha certificación fue concedida el 23 de abril del 2015 y vence el 22 de abril del 2018, fecha en la que los estándares serán sometidos para la revalidación del certificado.

Certificación ISO 9001

Central Azucarera Tempisque S.A. cuenta con la norma ISO 9001:2008, la cual emite IQnet e ICONTEC (2005), las normas ISO se aplica a los sistemas de gestión de calidad, e involucran, integralmente, a los elementos de la administración con los que una empresa debe contar, para tener un efectivo sistema, mediante observaciones periódicas de un certificador.

Certificación Kosher

Esta certificación la emite el Rabino Hersch Y. Spalter (2016), se basa en la cultura judía y consiste en respaldar que lo producido está a favor de Halaja (ley judía), los alimentos que no están en conformidad con la ley judía se llaman Treif, dentro de los requisitos que debe cumplir está, que no pueden utilizar animales no kosher (es decir, animales que no se han sacrificado con un ritual adecuado), no utilizar la mezcla de carne y leche, jugo de vino o de uvas (o sus derivados), producidos sin supervisión, el uso de productos de Israel que no haya sido diezclado, o el uso de utensilios de cocina no kosher y maquinaria. La empresa cuenta con esta certificación desde el 30 de noviembre del 2015.

Certificación ISCC

Esta Certificación la emite PCU *Deutschland GmbH* y es necesaria para demostrar el cumplimiento de los requisitos de sostenibilidad para la emisión de gases de efecto invernadero, además de las buenas prácticas agrícolas para la protección del suelo, agua y aire. Además del respeto de los derechos humanos, laborales y de tierras. Esta certificación fue revalidada el 8 de enero del 2016.

Dentro de los aspectos que asegura están:

- Emisiones de gases de efecto invernadero.
- La biomasa no es producida en tierra con biodiversidad y carbono.
- Buenas prácticas agrícolas.
- Respeto derechos humanos, laborales y de tierras.

Registro EPA

Respaldada por la Agencia de Protección Ambiental de los Estado Unidos, EPA monitorea el aire y calidad del agua. Además de velar por la exposición de contaminantes en el ambiente.

En la actualidad, la empresa Central Azucarera Tempisque S.A. (CATSA) se ve afectada por dos factores puntuales, según comentan el Ing. A. Ponciano, Gerente General y el Ing. C. Segura, Gerente Agrícola (comunicación personal, 09 de setiembre, 2016), los cuales repercuten en la actividad productiva de la empresa, a saber:

1. Precio Internacional del Azúcar: el dinamismo del mercado y la incorporación de nuevos mercados productores de Azúcar como lo es Brasil y la India, inciden directamente en el precio internacional del azúcar, que desde el año 2011 existe una tendencia a la baja, llegando al 2015 a su precio más bajo, esto por varias razones, una de ellas es la existencia de una sobreproducción en dichos países, además de contar con un aparato productivo incomparable con el costarricense, ejemplo de ello son los ingenios Usina Raizen, Usina Santa Terezinha e IDC Bioserve.
2. Sequía: En los últimos tres años, la zona Pacífico Norte de Costa Rica ha sufrido un déficit importante de lluvia, repercutiendo directamente en los sembradíos de caña de azúcar, este faltante de agua se refleja en la calidad y concentración de sacarosa en la caña, además de las dificultades y costos que genera en la empresa para los sistemas de riego de los lotes. La zona de Guanacaste se ha visto afectada por el fenómeno del Niño y cambio climático y los efectos no se hacen esperar, hechos visibles son los caudales de los ríos como el Tempisque, que da riego a la mayoría de las plantaciones de caña de la empresa, también afecta a comunidades donde la fuente de agua son los pozos artesanales, ya que estos, la mayoría están

secos, las actividades económicas más afectadas son la agricultura y la ganadería.

Estos dos factores inciden directamente en la toma de decisiones sobre el rumbo de la empresa, ya que una sequía prolongada significa un aumento en los costos de producción, debido a que se tiene que invertir en equipos de riego, personal e insumos, en el preciso momento que aumenta el costo de producción, y disminuye el precio de venta, el negocio deja de ser rentable.

Central Azucarera Tempisque S.A. actualmente tiene un gran impacto en la producción de azúcar a nivel nacional, con un alto porcentaje de participación, además de esto, en la provincia de Guanacaste, brinda oportunidades laborales a cientos de personas y sus familias, contrata profesionales de todos los niveles, así como mano de obra semicalificada y no calificada.

La transformación administrativa de CATSA a lo largo de su trayectoria ha fortalecido y evolucionado con el pasar de los años iniciando su creación en 1975, siendo la década de 1980 fundamental ya que paso de ser una empresa estatal a ser parte del sector privado hasta su última transformación en 1997.

El impacto social y la responsabilidad con los pobladores cercanos los lleva a realizar proyectos e integración con las comunidades, apoyando distintos proyectos de bien social, a pesar de los diferentes factores que inciden directamente en la producción, tal como el clima, plagas, sequía, precios internacionales del Azúcar, CATSA se visiona como una empresa sólida y estable.

Capítulo III: Procedimiento logístico de importación Central Azucarera Tempisque S.A.

En el presente capítulo se conocerá los procesos logísticos de importación existentes a nivel nacional y los aplicados por Central Azucarera Tempisque S.A., además de casos detectados con incongruencias, en el proceso de importación que afecta a la empresa, los cuales se utilizará como fortalezas en esta investigación.

Según la ley General de Aduanas número 7557, en su artículo 111 (Costa Rica, 2017, p.61), el proceso de importación a nivel nacional está definido como “entrada o salida de mercancías de procedencia extranjera o nacional, respectivamente, que cumplan con las formalidades y los requisitos legales, reglamentarios y administrativos para el uso y consumo definitivo, dentro o fuera del territorio nacional”.

Ante esto, Central Azucarera Tempisque S.A., formaliza sus requerimientos de importación, mediante la adquisición de las mercancías, tipificando compraventas internacionales, las cuales están definidas, según Oviedo (2016), “basado en el principio de la autonomía de la voluntad, las partes en un contrato pueden escoger a los principios como ley del contrato” (p. 108).

En este caso, CATSA respalda este concepto como acuerdos entre comprador y vendedor, sobre una carga, mediante una orden de compra, la cual cumple con los principios como términos comerciales: cantidad, precio, lugar de entrega, medio de pago y descripción de las mercancías.

Proceso importación CATSA

La empresa Central Azucarera Tempisque S.A. (CATSA) inicia el proceso de importación generando una solicitud interna, llamada requisición, según comenta G. Pastrana (Comunicación personal, 13 setiembre, 2016), jefe de proveeduría, esta solicitud es elaborada por los usuarios, supervisores o jefaturas, ante las necesidades de una reparación,

mantenimiento o insumo para la producción, como se denota en la siguiente imagen. Esa solicitud es la que se envía al departamento de proveeduría.

Figura 6. Ejemplos requisición

CENTRAL AZUCARERA TEMPISQUE S.A.				
Sistema de Proveeduría.				
**** LISTADO DE REQUISICIONES ***				
03/10/2017 07:17:55 A.M.				
Reporte : RREQ_GRL		Del 01/01/1993 Al 03/10/2017		Página 1 de 1
Linea	Cod.Artic.	Descripción de Artículo.	Cant Solic.	Unidad
Usuario: MAVALLEJOS (INDU1) - MANUEL VALLEJOS MARTINEZ				
Solicita: MAVALLEJOS (INDU1) - MANUEL VALLEJOS MARTINEZ				
No.Req	205657	Fecha	11/09/2017	Partida 20553 INV17 TACHO N°8
Estado	AP	Destino	PROV_GTE	Prioridad 1: A-EQUIPO VARADO
Prioridad2:				
Uso	USAR EN BOMBA DE INYECCION TACHO 8			
1	108111055	FLANGER DE 24" DIAMETRO, ASME B 16.5, 150 LBS -	4	UND

Fuente: Central Azucarera Tempisque S.A., Departamento Proveeduría.

En el momento que el departamento de proveeduría recibe la solicitud, se inicia un proceso de cotizaciones con diversas empresas nacionales e internacionales, adjudicándose al proveedor que presenta la mejor oferta, para ello, se toma en consideración, precio, tiempo de entrega, calidad del producto, condición de pago, garantía y respaldo.

Cuando se decide importar, se debe contemplar todos los gastos inherentes a dicho movimiento internacional, sumando costos de manejos portuarios, carga y descarga, flete internacional, seguros, documentación, recargos, agenciamiento, pago de impuestos, pago bodegaje, entre otros gastos.

Según Alfaro (2010) “Los costos son un conjunto de erogaciones monetarias que realiza la empresa, para adquirir productos terminados para la venta y erogaciones para la adquisición de materias primas, insumos, gastos generales necesarios para el proceso productivo o para adquirir una unidad de servicios” (p.1).

Central Azucarera Tempisque S.A., para tener una previsión de los futuros gastos por política de la empresa a todas las órdenes de compra de importación, se reserva un 20 % de la partida presupuestaria, independientemente del término comercial, igual cuando se realiza el análisis entre precios de proveedores locales e internacionales. Al valor de la mercancía, se le adiciona esa reserva como muestra la tabla 2

Tabla 2. Comparación ofertas, repuesto: aforador de combustible número de parte LVA17746

Maquinaria y Tractores (Proveedor Local)	Zucar Traders (Proveedor Internacional)
\$ 143.48	\$ 130 + 20% = \$ 156


Fuente: Elaboración propia. Datos Departamento Proveeduría.

Como lo muestra el ejemplo anterior, al precio neto dado por el proveedor, se le debe sumar el 20 % de reserva, por lo que eleva la base de comparación de ofertas, cabe destacar que someter a todas las mercancías a este principio, pone en desventaja a los proveedores, ya que dependiendo del producto, así serán los gastos de importación. Más adelante, se propondrá un método de cálculo para emplearse en el análisis de cada uno de las mercancías por importar.

Teniendo las cotizaciones, se realiza cuadros comparativos para el análisis de las ofertas, en el caso que el oferente internacional gane la adjudicación, se procede a realizar la orden de compra internacional, la cual debe ser aprobada por el gerente de área, para luego poder enviarla al proveedor, y este proceda con el despacho de la mercancía.

En la figura 7 se ejemplifica una orden de compra internacional.

Figura 7. Ejemplo orden de compra importación



CENTRAL AZUCARERA TEMPISQUE SA
 Central 2890-2900 Directores Proveeduría Qts: 2890-2910 2890-2911 2890-2912
 email: info@catsa.net


ORDEN DE COMPRA (PURCHASE ORDER) No. OC 11394


Señor(es): 232038 S/irs: ZUCAR TRADERS CORP. Tel / Dir: 7001 N. WATERWAY DRIVE # 101 / # 102 MIAMI, USA	Tipo OC: IMP INV Moneda: / Currency Dolares(USA)	Fecha: / Date 11 November 2016 Consignar: / Consign to CENTRAL AZUCARERA TEMPISQUE SA
Dirección de Entrega: / Address of delivery SDV (USA) INC. 2101 NW 62ND Avenue Miami, Florida 33122 -USA Tel. 305 592 7222 Fax: 305 592 7966	Crédito / Credit <input checked="" type="checkbox"/> X Contado / Cash <input type="checkbox"/>	Bolsofado por: S: LUIS EMILIO MATARRITA Marcos: / Marks WALTER RIOS PERAZA
Condición de Pago: / Conditions of payments CREDITO 30 DIAS	Cotización #: 196631	Tiempo de Entrega: / Terms of delivery 10 DIAS MIAMI

CANTIDAD	UNIDAD	ARTICULOS	VALOR UNIT	VALOR TOTAL
3.00	ciu	1. BOMBA DE 24V DC FR-4410G FILL-RITE, 76 LPM, 1" NPT	419.30	1,257.90 OCGPM

Uso:
 PARA USAR EN CAMIONES DE REPARTO COMBUSTIBLE ZAFRA 16-17-

Requis: 196631-08/11/2016
 819 TALLER REPUESTOS CABEZ-CAM-VAGONETAS


BARRIOS VELASQUEZ CARLOS JOSE
 Aprobado Gerente de Área


PASTRANA GUTIERREZ GREIVIN
 V.B. por Proveeduría

We neither offer, nor accept, anything of value in exchange for, or in the interest of inducing or entering into any business relationship with us. Any advantage must be transferred to CATSA at better prices, service and quality of services and goods contracted

SUB-TOTAL	\$	*1,267.90
% DESCUENTO	%	.00 * .00
FILETE		* .00
EMPAGUE		* .00
MANEJO		* .00
SEGURO		* .00
TOTAL		*1,267.90

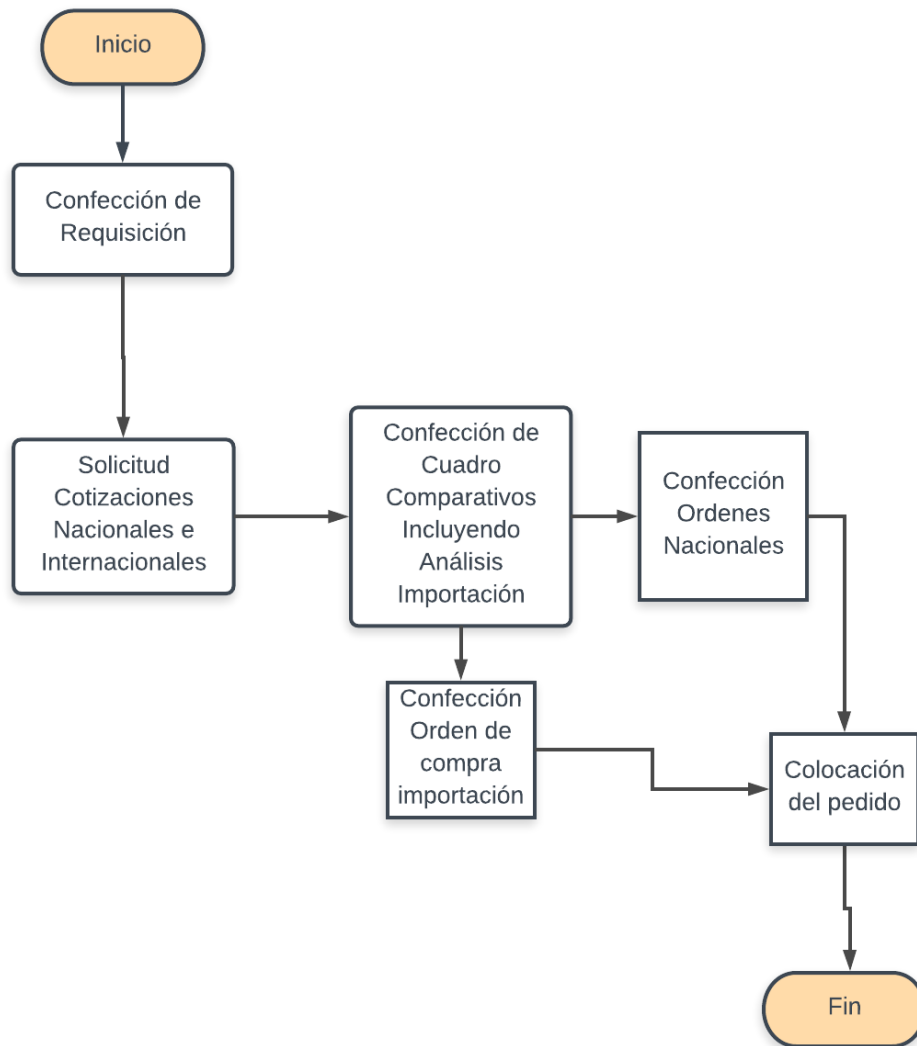
NOTA:
 Los derechos en Costa Rica son pagados por peso bruto. Adjuntar certificado origen si la mercadería es fabricada en EEUU

Fuente: Central Azucarera Tempisque S.A., Departamento Proveeduría.

Con la aprobación de la orden de compra por parte del gerente de cada área, se procede a enviar al proveedor, vía correo, para finiquitar el pedido de compra y venta internacional, así como la programación de despacho al consolidador de carga.

A continuación, se muestra diagrama del proceso de compra internacional y nacional.

Figura 8. Proceso de orden de compra CATSA

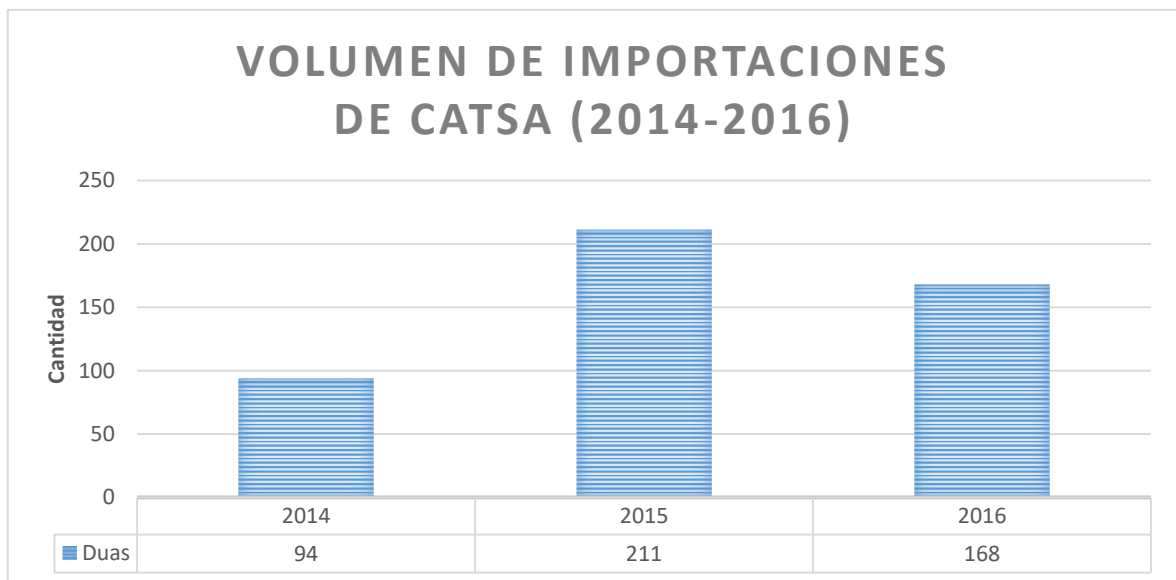


Fuente: Elaboración propia.

Datos importaciones

La adquisición de mercancías en el extranjero se da con bastante frecuencia. Según archivos suministrada por R. Contreras (comunicación personal, 9 enero, 2017), jefe del Departamento de Contabilidad, a inicios de los registros en el año 2013 contaban con poca información para el llenado de las liquidaciones de mercancías del exterior, creando serios vacíos en los registros, situación que se ha venido corrigiendo paulatinamente, a partir del año 2014 hasta el último reporte suministrado, que fue en diciembre 2016 y como lo demuestra la siguiente gráfica.

Gráfico 2. Volumen de importaciones de CATSA (2014-2016)



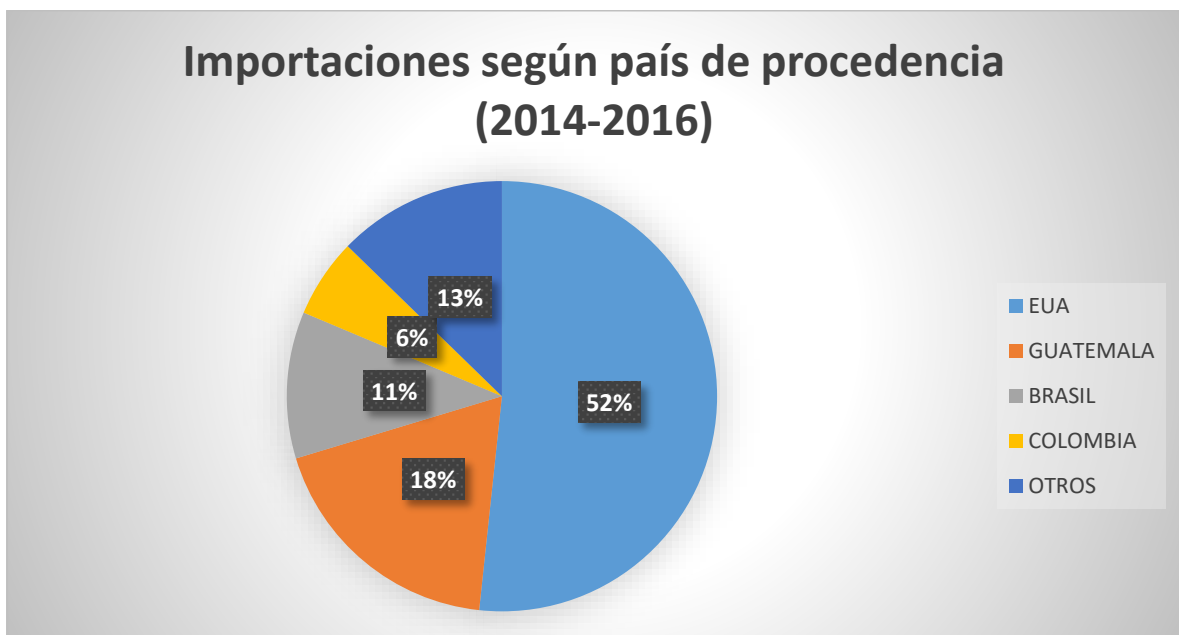
Fuente: Elaboración propias, datos suministrados por el departamento de Contabilidad CATSA, periodo 2014 al 2016.

De los datos descritos en el año 2016, de las 168 importaciones totales, 87 nacionalizaciones corresponden a cargas procedentes de Estados Unidos, de los años en

estudio, se han realizado un total de 245 nacionalizaciones, del que se considera el principal socio comercial, donde provienen las mercancías.

Según datos recolectados de archivos suministrados por el Departamento de Contabilidad, los principales países donde se adquiere los productos que abastecen a CATSA son, en primer lugar, Estados Unidos (EUA), Guatemala, Brasil, Colombia, en orden de importaciones. En el siguiente gráfico, se puede observar los porcentajes de participación totales por países:

Gráfico 3. Importaciones, según país de procedencia (2014-2016)



Fuente: Elaboración propias, datos suministrados por el departamento de Contabilidad CATSA, periodo 2014 al 2016.

Con base en los porcentajes expuestos, el país de mayor abastecimiento internacional por parte de CATSA es Estados Unidos, es por ello que la presente investigación tomará como base del planteamiento de logística de importación de dicho país, debido a la importancia que representa.

Para escoger la logística de importación óptima, se debe conocer las características de la mercancía, y así disponerlas para el embarque y transporte desde Estados Unidos hasta Costa Rica, así como su manipulación durante el transporte.

Según el Instituto de Promoción de Exportaciones e Inversiones de Ecuador (2014), existen dos formas de clasificación de la carga por tipo y naturaleza, específicamente, en el caso de CATSA, las cargas que movilizan son consideradas como carga general, la cual se describe como:

Aquella que se presenta en estado sólido, líquido o gaseoso, y que estando embalada o sin embalar, puede ser tratada como unidad. Los productos que se clasifican como carga general deben cumplir con ciertos requisitos: no representar un riesgo para la salud, no atentar contra la seguridad de quienes los manejan y del medio ambiente, así como no contar con un tiempo definido de vida (Proecuador, 2014, p.6).

Además, se subdivide por su naturaleza. Según la guía logística internacional Proecuador (2014), existe una subdivisión, dependiendo de la composición o característica de la carga, para la empresa en estudio, solo aplica la movilización de maquinaria sobredimensionada, tales como cosechadoras de caña, la cual tiene un trato especial durante su movilización.

Una vez definido el bien por importar, se debe conocer su composición y función, para ello, existe una rama de la ciencia que estudia la estructuras de las mercancías llamada Merceología que, según Luis Ugarte Romano, se define como

La ciencia que estudia la naturaleza u origen, composición o función de todas las cosas muebles susceptibles o no de comercio, y conforme a ella su clasificación, encargándose también del conocimiento de las impurezas y falsificaciones y de los métodos para reconocerlas (2003 p.28).

Definiendo con exactitud la mercancía por importar, se puede clasificar según el Sistema Armonizado de Clasificación y Designación de Mercancías emitido por la Organización Mundial de aduanas (OMA), el cual está basado en el Convenio Internacional sobre el Sistema Armonizado, que especifica en su artículo 3, las obligaciones de las partes contratantes “seguirá la secuencia numérica del Sistema Armonizado” OMA (1983), una vez establecida la secuencia numérica, se puede definir si esta afecta a permisos especiales de importación, además de la estructura arancelaria. En el siguiente capítulo se abordará con detalle estos aspectos.

Para lograr uniformidad en la codificación, el convenio internacional sobre sistema armonizado establece en su artículo 3, que:

El SA armoniza la codificación de los productos en un esquema de seis dígitos. Sin embargo, la mayoría de las administraciones aduaneras usan un sistema de codificación de productos de diez o más dígitos, donde los primeros seis son los del código del SA. Para lograr la clasificación uniforme de las mercancías (1983).

Un ejemplo de mercancía importada por CATSA son los empaque de caucho, por su función y composición están clasificados en el capítulo 40, basado en la nomenclatura a seis dígitos mencionados, por lo que le correspondería la codificación 4016.93 la cual es igual entre los miembros de la OMA.

A nivel centroamericano, a partir del año 2017, se maneja como bloque una nomenclatura a diez dígitos y, a nivel nacional a doce, como lo expone Promotora de Comercio Exterior de Costa Rica (PROCOMER) en su página web:

La nomenclatura del Sistema Armonizado (SA) se deriva de la “Convención Internacional de Sistema Armonizado” de la Organización Mundial de Aduanas (OMA). Mediante el Decreto Ejecutivo No. 39960-COMEX se ratifican las modificaciones derivadas de la VI enmienda del Sistema

Armonizado aprobadas mediante resolución COMIECO 372-2015 y la ampliación de los dígitos del Sistema Armonizado Centroamericano (SAC). A partir del 1 de enero de 2017 entró a regir la VI enmienda, la cual conlleva una serie de cambios que fueron incorporados al Sistema Arancelario Centroamericano (SAC) que ahora pasó de 8 a 10 dígitos y por ende el Arancel Nacional se rige por 12 dígitos, sin embargo, solamente dos incisos centroamericanos (SAC) contienen una apertura a este nivel y el resto de incisos se encuentran cerrados (PROCOMER, 2017).

La apertura a nivel de doce dígitos no tuvo afectación hacia CATSA, con estos cambios, y siguiendo el ejemplo anterior, los empaques de caucho a nivel nacional se clasificarían en el subinciso 4016.93.00.00.00 el cual se utiliza exclusivamente en Costa Rica, y se liga a barreras arancelarias y no arancelarias.

Como parte de la investigación, según archivos suministrados por el departamento de contabilidad, se realizó un estudio documental de cada una de las importaciones de CATSA, provenientes de Estados Unidos, determinando las principales mercancías comprendidas entre los periodos 2013 hasta el 2016, las cuales se denota en la siguiente tabla

Tabla 3. Principales mercancías importadas por CATSA

Partida	Descripción		Partida	Descripción
39.26	Manufacturas de Plástico		82.08	Cuchillas para Máquinas
40.10	Fajas de Caucho		83.02	Bisagras, Llavín
40.11	Llantas		84.09	Partes para Motores
40.16	Empaques, Anillos, Sellos de Caucho N.1		84.13	Bombas de Aguas y sus Partes
72.08	Platina, Láminas H.N.		84.14	Bombas de Aire al Vacío y sus Partes

72.14	Barra Cuadrada H.N.		84.21	Filtros
72.16	Angular, Viga H.N.		84.31	Partes Grúas, Rastras
72.20	Platina Acero Inoxidable		84.33	Máquinas y Partes de Cosechadoras
73.04	Tubo A106		84.38	Aparatos para la Industria Azucarera
73.06	Tubo Sandvick, Rectangular, Acero INOX		84.81	Válvulas de Alivio, Mariposa, Compuerta
73.07	Flanger H.N.		84.82	Rodamientos (Roles)
73.12	Cable Acero		84.83	Chumaceras, Partes de Transmisión
73.15	Cadenas		85.01	Motores
73.18	Tornillos, Tuercas		85.04	Transformadores de Potencia
73.20	Resortes		85.11	Arrancadores, Reguladores, Automáticos
73.26	Sellos, Rejilla		85.36	Relay, Switch, Interruptores, Conector
74.07	Barra de Bronce		87.08	Partes de Tractores, Cabezales
82.07	Útiles intercambiables para herramientas de mano		90.26	Instrumentos de Medición
			90.32	Termostato

Fuente: Elaboración propia, Archivos contabilidad CATSA.

Se decide clasificarlas a cuatro dígitos, debido a que esos mismos productos, dependiendo de la forma o incorporación de más elementos o un surtido de ellos, son susceptibles de clasificar en uno o más subincisos de doce dígitos, los cuales se deben analizar en el momento de la importación.

Es importante tener la estructura de clasificación, debido a que las mercancías adquiridas en Estados Unidos, en su gran mayoría, abundan entre esos capítulos. La guía logística de importación que se abordará en el siguiente capítulo, tendrá como base el estudio de los procesos de nacionalización de las mercancías descritas, así como las barreras arancelarias y no arancelarias para la importación.

Según Muñoz (2010) “realizar una apropiada selección antes de efectuar alguna compra, de lo contrario esto nos implicaría una mala [sic] la decisión, o una errónea evaluación respecto al proveedor” ante esto, es primordial saber seleccionar los proveedores a los cuales se les va a adquirir las mercancías, para ello, se debe tomar en cuenta el tipo de producto y los sometan a revisiones periódicas.

Como parte del sistema de abastecimiento de la empresa CATSA, su foco de búsqueda es limitado a agentes intermediarios de mercancías, los cuales tienen como función principal el proveer o conseguir cualquier tipo de productos, sin importar las ramas o áreas de las que provengan, esto se observa como una debilidad en el proceso de adquisición de mercancías en el extranjero.

Para esta investigación, es importante conocer los agentes intermediarios con Estados Unidos, los cuales se convierte en los principales proveedores de la empresa. Según G. Pastrana son los siguientes:

- Zucar Traders
- Pipe & Steel of Florida Inc
- Industrial Trading Solutions
- Polstar, Llc

- Elliot Company
- HE Parts International
- North Queensland Agricultural Supplies
- L.O.Trading
- Emc Steel & Services Corp.
- Broadbent Inc.
- Control y Automatización
- Florida Industrial & Commercial Supply Llc
- Governor Control Systems Inc
- Go-In International
- Lucy's Tire Inc
- Prodek Inc.
- Purolite Corporation
- Industrial Component Solutions

Forma de pago a proveedores

Según la guía comercial y crediticia del Ministerio de Comercio Exterior de Perú, las formas de pago “Son los diferentes acuerdos entre comprador y vendedor para determinar el momento del pago de la mercadería o servicio. Este momento de pago está en relación al (sic) embarque y/o entrega del bien o servicio” (2006, p.2).

Entre las formas de pago más comunes, según el Ministerio de Comercio Exterior de Perú, existen las siguientes:

Pago por adelantado: Se denomina así a todo pago que recibe el exportador antes de efectuar el embarque. Es el sistema más seguro para el exportador, pues este solo enviará la mercancía cuando haya recibido el pago o transferencia de fondos. Sin embargo, en los mercados competitivos su uso es

limitado, pues requiere de una extrema confianza del importador en el exportador.

Pago a la vista, también llamado pago al contado/contra documentos: Se denomina así a todo pago que recibe el exportador, una vez efectuado el embarque, y contra la presentación al importador de los documentos representativos de la mercadería y/o servicios.

Pago a plazo: Se denomina así a todo pago que recibe el exportador después de haber entregado los documentos de embarque al importador. Este plazo será convenido entre importador y exportador y, normalmente, estará en función a la fecha de embarque, fecha de factura, fecha de presentación de documentos.

Cuenta abierta (Crédito): Mediante esta forma de pago, el exportador envía la mercancía, la factura y los documentos de embarque al importador y espera el pago; es decir, el importador “compra ahora y paga después (2006, pp.2-3).

Según G. Pastrana (comunicación personal, 13 setiembre, 2016), la mayoría de los proveedores facilitan crédito 30 días a la empresa, y el pago se realiza por medio de transferencia electrónica internacional, debido a la confianza de años entre socios comerciales, una minoría y, más que todo, a proveedores nuevos, la forma de pago es por adelantado, mediante confirmación de embarque.

Términos comerciales

Los términos comerciales en sus siglas en inglés Incoterms son disposiciones emitidas por la Cámara de Comercio Internacional, la cual define las obligaciones y responsabilidades entre vendedores y compradores, el objetivo es homologar los criterios generales utilizados en el comercio.

La Cámara de Comercio Internacional (CCI) se creó en 1919, es la encargada de preparar y elaborar todas las actualizaciones emitidas en cuanto a términos comerciales, la última fue en el año 2010, y es la versión que actualmente se utiliza. Según CCI:

Las reglas Incoterms explican un conjunto de términos comerciales de tres letras que reflejan usos entre empresas en los contratos de compraventa de mercancías (...) describen principalmente las tareas, costos y riesgos que implica la entrega de mercancías de la empresa vendedora a la compradora (2010, p.7).

Estos términos comerciales fueron creados con el propósito de definir las obligaciones que incluirá los precios dados por el vendedor y adoptar definiciones comunes con respecto al lugar y momento de transmisión de las responsabilidades y riesgos. La versión vigente está compuesta de 11 términos comerciales, divididos en cuatro grupos, los cuales se demuestra en la siguiente tabla.

Tabla 4. Términos comerciales

Grupo	Términos Comerciales	Detalle
E	EXW	Único término donde vendedor pone la mercancía a disposición del comprador en sus bodegas.
F	FAS – FOB – FCA	Vendedor entrega mercancía en un medio de transporte escogido por el comprador.
C	CFR – CIF – CPT – CIP	Vendedor contrata el transporte sin asumir los riesgos o costos adicionales después de la carga.

D	DAT – DAP – DDP	Vendedor asume las obligaciones y riesgos necesarios para llevar mercancía al país de destino.
---	-----------------	--

Fuente: Elaboración propia, Información INCOTERMS 2010, CCI.

Actualmente, la empresa no tiene clara las especificaciones técnicas que implican las escogencias del término comercial, ni los riesgos y responsabilidades que conllevan, el término más utilizado es el FOB, que lo precisa el proveedor y, en la mayoría de los casos, no encaja con las definiciones determinadas por la Cámara de Comercio Internacional (ICC).

Proceso logístico de Central Azucarera Tempisque S.A.

Una vez colocado el pedido en Estados Unidos y esclarecida la forma de pago y término comercial de la orden de compra, se procede a regir el tiempo de entrega propuesto por la empresa a la que se le adquirió la mercancía.

Según G. Pastrana (Comunicación personal, 13 setiembre 2016), cuando el proveedor recibe las cargas en sus bodegas, notifica al jefe de Proveeduría y envía las facturas y lista de empaque para la exportación de Estados Unidos, además, coordina el flete interno desde sus bodegas hasta el centro de acopio de mercancías en Miami.

Actualmente, se trabaja en las bodegas de *SDV International Logistics Freight Forwarder*, dicha empresa tiene como función principal, coordinar trámites aduanales de exportación, logística de transporte, almacenaje, distribución, además de unificar las consolidaciones de las mercancías, pertenece al grupo Bolloré, cuyo corte de documentación para realizar los envíos aéreos es de lunes a viernes antes de las 9:00 a.m. y para el consolidado marítimo los días miércoles antes 12:00 m.d.

Según G. Pastrana (Comunicación personal, 13 setiembre 2016), como parte de lo requerido para la recepción de las cargas está la factura original, lista de empaque,

especificando pesos y dimensiones o alguna otra información relevante para la exportación. Cada vez que la carga ingresa a las bodegas de *SDV International Logistics*, la Consolidadora es notificada del arribo, la que, a su vez, informa a la jefatura de proveeduría, siendo este el último quien toma la decisión de cuándo se embarcan y por qué medio de transporte, ya sea marítimo, o bien, aéreo.

Básicamente, la escogencia del medio de transporte radica en función al peso de ella o la urgencia de la carga. Si es pequeño se trae aéreo, mediante vuelo normal, cuando son urgencias que afectan la producción o mantenimiento, se gira instrucciones de envío, mediante Transexpress o DHL Express Costa Rica, para asegurarse que la carga esté en el país, máximo 24 horas después. En los casos que se decide traer la carga marítima, tiene una duración en tránsito de 5 a 7 días aproximadamente.

Una vez escogido el medio de transporte, se genera los prealerta de vuelo o navegación, así como las guías aéreas o conocimientos de embarque. En el caso de los aéreos, su arribo es en Aeropuerto Internacional Juan Santamaría, una vez chequeada la carga, se redestina a almacén fiscal, bajo la jurisdicción de la aduana Santamaría, para su respectiva nacionalización.

Cuando las mercancías viajan vía marítima llegan a Limón y, dependiendo de la carga, se realiza redestino a algún almacén fiscal en la jurisdicción de la aduana Santamaría o se nacionaliza en depósito fiscal, bajo la tutela de la aduana de Limón.

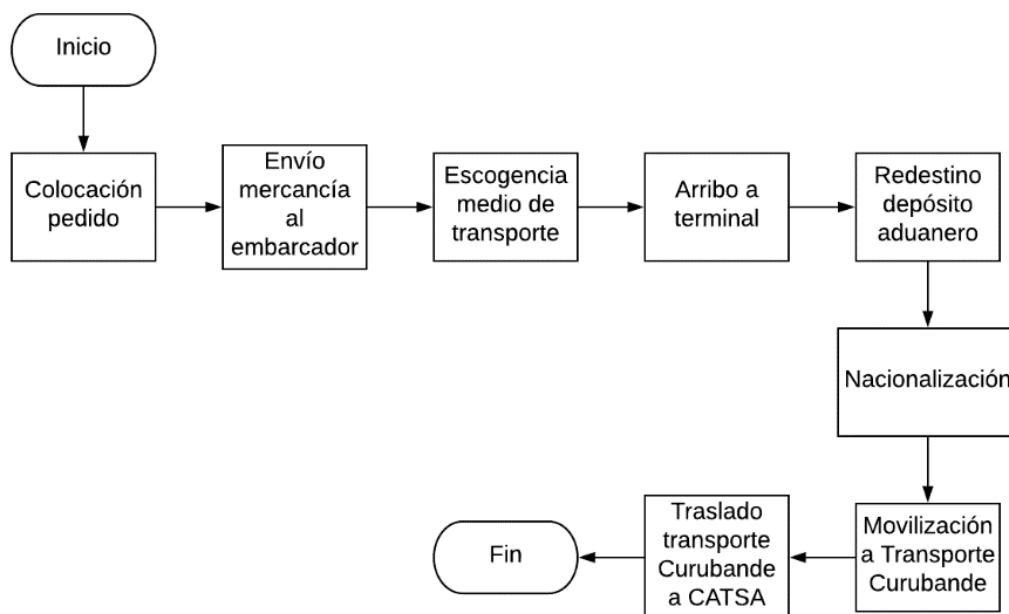
Según G. Pastrana (comunicación personal, 13 setiembre 2016), el proceso logístico de importación se maneja de forma externa, ya que la empresa no cuenta con personal especializado en el área, para tener mayor incidencia directa y, por ende, el control. Directamente el jefe de proveeduría escoge solo el medio de transporte y el resto del proceso es subcontratado mediante la empresa de servicios logísticos GOINDSA S.A., la cual es la encargada de comandar el proceso, siendo un intermediario que se encarga de pagar a la empresa de transporte, agencia de aduanas, almacén fiscal, además de representar a la empresa en cuestiones aduaneras.

Cuando las mercancías se encuentran en el país, se envía a un almacén fiscal, de esta manera, empieza el proceso de nacionalización, comandado por la agencia de aduanas Baimar, antes de enviar el borrador de impuestos a CATSA, realizan el examen previo de las mercancías, en él verifican descripciones, composición, pesos, cantidades y demás análisis técnicos, para poder determinar las clasificaciones arancelarias.

Una vez que obtienen toda la información de las facturas, guías de transportes, traducciones proceden con la pedimentación para generar el borrador de impuesto, que es enviado a aprobación por parte de Central Azucarera Tempisque S.A., ya sea aprobado por el jefe de Proveeduría o la asistente, ambas personas no tienen conocimientos técnicos en el área aduanera, y realizan vistos buenos, sin contemplar valores en aduanas, clasificación arancelaria, aplicación de beneficios en aduanas, entre otros.

A continuación, se muestra el diagrama logístico.

Figura 9. Diagrama logístico de CATSA



Fuente: Elaboración propia.

Una vez aprobado el borrador de impuestos, se procede a generar la liquidación de los impuestos, si la carga sale aforo verde, se procede a notificar a CATSA para su recolecta. Si el semáforo sale amarillo, trasladan la documentación al aforador, para la revisión documental y, posteriormente, el levante, o bien, el aforo rojo, se le lleva la documentación al funcionario de la aduana, quien revisa la carga, además de los documentos que respaldan la nacionalización, para su próxima autorización del levante.

Luego de tener la liberación del DUA, se notifica a la empresa, para que proceda al traslado de las mercancías, ya contando con el levante de la carga, se solicita a la Consolidadora de carga Baimar la movilización de almacén fiscal a Transportes Curubandé en la Uruca, los cuales son los encargados del traslado de cargas desde San José hasta Liberia, o un personero de la empresa, con el camión viaja dos veces por semana y recolecta directamente la carga en las bodegas de Transporte Curubandé.

Barreras arancelarias

Las barreras arancelarias son tarifas establecidas por los gobiernos, y son sometidas a las importaciones y exportaciones de mercancías. La Organización Mundial de Comercio lo expone como:

Los derechos de aduana aplicados a las importaciones de mercancías se denominan aranceles, los aranceles proporcionan a las mercancías producidas en el país una ventaja en materia de precios con respecto a las mercancías similares importadas, y constituyen una fuente de ingresos para los gobiernos (OMC, 2017).

En la actualidad, Central Azucarera Tempisque S.A. no tiene un análisis integral previo de las mercancías por importar, por ende, este no se toma en cuenta en las importaciones.

Barreras no arancelarias

Las barreras no arancelarias son regulaciones que se deben cumplir. Tienen como objetivo salvaguardar la integridad humana y animal, además de preservar la naturaleza, las cuales están definidas por el Centro de Comercio Internacional como:

Las medidas no arancelarias son medidas de política comercial diferentes a las medidas comunes llamados aranceles que tienen el potencial de afectar el intercambio internacional de bienes. El efecto de las medidas no arancelarias puede ser el principal objetivo de la política (por ejemplo, cuotas o prohibiciones), o quizás solo el subproducto de otra política (por ejemplo, el control de calidad y los requerimientos de embalaje) (2012).

Al igual que las barreras arancelarias, CATSA no tiene claro las implicaciones y repercusiones en las importaciones, los impuestos y permisos para importar son fundamentales para la planificación logística, ya que estos pueden repercutir directamente en los costos y tiempos de entrega de la mercancía.

Casos detectados

Realizando una revisión documental de cada una de las liquidaciones de pedidos del exterior, se logró determinar varias situaciones puntuales, las cuales inciden, directamente, en la eficiencia de la logística de importación, así como su fluidez a nivel aduanero.

No aplicación Tratado de Libre Comercio República Dominicana-Centroamérica-Estados Unidos (CAFTA-RD)

Realizando un análisis exhaustivo de todas las importaciones realizadas desde el 2013, se detectó que las mercancías originarias de Estados Unidos no habían sido sometidas a los beneficios de trato arancelarios que fueron negociados en el marco del Tratado, específicamente, en el capítulo IV.

En dicho diagnóstico, se cuantificó el monto aproximado de impuestos pagados de más por concepto de DAI y Ley 6946, de los cuales son posibles candidatos a recuperar por los plazos establecidos en el CAFTA, rondando un monto total de ¢ 26 366 883,63 afectos a 101 DUAs de importación definitiva, procedentes de Estados Unidos, se informa a CATSA que pueden recuperar los impuestos pagados en demasía desde un año hasta la actualidad, basados en el artículo 4.15 del CAFTA-DR el cual denota lo siguiente:

Cada parte dispondrá que, cuando una mercancía era originaria cuando fue importada a su territorio, pero el importador de la mercancía no hizo una solicitud de trato arancelario preferencial a la fecha de su importación, el importador podrá, a más tardar un año después de la fecha de importación, hacer la solicitud de trato arancelario preferencial y solicitar el reembolso de cualquier derecho pagado en exceso como consecuencia de que a la mercancía no se le haya otorgado trato arancelario preferencial, debiendo presentar a su autoridad aduanera:

- a) una declaración por escrito, manifestando que la mercancía era originaria al momento de la importación;
- b) a solicitud de su autoridad aduanera, una copia escrita o electrónica de la certificación, si una certificación es la base de la solicitud, u otra información que demuestre que la mercancía era originaria; y
- c) Otra documentación relacionada con la importación de las mercancías, según lo requiera su autoridad aduanera (2009, pp.4-8).

Con este fundamento, se recomienda proceder con los reclamos en las Aduanas de Limón y Santamaría, puesto que las importaciones fueron realizadas bajo esta jurisdicción, además de la posibilidad que ofrece el tratado, el artículo 90 de la Ley General de Aduanas enmarca que:

En cualquier momento en que el declarante tenga razones para considerar que una declaración contiene información incorrecta o con omisiones, deberá presentar de inmediato una solicitud de corrección y, si procede, deberá acompañarla del comprobante de pago de los tributos más el pago de los intereses correspondientes, calculados según el artículo 61 de esta Ley. Presentar la corrección no impedirá que la autoridad aduanera ejercite las acciones de responsabilidad correspondientes. (2017, p.57).

Con este artículo, el importador en cualquier momento puede presentar una rectificación de la declaración de importación, pero esto no lo exime de responsabilidades por la omisión o error. En estos casos, la aduana resuelve, con base en la documentación aportada.

Figura 10. Análisis reclamo DUAs

TOTAL DE DUAS ANALIZADOS	101
TOTAL DUAS RECOMENDADOS A PRESENTAR RECURSO	22
MONTO TOTAL PAGADO DE MAS	₡26.366.883,63

Fuente: Elaboración propia.

En total, se analizó 101 declaraciones de importación, las cuales cumplen con el principio de reclamo en el periodo de un año después de oficializada la importación, debido a lo complejo del caso, se recomienda reclamar 22 Duas, los cuales suman el 78 % de la suma total posible por reclamar. El restante se incurría en más gastos legales y procesales siendo el beneficio menor.

El jefe de Proveduría G. Pastrana (Comunicación personal, 13 setiembre 2016), expone que por desconocimiento técnico de los beneficios otorgados por los Tratados de Libre Comercio negociados por parte de Costa Rica, generan un trato preferencial en materia de impuestos de importación.

Con la detección de esta situación, se procede a recomendar que se actúe con los respectivos reclamos de impuestos pagados de más, a favor del fisco y recuperar los dineros, mediante oficios, donde se analice los rubros de DAI y Ley 6946.

Clasificación arancelaria

Según el Sistema Arancelario Costarricense, la clasificación arancelaria a nivel nacional para el 2016 es a 10 dígitos, los cuales dependerán de los permisos que deben tramitarse, así como el monto de impuestos que debe pagar un producto al introducirse a territorio nacional. Una incorrecta clasificación arancelaria puede tener consecuencias graves, como el pago de impuestos omitidos, pagados de más y multas, así como la retención parcial o total de un embarque incorrectamente clasificado.

Según expediente revisado de los archivos contables de la empresa en el DUA 005-2016-034720 importado el 25 de enero del 2016, la agente aduanera Calderón Quesada Vanessa, en representación de Central Azucarera Tempisque S.A. solicita la importación definitiva de la mercancía descrita en la línea 1 del DUA Arrancador Suave 2000 HP en el inciso arancelario 8511.80.00,00 con la siguiente estructura arancelaria, el 13 % impuesto ventas, el 25 % Selectivo de Consumo, el 1 % Ley 6946, para un total pagado por concepto de Selectivo de consumo de ¢ 4 131 605,46.

Según G. Pastrana (Comunicación personal, 19 octubre 2016), en el momento de realizar la traducción de la factura, Central Azucarera Tempisque S.A. omite un detalle importante, especificar para qué tipo de motores es el arrancador suave o qué otras funciones tiene, además de sus especificaciones técnicas, induciendo a la agencia de aduanas a la discrecionalidad el uso de la mercancía.

Al no tener mayor información, la agencia de aduanas clasifica la mercancía en el inciso 8511.80.00.00, siendo esta partida errónea, ya que no cumple con las reglas generales de clasificación de funcionalidad, puesto que el arrancador es para motor eléctrico con funciones de distribución y acumulación de carga y no las descritas en las partidas 8511.80.00.00.

La cual denota, según el Sistema Arancelario Costarricense, como “aparatos y dispositivos eléctricos de encendido o de arranque, para motores de encendido por chispa o por compresión (por ejemplo: magnetos, dinamomagnetos, bobinas de encendido, bujías de encendido o calentamiento, motores de arranque); generadores” (2013, p.641).

Realizando un análisis merceológico sobre la naturaleza de la partida 85.11, Esta agrupa todos los aparatos y dispositivos eléctricos de encendido o arranque para motores de encendido por chispa o por compresión, de cualquier tipo (de pistón u otros), ya se trate de motores para vehículos automóviles, aviones, barcos, etc., o para instalaciones fijas, así como los generadores y los contactores-disyuntores utilizados con estos motores.

Con base en las Notas Explicativas del Sistema Armonizado de Designación y Codificación de Mercancías, los arrancadores clasificados en esta partida, se especifica como “Estos aparatos son motores eléctricos pequeños, generalmente de corriente continua bobinados en serie; llevan generalmente un piñón que se desplaza en un eje ranurado o cualquier dispositivo apropiado para embragar momentáneamente con el motor” (2007, p.1040).

Según el ingeniero eléctrico a cargo del dispositivo C. Soto (Comunicación personal, 25 octubre 2016), lo que realmente se importó es un arrancador suave, el cual se describe como equipo electrónico utilizado para realizar el arranque (accionamiento) de un motor eléctrico de 2000 HP de forma controlada, es decir, el personal técnico programa este equipo, de tal forma que en el momento de arrancar lo haga por medio de unos tiristores (controladores de voltaje), y así evitar una sobrecarga a los generadores de la planta, además

de arrancar el motor, otra función es el de proteger eléctricamente el motor, para evitar algún posible daño como sobrecarga, cortocircuito y desbalance eléctrico.

La naturaleza de la Partida 85.37, según las Notas Explicativas del Sistema Armonizado de Designación y Codificación de Mercancías:

Consisten en ensamblados de un cierto número de aparatos de las dos partidas precedentes (conmutadores, cortacircuitos, etc.) en un cuadro, tablero, panel, consola, pupitre, armario u otro soporte. Generalmente, llevan también dispositivos de medida, así como, a veces, ciertos aparatos auxiliares, tales como transformadores, lámparas, reguladores de tensión, reóstatos, etc., o incluso diagramas luminosos que representan el circuito (2007, p. 1068).

Existe una gran variedad de cuadros, tableros, paneles, etc., para mando o distribución que van desde los pequeños tableros que solo tienen algunos conmutadores, fusibles, etc., que se utiliza principalmente en instalaciones de alumbrado, hasta los tableros mucho más complejos para máquinas herramienta, laminadores, centrales eléctricas, emisoras de radio, etc., y las instalaciones que agrupan varios materiales de los contemplados en el texto de esta partida.

Esta partida comprende también, los armarios de control que incorporan una máquina de procesamiento de datos, y que se utiliza para el control, principalmente, de máquinas.

Por ende, se recomienda a CATSA iniciar con la solicitud de rectificación, con base en el art. 90 de la Ley N° 7557, del inciso arancelario a la Aduana Santamaría, cambiar el inciso 8511.80.00.00 por 8537.20.00.00, además de solicitar la devolución de los impuestos cancelados por concepto de selectivo de consumo, ya que la estructura arancelaria es completamente diferente, como se denota en las siguientes imágenes, además de la aplicación del CAFTA-RD, si el arrancador suave cumple con la normativa de origen.

Figura 11. Estructura Arancelaria inciso 8511.80.00.00

Partida 8511800000 - Los demás aparatos y dispositivos

Por Rango 29/06/16 01/01/40 (AAAAAMDD) Glosa Confirmar

Fecha de Inicio	Fin	Tributo	Descripción tributo	Valor del Tributo
29/06/16	01/01/40	2	IMPUESTO GENERAL SOBRE LAS VENTAS (IVA)	13.000
29/06/16	01/01/40	3	IMPUESTO SELECTIVO DE CONSUMO (S.C.)	25.000
29/06/16	01/01/40	4	LEY 6946	1.000
29/06/16	01/01/40	9	LEY GOLFITO 7012	14.000

Fuente: Captura tomado del TICA.

Figura 12. Estructura Arancelaria inciso 8537.20.00.00

Partida 8537200000 - Para una tensión superior a 1,000 V

Por Rango 29/06/16 01/01/40 (AAAAAMDD) Glosa Confirmar

Fecha de Inicio	Fin	Tributo	Descripción tributo	Valor del Tributo
29/06/16	01/01/40	1	DERECHOS ARANCELARIOS A LA IMPORTACIÓN (DAI)	9.000
29/06/16	01/01/40	2	IMPUESTO GENERAL SOBRE LAS VENTAS (IVA)	13.000
29/06/16	01/01/40	4	LEY 6946	1.000
29/06/16	01/01/40	9	LEY GOLFITO 7012	14.000

Fuente: Captura tomado del TICA.

Con este reclamo, CATSA recibiría el monto por concepto de Selectivo de Consumo cancelado, aunque no lo exime de una posible multa por omisión en la clasificación arancelaria, según el artículo 90 de la Ley General de Aduanas, la ventaja es que la apertura del caso se recomienda realizarlo por voluntad de la empresa, y no existe dolo alguno en la causa.

Aprobación borrador de impuestos

Como parte del proceso de nacionalización, la agencia de aduanas envía al jefe de proveeduría el borrador de impuestos para que sea revisado y aprobado, en él se indica el visto bueno y se procede con la liquidación de impuesto, sin revisar puntos técnicos básicos en los borradores de impuestos como valor aduanero, clasificación merceológica y

arancelaria, cantidad y peso de bultos registrados por el almacén fiscal, aplicación de Tratados de Libre Comercio, impuestos por cancelar, así como su estructura, quedando prácticamente a entera discrecionalidad de la agencia de aduanas.

Solicitud permiso de importación

En agosto del 2016, Central Azucarera Tempisque S.A. dentro de las cargas consolidadas que importaban desde Estados Unidos venían seis neumáticos (llantas neumáticas) para ser utilizados en chapeadora, las cuales la empresa desconocía que requerían permisos de importación, cumpliendo la nota técnica 269, la cual fue modificada mediante la resolución RES-DGA-034-2016 la misma denota:

Deberá solicitar autorización para este tipo de trámite ante la Unidad de Administración de Servicios de Salud en Ambiente Humano de la Dirección de Protección al Ambiente Humano del Ministerio de Salud, Autorización para la importación, exportación y tránsito de desechos peligrosos por parte de la autoridad nacional designada del Convenio de Basilea (2016).

En ella, deben cumplir una serie de requisitos para poder desalmacenar neumáticos (llantas neumáticas), las cuales se explicará en el siguiente capítulo. Todo el tiempo que dura el tramitar dicho permiso, la mercancía permanecerá en almacén fiscal.

Tomando en cuenta la situación analizada en este capítulo, la medición en la gestión logística constituye una herramienta imprescindible en la planeación y adquisición de mercancías en el extranjero, con el objetivo del mejoramiento continuo y poder enfocar los esfuerzos en las debilidades del proceso.

El análisis y constante revisión del proceso de abastecimiento, es una de las situaciones que han afectado la competitividad de la cadena de proveeduría internacional, la mayoría de las situaciones en la logística internacional son predecible, las empresas deben de prepararse para poder tener la herramientas necesaria y contrarrestar estas situaciones.

Hoy, las empresas buscan mejorar la competitividad, además de sus relaciones con factores externos, tales como proveedores, socios comerciales y compañías proveedoras de servicios logísticos, adicionando valor agregado a lo largo de la cadena de abastecimiento.

Un análisis certero del proceso logístico de importación demanda una visión de cada una de las actividades críticas de la operación, la cual facilitará el camino hacia la consecución de los objetivos de Central Azucarera Tempisque S.A.

En el siguiente capítulo, se identificará las actividades fundamentales en el proceso logístico, así como una guía para importar carga general desde Estados Unidos hasta CATSA.

Capítulo IV: Propuesta de guía logística para la importación de carga general desde Estados Unidos para CATSA

Las buenas prácticas logísticas y de gestión de suministros son claves para mejorar la competitividad de las empresas. En un mercado competitivo, las compañías deben buscar las formas de mejorar sus procesos, con la finalidad de bajar los costos de producción, sin perjudicar el rendimiento de ella. La logística de importación y eficiente gestión de suministro, se integra para abastecer en tiempo, las necesidades de CATSA, así lo destaca el Instituto Tecnológico del Embalaje, Transporte y Logística

La gestión eficaz de esta área y su mejora continua tiene una repercusión directa tanto en la calidad del servicio como en los costes asociados al producto. Es aquí donde la empresa despliega valor añadido y obtiene una ventaja competitiva y diferencial que les posiciona en el mercado de cara a los clientes (2008, p. 4).

Es por ello que, en el presente capítulo, se propondrá una guía logística de importación de carga general para mercancías provenientes de Estados Unidos, con el fin de dotar a CATSA de las herramientas básicas para disminuir los costos de importación, así como mejorar los tiempos de abastecimiento.

Análisis factibilidad importación

Central Azucarera Tempisque S.A., realiza diariamente compras internacionales de mercancías para el suministro y abastecimiento de la cadena de producción, mediante las órdenes de compra que son colocadas al proveedor. En él se establece el término comercial, tiempo de entrega y precio consentido por ambas partes.


La gestión inicial de las importaciones en CATSA, como se estudió en el capítulo anterior, comprende una solicitud interna, la cual debe ir descrita minuciosamente, con el fin de que los gestores de compras puedan buscar opciones en el extranjero y, a su vez, sirva de

referencia en el proceso de nacionalización y su futura clasificación, ya que entre más específica sea la descripción, es más fácil determinar el inciso arancelario correcto.

Se propone al departamento de proveeduría que, cuando se envíe la requisición por cotizar, soliciten al proveedor datos necesarios para realizar un análisis de importación, así como su factibilidad, tales como origen de la mercancías, pesos y dimensiones, tiempo de entrega en días, término comercial y lugar de entrega.

Una vez determinados los puntos anteriores, se procede a realizar el análisis de importación, para verificar la factibilidad de adquirir las mercancías en Estados Unidos. Para ello, se propone un archivo en Excel básico, donde se ingresará los datos suministrados por el proveedor, para determinar el porcentaje de comparación con proveedores nacionales e internacionales. Se muestra imágenes del Excel propuesto a CATSA.

Figura 13. Análisis costos importación



Análisis Costos de Importación	
Proveedor	Zucar Traders
Mercancía	Válvula Mariposa
Peso	200 kg
Costo Mercancia	\$3.500,00
INCOTERMS	FCA
Medio Transporte	Maritimo
Tiempo de Transito	6 días
Origen	USA
Flete Internacional	\$250,00
Seguro	\$47,44
Valor Aduanero	\$3.797,44
Gastos Nacionalizacion	\$100
Bodegaje	\$75
Impuestos Aduanas	\$57,92
Aplica TRATADO	\$37,97
Total	\$445
Porcentaje de Comparación	12,71%
COSTO TOTAL EN CR	\$3.944,95

ETA CATSA

Fuente: Elaboración propia.

En la figura 13, se tiene un archivo en Excel, donde se debe llenar datos suministrados por el proveedor, tales como nombre de la mercancía, proveedor en estudio, peso, costo, término comercial, origen y medio de transporte, en este último punto, dependiendo de las necesidades de la empresa, urgencia y volumen, se determina por qué vía se importará a Costa Rica.

El apartado de cálculo del flete internacional está vinculado con dicha casilla, la cual responde a los criterios técnicos de pesos y dimensiones, así como la tarifa utilizada por la empresa.

A continuación, se secciona, dependiendo del medio de transporte que se indique en el análisis.

Flete marítimo

Figura 14. Cálculo flete marítimo

FLETE MARITIMO			
LIBRAS	C/LIBRA	AJUSTES	TOTAL
0		\$0,07	\$0,00
		\$1,05	
	FLETE MARITIMO		\$305,00
	MÍNIMO	\$150,00	
	BL	\$25,00	
	freight forwarder	\$65,00	
	BAF	\$20,00	
	TICA	\$25,00	
	SED	\$20,00	
	COSTO FIJO < 1100 LBS	\$155,00	

Fuente: Elaboración propia, Datos Tarifa Consolidados BAIMAR.

Según las tarifas manejadas por Central Azucarera Tempisque S.A. para el 2017, BAIMAR ofrece un costo de \$ 7 dólares por cada 100 libras de peso manejado, más \$ 1,05

dólares de ajuste por concepto de recargo de combustible (BAF), con un mínimo de flete de \$ 150, en otras palabras, se cobra la tasa más alta entre el flete mínimo o la tarifa en peso cobrable, a estos costos, se le debe adicionar gastos fijos por concepto de exportación y consolidación como emisión *Bill of Lading* (Documento transporte), alquiler de embarcador (*Freight Forwarder*), recargo combustible, transmisión al TICA y documento de exportación de Estados Unidos (SED).

Flete aéreo

Figura 15. Cálculo flete aéreo

FLETE AÉREO			
KILOS	C/KILO	AJUSTES	TOTAL
0	\$1,70	\$150,00	\$150,00

MÍNIMO	Tarifa	Peso Cobrable	Minimo
SEGURIDAD	\$0,08	\$0,00	\$15,00
MANEJO	\$35,00	\$35,00	\$35,00
DESCONSOLIDACIÓN	\$35,00	\$35,00	\$35,00
TRAS. ALM. FISCAL	\$0,10	\$0,00	\$15,00
TRANS. MIAMI	\$0,17	\$0,00	\$25,00
TICA	\$25,00	\$25,00	\$25,00
TOTAL		\$95,00	\$150,00

COSTO FIJO	< \$ 140	
------------	----------	--

CARGOS FIJOS MINIMOS

TARIFA POR KG

TARIFA MÍNIMA

Fuente: Elaboración propia, datos Tarifa Consolidados BAIMAR.

Según tarifa suministradas por Central Azucarera Tempisque S.A., las cuales son las vigentes para el año 2017, el flete aéreo se cobra, según sea el más alto, entre el mínimo y el cobrado por peso de la carga, asimismo, se debe adicionar los cargos como de seguridad, manejos, desconsolidación, traslado almacén fiscal, traslados en Miami, digitación al TICA.

Una vez que se determina la tarifa de flete, se adiciona los gastos de rigor, según el artículo 254 de la Ley General de Aduanas de Costa Rica, se le debe adicionar al valor en

aduanas los costos relacionados con las importaciones generadas en el país de exportación, durante el tránsito internacional y el seguro por él.

(...) también formará parte del valor en aduana lo siguiente:

- a) Los gastos de transporte de las mercancías importadas hasta el puerto o lugar de importación.
- b) Los gastos de carga, descarga y manipulación ocasionados por el transporte de las mercancías importadas, hasta el puerto o lugar de importación.
- c) El costo del seguro.

Cuando alguno de los elementos enumerados en los incisos a), b y c) anteriores, sea gratuito o se efectúe por medios o servicios propios del importador, su valor deberá calcularse conforme a las tarifas normalmente aplicables (2017, p. 122).

Esto con el objetivo de poder calcular los impuestos que deberán ser depositados a favor del Ministerio de Hacienda, para calcular el seguro, según circular ONVVA-002-2002 denota la siguiente fórmula de cálculo:

$$\text{Seguro: } [(C+F) + ((C+F) * 10\%)] * T$$

C: Costo de la mercancía

F: Flete internacional

T: Tarifa Porcentual

Tomando en cuenta la circular del Ministerio de Hacienda, se realiza la siguiente plantilla, que puede ser empleada para la determinación del cálculo de seguro, cuando no se cuente con este rubro.

Figura 16. Cálculo de seguro

CALCULO DE SEGURO		% MEDIO DE TRANSPORTE		
COSTO	\$3.500,00			
FLETE	\$250,00			
SEGURO	\$0,00			
VALOR ADUANERO \$3.750,00		TIPO DE CAMBIO		
		€0,00		

Procedencia	Medio de Transporte		
	Marítimo	Terrestre	Aéreo
Nicaragua/Panamá	<input type="checkbox"/> 0.65	<input type="checkbox"/> 0.80	<input type="checkbox"/> 0.55
El Salvador/Honduras	<input type="checkbox"/> 0.75	<input type="checkbox"/> 0.70	<input type="checkbox"/> 0.65
Guatemala/Belice	<input type="checkbox"/> 0.85	<input type="checkbox"/> 0.80	<input type="checkbox"/> 0.75
Norte América/El Caribe	<input type="checkbox"/> 1.15	<input type="checkbox"/> 1.10	<input type="checkbox"/> 0.85
Sur América	<input type="checkbox"/> 1.30		<input type="checkbox"/> 1.05
Europa	<input type="checkbox"/> 1.55		<input type="checkbox"/> 1.15
Asia/África/Oceanía	<input type="checkbox"/> 1.55		<input type="checkbox"/> 1.30
Contenedor	<input type="checkbox"/> 0.70		
Contenedor Refrigerado	<input type="checkbox"/> 0.90		

Fuente Elaboración propia, basado en circular ONVVA-002-2002, Ministerio de Hacienda.

En el archivo de Excel se debe colocar el porcentaje de tarifa, según el medio de transporte. Para contenedores con carga no refrigerada, se utiliza 0,70 % según la circular mencionada, en resumidas cuentas, el valor aduanero es la base imponible la obligación aduanera, valor de transacción, es decir, el precio realmente pagado o por pagar, según lo establecido en el Art. 1 del Acuerdo Relativo a la Aplicación del Artículo VII del GATT 1994, ajustado de conformidad con lo establecido en el Art.8 de ese mismo acuerdo.

Los gastos de nacionalización comprendidos en la plantilla de Excel, corresponden a los costos de agenciamiento por parte de la Agencia Aduanal BAIMAR, en él, se incluye rubros como gastos fijos, documentación, transmisión al sistema TICA, previo examen de las mercancías.

A continuación, se muestra la lista de precios por concepto de agenciamiento.

Figura 17. Tarifas agencia de aduanas

Mínimo (hasta \$250.00) Valor de Embarque	\$ 70.00
De 251 hasta 3000	\$ 75.00
De 3001 hasta 4000	\$ 80.00
De 4001 hasta 5000	\$ 90.00
De 5001 hasta 7000	\$100.00
De 7001 hasta 10000	\$110.00
De 10001 hasta 15000	\$120.00
De 15001 hasta 25000	\$135.00
De 25001 hasta 50000	\$160.00
Más de \$50001	\$0.3%

Impuesto de Ventas: 13 %

Documentación \$35.00

A- Previo Examen Superficial ₡2,500.00

Fuente: Elaboración propia, datos tarifa Agencia de Aduanas BAIMAR.

Según la tarifa de bodegaje administrado por BAIMAR en el Almacén Fiscal Sandal S.A. código A252 es de \$ 95 dólares por cada consolidado, independientemente del volumen de las cargas, es una tarifa flat (plana) negociada, la cual se distribuye, según la cantidad o costo de la carga que se importa.

Clasificación merceológica-arancelaria

Para poder determinar la carga tributaria por cancelar, se debe determinar primero su clasificación arancelaria, así lo denota la Guía Aduanera de Costa Rica (2009) “Cada inciso arancelario determina no solamente de qué mercancía se trata, sino que también la asocia a porcentajes de derechos arancelarios e impuestos internos (que se recaudan en el nivel aduanero), y que deben aplicarse sobre el valor aduanero de la mercancía” (p.73).

Ante esta situación, Costa Rica utiliza el Sistema Armonizado de Designación y Codificación de Mercancías, conocido como Sistema Armonizado, el cual consiste en una nomenclatura internacional creada por la Organización Mundial de Aduanas (OMA), empleada por más de 200 países, con el objetivo de utilizar un mismo lenguaje en el comercio exterior, este es el encargado de la actualización e incorporación de nuevos códigos.

Según el Sistema Armonizado, la nomenclatura cuenta con XXI secciones distribuidas por su naturaleza, composición y función, las cuales se detalla a continuación.

Tabla 5. Secciones Sistema Armonizado

Sección I	Animales vivos y productos del reino animal.
Sección II	Productos del reino vegetal.
Sección III	Grasas y aceites animales o vegetales; productos de su desdoblamiento; grasas alimenticias elaboradas; ceras de origen animal o vegetal.
Sección IV	Productos de las industrias alimentarias; bebidas, líquidos alcohólicos y vinagre; tabaco y sucedáneos del tabaco elaborados.
Sección V	Productos minerales.
Sección VI	Productos de las industrias químicas o de las industrias conexas.
Sección VII	Plásticos y sus manufacturas; caucho y sus manufacturas.
Sección VIII	Pieles, cueros, peletería y manufacturas de estas materias; artículos de talabartería o guarnicionería; artículos de viaje, bolsos de mano (carteras) y continentes similares; manufacturas de tripa.
Sección IX	Madera, carbón vegetal y manufacturas de madera; corcho y sus manufacturas; manufacturas de espartería o cestería.
Sección X	Pasta de madera o de las demás materias fibrosas celulósicas; papel o cartón para reciclar (desperdicios y desechos); papel o cartón y sus aplicaciones.
Sección XI	Materias textiles y sus manufacturas.

Sección XII	Calzado, sombreros y demás tocados, paraguas, quitasoles, bastones, látigos, fustas, y sus partes; plumas preparadas y artículos de plumas; flores artificiales; manufacturas de cabello.
Sección XIII	Manufacturas de piedra, yeso fraguable, cemento, amianto (asbesto), mica o materias análogas; productos cerámicos; vidrio y manufacturas de vidrio.
Sección XIV	Perlas naturales o cultivadas, piedras preciosas o semipreciosas, metales preciosos, chapados de metal precioso (plaque) y manufacturas de estas materias; bisutería; monedas.
Sección XV	Metales comunes y manufacturas de estos metales.
Sección XVI	Máquinas y aparatos, material eléctrico y sus partes; aparatos de grabación o reproducción de sonido, aparatos de grabación o reproducción de imagen y sonido en televisión, y las partes y accesorios de estos aparatos.
Sección XVII	Material de transporte.
Sección XVIII	Instrumentos y aparatos de óptica, fotografía o cinematografía, de medida, control o precisión; instrumentos y aparatos médico quirúrgicos; aparatos de relojería; instrumentos musicales; partes y accesorios de estos instrumentos o aparatos.
Sección XIX	Armas, municiones, y sus partes y accesorios.
Sección XX	Mercancías y productos diversos.
Sección XXI	Objetos de arte o colección y antigüedades.

Fuente: Elaboración Propia, datos Sistema Arancelario Costarricense, 6° Enmienda OMA.

Para la correcta clasificación arancelaria hay que tener en cuenta la composición, función de la mercancía, y teniendo claro el producto por clasificar, se debe tomar en cuenta las reglas generales de interpretación, en ellas, explica la ruta que se debe seguir, son seis reglas las cuales, según Arce, R; Arce, G; Quesada, C. (2013); el sistema arancelario costarricense, basado por la Organización Mundial de Aduanas, detallan el modelo por seguir, las cuales se expone a continuación:

1. Los títulos de las secciones, de los capítulos o de los subcapítulos solo tienen un valor indicativo, ya que la clasificación está determinada legalmente por los textos de las partidas y de las notas de sección o de capítulo y, si no son contrarias a los textos de dichas partidas y notas.
2. a) Cualquier referencia a un artículo en una partida determinada alcanza al artículo incluso incompleto o sin terminar, siempre que esté presente las características esenciales del artículo completo o terminado. Alcanza también al artículo completo o terminado, o considerado como tal, en virtud de las disposiciones precedentes, cuando se presente desmontado o sin montar todavía, y

b) cualquier referencia a una materia en una partida determinada alcanza a dicha materia, incluso mezclada o asociada con otras materias. Asimismo, cualquier referencia a las manufacturas de una materia determinada alcanza también a las constituidas total o parcialmente por dicha materia. La clasificación de estos productos mezclados o de estos artículos compuestos se efectuará de acuerdo con los principios enunciados en la regla 3.
3. Cuando una mercancía pudiera clasificarse, en principio, en dos o más partidas por aplicación de la regla 2 b) o en cualquier otro caso, la clasificación se efectuará como sigue:

- a) La partida con descripción más específica tendrá prioridad sobre las partidas de alcance más genérico. Sin embargo, cuando dos o más partidas se refieran, cada una, solamente a una parte de las materias que constituyen un producto mezclado o un artículo compuesto o solamente a una parte de los artículos, en el caso de mercancías presentadas en juegos o surtidos acondicionados para la venta al por menor, tales partidas deben considerarse igualmente específicas para dicho producto o artículo, incluso si una de ellas lo describe de manera más precisa o completa;
- b) los productos mezclados, las manufacturas compuestas de materias diferentes o constituidas por la unión de artículos diferentes y las mercancías presentadas en juegos o surtidos acondicionados para la venta al por menor, cuya clasificación no pueda efectuarse aplicando la regla 3 a), se clasificarán según la materia o con el artículo que les confiera su carácter esencial, si fuera posible determinarlo, y
- c) Cuando las reglas 3 a) y 3 b) no permitan efectuar la clasificación, la mercancía se clasificará en la última partida, por orden de numeración entre las susceptibles de tenerse razonablemente en cuenta.
4. Las mercancías que no puedan clasificarse aplicando las reglas anteriores se clasificarán en la partida que comprenda aquellas con las que tengan mayor analogía.
5. Además de las disposiciones precedentes, a las mercancías consideradas a continuación, se les aplicará las reglas siguientes:
- a) los estuches para cámaras fotográficas, instrumentos musicales, armas, instrumentos de dibujo, collares y continentes similares, especialmente apropiados para contener un artículo determinado o un juego o surtido, susceptibles de uso prolongado y presentados con los artículos a los que estén

destinados, se clasificarán con dichos artículos, cuando sean del tipo de los normalmente vendidos con ellos. Sin embargo, esta regla no se aplica a la clasificación de los continentes que confieran al conjunto el carácter esencial, y

b) salvo lo dispuesto en la regla 5 a), los envases que contengan mercancías se clasificarán con ellas cuando sean del tipo de los normalmente utilizados para esa clase de mercancías, sin embargo, esta disposición no es obligatoria cuando los envases sean susceptibles de ser utilizados razonablemente de manera repetida.

6. La clasificación de mercancías en las subpartida de una misma partida está determinada legalmente por los textos de estas subpartida y de las notas de subpartida así como, *mutatis mutandis*, por las reglas anteriores, bien entendido que solo pueden compararse subpartida del mismo nivel. a efecto de esta regla, también se aplican las notas de sección y de capítulo, salvo disposición en contrario (2013, pp. 13-19).

Una vez que se tienen los elementos de naturaleza de la mercancía, se procede a su correcta clasificación merceológica, identificando la sección donde se considera procedente la mercancía, identificando el capítulo, luego se toma en cuenta las reglas generales de clasificación, además de las notas de cada capítulo o sección, en ciertos casos, se puede solicitar a la autoridad aduanera la consulta para clasificar la mercancía.

Tomando en cuenta la clasificación merceológica expuesta, es importante considerar la estructura arancelaria que se deriva, los impuestos sobre el valor aduanero. Para el cálculo de él, se diseñó un archivo en Excel, que reúne los aranceles más comunes que cancelan las mercancías importadas por CATSA, basado en el historial de compras expuesto en el capítulo anterior, que va ligado a la clasificación arancelaria. La siguiente imagen muestra el desglose de los impuestos.

Figura 18. Desglose impuestos aduaneros

DESGLOSE IMPUESTOS		
DAI	14%	0,00
LEY	1%	0,00
SC	0%	0
INDER	0%	0
IFAM	0%	0
IMP. ESPECIFICO	0,00	0
GE	0%	0
VENTAS	13%	0
0,52	0,00%	\$0,00
	TOTAL	\$0,00

CONVERSION DÓLARES/COLONOS		
MONTO CIF EN DOLARES	TIPO DE CAMBIO	MONTO EN COLONES
\$0,00	0,00	0,00

Fuente: Elaboración Propia, dato instructivo cálculo de la obligación tributaria para la importación y exportación de mercancías, Servicio Nacional de Aduanas.

El rubro especificado como 0,52 es el porcentaje aplicable al 13 % de ventas y el cual solo es calculado a las mercancías que clasifican como bienes exonerados por grandes contribuyentes del Ministerio de Hacienda.

Una vez que ya se tiene la codificación arancelaria, se puede determinar la alícuota de la mercancía, cuando ingrese a Costa Rica, accediendo al siguiente link <https://www.hacienda.go.cr/tica/web/hdbaranc.aspx>, que varía dependiendo del tipo de producto y a la industria que pertenezca; estos se dividen en internos y externos.

Impuestos externos

Según el Tratado de Libre Comercio entre Estados Unidos, Centroamérica y República Dominicana, los impuestos externos son Derecho Arancelario a la Importación (DAI) y Ley N° 6946, que se consolida para conformar el arancel Nación Más Favorecida (NMF), estos aranceles son los negociados en los Tratados de Libre Comercio.

Con base en el instructivo cálculo de la obligación tributaria para la importación y exportación de mercancías emitido por Servicio Nacional de Aduanas de Costa Rica, explica la fórmula de cálculo de cada uno de los impuestos citados, el cual se expone a continuación.

Tabla 6. Impuestos externos

Impuesto	Fórmula
Derechos Arancelarios a la Importación (DAI)	Valor Aduanero (VA) * % DAI
Ley de Emergencia Nacional N° 6946	Valor Aduanero (VA) * 1% Ley 6946

Fuente: Elaboración propia, dato instructivo cálculo de la obligación tributaria para la importación y exportación de mercancías, Servicio Nacional de Aduanas.

Según el Artículo 13 de la Ley N° 6986, Convenio sobre el Régimen Arancelario y Aduanero Centroamericano, el impuesto Derechos Arancelarios a la Importación (DAI), se entiende como:

El Arancel Centroamericano de Importación, que figura como Anexo "A" de este Convenio, es el instrumento que contiene la nomenclatura para la clasificación oficial de las mercancías que sean susceptibles de ser importadas al territorio de los Estados Contratantes, así como los derechos arancelarios a la importación y las normas que regulan la ejecución de sus disposiciones (1985, p. 1).

Con base en el artículo anterior, Costa Rica adopta el convenio y se aplica a todas las mercancías importadas. El impuesto del 1 % de la Ley de Emergencia Nacional número 6946 surge como una reforma a la Ley N° 6879, en su Artículo 3, el cual tiene como fin primordial “Establecer un impuesto del uno por ciento (el 1 %) sobre el valor aduanero de las mercancías importadas, que se deberá pagar en el momento de liquidarse la póliza

correspondiente” (1984, p. 1) si bien es cierto fue creado por un lapso corto, para contrarrestar la dificultades de la época 1983, en la actualidad, se sigue aplicando dicho arancel.

Impuestos internos

Los llamados impuestos aduaneros internos, según el instructivo de cálculo de la obligación tributaria para la importación y exportación de mercancías, expedido por el Servicio Nacional de Aduanas de Costa Rica y basado en el estudio de las mercancías importadas por Central Azucarera Tempisque S.A. Se especifica, a continuación, los efectos de estas importaciones.

Tabla 7. Desglose impuestos internos

Impuestos	Fórmula
Selectivo de Consumo (SC)	$(VA + \text{Monto DAI}) * \% SC$
Margen del Valor Agregado (Ganancia Estimada)	$(VA + \text{Monto DAI} + \text{Monto SC} + \text{Monto Ley 6946}) \times \% G/E$
Ley Caldera	Cobro de 10 colones por tonelada movilizada en Puerto Caldera, Ley 5582
Impuesto de Ventas	$(VA + \text{Monto DAI} + \text{Monto SC} + \text{Monto LEY 6946} + \text{Monto Margen Valor Agregado (G/E)} + \text{Ley Caldera}) \times \% \text{ Imp. Ventas}$

Fuente: Elaboración propia, dato instructivo cálculo de la obligación tributaria para la importación y exportación de mercancías, Servicio Nacional de Aduanas.

De los impuestos descritos y los cuales son aplicables a las mercancías importadas por CATSA, se tiene el impuesto Selectivo de Consumo, el cual es un impuesto sobre el valor

de las transferencias de las mercancías consideradas como bienes de lujo, comprendidas en los anexos 1, 2 y 3 de la Ley N° 4961 de Consolidación de Impuestos Selectivos de Consumo.

Además, el margen del valor agregado no es un impuesto pagable en aduanas, sino es un mecanismo para inflar la base imponible para el Cálculo del Impuesto sobre las Ventas para los casos en los que se dificulta la captación del impuesto de ventas, según el instructivo de cálculo de impuestos del Servicio Nacional de Aduanas.

Todas las cargas movilizadas por Puerto Caldera tienen un arancel adicional de ₡10 por tonelada, según la Ley N° 5582, por último, el impuesto de ventas, el cual para el año 2017 es de un 13 % sobre la suma del valor aduanero y todos los aranceles anteriores, según la Ley N° 6826.

Específicamente, el caso de CATSA, con base en la exoneración DGCN-CA-10-050-2017, está exonerado del 96 % del Impuestos General sobre las Ventas de las mercancías, consideradas materias primas o insumo de la producción, esta exoneración es emitida por la oficina de grandes contribuyentes en el Ministerio de Hacienda, en ella, se especifica, mediante un listado, todas las mercancías, las cuales gozan de este beneficio.

El hecho generador de la obligación tributaria es la aceptación de la declaración aduanera, la cual va a ser la sumatoria de los aranceles expuestos, y estos dependerán de la clasificación merceológica de la mercancía, no todos los productos pagan los mismos impuestos, ni tienen la estructura arancelaria similar.

Tratado de Libre Comercio República Dominicana-Centroamérica-Estados Unidos (CAFTA-DR)

Los impuestos que están afectos a los Tratados de Libre Comercio, según el documento explicativo del CAFTA-RD son los llamados impuestos externos, para el caso de Costa Rica, es el DAI y Ley N° 6946, el Tratado de Libre Comercio Centroamérica-República Dominicana-Estados Unidos, entró en vigencia en nuestro país, el 1 de enero del 2009, este

Tratado constituye uno de los principales instrumentos de la política comercial del país, al consolidar una relación de primer orden con nuestro principal socio en comercio e inversión.

Para poder disfrutar de los beneficios que ofrece el Tratado, en el capítulo 4 del texto establece los lineamientos por seguir, así como los métodos para determinar si una mercancía es originaria de los países miembros, bajo este principio, es fundamental conocer el origen del bien, por importar, específicamente. El CAFTA-RD establece que el tránsito internacional de la mercancía puede afectar el origen de ella.

Cada Parte dispondrá que una mercancía no se considerará originaria cuando la mercancía: a. sufra un procesamiento ulterior o sea objeto de cualquier otra operación, fuera del territorio de las Partes, excepto la descarga, recarga o cualquier otra operación necesaria para mantener la mercancía en buena condición o para transportarla a territorio de una Parte; o b. no permanezca bajo el control de las autoridades aduaneras en el territorio de un país que no sea Parte (2009, p. 4-6).

Es por ello que se recomienda que todas las mercancías originarias de Estados Unidos sean enviados en transportes directos, desde el país norteamericano. Dentro de los métodos determinados en el CAFTA-RD para las mercancías están los siguientes:

- Mercancías Originarias: las mercancías contenidas en este apartado, son totalmente obtenidas o producidas en uno de los países miembros del Tratado.
- Acumulación: en esta sección los productores podrán incorporar materiales de otros países miembros del Tratado.
- De Minimis: porcentaje máximo del cual las mercancías no originarias no pueden exceder el 10 % del valor total del producto.
- Valor de Contenido Regional: se toma en cuenta el valor de los componentes empleados en la producción de un bien e incluye las operaciones efectuadas.

- Otras disposiciones: entre ellas se puede mencionar, mercancías fungibles, los accesorios, repuestos, envases y materiales de empaque, contenedores y materiales de embalaje, materiales indirectos, embarque directo, juego de mercancías.

Cuando la mercancía se determina originaria de Estados Unidos, puede acceder a un trato arancelario preferencial, al año 2016, la totalidad de las mercancías importadas por Central Azucarera Tempisque S.A. se encuentran con una desgravación arancelaria de cero, por ende, están exentas del pago de DAI y Ley N° 6946.

Para poder disfrutar de dicho beneficio, el Tratado solicita la presentación de un certificado de origen, el cual puede ser llenado y firmado por el productor, exportador e importador.

Según el instructivo de llenado del Certificado de Origen, amparado al Tratado de Libre Comercio entre los países Centroamericanos, Estados Unidos y República Dominicana, se debe especificar el domicilio, nombre, número de registro fiscal, países de origen, teléfono, si el certificado ampara solo una única importación o él puede ser aplicable a nacionalizaciones de doce meses posteriores, descripción de la mercancía con su clasificación arancelaria a seis dígitos, incluye el método de determinación de origen especificado, así como los atestados del representante por firmar, por parte de la empresa que expide el certificado.

Como se mencionó, este es el único certificado que puede ser realizado por la empresa importadora, por ende, se recomienda que si la mercancía aplica como originaria, sea realizado por Central Azucarera Tempisque S.A., para disfrutar los beneficios arancelarios.

Barreras no arancelarias

De todas las mercancías importadas comúnmente por CATSA, las únicas que deben cumplir una norma técnica de importación o barrera no arancelaria son las llantas neumáticas de diferentes medidas, las cuales deben cumplir la nota técnica 269, que fue reformada en el año 2016, la cual denota, según la Promotora de Comercio Exterior de Costa Rica

(PROCOMER) el manejo de los residuos por parte de una unidad u organización de manejo de llantas viejas, solo aplicable a empresas comercializadoras o distribuidoras.

En el caso como Central Azucarera Tempisque S.A., que es el consumidor final, solo debe realizar una nota al Departamento de Protección al Ambiente Humano del Ministerio de Salud, donde solicite el permiso de la importación de las llantas neumáticas, especificando las medidas y la aplicación de ellas, para luego ser presentado ante PROCOMER.

Tabla 8. Nota técnica 269

Nota Técnica	Contenido
269	Autorización para la importación, exportación y tránsito de desechos peligrosos por parte de la autoridad nacional designada del Convenio de Basilea.

Fuente: Elaboración propia, datos Notas Técnicas, PROCOMER.

Estudio de mercancías importadas

Las mercancías importadas desde Estados Unidos se encuentran codificadas en los capítulos 39, 40, 72, 73, 82,84, 85, 90 de la Nomenclatura del Sistema Armonizado de Designación y Codificación de Mercancías.

Seguidamente, una breve descripción de las principales cargas importadas, así como su estructura arancelaria.

Tabla 9. Estudio mercancías importadas desde Estados Unidos

Mercancía	Descripción	Estructura Arancelaria	Desgravación Arancelaria Según CAFTA-RD	Nota Técnica
Manufacturas de Plástico Partida: 39.26	Según las mercancías de esta sección, son sometidas a calor y presión para ser moldeados y tomar la forma que se necesite, dentro de estas se puede encontrar bollas, cobertores, anillos, cangilones, esferas, mangueras, siempre y cuando sea de material plástico.	DAI: 5 % Ley 6946: 1 % Impuesto de Ventas: 13 %	DAI: 0 % Ley 6946: 0 %	N/A
Fajas de Caucho Partida: 40.10	Constituidas por un alma formada por varias capas de caucho unidas por cables o bandas de acero, normalmente contienen ranuras, ejemplo de ello son las fajas de transmisión, abanico o alternador de vehículos, tractores y maquinaria en general.	DAI: 0 % Ley 6946: 1 % Impuesto de Ventas: 13 % Mercancía exonerada en 96 % del impuestos de ventas comprendida en el oficio de exoneración DGCN-CA-10-050-2017 folio 41.	DAI: 0 % Ley 6946: 0 %	N/A
Llantas neumáticas Partida: 40.11	Artículos destinados para ser utilizados en las ruedas de tractores, cabezales, cuadraciclos, chapeadora agrícolas, avioneta.	DAI: 5 % Ley 6946: 1 % Impuesto de Ventas: 13 % Mercancía exonerada en 96 % del impuestos de ventas comprendida en el oficio de	DAI: 0 % Ley 6946: 0 %	Nota Técnica 269

		exoneración DGCN-CA-10-050- 2017 folio 117-118		
Manufacturas de Caucho Partida: 40.16	Generalmente elaborados a base de caucho sintético, empleado para realizar empaquetaduras, anillos, juntas y sellos, los cuales serán incorporados en los procesos de reparación de vehículos o en la parte industrial del ingenio.	DAI: 5 % Ley 6946: 1 % Impuesto de Ventas: 13 % Mercancía exonerada en 96 % del impuestos de ventas comprendida en el oficio de exoneración DGCN-CA-10-050-2017 folio 36-112	DAI: 0 % Ley 6946: 0 %	N/A
Platinas y Láminas de Hierro Negro Partida: 72.08	Las platinas son producto del laminado en caliente o frío de la fundición de hierro común, es empleado en reparaciones de estructuras del ingenio, carretas o implementos agrícolas.	DAI: 0 % Ley 6946: 1 % Impuesto de Ventas: 13 % Mercancía exonerada en 96 % del impuestos de ventas comprendida en el oficio de exoneración DGCN-CA-10-050-2017 folio 51-117	DAI: 0 % Ley 6946: 0 %	N/A
Barra Hierro Negro Partida: 72.14	Obtenidas por extrusión en caliente, comprendidos por una sección transversal, ya sea cuadrada o rectangular, al igual que las platinas son empleadas en reparaciones en estructuras, carretas o implementos agrícolas.	DAI: 5 % Ley 6946: 1 % Impuesto de Ventas: 13 % Mercancía exonerada en 96% del impuestos de ventas comprendida en el oficio de exoneración	DAI: 0 % Ley 6946: 0 %	N/A

		DGCN-CA-10-050-2017 folio 14-104		
Angulares, Vigas de Hierro Negro Partida: 72.16	Se fabrica por laminado o extrusión en caliente, asimismo, son moldeados a gusto del cliente, utilizados en reparaciones de estructuras en ingenio.	DAI: 5 % Ley 6946: 1 % Impuesto de Ventas: 13 % Mercancía exonerada en 96 % del impuestos de ventas comprendida en el oficio de exoneración DGCN-CA-10-050-2017 folio 9.	DAI: 0 % Ley 6946: 0 %	N/A
Platina Acero Inoxidable Partida: 72.20	De composición de acero aleado con un contenido de carbono inferior al 1,2 % en peso, por su resistencia a la corrosión, se emplea en reparaciones donde está expuesto más directo con el medio.	DAI: 0 % Ley 6946: 1 % Impuesto de Ventas: 13 % Mercancía exonerada en 96 % del impuestos de ventas comprendida en el oficio de exoneración DGCN-CA-10-050-2017 folio 66.	DAI: 0 % Ley 6946: 0 %	N/A
Cable de Acero Partida: 73.12	Utilizadas para maquinaria de elevación, normalmente obtenida por torsión de acero, de forma redonda.	DAI: 0 % Ley 6946: 1 % Impuesto de Ventas: 13 % Mercancía exonerada en 96 % del impuestos de ventas comprendida en el oficio de exoneración	DAI: 0 % Ley 6946: 0 %	N/A

		DGCN-CA-10-050-2017 folio 21		
Cadenas Partida: 73.15	Compuestas de eslabones de hierro negro, utilizada en transmisiones de maquinaria agrícola y transportador de caña en la parte industrial.	DAI: 0 % Ley 6946: 1 % Impuesto de Ventas: 13 % Mercancía exonerada en 96 % del impuestos de ventas comprendida en el oficio de exoneración DGCN-CA-10-050-2017 folio 21-108	DAI: 0 % Ley 6946: 0 %	N/A
Tornillos, Tuercas Partida: 73.18	Permiten unir dos piezas o más, normalmente son roscados, utilizados en la mayoría de los procesos, reparaciones, mantenimiento, etc.	DAI: 5 % Ley 6946: 1 % Impuesto de Ventas: 13 % Mercancía exonerada en 96 % del impuestos de ventas comprendida en el oficio de exoneración DGCN-CA-10-050-2017 folio 80-124	DAI: 0 % Ley 6946: 0 %	N/A
Resortes Partida: 73.20	Son piezas metálicas, las cuales tienen forma de espiral, que soportan deformaciones sin comprometer la resistencia, utilizadas en las reparaciones carretas de caña, implementos agrícolas.	DAI: 9 % Ley 6946: 1 % Impuesto de Ventas: 13 % Mercancía exonerada en 96 % del impuestos de ventas comprendida en el oficio de exoneración	DAI: 0 % Ley 6946: 0 %	N/A

		DGCN-CA-10-050-2017 folio 70-122		
Sellos, Rejillas Partida: 73.26	Utilizado en empaquetadura constituido por acero o hierro negro.	DAI: 0 % Ley 6946: 1 % Impuesto de Ventas: 13 % Mercancía exonerada en 96 % del impuestos de ventas comprendida en el oficio de exoneración DGCN-CA-10-050-2017 folio 69	DAI: 0 % Ley 6946: 0 %	N/A
Barra de Bronce Partida: 74.07	Las barras de bronce son aleaciones de cobre y estaño, al igual que las barras de hierro negro o acero son empleadas en la confección de buje, argollas, amortiguadores, etc.	DAI: 0 % Ley 6946: 1 % Impuesto de Ventas: 13 % Mercancía exonerada en 96 % del impuestos de ventas comprendida en el oficio de exoneración DGCN-CA-10-050-2017 folio 14-15-103	DAI: 0 % Ley 6946: 0 %	N/A
Útiles Intercambiables para Herramientas de Mano Partida: 82.07	Las partes de las herramientas de mano utilizadas en CATSA son los multitorques, fresadoras, taladros. Dichas partes pueden ser barras cónicas Mandrel, cuerpo Mandrel, rodillos para expandir, etc.	DAI: 0 % Ley 6946: 1 % Impuesto de Ventas: 13 %	DAI: 0 % Ley 6946: 0 %	N/A

Cuchillas para Máquinas Partida: 82.08	Hojas cortantes de forma triangular o rectangular utilizadas en las cosechadoras de caña.	DAI: 0 % Ley 6946: 1 % Impuesto de Ventas: 0 %	DAI: 0 % Ley 6946: 0 %	N/A
Bisagras, Llavín Partida: 83.02	Herrajes de metales comunes para ser utilizado en carrocería como por ejemplo, las bisagras de las cosechadoras y llavines de los Tractocamiones (Cabezales).	DAI: 0 % Ley 6946: 1 % Impuesto de Ventas: 13 %	DAI: 0 % Ley 6946: 0 %	N/A
Partes para Motores Partida: 84.09	Partes empleadas exclusivamente a motores de chispa o compresión como por ejemplo pistones, kit de reparación, tubo de inyección, inyector, capuchas, válvulas de admisión, escape, carburadores, bielas.	DAI: 0 % Ley 6946: 1 % Impuesto de Ventas: 13 % Mercancía exonerada en 96 % del impuestos de ventas comprendida en el oficio de exoneración DGCN-CA-10-050-2017 folio 109-116-120-126	DAI: 0 % Ley 6946: 0 %	N/A
Bombas de Agua y sus partes Partida: 84.13	Bombas de aguas destinadas a elevar agua y regar los campos de caña, impulsadas por un motor incorporado, llamadas Motobombas. Partes destinadas exclusivamente como impulsores, ejes, bomba, estatores.	DAI: 0 % Ley 6946: 1 % Impuesto de Ventas: 13 % Mercancía exonerada en 96 % del impuestos de ventas comprendida en el oficio de exoneración DGCN-CA-10-050-	DAI: 0 % Ley 6946: 0 %	N/A

		2017 folio 16-17-18-33-46-106-112		
Bombas de Aire al Vacío y sus Partes Partida: 84.14	Bombas de aire accionado por un motor, se le denomina compresores y son utilizadas para rellenar las llantas, sopetear filtros, etc. Partes destinadas como por ejemplo abanico, propela, adaptadores, impulsor.	DAI: 0 % Ley 6946: 1 % Impuesto de Ventas: 13 % Mercancía exonerada en 96 % del impuestos de ventas comprendida en el oficio de exoneración DGCN-CA-10-050-2017 folio 16-17-18-33-46-106-112	DAI: 0 % Ley 6946: 0 %	N/A
Filtros Partida: 84.21	Objetivo es separar las partículas sólidas de los líquidos o aire, como por ejemplo, filtros secadores, prefiltros, filtros A/C, diésel, aceite.	DAI: 9 % Ley 6946: 1 % Impuesto de Ventas: 13 % Mercancía exonerada en 96 % del impuestos de ventas comprendida en el oficio de exoneración DGCN-CA-10-050-2017 folio 43-113	DAI: 0 % Ley 6946: 0 %	N/A
Partes de Grúas y Rastras Partida: 84.31	Partes destinadas principalmente a los equipo de elevación como grúas dentro de los repuestos que se importan están palancas de freno, interruptores, sujetador, articulación, tira, guías, etc.	DAI: 0 % Ley 6946: 1 % Impuesto de Ventas: 13 %	DAI: 0 % Ley 6946: 0 %	N/A

Máquinas y partes de Cosechadoras Partida: 84.33	Máquina esencialmente utilizada para la corta de caña y sus partes como coronas, rotulas, protector de tubo, silenciador, discos, porta cuchillas, piso, forro extractor, elevador, rodillos, rodaje, amortiguador, balancín, palanca de ajustes, gazas de tubo, espaciador, soporte de cabina, resorte timón, aspas extractor, trancas, campanola, pivotes, cilindro de levante, etc.	DAI: 0 % Ley 6946: 1 % Impuesto de Ventas: 0 %	DAI: 0 % Ley 6946: 0 %	N/A
Aparatos para la industria azucarera Partida: 84.38	Máquinas y aparatos utilizados exclusivamente en la producción de azúcar como por ejemplo, conjuntos rotores de las desfibradoras de caña, rodillos, troceadoras, trituradoras, molinos, mazas, raspador y sus partes.	DAI: 0 % Ley 6946: 1% Impuesto de Ventas: 13% Mercancía exonerada en 96 % del impuestos de ventas comprendida en el oficio de exoneración DGCN-CA-10-050-2017 folio 58-69	DAI: 0 % Ley 6946: 0 %	N/A
Válvulas de Alivio, Mariposa y compuerta Partida: 84.81	Aparatos montados en tuberías principalmente en transportadores de jugo de caña o vapor para la distribución o retención del caudal o presión.	DAI: 0 % Ley 6946: 1 % Impuesto de Ventas: 13 % Mercancía exonerada en 96 % del impuestos de ventas comprendida en el oficio de exoneración DGCN-CA-10-050-	DAI: 0 % Ley 6946: 0 %	N/A

		2017 folio 93-94-95-96-97-98		
Rodamientos (Roles) Partida: 84.82	Conjunto de cojinetes que amortiguan el roce o fricción de cajas, ejes los cuales pueden ser lubricados como por ejemplo roles piñón loco, de caja de bombas, de balancín, de cilindros, de empuje, etc.	DAI: 0 % Ley 6946: 1 % Impuesto de Ventas: 13 % Mercancía exonerada en 96% del impuestos de ventas comprendida en el oficio de exoneración DGCN-CA-10-050-2017 folio 71-122	DAI: 0 % Ley 6946: 0 %	N/A
Chumaceras Partida: 84.83	Comprendido por dos piezas, alojando un rodamiento incluye dispositivos de engrase estos pueden ser de parche o de pie.	DAI: 0% Ley 6946: 1% Impuesto de Ventas: 13% Mercancía exonerada en 96% del impuestos de ventas comprendida en el oficio de exoneración DGCN-CA-10-050-2017 folio 24-110	DAI: 0 % Ley 6946: 0 %	N/A
Partes de Transmisión Partida: 84.83	Transmiten la fuerza motriz en forma de movimiento rotativo a los automotores incluye eje piñón, bujes, poleas, reductor, adaptador, yoyo.	DAI: 0 % Ley 6946: 1 % Impuesto de Ventas: 13 % Mercancía exonerada en 96 % del impuestos de ventas comprendida en el oficio de exoneración DGCN-CA-10-050-	DAI: 0 % Ley 6946: 0 %	N/A

		2017 folio 32-64-67-68		
Motores Partida: 85.01	Su función principal es transformar o utilizar la energía eléctrica en mecánica y así impulsar sistemas o motores en la parte industrial de producción de azúcar, ejemplo de ello son los motoreductores de molinos, motores blower, motorpropelas.	DAI: 0 % Ley 6946: 1 % Impuesto de Ventas: 13 % Mercancía exonerada en 96 % del impuestos de ventas comprendida en el oficio de exoneración DGCN-CA-10-050-2017 folio 59-60	DAI: 0 % Ley 6946: 0 %	N/A
Transformadores de Potencia Partida: 85.04	Convierten un sistema de corriente alterna en otro disminuyendo o aumentando la intensidad, muestra de ellos son los reguladores y transformadores.	DAI: 0 % Ley 6946: 1 % Impuesto de Ventas: 13 % Mercancía exonerada en 96% del impuestos de ventas comprendida en el oficio de exoneración DGCN-CA-10-050-2017 folio 87	DAI: 0 % Ley 6946: 0 %	N/A
Arrancadores y Reguladores Partida: 85.11	Dispositivos eléctricos de encendido para motores de pistón (cabezales, tractores, maquinaria pesada, vehículos), agrupando bobinas, automáticos, reguladores, arrancadores.	DAI: 0 % Ley 6946: 1 % Selectivo de Consumo: 25 % Impuesto de Ventas: 13 % Mercancía exonerada en 96 % del impuestos de ventas comprendida	DAI: 0 % Ley 6946: 0 %	N/A

		en el oficio de exoneración DGCN-CA-10-050-2017 folio 102-106		
Interruptores y Conectores Partida: 85.36	Su función es interrumpir o dejar paso a los circuitos que intercalan para el funcionamiento de los dispositivos eléctricos como por ejemplo Relay, interruptores, conectores.	DAI: 0 % Ley 6946: 1 % Impuesto de Ventas: 13 % Mercancía exonerada en 96% del impuestos de ventas comprendida en el oficio de exoneración DGCN-CA-10-050-2017 folio 46-47-70	DAI: 0 % Ley 6946: 0 %	N/A
Partes de Tractores y Cabezales Partida: 87.08	Utilizadas exclusivamente en este tipo de vehículos sin ello no funciona, dentro de los que se puede citar tijeretas, dasch, discos, cilindro de freno, soporte de cajas, amortiguadores, empuñaduras, brazo de dirección, rótulas, barra de dirección.	DAI: 9 % Ley 6946: 1 % Selectivo de Consumo: 15 % Impuesto de Ventas: 13 % Mercancía exonerada en 96% del impuestos de ventas comprendida en el oficio de exoneración DGCN-CA-10-050-2017 folio 115-122-123	DAI: 0 % Ley 6946: 0 %	N/A
Instrumentos de Medición Partida: 90.26	Aparatos utilizados para medir y controlar distintos niveles como flujos o líquidos además de presión, dentro de los que se pueden mencionar transductores,	DAI: 0 % Ley 6946: 0 % Impuesto de Ventas: 13%	DAI: 0 % Ley 6946: 0 %	N/A

	medidores de aceites, sensores.	Mercancía exonerada en 96% del impuesto de ventas comprendida en el oficio de exoneración DGCN-CA-10-050-2017 folio 57-75-123		
Termostatos Partida: 90.32	Utilizados para el control automático de la temperatura.	DAI: 0 % Ley 6946: 1 % Impuesto de Ventas: 13 % Mercancía exonerada en 96 % del impuesto de ventas comprendida en el oficio de exoneración DGCN-CA-10-050-2017 folio 124	DAI: 0 % Ley 6946: 0 %	N/A

Fuente: Elaboración Propia, datos entrevistas y Notas Explicativas del Sistema Armonizado.

Tomando en cuenta los factores expuestos, tales como flete internacional, impuestos, notas técnicas, clasificación arancelaria, seguro, valor aduanero, origen, bodegaje y gastos de nacionalización, se puede determinar el porcentaje de comparación con otras ofertas nacionales como internacionales, así como el establecimiento del porcentaje de reserva por gastos de nacionalización, que se debe realizar en el presupuesto de la empresa y su posible costo final puesto en Costa Rica.

Un tema importante y el cual se debe prever con exactitud, excluye las situaciones de fuerza mayor, es el tiempo aproximado en llegar la mercancía a las instalaciones de la empresa, para ello, se debe sumar el tiempo de entrega, dado por el proveedor, más el tiempo de tránsito internacional y nacionalización.

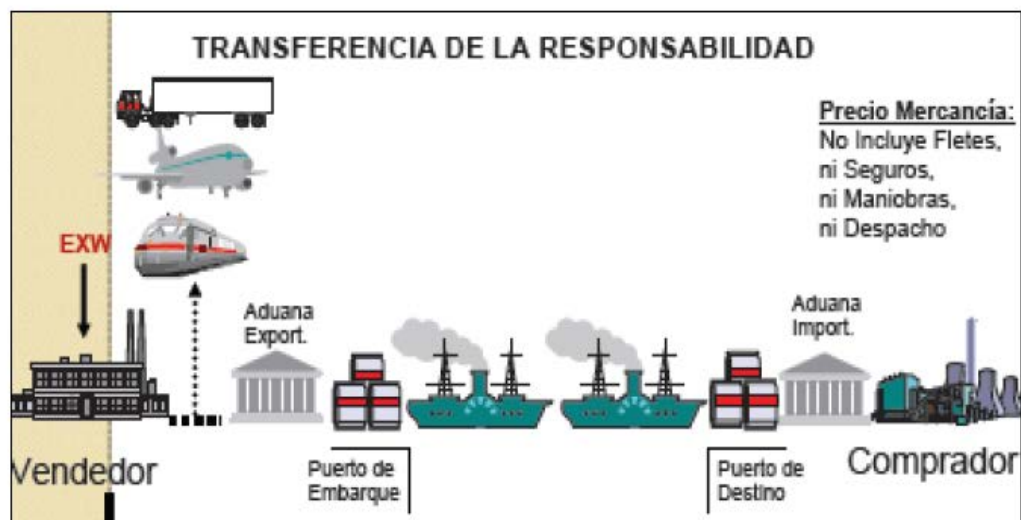
Términos comerciales

Los Incoterms del grupo E, según la Cámara de Comercio Internacional, representan las mínimas obligaciones y responsabilidades para el vendedor, puesto que el comprador se hace cargo de la mercancía desde la fábrica hasta su propia empresa, e incluye toda la logística de importación de mercancías, debe contratar el seguro y transporte, además de los trámites aduanales de exportación e importación.

A continuación, se detalla el único término comprendido en este grupo.

- EXW (*Ex Work*) Puesto en fábrica: la mercancía se entrega al comprador en las bodegas del vendedor, sin subirla al medio de transporte contratado por el comprador, a partir de este punto, el vendedor transfiere los riesgos y responsabilidades, además de las obligaciones inherentes al trasiego de la mercancía (Incoterms, 2010, p.17).

Figura 19. Término comercial EXW

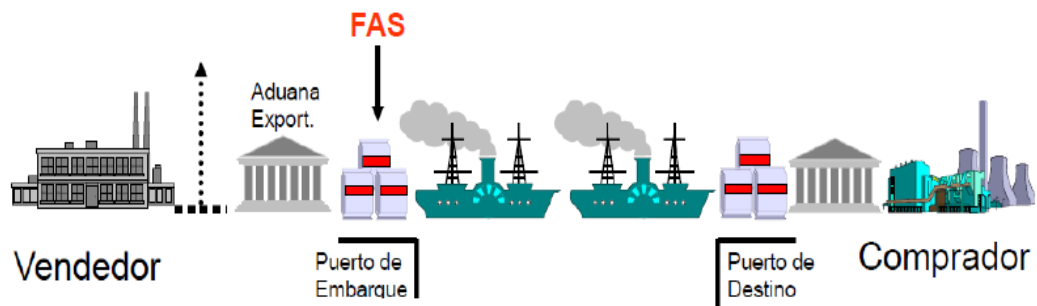


Fuente: Promotora Comercio Exterior de Costa Rica.

Los términos comerciales del grupo F, tienen como deber del vendedor, entregar la mercancía al transportista contratado por el comprador en el país de exportación, el punto de entrega puede ser aéreo, marítimo o terrestre, las responsabilidades terminan cuando se entrega la mercancía en el lugar de embarque convenido. El flete internacional queda a cargo del comprador, siendo el vendedor el que realiza el despacho de exportación, e incluye el flete interno en el país de exportación.

- FAS (*Free Alongside Ship*) Libre a un Costado del Buque: El vendedor tiene la obligación y responsabilidad de entregar la mercancía a un costado del buque en el puerto de exportación, el vendedor realiza el despacho de exportación y cubrir sus costos, no debe subir la mercancía al buque (Incoterms, 2010, p.87).

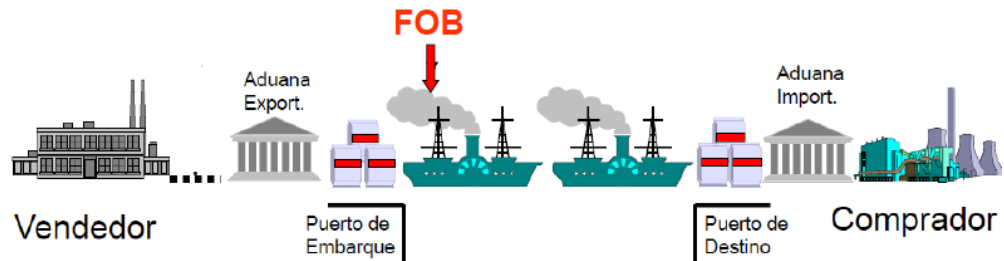
Figura 20. Término comercial FAS



Fuente: Promotora Comercio Exterior de Costa Rica.

- FOB (*Free on Board*) Libre a Bordo: El vendedor tiene la obligación de entregar la mercancía a bordo del buque, la responsabilidad se transmite al comprador, una vez que la mercancía se coloca a bordo del barco, es de los términos comerciales más utilizados, este solo se utiliza para transporte marítimo (Incoterms, 2010, p.97).

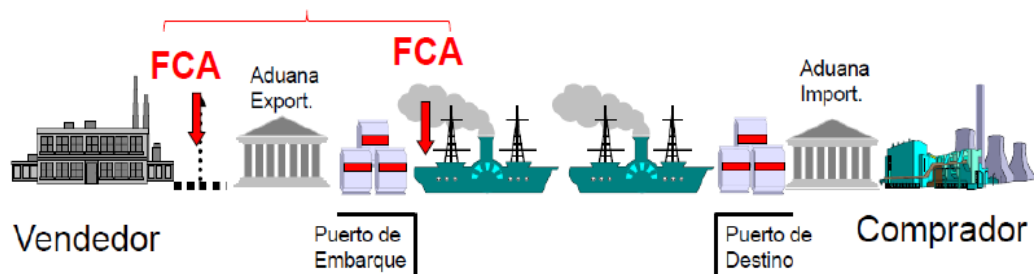
Figura 21. Término comercial FOB



Fuente: Promotora Comercio Exterior de Costa Rica.

- FCA (Free Carrier At) Libre Transportista hasta: El vendedor entrega la mercancías al transportista en el lugar de carga convenido, aplicable para cualquier medio de transporte, este puede ser domicilio del vendedor o terminales de carga (Incoterms, 2010, p.25) en este caso, es el término comercial más utilizado por los proveedores de Central Azucarera Tempisque S.A., puesto que las cargas son dejadas en las bodegas de SDV, embarcador logístico erradicado en Miami, Estados Unidos. La responsabilidad del vendedor termina, cuando entrega al transportista, sin pagar el flete, incluye trámites de exportación.

Figura 22. Término comercial FCA

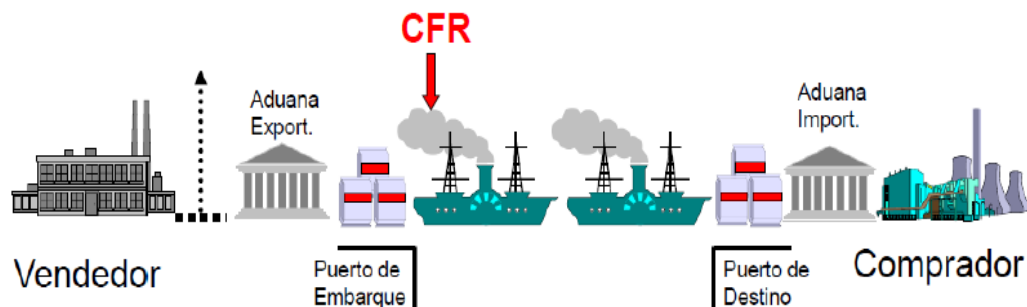


Fuente: Promotora Comercio Exterior de Costa Rica.

Los Términos Comerciales del grupo C son contratos de embarque, donde la obligación del vendedor es pagar el transporte internacional y, además de todos los recargos previos, la responsabilidad termina, cuando se entrega la mercancía al transportista en el lugar de embarque convenido, está compuesto por tres términos:

- CFR (*Cost and Freight*) Costo y Flete: El vendedor es responsable de entregar la mercancía en el puerto marítimo de embarque, los riesgos son traspasados al comprador cuando se coloca la carga a bordo del buque, el vendedor debe contratar el transporte internacional y pagar dicho flete (Incoterms, 2010, p.107).

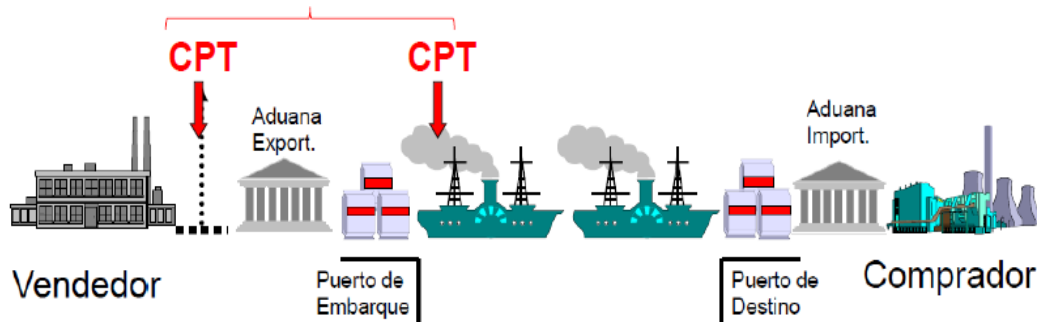
Figura 23. Término comercial CFR



Fuente: Promotora Comercio Exterior de Costa Rica.

- CPT (*Carriage Paid To*) Transporte pagado hasta: El vendedor entrega la mercancía al transportista en el lugar convenido para la carga, ya sea domicilio del vendedor o una terminal de carga, sin importar el medio de transporte utilizado. La responsabilidad se traspaasa al comprador, cuando la mercancía se entrega al primer transportista, el vendedor asume los costos del flete internacional y despacho de exportación (Incoterms, 2010, p.35).

Figura 24. Término comercial CPT

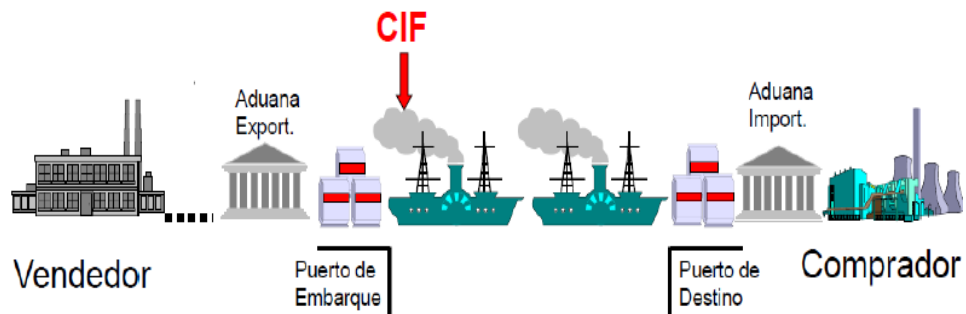


Fuente: Promotora Comercio Exterior de Costa Rica.

- CIF (*Cost, Insurance and Freight*) costo, seguro y flete: El vendedor debe contratar el transporte internacional, además del seguro de la carga, y este debe estar a nombre del comprador, siendo este el responsable de gestionar el cobro de la póliza de seguro, la responsabilidad del vendedor termina, cuando la mercancía a bordo del buque toca puerto en el país de destino (Incoterms, 2010, p.117).

Según la legislación costarricense, este término comercial es la base que se debe presentar para la valoración en aduanas y su consecuente cálculo de impuestos.

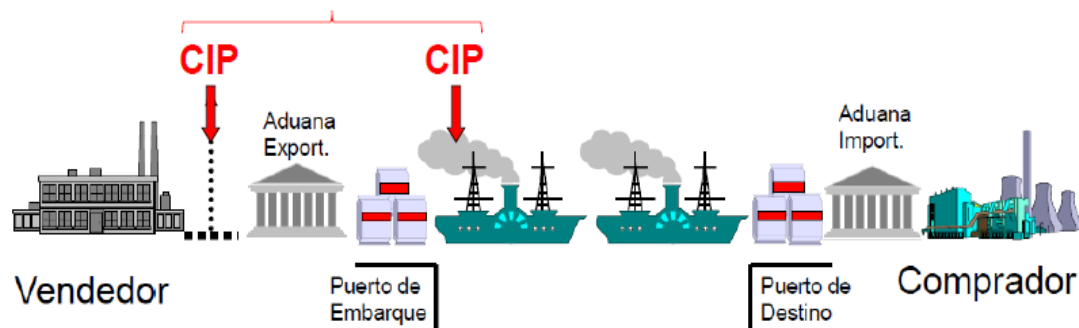
Figura 25. Término comercial CIF



Fuente: Promotora Comercio Exterior de Costa Rica.

- CIP (*Carriage and Insurances Paid*) Transporte y seguro pagado: El vendedor entrega mercancía al transportista en el lugar de embarque negociado, este puede ser domicilio del vendedor o terminal de carga, se utiliza indistintamente del medio de transporte, el riesgo es traspasado al comprador, cuando la mercancía se pone a disposición del transportista, el vendedor paga flete internacional, seguro de la carga y despacho de exportación (Incoterms, 2010, p.47).

Figura 26. Término comercial CIP



Fuente: Promotora Comercio Exterior de Costa Rica.

Los Términos Comerciales del grupo D son contratos de entrega, siendo el vendedor responsable de entregar la mercancía en un lugar negociado en el país de importación, debe contratar transporte internacional, seguro y trámites de exportación y, además, es el responsable de la mercancía en todo momento.

- DAP (*Delivery At Place*) Entrega en lugar: El vendedor realiza la entrega de la mercancía en el medio de transporte de llegada en el país de destino, no incluye la descarga de él. Los costos del transporte hasta el lugar de destino convenido corren por cuenta del vendedor, así como los riesgos, el comprador realiza el despacho de importación (Incoterms, 2010, p.69).

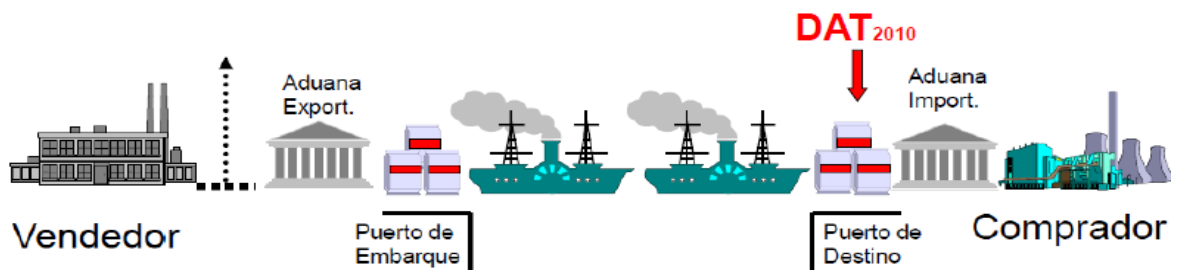
Figura 27. Término comercial DAP



Fuente: Cámara de Comercio Internacional (ICC).

- DAT (*Delivery At Terminal*) Entrega en terminal: El vendedor realiza la entrega, cuando la mercancía ya está descargada del medio de transporte en la terminal del país de destino (Incoterms, 2010, p.61).

Figura 28. Término comercial DAT

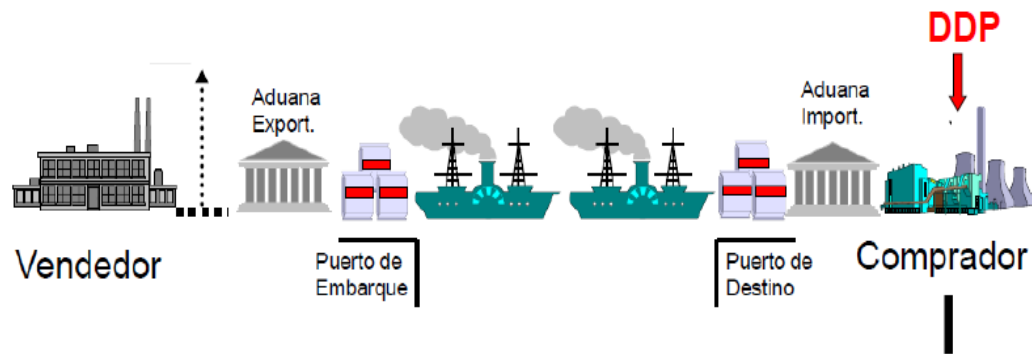


Fuente: Promotora Comercio Exterior de Costa Rica.

- DDP (*Delivery Duty Paid*). Entrega con Aranceles de Importación Pagados: Es el término comercial donde el vendedor asume los mayores riesgos y responsabilidades, este debe entregar la mercancía en el lugar de destino convenido en el país de destino,

incluye transportes, descargas, despachos de exportación e importación de las mercancías, se conoce como puerta a puerta (Incoterms, 2010, p.77).

Figura 29. Término comercial DDP



Fuente: Promotora Comercio Exterior de Costa Rica.

La importancia de la correcta aplicación de los términos comerciales radica en las futuras disputas por pérdida o algún daño que sufriese la mercancía, como parte de las operaciones comunes de traslado, carga o descarga, además de la homologación de los términos, sin importar la barrera del idioma.

Vendedor y comprador deben establecer bajo qué Incoterms se negocia la compraventa y, además, avisar cuando la mercancía está a disposición del comprador, además de estos, se deriva los costos. Los términos varían, dependiendo del medio de transporte escogido y cualquier inconveniente está amparado a un organismo internacional como lo es la Cámara de Comercio Internacional.

Logística de importación de carga general desde Estados Unidos

Por la operación CATSA y con base en el estudio realizado, se clasifica la logística en tres procesos, dependiendo de la carga, así como del estado de urgencia de ella, para lo cual se debe tomar en cuenta volúmenes, valor de la mercancías e injerencia en el proceso productivo de la empresa.

Seguro de carga

El trasiego de mercancías a nivel internacional cuenta con riesgos como robos, pérdidas, daños por diversas razones, las cuales deben ser asumidas por una de las partes de la compraventa internacional, los Incoterms determinan cuando es trasladado del riesgo y la responsabilidad entre comprador y vendedor.

Para determinar los costos de los seguros, se debe contar contra lo que se quiere proteger, además del tipo de mercancía y su valor, la periodicidad del transporte de mercancías, ya que existen tipos de seguros abiertos, que cubren varios trasiegos durante un periodo fijo.

El contrato de seguro es un acuerdo de voluntades entre dos o más partes, las cuales pactan sobre una mercancía, dando al asegurado la tranquilidad sobre su carga, mediante el pago de una prima, por cualquier eventualidad estipulada en el contrato, según el artículo 3 de la Ley N° 8956 Reguladora del Contrato de Seguros, la cual define así:

El contrato de seguros es aquel en que el asegurador se obliga, contra el pago de una prima y en el caso de que se produzca un evento cuyo riesgo es objeto de cobertura, a indemnizar el daño producido a la persona asegurada, o a satisfacer un capital, una renta u otras prestaciones, dentro de los límites y las condiciones convenidos (2011, p.3).

Según información suministrada por del Instituto Nacional de Seguros de Costa Rica, las coberturas básicas del seguro de mercancías para la importación y exportación de cargas del territorio nacional son las siguientes:

- Cobertura A: Todo Riesgo: cubre los riesgos por daño o pérdida de la carga asegurada, siempre y cuando la mercancía sea nueva, viaje bajo cubierta o en contenedor cerrado, además de excepciones detalladas en el contrato de seguro.

- Cobertura C: Riesgo Nombrado: ampara los riesgos de daño o pérdida de la carga asegurada, esta puede ser usada, reconstruida, reparada, reexportada además de mercancía nueva que viaje sin empaque o sobrecubierta, siempre y cuando los daños sean atribuibles a: incendio o explosión, hundimiento, vuelco, colisión del medio de transporte, descarga y carga, echazón, rayo, ciclón, huracán, terremoto y demás desastres naturales.
- Cobertura F: Todo Riesgo para productos perecederos y/o refrigerados: cubre los daños y pérdidas de mercancías perecederas o que requiera refrigeración durante el transporte, además, ampara la pérdida por variaciones de temperaturas atribuibles a fallas mecánicas, incendio o explosión, vuelco, colisión, hundimientos del medio de transporte, descarga en puerto de arribada forzosa.
- Cobertura G: Riesgo Nombrado para productos perecederos y/o refrigerados: ampara los riesgos de pérdida o daño que sufra las cargas perecederas o refrigerada que sea transportada sin empaque o reexportada, dentro de los hechos atribuibles a daño, estas variaciones de temperaturas atribuibles a fallas mecánicas, incendio o explosión, vuelco, colisión, hundimientos del medio de transporte, descarga en puerto de arribada forzosa, sacrificio de averigua gruesas, desastre natural.
- Cobertura D: Guerra: ampara pérdidas o daños causados por guerra civil, arresto, captura, bombas y demás actos de guerra.
- Cobertura E: Huelga: cubre los daños y pérdidas de las mercancías asegurables, causados por trabajadores en suspensión de sus labores, disturbios, cierre patronal y otras acciones similares.

CATSA decide si desea o no asegurar las cargas por movilizar, se puede tomar en cuenta como criterios de selección, costo de la mercancía o fragilidad de ella como parámetros, para tomar un seguro de carga internacional, sabiendo que asegurar una carga

incrementará el costo de ella. Una vez teniendo claro si la carga viajará asegurada, se procede a definir el medio de transporte más apto para la importación desde Estados Unidos.

Como parte del análisis de operación y debido al tipo de carga que moviliza Central Azucarera Tempisque S.A., existen tres formas de realizar la logística de importación, por orden de importancia es la carga consolidada, movilización de cosechadoras de caña y envíos urgentes, mediante empresa de entregas rápidas.

Logística cargas consolidadas

Una vez recibido en el embarcador las cargas adquiridas inicia el proceso de logística de importación, el cual tiene como fin principal ser eficiente y buscan el ahorro máximo posible, para ello, se debe planificar semana a semana cada uno de los arribos de las cargas a Miami, Estados Unidos, con el objetivo de consolidar el mayor número de cargas y, con ello, abaratar los costos de importación.

La elección del medio de transporte más apto para la movilización de las mercancías tiene un impacto muy importante en el costo final de los productos adquiridos en el exterior, la mayoría de los casos se debe estudiar el tipo de mercancía, como fue expuesto en el capítulo anterior, así como su nivel de urgencia en los procesos de producción de la empresa.

Existen varios factores, los cuales deben ser tomados en cuenta para escoger bajo qué modalidad se transportará las mercancías, estos son: costo del bien adquirido, plazos de tránsito, volumen de la carga, itinerario de viaje y características de la carga.

Para poder realizar la exportación desde Estados Unidos, independiente del medio de transporte por utilizarse, deben tener la documentación oficial de embarque, como lo es la factura comercial y el conocimiento de embarque, para estos casos y según la investigación realizada en la empresa, solo dos medios de transporte internacional son viables para realizar la importación de cargas desde Estados Unidos.

El primero es transporte marítimo, según Quesada, Arce, Arce (2012) “el medio de transporte marítimo es el más adecuado para transportar mercancías de gran volumen y peso a grandes distancias con fletes relativamente bajos” (p.13), puesto que los buques cuentan con alta capacidad de carga, versatilidad, ya que no solo en contenedores transportan las mercancías, sino en todo tipo de embalaje, además de la cantidad de rutas existentes que conectan los países.

En el caso de CATSA, según estudio realizado con las consolidadoras de carga marítima de Costa Rica, los cortes de documentación se realizan hasta los días miércoles de cada semana. El barco zarpa los viernes desde el puerto de Miami, en Estados Unidos, con un tiempo de tránsito que ronda los cinco a siete días, aproximadamente.

El documento oficial emitido por las navieras se denomina conocimiento de embarque (*Bill of Lading*), según las reglas de Hamburgo (1978), en su artículo 1.7, define como “documento que hace prueba de un contrato de transporte marítimo y acredita que el porteador ha tomado a su carga o ha cargado las mercancías y en virtud del cual, este se compromete a entregarlas contra la presentación del documento” (p.2) es por ello que, el conocimiento de embarque y la factura comercial acreditan al consignatario como el titular de la mercancía.

Para proteger las mercancías de diversas afectaciones durante el transporte internacional, y con base en el estudio de la naturaleza de las cargas importadas por Central Azucarera Tempisque S.A., existen distintos tipos de contenedores, los cuales pueden ser empleados en la movilización de las mercancías, dentro de las cuales se hallan:

- Contenedor Seco: Generalmente utilizados para el transporte de carga seca no peligrosa, indistintamente del embalaje, según la Guía Logística internacional de Proecuador (2014) “Un contenedor es un recipiente de carga para el transporte aéreo, marítimo o fluvial, transporte terrestre y transporte multimodal. Las dimensiones del contenedor se encuentran normalizadas para facilitar su manipulación” (p. 26).

Según estudio de las mercancías importadas por la empresa, los más utilizados se demuestran en la siguiente figura.

Figura 30. Medidas contenedor seco

20 PIES STANDARD (dry cargo) 20' x 8' x 6'					
MEDIDA	EXTERNA (metros/pies)		INTERNA (metros/pies)		
LARGO	6,05m	20'	5,90m	19'4"	
ANCHO	2,43m	8'	2,34m	7'8"	
ALTO	2,59m	8'6"	2,40m	7'10"	

40 PIES STANDARD (dry cargo) 40' x 8' x 6'					
MEDIDA	EXTERNA (metros/pies)		INTERNA (metros/pies)		
LARGO	12,19m	40'	12,03m	39'6"	
ANCHO	2,43m	8'	2,34m	7'8"	
ALTO	2,59m	8'6"	2,40m	7'10"	

40 PIES high cube STANDARD (dry cargo) 40' x 8' x 9'6"					
MEDIDA	EXTERNA (metros/pies)		INTERNA (metros/pies)		
LARGO	12,19m	40'	12,03m	39'6"	
ANCHO	2,43m	8'	2,34m	7'8"	
ALTO	2,89m	8'11"	2,59m	8'6"	

Fuente: Imagen tomada: www.movicargaservimaq.com

Los contenedores son suministrados por las empresas transportistas y están incluidas en las tarifas brindadas por el flete internacional, para la carga y descarga de ellos, dichas empresas proporcionan cierta cantidad de horas o días, ya sea en las bodegas de Central Azucarera Tempisque S.A. o en almacén fiscal, el atraso de él puede generar cobros adicionales a los negociados, la cantidad de horas para las labores de carga y descarga depende de las empresa que suministra el contenedor.

Con el objetivo de contar con un mayor seguimiento de quiénes o cuántas veces es abierto el contenedor, para controlar un posible extravío de las mercancías, a nivel internacional, se manejan elementos de seguridad para salvaguardar la carga, según la norma ISO 17712 (2010), se establece los procedimientos uniformes para la clasificación y aceptación de los sellos mecánicos de los contenedores que transportan mercancías, los más comunes son el precinto o marchamo mecánico, el cual se acciona mediante la unión del

chupón y cuerpo, además del marchamo electrónico el cual es monitoreado por la empresa emisora de él, y genera datos reales de localización de la carga. A continuación se ejemplifica.

Figura 31. Tipo de marchamos



Fuente: Imagen tomada: www.portel.es

Los consolidados de cargas provenientes de Estados Unidos vienen con redestino desde Puerto Limón hasta almacén fiscal, bajo la jurisdicción de la aduana Santamaría, cabe resaltar que a la fecha de análisis de esta investigación, las cargas marítimas consolidadas arriban a Almacén Fiscal Sandal S.A. código A252.

Los puertos marítimos constituyen uno de los principales activos logísticos, ya que por su capacidad de movilización de mercancías, se convierten en la principal vía de trasiego e intercambio de producto, siendo estas, instalaciones provistas con espacios para el arribo de buques, áreas de carga y descarga, además de bodegas. Dentro de los principales puertos de arribo de Costa Rica, dos se ubican en aguas del Caribe, exactamente en la provincia de Limón, denominados Puerto Limón y Moín, ambos administrados por JAPDEVA, además de un puerto en las costas del pacífico, llamado Puerto Caldera.

Otro medio de transporte utilizado para movilizar cargas desde Estados Unidos es el transporte aéreo, según la guía logística internacional de Procuador (2014), tiene como característica “La gran velocidad, mayor frecuencia de servicios, accesibilidad, son las principales ventajas propias del modo aéreo” (p.38).

Si bien es cierto, este medio de transporte es más eficiente que el marítimo, sobresale dentro de las desventajas como uno de los más costosos, ante esta situación, esta modalidad de transporte se convierte en una excelente opción para la movilización de cargas con pesos y volúmenes pequeños o que, por su urgencia, requieran ser transportadas con mayor velocidad.

Según estudio realizado con las consolidadoras de carga aérea de Costa Rica, los cortes de documentación se deben realizar a más tardar a las 9:00 a.m., para que pueda volar en el avión de la madrugada del día siguiente, y así tener disponible la mercancía al día posterior de recibida en el embarcador. El conocimiento de embarque emitido por las aerolíneas o consolidadoras de carga es denominado Guía Aérea, según la guía logística internacional de Proecuador:

La guía aérea, instrumento no negociable, sirve como recibo para el remitente. Emitida por la aerolínea o por el consolidador, la AWB por sus siglas en inglés *Air Way Bill* indica que el transportista ha aceptado los bienes contenidos en la lista y que se compromete a llevar el envío al aeropuerto de destino, de conformidad con las condiciones anotadas en el reverso del original de la guía (2014, p.40).

Los vuelos provenientes de Miami son enviados desde el Aeropuerto Internacional de Miami (MIA) hacia la terminal del Aeropuerto Internacional Juan Santamaría (SJO). Una vez descargado, se remite a un Almacén Fiscal, bajo la jurisdicción de la Aduana Santamaría.

El transporte internacional de mercancía desde Estados Unidos es un servicio fundamental, que vincula a CATSA con sus proveedores, de ahí su importancia en la cadena de abastecimiento. El mayor porcentaje de representación de costos está conceptualizado en el flete internacional, pues cualquier variación en itinerarios o salidas afectan directamente en la planificación logística de importación y su puesta en marcha en el ingenio.

La escogencia del medio de transporte por el cual se realizará la exportación de Estados Unidos, dependerá del tipo de carga por movilizar, así como el grado de urgencia, tomando en cuenta los costos y los tiempos de tránsito.

Una vez que la mercancía se encuentra en régimen de depósito aduanero, inicia el proceso de aduanas. En Costa Rica, se entiende este régimen, según la Ley General de Aduanas (LGA) art. 46 como:

Los depositarios aduaneros son las personas físicas o jurídicas, públicas o privadas, auxiliares de la función pública aduanera que, autorizadas mediante concesión, por la Dirección General de Aduanas, custodian y conservan temporalmente, con suspensión del pago de tributos, mercancías objeto de comercio exterior, bajo la supervisión y el control de la autoridad aduanera (2017, p.37).

Luego de ser remitido por el transporte internacional se envía al depósito aduanero, el cual tiene hasta un año de vigencia para conservar la carga, sin cancelar los impuestos, el no sometimiento a un régimen definitivo en ese plazo, es causa de abandono, según la legislación costarricense.

La digitación del movimiento de la carga debe ser notificada por el consolidador de carga y verificada en el sistema TICA en el siguiente enlace: <https://www.hacienda.go.cr/tica/web/hskmovstk.aspx> el cual mostrará una imagen similar a la que se muestra.

Figura 32. Consulta movimiento TICA

Bienvenido al Sistema TICA - Versión 2.5

Usuario:

Clave: Login

Movimientos por número de inventario

* Depósito:

* Fecha inicio: * Fecha Fin:

Tipo Docum. -

Docum. Ingreso Aduana: Año: Número:

Manifiesto: Número: Depósito de Ingreso: Arribo: / /

Conocimiento:

Consignatario -

Nro. de Mov.: a Tipo: Todos ▼

Situación: Todos ▼ Estado: Todos ▼

Confirmar

Fuente: Imagen Tomada Sistema TICA.

Con el número de movimiento y código del depósito aduanero enviado por la consolidadora de carga, se puede verificar la correcta digitación de peso, número de bultos, consignatario. Si no se tuviera el número de movimiento, existen otros parámetros de búsqueda como el conocimiento de embarque (BL, Guía Aérea), consignatario, lista la verificación del movimiento, y se puede proceder con la nacionalización de la carga.

Una vez que la carga está disponible del consignatario, se procede a realizar las inspecciones previas a la presentación de la declaración aduanera. La Ley General de Aduana, en el artículo 84, define previo examen como “El declarante o su representante, podrá efectuar el examen previo de las mercancías por despachar, para reconocerlas a efecto de declarar, correctamente, toda la información acerca de las mercancías” (2017, p.54).

Este examen es realizado por la agencia de aduanas, y en él se verifica la información especificada en la factura comercial, además de determinar si existen sobrantes o faltantes con respecto a los esperado por CATSA, todas estas acciones se realiza antes de presentar la declaración en aduanas, así como su pago de impuestos.

Con el examen previo de mercancía realizado, se procede a formalizar la Documento Único Aduanero (DUA), entendiéndose según el artículo 86 de la LGA como

Las mercancías internadas o dispuestas para su salida del territorio aduanero, cualquiera que sea el régimen al cual se someta, serán declaradas conforme a los procedimientos y requisitos de esta Ley y sus Reglamentos, mediante los formatos autorizados por la Dirección General de Aduanas. Con la declaración se expresa, libre y voluntariamente, el régimen al cual serán sometidas las mercancías; además, se aceptan las obligaciones que el régimen impone (2017, p.55).

Para ello, se debe contar con la documentación completa para su autodeterminación, según el artículo 86 de la LGA, los documentos por presentar son:

- a) El original de la factura comercial, salvo en casos de excepción debidamente reglamentados.
- b) Un certificado de origen de las mercancías, emitido por la autoridad competente al efecto, cuando proceda.
- c) El conocimiento de embarque.
- d) Una copia o fotocopia de la declaración aduanera o del documento de salida de las mercancías exportadas, emitido por el exportador o expedidor, que incluya el valor real de la mercancía, el nombre del importador, el peso bruto y neto, así como el número del contenedor, cuando proceda.
- e) La demás documentación establecida legal y reglamentariamente (2017, p.56).

Con los documentos completos, la agencia de aduanas puede proceder con la confección del borrador de impuestos, el cual es la antesala para la declaración aduanera, es importante que la agencia tenga claro cada una de las cargas por importar.

En la declaración se especifica, línea por línea, cada una de las mercancías descritas en las facturas, incluye precio, cantidad, embalaje y la clasificación arancelaria a doce dígitos, como se expuso al principio del capítulo, en esta radica su importancia, puesto que auto-determina el monto de impuesto por cancelar a favor del fisco, mediante la codificación de las cargas y asocia el conocimiento de embarque, factura comercial y traducción, cuando aplique en otro idioma distinto del español.

Adicionalmente, se debe enviar los folios de exoneración de las mercancías por importar, ya que CATSA está exonerada del impuestos sobre las ventas en la división de grandes contribuyentes del Ministerio de Hacienda, en este momento, es indispensable tener claro si la mercancía califica como originaria de Estados Unidos, con el objetivo de aplicar el Tratado de Libre Comercio entre Centroamérica, Estados Unidos y República Dominicana, y así acceder al trato arancelario preferencial negociado en el marco del acuerdo comercial.

En la actualidad, todas las cargas adquiridas por CATSA se encuentran en una desgravación arancelaria total, esto significa, que no cancelan los rubros de DAI y Ley N° 6946.

Con la revisión del borrador de impuestos, se puede determinar la correcta clasificación arancelaria, monto de impuestos por cancelar, valor aduanero, si se aplicó Tratado, número de bultos, peso, ubicación de la carga en deposito aduanero y los documentos relacionados. Cada uno de los elementos formará parte de la declaración aduanera, una vez verificado estos puntos, se procede a dar el visto bueno para la inclusión del documento en los sistema de información TICA.

Se puede realizar el seguimiento del DUA, sin necesidad de que la agencia indique estado de él, esto se puede corroborar en el siguiente enlace: <https://www.hacienda.go.cr/tica/web/hcitelelog.aspx> digitando el número de declarante y consecutivo de recibo, los cuales se encuentran en la parte superior del borrador de impuestos, en dicha pantalla, se puede verificar si la agencia no ha transmitido el documento o si hay algo pendiente, así como el estado de transmisión.

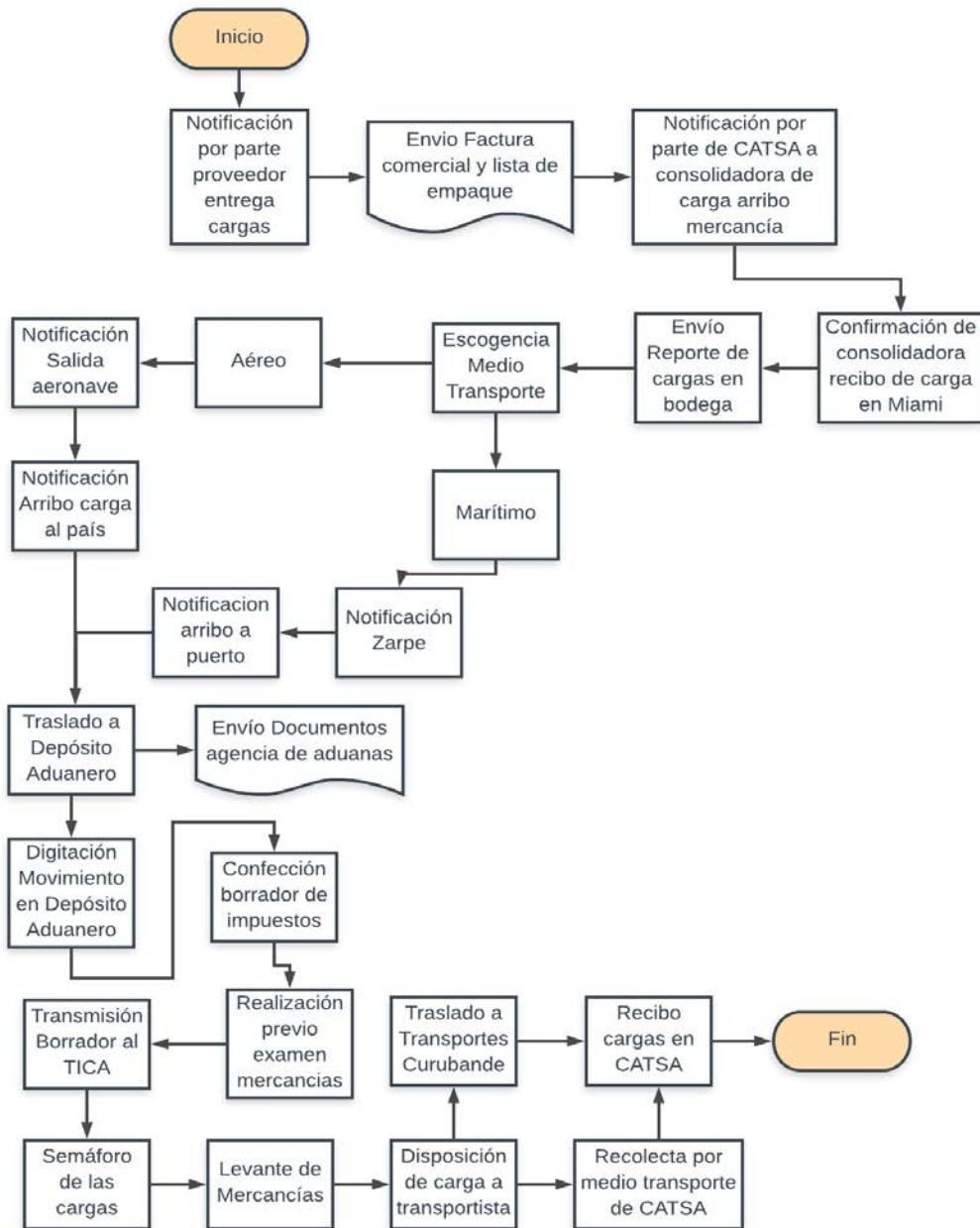
Con la declaración aduanera incorporada al sistema TICA y los documentos asociados, se procede a esperar el semáforo, el cual determinará qué tipo de revisión tendrá la carga, así lo especifica la guía aduanera de Costa Rica emitida por cooperación entre la Agencia de los Estados Unidos para el Desarrollo Internacional y la Dirección General de Aduanas.

Para comprobar el contenido de la información de la declaración aduanera que se haya presentado, la aduana somete el trámite a un proceso de selectividad. En este proceso, que se parece a un semáforo de tres colores, puede decidirse si las mercancías se van a verificar físicamente de inmediato (rojo), si solamente se verificarán los documentos (amarillo), o si por el contrario, las mercancías se liberarán inmediatamente de la aduana (verde) (2009, p. 67).

Una vez que se cuenta con cualquiera de los semáforos y se cumple la formalidad que conlleva, se autoriza el levante de la carga, esto significa que CATSA puede disponer de ella, en cualquier momento, para su traslado a transporte Curubandé, o el envío del camión de la empresa, a recoger directamente al depósito aduanero, para ello, la agencia de aduanas debe enviar carta de autorización para recolectar, especificando los datos del chofer, así como de la unidad de transporte, detallando placa, cédula y nombre completo de la persona que recogerá la carga.

Escogida la forma en que se va a movilizar las mercancías, desde el depósito aduanero hasta CATSA, se procede a realizar la acción del traslado hasta las instalaciones en Guardia de Liberia, Costa Rica, para llevar a fin el proceso completo de importación logística de carga general desde Estados Unidos hasta la empresa.

Figura 33. Diagrama proceso logístico de importación de cargas consolidadas



Fuente: Elaboración propia.

Es importante tener mapeado cada uno de los puntos expuestos, ya que la no planificación de él conlleva atrasos en la disposición de la mercancía, además del incremento

de los costos, puntos esenciales como la escogencia del medio de transporte o la negociación del término comercial, sumado a un correcto análisis de factibilidad de importación, son ejes determinantes en el éxito final de la importación.

La logística en la empresa debe ser un punto primordial, se le debe prestar mayor atención, ya que con una eficiente labor incide directamente en el proceso de abastecimiento y en la producción de azúcar, alcohol, miel y arroz, mercancías producidas por Central Azucarera Tempisque S.A.

Logística de importación de cosechadoras de Caña

CATSA, por su operación necesita adquirir equipos para la corta de caña, cuando se decide la compra de una cosechadora, se realiza los estudios técnicos y viabilidades de las máquinas. Según G. Espinoza (Comunicación personal, 8 noviembre 2016), se envía un personero de la empresa a escoger la cosechadora idónea para la empresa y se analiza los siguientes puntos:

- Máquina usada con pocas horas de uso, normalmente menos de 3000 horas de funcionamiento.
- Marca y modelo: John Deere 3520 para mantener línea de cosechadoras adquiridas por la empresa.
- Rodaje: Específicamente, tiene que ser de oruga con zapata de 16" para el acomodo de las condiciones de terrenos de la empresa.
- Dimensiones: Largo: 5,79 m ancho: 2,69 m alto: 4,27 m
- Potencia: es recomendable de 375 hp

Una vez que la cosechadora se escoge, se indica a fábrica John Deere domiciliada en 244 Highway 3266 Thibodaux, La. 70301 Estados Unidos, que cotice acorde con las necesidades y requerimientos de la empresa, en este caso, es necesario documentar el número

de serie completo de la máquina seleccionada, para tener precisión que sea el equipo cotizado, año, número de horas, etc.

La cotización de John Deere se debe solicitar en dos términos comerciales, puesto en fábrica (EXW) o puesto en Puerto Limón (CIF), comparando las dos ofertas, se tendrá un costo por logística internacional (incluye cargas y descargas en Estados Unidos, flete local, seguro, transporte internacional, estadía en puerto, validación, manejo en terminales en origen), el cual se debe comparar puntualmente con otros operadores logísticos, seccionando en las cotizaciones cada uno de los rubros, para poder comparar bajo los mismos términos, realizado el análisis anterior, se determinará cómo se plantea la logística de importación, si por parte de la fábrica a término CIF, o mediante control y operación de CATSA o una combinación.

Si la decisión es movilizarlo por riesgo y responsabilidad de CATSA, desde la fábrica, se debe coordinar con cada uno de los actores que participarán en la operación, así como plantear distintos escenarios ante las diferentes circunstancias.

Para ello, el término comercial escogido debe ser EXW, tomando la operación y el riesgo desde la fábrica del proveedor, ante ello, se prevé la mejor forma, embalaje y movilización de la máquina, para estos casos, es recomendable realizarlo bajo dos canales, mediante un contenedor de 40 pies con partes y accesorios y un equipo rodante, siendo para este último, una plataforma de elevación (*Lowboy*) para su movilización hasta el puerto de Houston si, por el contrario, la decisión es movilizarlo por riesgo y responsabilidad del proveedor hasta Puerto Limón, Costa Rica, la operación se debe abordar en el puerto nacional.

Es importante especificar que este tipo de mercancía solo se moviliza vía marítima, el tránsito aproximado, desde la fábrica hasta el puerto de Houston es de un día, ya las dos unidades puestas en el puerto de exportación, se inicia el proceso de validación y revisión documental, por parte de la aduana de los Estados Unidos, que tiene hasta 72 horas para

realizar el levante de ellas, y poder iniciar el proceso de carga al buque que transportará la máquina.

Cabe destacar que se debe contar con la documentación completa, así como la identificación de números de serie, factura notariada. Los cortes de documentación para las navieras que realizan sus viajes los días viernes (*Cut Off*) son los días miércoles, antes del mediodía, hora de Costa Rica, si no se tuviese todo listo por parte del operador logístico o autorización de aduana de Estados Unidos antes de ese corte, la exportación de la máquina quedaría para la siguiente semana, según estudio realizado con distintas navieras y operadores logísticos, el tiempo de tránsito internacional desde el puerto de Houston hasta Costa Rica, es de 12 días aproximadamente, arribando a Muelle Alemán, Limón, Costa Rica.

Normalmente, los días de llegada del barco procedente de Estados Unidos son los miércoles de cada semana, según protocolo de las navieras, el itinerario normalmente es bajar los equipos especiales y luego los contenedores, dependiendo en qué locación del barco vengan, estos pueden venir rodados o en plataformas especiales con agarraderos aéreos, para poder ser descargados con la grúa portica.

Este tipo de contenedores se utiliza para el movimiento de cosechadoras de caña, las cuales cuentan con sobredimensiones, según la Guía Logística internacional de Proecuador (2014) “Los contenedores flat rack son diseñados para cargas con bordes irregulares, con dimensiones que se extienden más allá de las medidas internas de los contenedores secos” (p. 32).

A continuación, se muestra un ejemplo:

Figura 34. Medidas *flat rack*

20' Flat Rack	
Largo interior (m)	5,460
Ancho interior (m)	2,240
Alto interior (m)	2,225
Ancho puerta (m)	2,240
Alto puerta (m)	2,180
Peso/Tara (Kg)	3080,00
Carga Máxima	22320,00 (mercancia/kg)

40' Flat Rack	
Largo interior (m)	11,550
Ancho interior (m)	2,250
Alto interior (m)	2,215
Ancho puerta (m)	2,250
Alto puerta (m)	2,160
Peso/Tara (Kg)	5300,00
Carga Máxima	39700,00 (mercancia/kg)

Fuente: Imagen tomada Revista logística Sea Cargo.

La movilización mediante plataformas asegura que la máquina pueda bajar y evitar inconvenientes, por alguna falla mecánica que no se pueda reparar en el momento, es importante contar en la operación con soporte técnico (mecánico) por cualquier eventualidad, para efecto de carga y descarga.

En estos casos, lo más recomendable, e independientemente de si el término comercial es CIF o EXW, por un tema de coordinación de transportes locales, es generar declaraciones aduaneras anticipadas.

Según el artículo 112 de la Ley General de Aduanas de Costa Rica, se entiende como:

La declaración aduanera podrá presentarse bajo el sistema de autodeterminación, según el artículo 86 de esta Ley, aunque las mercancías no hayan arribado a puerto aduanero o no se haya iniciado el procedimiento de exportación, cuando el declarante posea los documentos aduaneros o la información que deban presentarse con la declaración aduanera o consignarse en ella. Además, deberán indicarse los datos que identifiquen la unidad de transporte, el transportista y su fecha aproximada de llegada (2017, p. 65).

Esto permite evitar recargos por atrasos o movimientos en falso de los equipos que transportarán la máquina hasta CATSA. El inciso arancelario para la importación del cuerpo de la cosechadora es 8433.51.00.00.00 y para las partes 8433.90.00.00.10, en el tema de impuestos, se puede exonerar del pago del 1 % de ley 6946 de dos formas, que a continuación se detalla:

1. Solicitando la exoneración mediante el Ministerio de Agricultura y Ganadería la cual da el aval técnico, que es aplicable por el Ministerio de Hacienda.
2. Aplicación del Tratado de Libre Comercio con Estados Unidos (CAFTA-RD).

La movilización de equipos sobredimensionados, carga suelta, maquinaria y equipos de mucho valor es recomendable contratar un seguro de carga internacional, que incluya operaciones de carga y descarga en puertos e instalaciones de la empresa, fletes locales e internacionales, a terceros, a la propiedad, al equipo y unidad de transporte.

Dependiendo de la aseguradora y los eventos cubiertos, establecen procedimientos de reclamo, agrupando los procedimientos del Instituto Nacional de Seguro, Océánica de Seguros y Quálitas, ante un eventual daño, se establece a nivel general el procedimiento por seguir, el cual se expone a continuación:

1. Reportar al agente de seguro en Costa Rica sobre el daño ocurrido, documentado con imágenes y testimonios.
2. Solicitar revisión por parte del perito, la aseguradora indicará, si es necesario o no la visita de él.
3. Esperar aval de la aseguradora de cómo proceder, normalmente indica que se inicie con el diagnóstico del daño, solicitud cotización de repuestos, mano de obra y demás costos indirectos relacionados con el daño.
4. Se analiza por parte de la aseguradora si procede o no el daño, se estima el monto por indemnizar y la forma en que se aplicará dicho monto.

Para poder acceder a la indemnización, es importante reportar el incidente en el momento ocurrido, con el objetivo de cumplir en tiempo las formalidades requeridas. Para movilizar la cosechadora desde Limón hasta CATSA, se puede conjugar varias formas de realizarlas que se muestra a continuación:

- Traslado Agente Externo: el acarreo de la máquina se puede realizar por medio de un transportista externo, el cual debe tramitar el permiso de traslado, así como aportar la escolta, corre con el riesgo y responsabilidad del flete, desde Limón hasta CATSA.
- Traslado Equipo Empresa: Debido a la actividad desarrollada por Central Azucarera Tempisque S.A., cuenta con el equipo necesario para realizar el movimiento desde puerto, para ello, se necesita un *Lowboy* con cabezal, además de un pick up para escolta, en este caso, la empresa debe asumir el trámite del permiso ante el MOPT y el riesgo y responsabilidad de la operación.

Si se desea realizar la movilización por cuenta de la empresa, se debe solicitar permisos al Ministerio de Obras Públicas y Transporte de Costa Rica, basado en el decreto 31363-MOPT y sus reformas, el cual exige que, a partir de 2,61 m de ancho, cuenten con el visto bueno del Ministerio para el traslado

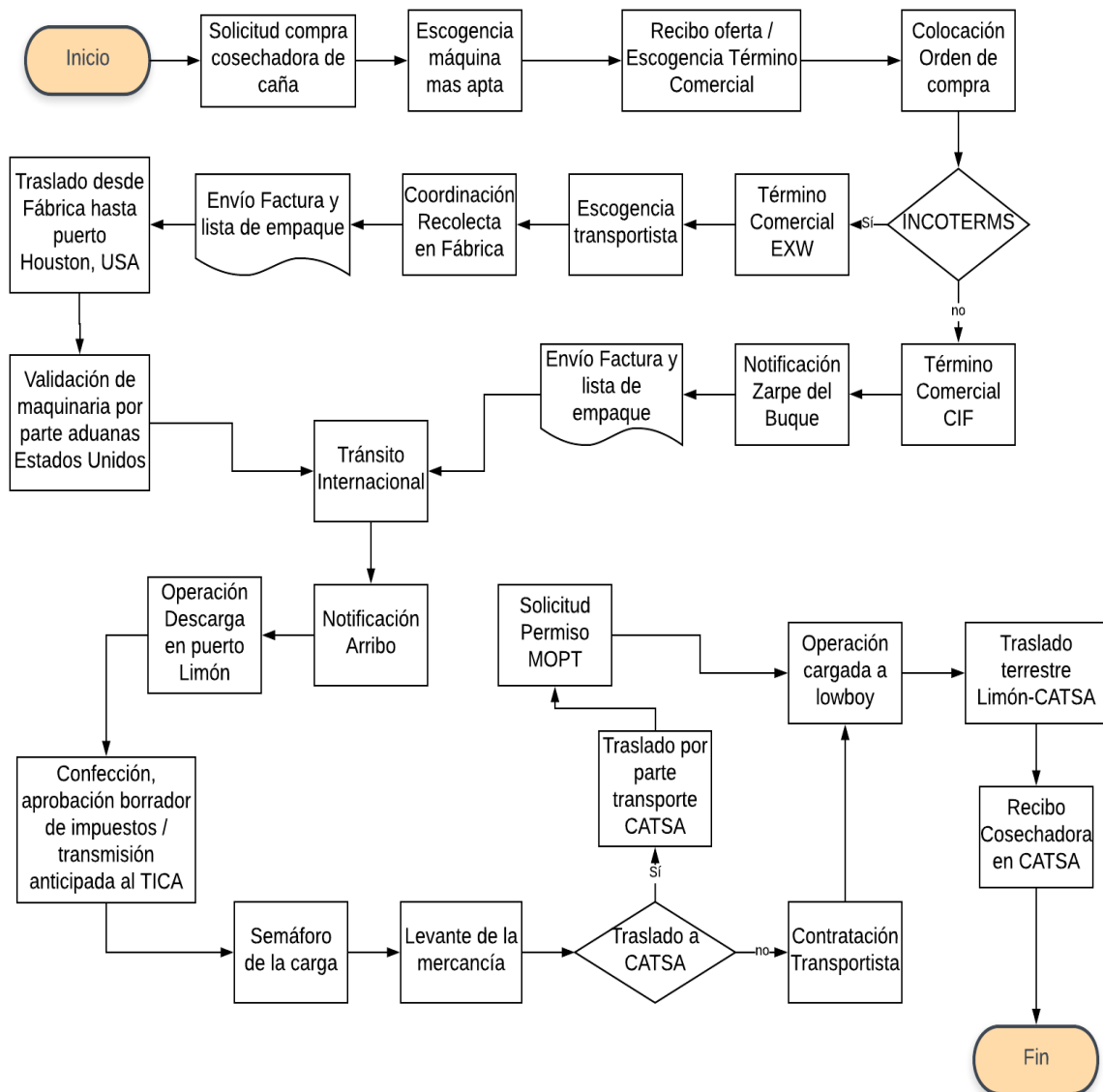
Si el ancho de la carga se halla entre los 2,61 m. y 3,64 m., deberá contar con una escolta y portar banderas rojas alrededor de la carga (...) Si la altura de la carga excede los 4,50 m., deberá contar con una cuadrilla de peones para levantar el tendido eléctrico cuando sea necesario (2003, p.2).

En este caso, por el ancho de la carga, se debe solicitar el permiso del traslado, el que se solicita, según el decreto, con dos días hábiles de anticipación a la fecha del traslado, este solo se puede realizar de lunes a viernes, en horario de 6 de la mañana hasta las 5 de la tarde, además, debe cumplir con las formalidades establecidas en el decreto.

Por el tipo de mercancía, esta operación requiere supervisión en todo momento, para prever cualquier variación en la planificación. El éxito de ella recae en la coordinación con cada uno de los agentes que intervienen en el proceso.

Seguidamente, se muestra el diagrama del proceso:

Figura 35. Diagrama proceso logístico de importación de cosechadoras de caña



Fuente: Elaboración propia.

Logística envíos urgentes

Por la operación de la empresa durante el periodo de cosecha o mantenimiento, surgen movimientos, los cuales deben tratarse como urgencia, puesto que impactan en corto tiempo la producción o reparación de equipos, ante ello, proveeduría debe contar con medidas de contingencia, para responder en tiempo, como se expuso, el medio de transporte aéreo.

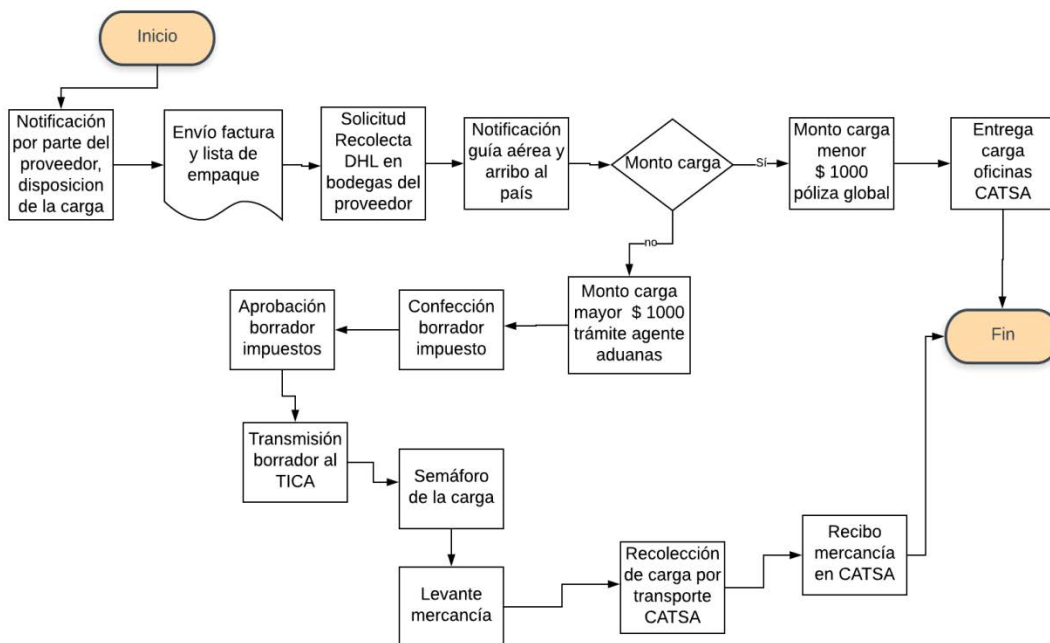
Dentro de sus ventajas es que las cargas están aproximadamente 24 horas posteriores al envío, realizando un análisis de los canales logísticos existentes, se puede explotar la vía DHL Express Costa Rica, la cual, según J. Mejía (Comunicación personal 13 diciembre 2016), es una herramienta bastante útil para carga que, debido a su urgencia, deben ser trasladadas desde Estados Unidos hacia Costa Rica.

Los proveedores solicitan la recolecta en sus fábricas y, al día siguiente, están en el país, si el monto de la mercancía por movilizar es menor a mil dólares, valor CIF, se nacionaliza mediante un póliza global, o sea, no requiere de agente de aduanas para realizar la nacionalización, esto permite el ahorro de tiempo para tener disponible la mercancía, si el monto es mayor, se requiere realizar todas las formalidades solicitadas para cumplir con la declaración aduanera.

El éxito de las operaciones de urgencia es anticipar el siguiente proceso, toda la documentación se debe tener lista, así como los dineros para la liberación de la carga. Actualmente, CATSA cuenta con casillero a crédito número 967615385 en la empresa DHL Express Costa Rica.

Obsérvese el diagrama de proceso de cargas urgentes:

Figura 36. Diagrama proceso logístico de importación de cargas urgentes



Fuente: Elaboración propia.

Tomando en cuenta cada uno de los elementos expuestos, independientemente de si se trata de cargas consolidadas, envíos de urgencia o logística de maquinaria, se debe considerar los elementos esenciales, tanto para el análisis de factibilidad como de la planificación de la logística de importación. Dichos elementos se especifica a continuación:

- Tipo de Mercancía: En él se determina la naturaleza y función del producto por importar, si necesita algún trato especial en su transporte, si se puede paletizar o requiere cumplir alguna nota técnica de importación.
- Peso y dimensiones: para el cálculo del flete internacional, se necesita el peso y medidas de la carga por importar, tales como alto, ancho y largo, con base en dichas cantidades, se determina el costo del flete.

- Costo de la Mercancía: es el monto emitido por el proveedor expresado en términos comerciales descritos en la factura, es la base a la cual se le debe sumar los costos de importación.
- Origen: si las cargas importadas son originarias de Estados Unidos, puede disfrutar del trato arancelario preferencial negociado al inciso arancelario, teniendo reducción en los rubros de DAI y Ley N° 6946.
- Términos Comerciales: son los términos comerciales bajo el cual se negocia la compraventa y debe venir expresado en la factura emitida por el proveedor, los más comunes utilizados por CATSA son FCA, EXW, FOB, CIF.
- Seguro: si las mercancías por importar se quisieran asegurar con las diferentes coberturas, ese valor se le debe sumar para la base imponible del cálculo de impuestos, si no fuese así, de igual forma, se le asigna un valor acorde con la circular ONVVA-002-2002 del Ministerio de Hacienda, la cual determina la siguiente fórmula para el cálculo $[(C+F) + ((C+F) * 10\%)] * T$ y así completar el valor aduanero.
- Medio de transporte: dependiendo de las necesidades de entrega de la mercancía, peso, y naturaleza de la carga, así se escoge el medio de transporte más apto para el traslado de la carga, con base en los precios utilizados en la actualidad por Central Azucarera Tempisque S.A. y suministrado por el operador logístico BAIMAR, se tabuló los datos y fueron enlazados en formato Excel, donde se le agregan pesos y dimensiones, para determinar el cálculo.
- Tiempo de Tránsito: dependiendo del medio de transporte, así va a ser la duración de la mercancía en llegar al país, en aéreo, el tiempo aproximado es de 1 a 2 días y marítimo de 5 a 7 días.
- Clasificación Arancelaria: una vez conociendo la mercancía por importar, se determina su clasificación, de acuerdo con los principios Merceológicos y a las notas

explicativas del Sistema Armonizado de Designación y Codificación de Mercancías, con el objetivo de asignar la carga tributaria de impuestos por pagar.

- Carga Tributaria en Aduanas: estructura de impuestos que pagan las mercancías al ser nacionalizadas en territorio costarricense, esta carga varía dependiendo de la clasificación merceológica, los impuestos más comunes son DAI, Ley N° 6946, Selectivo de Consumo, Impuesto de Ventas.
- Valor Aduanero: según la legislación, es valor de transacción, es decir, el precio realmente pagado o por pagar, según lo establecido en el Art. 1 del Acuerdo Relativo a la Aplicación del Artículo VII del GATT 1994, la base imponible para el cálculo de los tributos por pagar, todas aquellas cargas que no vengan expresados en términos CIF, se le debe adicionar los costos para llevarlos a dicho término.
- Gastos de Nacionalización: son todos los gastos cobrados por las agencias de aduanas para la nacionalización de las mercancías, incluye montos por previo examen.
- Bodegaje: costo cobrado por el depósito aduanero por la estadía de la mercancía en las bodegas.
- Traslado de la carga, desde las instalaciones aduaneras o de auxiliares de la función pública, hasta Central Azucarera Tempisque S.A.

La logística de importación determina cuán eficiente es la empresa para el abastecimiento y reordenamiento de los productos adquiridos en el exterior, los cuales son necesarios para el funcionamiento de CATSA, en ello prevé los recursos y actores involucrados para lograr la eficiencia óptima, el correcto análisis de viabilidad para llevarlo a cabo es el paso número uno, esto indica cuán competitivo resulta o no realizar la importación.

Si el diagnóstico es positivo, se inicia el proceso de planificación, determinando cada uno de los factores descritos, los cuales son los pilares para el idoneidad en costo y tiempo

que, al final del proceso, demandará la mercancía en las instalaciones de la empresa, esos gastos al final se verán reflejados en el costo total de la carga, puesta en las instalaciones de CATSA.

La constante revisión de los procesos y la actualización de ella serán clave en la mejora continua, ya que la legislación, impuestos, tarifas, acuerdos comerciales están en constante cambio, debido a un mundo globalizado en el cual, cada día pretende levantar las fronteras comerciales y, con ello, acercar el mundo logístico.

Antes de planificar la importación se debe de tener en cuenta, que la misma debe de ser rentable a nivel económico, uniendo los tiempos de entrega con el costo de adquisición final de la mercancía, no siempre adjudicar las compras a nivel internacional es la mejor opción, para ello se debe de realizar un estudio de viabilidad comercial para determinar si es factible ejecutar la logística de importación.

La clave del procedimiento recae en adelantarse al siguiente paso, con el objetivo de tratar de minimizar el impacto y ganar tiempo, no esperar a que suceda el evento que, en muchas ocasiones, es predecible, es por ello que el objetivo de esta guía es brindar un esquema básico de cada uno de los pasos por seguir, así como los aspectos técnicos que involucra.

CONCLUSIONES

En la investigación desarrollada se llevó a cabo cada uno de los objetivos específicos en el cumplimiento del fin, encontrándose hallazgos importantes, que afectan el desarrollo eficiente de la logística de abastecimiento internacional que, a su vez, repercute directamente en CATSA, tanto operativa como financieramente, incrementando los costos y desarrollo de ella. Con base en estos hallazgos, se planteó una guía logística de importación, acorde con las necesidades de la empresa.

Central Azucarera Tempisque S.A. es una de las mayores empresas productoras de azúcar y alcohol a nivel nacional, posicionándose como un referente en esta área y con gran impacto en la provincia de Guanacaste. La empresa en estudio, al encontrarse inscrita en el Ministerio de Hacienda, como grandes contribuyentes, está exonerada semestralmente de un porcentaje del impuesto de ventas, el cual es aplicable para compras nacionales e internacionales.

Según los conceptos que involucran una compra internacional, los personeros de la empresa no tienen claro las implicaciones en el proceso. Además, los términos comerciales negociados por los proveedores no se ajustan a las regulaciones internacionales en esta materia. CATSA no cuenta con colaboradores en el área de logística para el manejo del proceso, esta función recae en empresas externas, las cuales realizan las importaciones.

La cadena logística de importación de carga general desde Estados Unidos implica la participación de diversos actores externos a la empresa, la coordinación, planificación y comunicación es vital durante todo el proceso, con el fin de alcanzar una logística competitiva, en busca de la reducción de los costos. Para evaluar las mejoras del proceso, es conveniente estudiar los datos relacionados con este, así como los factores que afectan directa e indirectamente.

Cuando se analiza la cadena logística, se debe realizar de forma integral, tomando en cuenta los factores que inciden en la toma de decisiones, además, en su futura coordinación

y puesta en marcha. La importancia de llevar registros estadísticos para el análisis y evaluación del proceso es vital. La medición de cada una de las importaciones procedentes de Estados Unidos, medio de transporte, impuestos cancelados y demás rubros, determinan el porcentaje real de costos incurridos, para tener a disposición la mercancía en la empresa.

La propuesta de guía logística desarrollada pretende apoyar teóricamente en el proceso de importación para mejorar la cadena de abastecimiento de la empresa, relacionando la eficiencia con la efectiva reducción de costos, tanto de transporte internacional, como en la nacionalización en Costa Rica.

RECOMENDACIONES

Con base en los alcances investigados y las situaciones detectadas, se formulan las recomendaciones, con el propósito de apoyar y brindar propuestas de mejora, para aumentar la eficiencia en el proceso de abastecimiento desde Estados Unidos hasta las instalaciones de CATSA.

- i. Se recomienda incorporar la propuesta de guía para la logística de importación de carga general, al proceso de abastecimiento de mercancías con el objetivo de tipificar los procesos necesarios para la importación de productos.
- ii. Antes de iniciar con el proceso de importación de una mercancía, se debe determinar objetivamente la viabilidad de ellas, ya que, en muchos de los casos, es mejor adquirirlo localmente. Dicho análisis debe realizarse de forma integral, tomando en cuenta tiempos de entrega, tipo de mercancía, medios de transporte, por el cual se va a trasladar la carga, que empresa consolidadora y agencia de aduanas, brindarán el soporte técnico y acompañamiento durante el proceso.
- iii. Establecer un diagrama de procesos en el cual cada uno de los gestores de compra esté claro de la importancia de un correcto análisis, además de brindar la capacitación y herramientas necesarias para la fácil comprensión de los términos logísticos.
- iv. Mantener registros estadísticos de importación, los cuales funcionen para la toma de decisiones y mejoras del proceso. Entre los rubros por llevar, pueden ser total de importaciones por mes, nacionalizaciones por medio de transporte, tipos de aforos, países de procedencia, total impuestos pagados, monto ahorrado por aplicación de beneficios arancelarios, total pagos agencia aduanas, total pagos a operadores logísticos, porcentaje promedio de costos de nacionalización.
- v. Realizar mini arancel merceológico-arancelario con la clasificación arancelaria de las mercancías, comúnmente importadas por Central Azucarera Tempisque S.A.

relacionándolas con códigos de bodegas internas, para agilizar el proceso de clasificación arancelaria.

- vi. Confeccionar un compendio con los principales conceptos logísticos y aduaneros para ser suministrado a los involucrados en el proceso de compras internacionales.
- vii. Experimentar, con otros operadores logísticos que estén presentes en toda la cadena de distribución, que cuenten con almacén en Estados Unidos, consolidadora de carga, agencia de aduanas y depósitos aduaneros, para buscar el equilibrio entre costos y eficiencia del proceso de importación.
- viii. Absorber el proceso de control y toma de decisiones a lo interno de la empresa, coordinando directamente con cada uno de los actores de la cadena logística de importación y no subcontratando estos servicios con un intermediario, para esto, es recomendable designar a una persona especializada en el campo, para el manejo de toda la logística de la empresa.
- ix. Como parte del proceso de contratación directa y control de él, se tiene que establecer mecanismos para no afectar el flujo de caja, con el fin de poder realizar transacciones de pagos de impuestos, antes de que la carga arribe al país, y así evitar un cargo financiero por concepto de intereses de pagos de aranceles aduaneros.
- x. Las reservas vía presupuesto operativo interno se debe establecer, con base en el porcentaje, determinado en el análisis de factibilidad de importación, con el objetivo de no reservar, más o menos de lo indicado, reduciendo el impacto de la partida presupuestaria, cuando contabilidad liquide el pedido.
- xi. Cuando se envíe a cotizar mercancías a Estados Unidos, los gestores de compra deben consultar el origen de las cargas, con el objetivo de aplicar los beneficios arancelarios derivados del Tratado de Libre Comercio con Estados Unidos- Centroamérica- República Dominicana (CAFTA-RD).

- xii. Reclamar a la aduanas de jurisdicción, los impuestos pagados de más por no aplicación del CAFTA-RD, donde aún no se ha transcurrido un año desde la fecha de aceptación del DUA importación, con el fin de recuperar lo pagado en demasía.
- xiii. Prestar especial atención en las clasificaciones merceológicas-arancelarias de las mercancías, ya que están ligadas al pago de impuestos, un correcto análisis evita problemas y sanciones ante las dependencias aduaneras.
- xiv. Tramitar con anticipación todos los permisos y notas técnicas previas a la llegada de la carga al país, con el fin de no atrasar el proceso normal de importación.
- xv. Establecer parámetros, con el fin de verificar que las mercancías requerirán ser aseguradas, dentro de los que se puede mencionar, costo de la carga, tipo de manipulación que requerirá por sus dimensiones o fragilidad.
- xvi. Realizar capacitaciones constantes a los involucrados del proceso, con el fin de prepararlos ante las distintas situaciones que se presenta en una importación.
- xvii. Profesionalizar el proceso logístico de importación, con el manejo de un profesional en el área, con el objetivo de aprovechar al máximo la eficiencia del proceso.
- xviii. Implementar un diagrama logístico de control y programación de recepción de pedidos en el embarcador, con el propósito de planificar los consolidados próximos, así como agilizar los envíos, tomando en cuenta los cortes de documentación establecidos por las consolidadoras de carga.
- xix. Evaluar sistemas internacionales para la captación de nuevos proveedores, visionando la eliminación de la figura de intermediarios, para disminuir la cadena de distribución y comprar directamente con fabricantes o distribuidores.
- xx. Anticipar documentación y demás formalidades, tanto a la consolidadora, agencia de aduanas, deposito aduaneros, para agilizar cada uno de los pasos del flujo de proceso.

Para tener un impacto progresivo en las recomendaciones se debe de establecer un plan de implementación de las mismas con el objetivo de priorizar aquellas que tienen un mayor impacto económico en la empresa como por ejemplo la recuperación de los impuestos pagados en demasía, amparado al CAFTA-RD y la errónea clasificación arancelaria.

Como segundo paso de implementación son aquellas recomendaciones que afectan operativamente el proceso de abastecimiento tales como escogencia medio de transporte más apto, revisión borradores de impuestos, registros datos estadísticos, búsqueda de nuevos proveedores logísticos, verificación de origen de las mercancías.

Tomando en cuenta cada una de las recomendaciones expuestas, todas fueron planteadas, en función de poder ser cumplidas con pequeños cambios en el proceso de importación dentro del departamento de Proveduría de CATSA, con gran impacto en el tema de costo y abastecimiento, en el tema de comercio exterior, las empresas deben tener constantes revisiones, con el objetivo de ajustar cada día más la eficiencia en el proceso, ya que los mercados, leyes y tratados internacionales están en constante cambio.

Referencias bibliográficas

- Alfaro, M. (2010). *¿Cómo se calculan los costos de importación?* Actualidad empresarial. Recuperado:https://www.google.com/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=1&cad=rja&uact=8&ved=0ahUKEwIjgpDbgcvYAhXIRN8KHZKgCEUQFggmM AA&url=https%3A%2F%2Fwww.perucontable.com%2Fmodules%2Fnewbb%2Fdl_attachment.php%3Fattachid%3D1352686521%26post_id%3D91018&usg=AOvVaw1wdHgIrURIVUf9UjkRiYGL
- Arce, R; Arce, G; (2007). *La logística de exportación: facilidades e incentivos*. San José, Costa Rica: CICAP.
- Arce, R; Arce, G; Quesada, G. (2012). *Logística y Aspectos Técnicos del Comercio*. San José, Costa Rica: CICAP.
- Arce, R; Arce, G; Quesada, C. (2013). *Sistema Arancelario Costarricense: nomenclatura del sistema armonizado de designación y codificación de mercancías*. Costa Rica: Asesores Aduanales y comerciales S.A.
- Barahona, J. & Monge, G. (2006). *Logística Comercial y Modernización Aduanera en Centroamérica*. San José, Costa Rica: EUNED.
- Barrantes, R. (2005). *Investigación: Un camino al conocimiento, un enfoque Cuantitativo y cualitativo*. San José, Costa Rica: EUNED.
- Bernal, C. (2006). *Metodología de la Investigación*. México: Pearson Educación.
- Bowersox, D.; Closs, D.; Cooper, M. (2007). *Administración y logística en la cadena de suministro*. The Mc Graw Hill Companies.
- Cámara Comercio Internacional. (2010). *Reglas de ICC para el uso de términos comerciales nacionales e internacionales*. España: AGPOGRAF, S.A.
- Carranza, O.; Sabria, F. (2005). *Logística: Mejores prácticas en latinoamericana*. México: Thomson.
- Centro Comercio Internacional. (2012). *Identificando las medidas no arancelarias*. Recuperado:<http://www.intracen.org/itc/analisis-mercados/medidas-no-arancelarias/identificando-las-medidas-no-arancelarias/>.
- Central Azucarera Tempisque. (2014). *Historia*. Recuperado: <https://www.catsa.net/quienes-somos/historia/>
- Circular *ONVVA-002-2002*. Publicado: 10/05/2002, San José, Costa Rica.

- Chaves, M. (2010). *Resumen del desarrollo histórico de la caña de azúcar en Costa Rica*. Liga Agrícola de la caña de azúcar. Recuperado: <https://www.laica.co.cr/biblioteca/servlet/DownloadServlet?c=443&s=1750&d=808>
- Chaves, M. (2015). *1965-2015: 50 años de la creación de LAICA*. Liga Agrícola de la caña de azúcar. Recuperado: <https://www.laica.co.cr/biblioteca/servlet/DownloadServlet?c=443&s=1750&d=22816>.
- Chiavenato, I. (2004). *Introducción a la Teoría General de la Administración*. México: Mc Graw Hill Interamericana.
- Comunidad Andina. (2007). *Notas Explicativas del Sistema Armonizado de designación y codificación de mercancías*. Recuperado: <https://www.dane.gov.co/files/sen/nomenclatura/SA2007.pdf>
- Daniels, J.; Radebaugh, L. (2010). *Negocios Internacionales*. México: Pearson Educación.
- Decreto Ejecutivo N°31363-MOPT. Reglamento de Circulación por Carretera con Base en el Peso y las Dimensiones de los Vehículos de Carga. (2003). Publicado en la Gaceta No182 del: 23/09/2003, San José, Costa Rica.
- Decreto Ejecutivo RES-DGA-034-2016. (2016). Publicado en la Gaceta No42 del: 15/03/2016, San José, Costa Rica.
- Dirección General de Aduanas de Costa Rica. (2009). *Guía Aduanera de Costa Rica*. Recuperado:http://www.hacienda.go.cr/docs/5224c2cfb7c51_GUIAADUANERAD ECOSTARICA.pdf
- Frazelle, E. H. (2002). *Supply Chain Strategy: The Logistics of Supply Chain Management*. Estados Unidos: Mc Graw Hill.
- Fundación FSSC. (2017). *Certificación de sistemas de inocuidad de los alimentos FSSC 22000*. Recuperado:<http://www.fssc22000.com/documents/graphics/version41downloads/spanish/part-2-requirements-for-certification-january-2017.pdf>
- Grupo Dekra. (2017). Certificación ISCC. Recuperado: <http://www.dekra-certification.es/nuestros-servicios/certificacionsistemasgestionproceso/certificacion-iscc.html>
- Instituto de Normas Técnicas de Costa Rica. (2017). *Certificación*. Recuperado: <https://www.inteco.org/page/inteco.certifications>.

- Instituto de Promoción de Exportaciones e Inversiones de Ecuador. (2014). *Guía logística internacional 2014*. Recuperado: <https://www.proecuador.gob.ec/pubs/guia-logistica-internacional-2/>.
- Instituto Nacional de Seguros. (2017). Coberturas seguro de Carga. Recuperado: <http://portal.inscr.com/portal.inscr.com/Empresas/SegurosCo/SegCarga/Coberturas.htm>
- Instituto Tecnológico del Embalaje, Transporte y Logística de España. (2008). *Guía para ser más competitivo a través de la logística*. Recuperado: <http://www.itene.com/rs/807/d112d6ad-54ec-438b-9358-4483f9e98868/d2c/filename/globalog.pdf>.
- Jomini, A. (1838). *Précis de L'Art de la Guerre*. Recuperado: <http://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k86539g/f4.image>
- Ley 4961. *Reforma Tributaria y Ley de Consolidación de Impuestos Selectivos de Consumo*. (1972). Publicado en la Gaceta No50 del: 11/03/1972, San José, Costa Rica.
- Ley 5582. *Préstamo para Puerto Caldera con EXIMBANK de Japón Banco Exportación e Importación de Japón*. (1974). Publicado en la Gaceta No207 del: 31/10/1974, San José, Costa Rica.
- Ley 6826. *Impuesto General sobre las Ventas*. (1982). Publicado en la Gaceta No 216 del: 10/11/1982, San José, Costa Rica.
- Ley 6946. *Impuesto 1 % Valor Aduanero Mercancías Importadas*. (1984). Publicado en la Gaceta No 14 del: 19/01/1984, San José, Costa Rica.
- Ley 6986. *Convenio sobre el Régimen Arancelario y Aduanero Centroamericano*. (1985). Publicado en la Gaceta No 12 del: 17/01/1986, San José, Costa Rica.
- Ley 7557. *Ley General de Aduanas*. (1995). Publicado en la Gaceta No212 del: 08/11/1995, San José, Costa Rica.
- Ley 7818. *Ley orgánica de la agricultura e industria de la caña de azúcar*. Publicado en la Gaceta No184 del: 22/09/1998, San José, Costa Rica.
- Ley 8956. *Ley Reguladora del Contrato de Seguros*. (2011). Publicado en la Gaceta No175 del: 12/09/2011, San José, Costa Rica.
- Liga Agrícola de la Caña de Azúcar. (2011). *Ficha técnica azúcar*. Recuperado: <https://www.laica.co.cr/biblioteca/verSubcategoria.do?p=3&c=443&s=1774>

- Malisani, E. (2009). *Logística Empresarial*. Recuperado: <http://site.ebrary.com.ezproxy.sibdi.ucr.ac.cr:2048/lib/sibdilibrosp/reader.action?docID=10337354>.
- Marchena, J. (2015). De la crisis al éxito: el ascenso al poder político y económico de la elite azucarera costarricense 1970-1990. *Revista de Historia*. Recuperado: <http://www.revistas.una.ac.cr/index.php/historia/article/view/7100/7312>
- Martínez, D., Milla, A. (2012). *La elaboración del Plan Estratégico y su Implantación a través del Cuadro de Mando Integral*. Madrid, España: Ediciones Díaz de Santos, S.A.
- Martinez, A. (12 de julio del 2011). Todo sobre EPA. Recuperado: <http://www.ecologiahoy.com/epa>
- Ministerio de Comercio Exterior de Costa Rica. (2009). *Tratado de Libre Comercio República Dominicana-Centroamérica -Estados Unidos (CAFTA-DR)*. Recuperado: <http://www.comex.go.cr/tratados/vigentes/cafta/index.aspx>.
- Ministerio de Comercio Exterior de Perú. (2006). *Formas y medios de pago internacionales*. Recuperado: <http://www.siicex.gob.pe/siicex/documentosportal/960767905rad810CE.pdf>
- Muñoz, M. (10 de febrero del 2010). *Selección de proveedores*. Recuperado: <https://www.gestiopolis.com/seleccion-de-proveedores/>.
- Naciones Unidas. (1994). *Convenio de las naciones unidas sobre el transporte marítimo de mercancías 1978 (Reglas de Hamburgo)*. Recuperado: https://www.uncitral.org/pdf/spanish/texts/transport/hamburg/hamburg_rules_s.pdf
- Organización Internacional para la Estandarización. (2008). *ISO 9001:2008*. Recuperado: <https://www.iso.org/obp/ui/#iso:std:iso:9001:ed-4:v2:es>
- Organización Internacional para la Estandarización. (2010). *ISO 17712:2010*. Recuperado: <https://www.iso.org/standard/41017.html>
- Organización Mundial de Aduanas. (1983). *Convenio del Sistema Armonizado*. Recuperado: <http://tfig.unece.org/SP/contents/HS-convention.htm>.
- Organización Mundial de Aduanas. (1994). *Acuerdo Relativo a la Aplicación del Artículo VII del Acuerdo General sobre Aranceles Aduaneros y Comercio*. Recuperado: https://www.wto.org/spanish/docs_s/legal_s/20-val.pdf
- Organización Mundial del Comercio. (2017). *Acuerdo sobre Normas de Origen*. Recuperado: https://www.wto.org/SPANISH/docs_s/legal_s/22-roo_s.htm

- Organización Mundial del Comercio. (2017). *Aranceles*. Recuperado: https://www.wto.org/spanish/tratop_s/tariffs_s/tariffs_s.htm.
- Oviedo, J. (2016). Los principios UNIDROIT para los contratos internacionales. *Revista Dikaion*. Recuperado: <http://revistas.javerianacali.edu.co/index.php/criteriojuridico/article/view/213>.
- Promotora de Comercio Exterior de Costa Rica. (2014). *Guía informativa sobre temas de comercio exterior*. Recuperado: <https://www.procomer.com/uploads/downloads/2ce4726ece975be905a7f0276f6d9e505321c441.pdf>.
- Promotora de Comercio Exterior de Costa Rica. (2012). *Notas técnicas de importación y exportación*. Recuperado: <http://servicios.procomer.go.cr/aplicacion/documentos/ContactosNT.pdf>
- Promotora de Comercio Exterior de Costa Rica. (2017). *Recordatorio de entrada en vigencia de sexta enmienda del Sistema Armonizado*. Recuperado: <https://www.procomer.com/es/alertas-comerciales/recordatoriodeentradaenvigencia-de-sexta-enmienda-del-sistema-armonizado>
- Resolución DGCN-CA-10-050-2017. (2017). Publicado: 14/06/2017, San Jose, Costa Rica
- Ricardo, David. (1817). Principios de economía política y de tributación. Recuperado: <https://esepuba.files.wordpress.com/2009/03/david-ricardo-principios-de-economia-politica-y-tributacion-cap-1-y-2.pdf>
- Rodríguez, C.; Llorente, T.; Gutiérrez, J. (2006). *La triangulación analítica como recurso para la validación de estudios de encuesta recurrentes e investigaciones de réplica en Educación Superior*. Recuperado: http://www.uv.es/relieve/v12n2/RELIEVEv12n2_6.htm
- Sampiere, R.; Collado, C.; Baptista, P. (2006). *Metodología de la Investigación*. México: Mc Graw Hill Interamericana.
- Selltiz, C.; Jahoda, M.; Deutsch, M. y Cook, S. (1980). *Métodos de investigación en las relaciones sociales*. Madrid: Rialp.
- Servicio Nacional de Aduanas. (2008). *Instructivo cálculo de la obligación tributaria para la importación y exportación de mercancías*. Recuperado: https://www.google.com/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=1&cad=rja&uact=8&ved=0ahUKEwj2mOnBxc3YAhWJq1MKHdfiA1oQFggmMAA&url=http%3A%2F%2Fwww.hacienda.go.cr%2Fdocs%2F51cb54ee940fd_INSTRUCTIVO_CALCULO_OBLIGACION_TRIBUTARIA_2008.doc&usg=AOvVaw2vzMKeWrApb3U-4f3pQ71B

Ugarte, L. (2003). *Merceología: Teoría y práctica*. México: Centro de Investigación Aduanera y de Comercio Internacional.

Anexos

Anexo 1

Machote Reclamo Impuestos

Guardia de Liberia, ____ de _____ del _____

Departamento Normativo

Aduana _____

Estimados señores:

El suscrito, Édgar Alejandro Ponciano Lavergne, cédula de residencia de la República de Costa Rica número 132000023632, quien ostenta el cargo de Gerente General con facultades de Apoderado General sin límite de suma de Central Azucarera del Tempisque S.A. con cédula jurídica 3-101-27805, le solicito de la manera más respetuosa el reembolso de los impuestos pagados de más correspondiente al rubro de Derecho Arancelario Importación (DAI) y Ley 6946 afectos a los incisos arancelarios ____; ____; puesto que en el momento de la importación realizada en la fecha _____ no se solicitó el trato arancelario preferencial al DUA _____, dicha importación califica como originaria de Estados Unidos y aplica Tratado de Libre Comercio República Dominicana-Centroamérica-Estados Unidos (CAFTA-DR), es por ello que se adjunta como prueba declaración jurada, manifestando que la mercancía era originaria en el momento de la importación, además de la documentación que respalda la importación de la mercancías. En el momento de la importación se canceló los siguientes impuestos sin aplicar CAFTA.

Descripción Tributo	Valor en MN
Derechos Arancelarios a la Importación (DAI)	
Impuesto General sobre las Ventas (IVA)	
§ 3 PROCOMER	
Timbre Archivo Nacional	

Timbre Asociación Agentes de Aduana ley 7017	
Timbre contadores privados de Costa Rica	
Ley 6946	

Total moneda nacional

Descripción Tributo	Valor en MN
Derechos Arancelarios a la Importación (DAI)	
Impuesto General sobre las Ventas (IVA)*	
\$ 3 PROCOMER	
Timbre Archivo Nacional	
Timbre Asociación Agentes de Aduana ley 7017	
Timbre contadores privados de Costa Rica	
Ley 6946	
Moneda nacional	

Siendo lo correcto haber cancelado, según el artículo 4 del Texto del Tratado de Libre Comercio entre Estados Unidos-Centroamérica-República Dominicana. Creando una diferencia a favor de Central Azucarera del Tempisque S.A., el cual sería el monto acreditar por concepto de DAI y Ley 6946 de _____.

Además del ajuste en los rubros de DAI y Ley, se debe ajustar el monto de impuesto sobre las ventas cancelado, puesto que este se calcula, sacando la sumatoria de todos los impuestos más la base imponible por el porcentaje de ventas aplicado, al modificarse los impuestos cancelados dicho rubro de ventas va a disminuir $[(VA \times TC) + \text{Monto DAI} + \text{Monto SC} + \text{Monto LEY 6946...}] \times \% \text{ Imp. Ventas}$.

El número de cuenta cliente acreditar es _____
 Banco _____ a nombre de Central Azucarera del Tempisque S.A.

La razón del porqué no se solicitó dicho trato arancelario preferencial fue por desconocimiento por parte de la empresa importadora (Central Azucarera del Tempisque

S.A.), de los beneficios que ofrecen los Tratados de Libre Comercio suscrito por parte de Costa Rica.

El presente recurso está fundamentado en el artículo 4.15 del CAFTA que menciona:

Cada Parte dispondrá que, cuando una mercancía era originaria cuando fue importada a su territorio, pero el importador de la mercancía no hizo una solicitud de trato arancelario preferencial a la fecha de su importación, el importador podrá, a más tardar un año después de la fecha de importación, hacer la solicitud de trato arancelario preferencial y solicitar el reembolso de cualquier derecho pagado en exceso como consecuencia de que a la mercancía no se le haya otorgado trato arancelario preferencial....

(a) una declaración por escrito, manifestando que la mercancía era originaria al momento de la importación

Con base en dicho artículo y al art. 90 de la ley general de Aduanas, se presenta dicho reclamo por impuestos pagados de más a beneficio del Estado.

Para notificaciones favor dirigirse _____ tel. 2690-2500 fax:
2667-8718 correo: _____.

Compendio Merceológico

ORD	NO_PROVE	FACTU	DI	FECHA_DU	ADUANA	ARTICUL	DESCRIPCIÓN MERCANCIA	PARTIDA	ARANCEL	PORC_COS	FECHA_FA
11676	ZUCAR TRADERS CORP	91142	215930	10/5/2017	ADUANA SANTA MARIA	202020617	PIN L77493 [P/JOHN DEERE 6610]	731829000000	-- Los demás	22.95	27/4/2017
11675	ZUCAR TRADERS CORP	91142	215930	10/5/2017	ADUANA SANTA MARIA	202020660	ARANDELA L174417 J.DEERE 6430	731822000000	-- Las demás a	22.95	27/4/2017
11675	ZUCAR TRADERS CORP	91142	215930	10/5/2017	ADUANA SANTA MARIA	202024415	PIN AL78854 [L158186] [P/JOHN DEERE 6610]	731829000000	-- Los demás	22.95	27/4/2017
11675	ZUCAR TRADERS CORP	91142	215930	10/5/2017	ADUANA SANTA MARIA	202024416	STRAP L78761 (L156665) [P/JOHN DEERE 6610]	732690000090	-- Las demás	22.95	27/4/2017
11675	ZUCAR TRADERS CORP	91142	215930	10/5/2017	ADUANA SANTA MARIA	202024417	PIN AL114597 [P/JOHN DEERE 6615]	731829000000	-- Los demás	22.95	27/4/2017
11676	ZUCAR TRADERS CORP	91142	215930	10/5/2017	ADUANA SANTA MARIA	202026069	BUSHING L79610 [P/HON DEERE 6610]	848330000090	-- Las demás	22.95	27/4/2017
11676	ZUCAR TRADERS CORP	91142	215930	10/5/2017	ADUANA SANTA MARIA	202026364	PIN L26943 [P/JOHN DEERE 6610]	731829000000	-- Los demás	22.95	27/4/2017
11675	ZUCAR TRADERS CORP	91142	215930	10/5/2017	ADUANA SANTA MARIA	202026365	SLEEVE L79611 P/JOHN DEERE 6610	848360000090	-- Los demás	22.95	27/4/2017
11676	ZUCAR TRADERS CORP	91142	215930	10/5/2017	ADUANA SANTA MARIA	202026365	SLEEVE L79611 [P/JOHN DEERE 6610]	848360000090	-- Los demás	22.95	27/4/2017
11676	ZUCAR TRADERS CORP	91142	215930	10/5/2017	ADUANA SANTA MARIA	202026366	SNAP RING 40M7249 [P/JOHN DEERE 6610]	848410000000	-- Juntas metal	22.95	27/4/2017
11675	ZUCAR TRADERS CORP	91142	215930	10/5/2017	ADUANA SANTA MARIA	202026369	PIN L79925 P/JOHN DEERE 6610	731829000000	-- Los demás	22.95	27/4/2017
11675	ZUCAR TRADERS CORP	91142	215930	10/5/2017	ADUANA SANTA MARIA	202026370	PIN R69166 [P/JOHN DEERE 6610-7810]	731829000000	-- Los demás	22.95	27/4/2017
11675	ZUCAR TRADERS CORP	91142	215930	10/5/2017	ADUANA SANTA MARIA	202026371	COTTER PIN 11M7012 [P/JOHN DEERE 6610]	731824000000	-- Pasadores, c	22.95	27/4/2017
11676	ZUCAR TRADERS CORP	91142	215930	10/5/2017	ADUANA SANTA MARIA	202026374	QUICK PIN AL14540 [P/JOHN DEERE 6610]	731829000000	-- Los demás	22.95	27/4/2017
11675	ZUCAR TRADERS CORP	91142	215930	10/5/2017	ADUANA SANTA MARIA	202026377	PIN R58262 [P/JOHN DEERE 6610]	731829000000	-- Los demás	22.95	27/4/2017
11675	ZUCAR TRADERS CORP	91142	215930	10/5/2017	ADUANA SANTA MARIA	202026527	PIN L79924 [P/JOHN DEERE 6610]	731829000000	-- Los demás	22.95	27/4/2017
11676	ZUCAR TRADERS CORP	91142	215930	10/5/2017	ADUANA SANTA MARIA	202027844	PIN PASADOR L158185 J.D	731829000000	-- Los demás	22.95	27/4/2017
11676	ZUCAR TRADERS CORP	91142	215930	10/5/2017	ADUANA SANTA MARIA	202029245	SPRING PIN L202151 J.DEERE	731829000000	-- Los demás	22.95	27/4/2017
11676	ZUCAR TRADERS CORP	91142	215930	10/5/2017	ADUANA SANTA MARIA	202029699	COOTER PIN 11M7054 J.DEERE 6125J	731829000000	-- Los demás	22.95	27/4/2017
11674	ZUCAR TRADERS CORP	91141	215930	10/5/2017	ADUANA SANTA MARIA	202051533	ORING 5125734	401693000000	-- Juntas o em	22.95	27/4/2017
11673	ZUCAR TRADERS CORP	91141	215930	10/5/2017	ADUANA SANTA MARIA	202051685	BOMBA SISTEMA HYD. 84530156)(FIAT 80	841381000090	--- Las demás	22.95	27/4/2017
11673	ZUCAR TRADERS CORP	91141	215930	10/5/2017	ADUANA SANTA MARIA	202052941	O'RING 5146468 (14457180) [P/ NEW HO	401693000000	-- Juntas o em	22.95	27/4/2017
11673	ZUCAR TRADERS CORP	91141	215930	10/5/2017	ADUANA SANTA MARIA	202055060	ORING 5135738	401693000000	-- Juntas o em	22.95	27/4/2017
11673	ZUCAR TRADERS CORP	91141	215930	10/5/2017	ADUANA SANTA MARIA	202055541	O'RING 44015841 NEW-HOLLAND 8066	401693000000	-- Juntas o em	22.95	27/4/2017
11674	ZUCAR TRADERS CORP	91141	215930	10/5/2017	ADUANA SANTA MARIA	202056012	RESORTE 5095899 (5118105)	732020000099	--- Los demás	22.95	27/4/2017

Fuente: Elaboración propia.

Machote Registro Liquidación Pedidos

CONTROL DE DUAS DE IMPORTACION CENTRAL AZUCARERA TEMPISQUE S.A. Ene-17																								
No.	Fecha	No. Póliza	No. DUA	PROCEDENCIA	MONTO AHORRADO	IMPUESTOS PAGADOS	MEDIO DE TRANSPORTE	PESO DE LA CARGA KG	TOTAL FACTURA (FOB, CIF, FCA)	COSTO DEL FLETE	AGENCIA DE ADUANAS	OTROS GASTOS (BODEGAJE, FLETE INTERNO, COMISIONES)	% GASTOS DE IMPORTACION	ORDENES DE COMPRA	AFORONCO	TERMS	AGENCIA							
									\$0,00	\$0,00	\$0,00	\$0,00	0,00%											
ESTADISTICAS									TOTAL COMPRADO IMPORT.	TOTAL FLETES	TOTAL AGENCIA	TOTAL OTROS GASTOS	PROMEDIO % GASTOS											
				CANTIDAD VERDE	CANTIDAD AMARILLO	CANTIDAD ROJOS	TRÁMITES DEL MES																	
				0	0	0	0																	

TRÁMITES MES DE ENERO

■ CANTIDAD VERDE ■ CANTIDAD AMARILLO
■ CANTIDAD ROJOS

0	0	0
1		

IMPUESTOS PAGADOS	\$0,00
TOTAL AHORRADOS	\$0

% de Importación por País de Procedencia

0,00%

Fuente: Elaboración propia.

Diagrama de pedido

Diagrama de Pedidos Exterior					Mercancia en embarcador	Transito Prov-Embarcador	Nacionalizado Pendiente Traslado	Mercancia en CATSA	Mercancia en Tránsito	Mercancia Proceso Aduanas	Entrega Mercancia	
PEDIDOS												
AREA	OC	COSTO O	PROVEEDOR	Procedenci	SEMANA 14 ENE AL 20 ENE	SEMANA 21 ENE AL 27 ENE	SEMANA 28 ENE AL 3 DE FEB	SEMANA 4 FEB AL 10 FEB	SEMANA 11 FEB AL 17 FEB	ETA CATSA	Estatus Pago	Nivel Criticidad
	11918	\$553,95	Incentro	USA							tramitar pago	
	11944	\$3.911,30	Corporacion Soltec	USA	Nacionalizado						tramitar pago	
Admi	11956	\$1.826,00	Honiron	USA							Pagado	
Ing	11957	\$979,10	Zucar Traders	USA	Aduanas						Pagado	
Ing	11963	\$53.500,00	LO trading	USA							Pendiente	
Ing	11968	\$986,50	FICS	USA							Pendiente	
Taller	11981	\$1.398,00	Polstar	USA							Pendiente	
Taller	11980	\$861,95	Zucar Traders	USA							Pendiente	
Taller	11979	\$18,30	Zucar Traders	USA							Pendiente	
Taller	11970	\$152,05	ITS	USA							Pagado	
Taller	11977	\$865,33	ITS	USA							tramitar pago	
Taller	11976	\$963,78	ITS	USA							Pendiente	
Taller	11975	\$1.049,48	ITS	USA							Pendiente	
Taller	11974	\$1.051,60	ITS	USA							tramitar pago	
Taller	11973	\$935,40	ITS	USA							Pendiente	

Fuente: Elaboración propia.

Certificado de origen CAFTA

Tratado de Libre Comercio entre Centroamérica, República Dominicana y los Estados Unidos

Central America-Dominican Republic-United States Free Trade Agreement

CERTIFICACION DE ORIGEN
(Instrucciones al reverso)

CERTIFICATION OF ORIGIN
(Instructions on reverse)

1 Nombre, dirección, teléfono, correo electrónico y número de registro fiscal del exportador:				2 Período que cubre: Blanket period: De <table border="1" style="display: inline-table; vertical-align: middle;"> <tr><td>D</td><td>M</td><td>A - Y</td></tr> </table> From <table border="1" style="display: inline-table; vertical-align: middle;"> <tr><td>A</td><td>D</td><td>M</td><td>A - Y</td></tr> </table> To				D	M	A - Y	A	D	M	A - Y
D	M	A - Y												
A	D	M	A - Y											
3 Nombre, dirección, teléfono, correo electrónico y número de registro fiscal del productor				4 Nombre, dirección, teléfono, correo electrónico y número de registro fiscal del importador:										
5 - Descripción de la(s) mercancía(s) Description of good(s)				6 Clasificación arancelaria HS tariff classification		7 Criterio para trato preferencial Preferential treatment criteria	8 Criterios- Otros Other criteria							
9 Observaciones- Remarks														
10 Declaro bajo juramento que: - La información contenida en este documento es verdadera y exacta y me hago responsable de comprobar lo aquí certificado. Estoy consciente que soy responsable por cualquier declaración falsa u omisión material hecha en o relacionada con el presente documento. - Me comprometo a conservar y presentar, en caso de ser requerido, los documentos necesarios que respalden el contenido de la presente certificación, así como a notificar por escrito a todas las personas a quienes se ha entregado la presente certificación, de cualquier cambio que pudiera afectar la exactitud o validez del mismo. - Las mercancías son originarias del territorio de una o ambas Partes y cumplen con todos los requisitos de origen que les son aplicables conforme al Tratado de Libre Comercio entre Centroamérica, República Dominicana y Estados Unidos, no han sido objeto de procesamiento ulterior o de cualquier otra operación fuera de los territorios de las Partes y han permanecido bajo el control de las autoridades aduaneras en el territorio de un país que no sea Parte, de conformidad con en el Artículo 4.12				Under oath I certify that: - The information on this document is true and accurate and I assume the responsibility for proving what is hereby certified. I am aware that I am liable for any false statements or material omissions made on or in connection with this document. - I agree to maintain, and present upon request, documentation necessary to support this certification, and to inform, in writing, all persons to whom the certification was given of any changes that would affect the accuracy or validity of this Certification. - The goods originated in the territory of one or more of the Parties, and comply with the origin requirements specified for those goods in the Central America-Dominican Republic - United States Free Trade Agreement, that there has been no further processing or any other operation outside the territories of the Parties, and the goods have remained under the control of customs authorities in the territory of a non-Party, pursuant to Article 4.12.										
Esta Certificación se compone de <u>1</u> hojas incluyendo todos sus anexos. This Certification consists in <u>1</u> pages, including all attachments														
11 Firma autorizada				12 Empresa-										
13 Nombre: 15 <input type="radio"/> Importador <input type="radio"/> Exportador <input type="radio"/> Productor				14 Cargo:										
16 Fecha- Date		D	M	A - Y	Teléfono- Telephone -		Fax							

Borrador de Impuestos

BORIS GERARDO ARAYA CHAVARRIA
Declaración Aduanera de Importación

No. 2017-54106

Fecha: 11/01/2017

Comerciante		Identificación	
CENTRAL AZUCARERA TEMPISQUE SOCIEDAD ANONIMA J 3-101-027805-08		Recibo	54106
Nivel : Mayorista	1	Cantidades	
e-Mail : catsasanjose@catsa.net		Bultos	0.000
Declaración		Unidades	6.000
Régimen : IMPORTACION DEFINITIVA	1	Peso Bruto Kg.	0.000
Modalidad : NORMAL	1	Peso Neto Kg.	29.500
Aduana Control : Santamaría	5	Volumen	29.500
Trámite		Valor	
Aduana Operación : Santamaría	5	Costo \$	4,785.00
Forma Despacho : Normal	N	Flete \$	185.00
Exm. Previo : No Efectuado	N	Seguro \$	46.94
Transporte		Gastos \$	50.00
Vía : Aéreo	4	Valor \$	5,066.94
Medio : Aviación	4	Liquidación	
Inventario		Total	27,668.40
Ubicación : TERMINALES SANTAMARIA S A	A153	Impuestos ¢	
Origen : En Lugar de Ubicación	3	Tipo Cambio ¢	561.94
Asociación : En Aceptación y Normal	1	Cálculo	11/01/2017
Correlación : No Correlaciona / No Consolida	N		
Observaciones			
RECIBO:54106/ TERMINO EN FACTURA FOB/ SEGURO SEGUN CIRCULAR ONVVA0022002 (C+F*10%+*0.85%)/ APLICA EXONERACION No.DGCN-CA-10-110-2016/ AWB:USMIA443747/ PREVIO:MERCANCIA EN BUEN ESTADO// *IRMA*			

Impuestos	Monto	Exonerado	A Pagar
Ventas	370,151.11	344,240.53	25,910.58
T. Asociación	50.00	0.00	50.00
T. Archivos Nac	20.00	0.00	20.00
T. Contadores	2.00	0.00	2.00
PROCOMER	1,685.82	0.00	1,685.82
TOTAL ¢	371,908.93	344,240.53	27,668.40

Modo	Banco	Cuenta/No.	Monto
Debito a Cuenta Cliente	152	01001031125353	27,668.40
TOTAL ¢			27,668.40

Línea 0001

CORONA. Aplica exo folio 20 item 353 , PARA USAR EN INGENIO EN LOS MOLINOS
MARCA HONIRON MODELO S/M

8483.90.00.00.90

Ref.

Adquisición: ESTADOS UNIDOS	840	Bultos	0.000	PKG	Costo \$	2,922.00
Procedencia: ESTADOS UNIDOS	840	Unidades	2.000	O2	Flete \$	112.97
Embarque: MIAMI	840MIA	Peso Bruto	0.000	Kg.	Seguro \$	28.66
Destino: ESTADOS UNIDOS	840	Peso Neto	18.010	Kg.	Gastos \$	31.61
Arribo: ALAJUELA	188AJU	Volumen	18.010	O1	Valor \$	3,095.24
Origen: ESTADOS UNIDOS	840					
Tratado: TLC C.A. - E.U. - R.D. (CAFTA RD)	11					
Inventario: A153-2017-0	Id: 1					
Estado: Nuevo	19					
Liberación: 3-0211-DGCN-CA-10-110-2016						
		Impuestos	%	Monto	Exonerado	A Pagar
		Ventas	13.00	226,114.09	210,286.10	15,827.99
		Total		226,114.09	210,286.10	15,827.99

Línea 0002

ROL. Aplica exo folio 51 item 850 , PARA USAR EN INGENIO EN LOS MOLINOS MARCA
HONIRON MODELO S/M

8483.90.00.00.90

Ref.

Adquisición: ESTADOS UNIDOS	840	Bultos	0.000	PKG	Costo \$	1,700.00
Procedencia: ESTADOS UNIDOS	840					

Fuente: Departamento de proyección, CATSA.

Borrador de Impuestos

Embarque: MIAMI	840MIA	Unidades	2.000	02	Flete \$	65.73
Destino: ESTADOS UNIDOS	840	Peso Bruto	0.000	Kg.	Seguro \$	16.68
Arribo: ALAJUELA	188AJU	Peso Neto	10.480	Kg.	Gastos \$	18.39
		Volumen	10.480	01	Valor \$	1,800.80
Origen: ESTADOS UNIDOS	840	Impuestos	%	Monto	Exonerado	A Pagar
Tratado: TLC C.A. - E.U. - R.D. (CAFTA RD)	11	Ventas	13.00	131,552.40	122,343.73	9,208.67
Inventario: A153-2017-0	Id: 1	Total		131,552.40	122,343.73	9,208.67
Estado: Nuevo	19					
Liberación: 3-0211-DGCN-CA-10-110-2016						

Línea 0003

Ref.

AMORTIGUADOR. Aplica exo folio 5 item 79 , PARA USAR EN INGENIO EN LOS MOLINOS

8438.90.00.00.00

MARCA HONIRON MODELO S/M

Adquisición: ESTADOS UNIDOS	840	Bultos	0.000	PKG	Costo \$	163.00
Procedencia: ESTADOS UNIDOS	840	Unidades	2.000	02	Flete \$	6.30
Embarque: MIAMI	840MIA	Peso Bruto	0.000	Kg.	Seguro \$	1.60
Destino: ESTADOS UNIDOS	840	Peso Neto	1.010	Kg.	Valor \$	170.90
Arribo: ALAJUELA	188AJU	Volumen	1.010	01		
Origen: ESTADOS UNIDOS	840	Impuestos	%	Monto	Exonerado	A Pagar
Tratado: TLC C.A. - E.U. - R.D. (CAFTA RD)	11	Ventas	13.00	12,484.62	11,610.70	873.92
Inventario: A153-2017-0	Id: 1	Total		12,484.62	11,610.70	873.92
Estado: Nuevo	19					
Liberación: 3-0211-DGCN-CA-10-110-2016						

Inventario

Tipo Doc	Manifiesto	Conocimiento	Fecha Arribo	Ubc. Ingreso	Movimiento
32	4 - 0 -	USMIA443747 : 0			A153-2017-0

Facturas

Proveedor	Número	Fecha	Incoterm	Otra Moneda	Monto \$
HONIRON MANUFACTURING	16-00338-IN	09/12/2016	FOB 188 188SJO	USD 4,622.00 * 1	4,622.00
HONIRON MANUFACTURING	16-00341-IN	13/12/2016	FOB 188 188SJO	USD 163.00 * 1	163.00

Documentos

Código	Número	Emisión	Vencimiento	País
0013	16-00338-IN	09/12/2016	09/12/2017	840
0013	16-00341-IN	13/12/2016	13/12/2017	840
0004	USMIA443747	11/01/2017	11/01/2018	840
0173	DAE	09/12/2016	09/12/2017	840
0206	TRADUCCOIN	11/01/2017	11/01/2018	840
0211	DGCN-CA-10-110-2016	11/01/2017	11/01/2018	188
0234	DGCN-CA-10-110-2016	11/01/2017	11/01/2018	188

Fuente: Departamento de proveeduría, CATSA.

Carta Aprobación proyecto CATSA



Gerencia Financiera
GF-030-2018

Guardia de Liberia, 09 de Marzo del 2018

Escuela Administración Pública
Universidad de Costa Rica

Estimados señores

Por medio de la presente hago constar que el estudiante Orlando Vallejos Avendaño Cédula de identidad numero cinco trescientos ochenta y seis setescientos treinta y seis, quien realizó la practica dirigida en la compañía Central Azucarera Tempisque S.A., por lo que los resultados de fueron de gran apoyo para el desarrollo continuo del departamento de Proveeduría, actualmente se está implementando muchas de las recomendaciones brindadas, además hemos logrado grandes beneficios economicos, agradecemos de antemano el esfuerzo y apoyo brindado por el estudiante.

Edgar Manuel Aiza Grijalba
Gerente Financiero
Central Azucarera Tempisque S.A.

"Nuestro Producto ha sido realizado en una planta cuyo Sistema de Administración de Calidad está Certificado y en conformidad con ISO 9001"



Guía preguntas entrevistas.

1. ¿Qué proceso de la empresa tiene a cargo?
2. ¿Cuáles aspectos considera importante para el proceso de importación?
3. ¿Qué implicaciones tienen los factores externos que lo afectan?
4. ¿Qué situaciones perjudican el procedimiento de nacionalización?
5. ¿Cuáles factores se pueden mejorar en pro del fortalecimiento de su labor?
6. ¿Cuáles son las principales fortalezas, oportunidades, debilidades y amenazas que detecta en el proceso a cargo?
7. ¿Considera importante contar con un especialista en comercio exterior y aduanas para comandar el proceso de importación?
8. ¿Cuál es su perspectiva sobre el proceso de abastecimiento internacional de CATSA?
9. ¿Cuál es la importancia de realizar un requerimiento preciso y claro, en la solicitud de materiales a proveeduría?
10. ¿Podría comentarnos alguna experiencia de la empresa que involucre la importación de mercancías?