



**ANÁLISIS DEL PROCESO DE EXPORTACIÓN DE VINILOS RECUBIERTOS
CON TELA POLIESTER A MÉXICO**

ELABORADO POR:

DIANA CATALINA GOMEZ GONZALEZ

DIRECTOR:

JOSE DIVITT VELOSA

**SEMINARIO DE INVESTIGACIÓN
ESPECIALIZACIÓN EN GERENCIA LOGÍSTICA
UNIVERSIDAD EAN
FACULTAD DE INGENIERIA
BOGOTÁ 2024**

Tabla de contenido

Resumen	3
Abstract	3
Descripción del Problema	4
Objetivo general.	5
Objetivos específicos.	5
Marco Teórico	5
Incoterms	10
Proceso de exportación.....	13
Tipos De Inspección.....	15
Proceso De Aduana	16
Proceso de Importación en destino	18
Inspección en destino	19
Impuestos y Despacho	20
Analisis y discusión de Resultados	21
Conclusiones.....	22
Referencias	23

Tabla de Ilustraciones

Ilustración 1 Exportaciones de vinilos recubiertos a Mexico	6
Ilustración 2 Principales Países Destino	7
Ilustración 3 Principales Aduanas de salida	8
Ilustración 4 Principales empresas exportadoras.....	9
Ilustración 5 Incoterms 2020	11

Resumen

En la cadena de suministro o Supply chain, se cuenta con 5 procesos que debe cumplir cualquier producto para llegar al consumidor final, cómo lo son: planificación, abastecimiento, fabricación, entrega (exportación) y logística de devolución (Conexión Esan, 2023). Teniendo en cuenta lo anterior, sin un correcto proceso de exportación no es posible completar la cadena de suministro, para esto las partes involucradas deben estar correcta y completamente coordinadas pues el omitir o realizar de manera tardía cualquier parte del proceso impactará negativamente la exportación, principalmente en tiempo y costo. Sin embargo, cabe resaltar, que esta logística es completamente impredecible ya que se trabaja únicamente con tiempos y algunos costos estimados. Adicional, se cuenta con la participación de los entes regulatorios de cada país, las aduanas, las cuales no tienen tiempos estándar para realizar sus revisiones y/o liberar una carga, motivo por el cual se han convertido en uno de los puntos de atención de todos los involucrados.

Abstract

In the supply chain, there are 5 processes that any product must comply with to reach the final consumer, such as: planning, sourcing, manufacturing, delivery (export) and return logistics (Conexión Esan, 2023). Taking into account the above, without a correct export process it is not possible to complete the supply

chain, for this the parties involved must be correctly and completely coordinated because omitting or performing any part of the process late will negatively impact the export, mainly in time and cost. However, it should be noted that this logistics is completely unpredictable since it works only with estimated times and some estimated costs. In addition, there is the participation of the regulatory bodies of each country, customs, which do not have standard times to perform their reviews and / or release a load, which is why they have become one of the points of attention of all those involved.

Descripción del Problema

Los procesos de exportación de textiles desde Colombia presentan varias particularidades ya que los textiles recubiertos son uno de los productos más vulnerables a la contaminación con sustancias psicoactivas, lo que representa una alerta para las diferentes aduanas y les obliga a implementar estrictos controles para este tipo de carga. A raíz de esto se ocasionan retrasos en las entregas a los clientes en su mayoría del sector automotriz, y en algunos casos se provoca el paro de línea de estas empresas causando pérdidas millonarias, por lo anterior es importante identificar como se pueden prevenir los retrasos por procesos aduaneros en el país destino, con el fin de lograr minimizar las pérdidas en las diferentes industrias involucradas por medio de la optimización de procesos.

Objetivo general.

Alinear los procesos de exportación con la reglamentación aduanera de Mexico para lograr minimizar los retrasos y sobre costos ocasionados por las medidas de seguridad que cada país aplica al ingreso de textiles recubiertos procedentes de Colombia.

Objetivos específicos.

- Analizar los factores que influyen en las aduanas para determinar si una carga es aceptada o no para el ingreso a su territorio.
- Determinar los puntos críticos de la operación en los cuales la carga puede ser vulnerada para reforzar su seguridad.
- Identificar las alternativas que brindan las aduanas para facilitar el proceso de entrada de la carga a su territorio.

Marco Teórico

Entendiendo que una exportación consiste en el envío de mercancía nacional o nacionalizada para consumo, uso o transformación en el exterior (UNAM , 2016) las exportaciones se realizan según el incoterm que acuerde el comprador y vendedor, en este informe nos enfocaremos en el término DDP (*Delivery Duty Paid /Entregada derechos pagados*) en el cual el vendedor/ exportador tiene la responsabilidad de entregar la carga en el país destino, asumiendo costes de flete

nacional, Aduana de exportación, flete internacional, aduana de importación e inland (Transporte a la bodega acordada) en destino. Adicional, el vendedor es quien asume todo el riesgo por pérdida o daño parcial o total de la carga como se especifica en la actualización de los incoterms 2020 (Cámara de Comercio Internacional, 2020).

Teniendo en cuenta lo anterior, el exportador debe tener conocimiento de la reglamentación aduanera del país destino. En este caso evaluando los procesos de exportación de vinilos recubiertos con tela poliéster, se puede evidenciar que Estados Unidos y México representan el volumen más alto de ventas para el mercado colombiano en el sector textil con un 33.1% y 21.5% respectivamente (OEC, 2021).

Entre el 2021 y 2022 se exportó desde Colombia a Mexico 832.470,71 kilos brutos de vinilos con recubrimiento en tela poliester, lo que equivale a 128'551.214,09 USD (LEGISCOMEX, 2023).

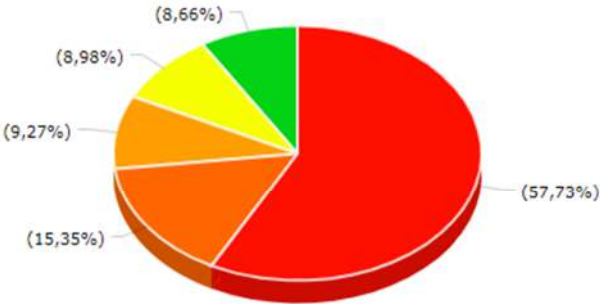
Clase de Exportación	2021	
	Peso en kilos brutos	Valor FOB (USD)
PRIVADO	266.518,87	1.256.376,62
Subtotal	266.518,87	1.256.376,62
Valor otros	0,00	0,00
Total	266.518,87	1.256.376,62

2022	
Peso en kilos brutos	Valor FOB (USD)
565.951,84	2.913.552,09
565.951,84	2.913.552,09
0,00	0,00
565.951,84	2.913.552,09

Ilustración 1 Exportaciones de vinilos recubiertos a Mexico

El sector textil esta presentando un incremento considerable frente a lo reportado en el 2021-2022 ya que entre Agosto del 2023 y Enero del 2024, se vendieron a Mexico 1'428.164,96 USD (LEGISCOMEX, 2023-2024) en vinilos con recubrimiento en tela poliester, a continuación, se presentan las ventas totales en este periodo a los principales países consumidores de este producto.

Principales países destino de las exportaciones del producto en valor FOB

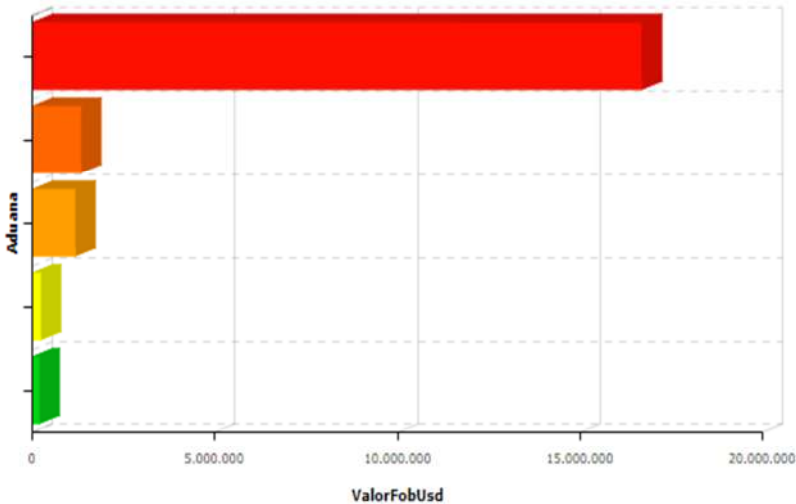


	País	Valor FOB (USD)
	ESTADOS UNIDOS	8.895.464,62
	ESPAÑA (UE)	2.365.471,32
	MÉXICO	1.428.164,96
	ALEMANIA (UE)	1.384.294,35
	ECUADOR	1.334.270,28

Ilustración 2 Principales Países Destino

Por otra parte, se logró identificar que Cartagena, es el principal puerto por el cual se ha tramitado la salida/exportación de este producto con un total de ventas de 16'691.073,67 USD seguido por Ipiales, como frontera terrestre con 1'331.552,28 USD en ventas, estas cifras corresponden al periodo de agosto 2023-enero 2024 (LEGISCOMEX, 2023-2024).

Principales aduanas de salida del producto en valor FOB

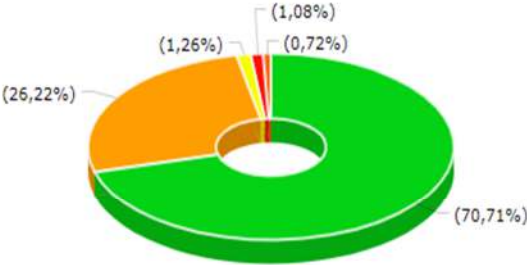


Aduana	Valor FOB (USD)
CARTAGENA	16.691.073,67
IPIALES	1.331.552,28
BUENAVENTURA	1.193.405,84
MAICAO	251.125,42
BOGOTA	200.440,75

Ilustración 3 Principales Aduanas de salida

En el mercado Colombiano, se tiene una alta competencia en la producción y venta tanto nacional como internacional de los vilinos con recubrimiento en tela Poliéster, este mercado lo encabeza la empresa Proquinal del Grupo Spradling con el 70.71% de ventas seguido por Plástiquímica actualmente Nuvant del Grupo Sandford con el 26.22%, ambas compañías cuentan con presencia a nivel nacional e internacional (LEGISCOMEX, 2023-2024).

Principales empresas exportadoras del producto en valor FOB



NIT	Empresa	Valor FOB (USD)
860002067	PROQUINAL S.A.	13.860.551,83
8909061196	PLASTIQUIMICA S A	5.140.359,51
860510099	INGENIERIA DE TRANSFORMACION DE PLASTICOS S.A.S.	247.314,46
900910539	COMERCIALIZADORA SINEG COMERCIO EXTERIOR S A S	211.615,87
830078524	GRUPO KOPELLE LIMITADA	141.360,85

Ilustración 4 Principales empresas exportadoras

A pesar de que Colombia cuenta con TLC tanto con México, Ecuador, Estados Unidos y la UE, esos países aplican barreras arancelarias y medidas de seguridad más estrictas para el ingreso de este tipo de material a su territorio, por lo que al momento de realizar una exportación en termino DDP, el productor y/o vendedor se debe enfrentar a los estrictos controles realizadas por la aduana de entrada y constantes retenciones de la carga por parte de la autoridad, lo que genera retrasos y sobre costos en la operación afectando el lead time de la operación y a nivel general la cadena de abastecimiento.

Incoterms

Los incoterms, son un conjunto de reglas que especifican las obligaciones que le corresponden al vendedor y al comprador en una compraventa internacional (Cámara de Comercio de Bogotá, 2008), el incoterm se determina en el momento de la negociación de la compra, y se tiene en cuenta los costos y riesgos del tránsito de la mercancía. De acuerdo a la última actualización de incoterms 2020, contamos con 14 términos cada uno con diferente riesgo y costo para el comprador y vendedor (LEGISCOMEX, 2020).

Cómo se evidencia en la imagen 5 el incoterm EXW (Ex Works) implica costo y riesgo 0 (cero) para el vendedor pues todo el proceso lo asume el comprador, caso contrario del término DDP (Delivery Duty Paid) en el cual es el vendedor quien asume todo el costeo y riesgo del proceso de exportación

Incoterms® 2020 Cámara Internacional de Comercio		Embalaje verificación control	Licencias autorizaciones formalidades	Formalidades aduaneras de exportación	Carga en fábrica o almacén	Transporte interior.	Costes manipulación en origen	Transporte principal internacional	Seguro	Costes manipulación en destino	Despacho de importación	Transporte interior en destino	Recepción y descarga
Incoterms® 2020 - Reglas para cualquier modo o modos de transporte													
EXW Ex Works En Fábrica	Coste												
	Riesgo												
FCA Free Carrier Franco Transportista	Coste												
	Riesgo												
CPT Carriage Paid To Transporte Pagado Hasta	Coste												
	Riesgo												
CIP Carriage and Insurance Paid to Transporte y Seguros Pagados Hasta	Coste												
	Riesgo												
DAP Delivered At Place Entregada En Lugar	Coste												
	Riesgo												
DPU Delivered at Place Unloaded Entregada en Lugar Descargada	Coste												
	Riesgo												
DDP Delivered Duty Paid Entregada Derechos Pagados	Coste												
	Riesgo												
Incoterms® 2020 - Reglas para transporte marítimo y vías navegables interiores													
FAS Free Alongside Ship Franco al Costado del Buque	Coste												
	Riesgo												
FOB Free On Board Franco a Bordo	Coste												
	Riesgo												
CFR Cost and Freight Coste y Flete	Coste												
	Riesgo												
CIF Cost, Insurance and Freight Coste, Seguro y Flete	Coste												
	Riesgo												
		Vendedor	Comprador	El vendedor debe proporcionar la información necesaria para la exportación y el importador la de importación, a petición, riesgo y expensas del solicitante	Dependiendo del lugar de entrega pactado	Por defecto el riesgo se transmite en el primer porteador.							
<small>Esta guía tiene únicamente propósitos informativos. imeanticipa no es responsable de los contenidos ni de que los contenidos contengan todos los detalles. Para una versión completa consulte Incoterms® 2020 de la Cámara Internacional de Comercio</small>													

Ilustración 5 Incoterms 2020

Dentro de estos costos encontramos el pago de:

- El transporte local, es decir, de fábrica a puerto
- Proceso de aduana de exportación y pago de impuestos.
- Costos portuarios (almacenamientos, movimiento de la carga, inspecciones en puerto etc).
- El transporte internacional ya sea marítimo aéreo, fluvial, férreo, terrestre.

- Proceso de aduana en destino, gastos portuarios en destino
- Pago de impuestos/aranceles.
- Transporte local (de puerto a bodega)

Y por otra parte entendemos por riesgos todo aquello que afecta directamente la carga y el cumplimiento de entrega como: daño, pérdida, robo, contaminación con sustancias psicoactivas, retención de aduana o incautación de la mercancía.

El DDP es uno de los términos que se usan con menos frecuencia ya que el vendedor debe tener conocimiento de legislación aduanera nacional (colombiana) y del país destino, además de que el contar con excelentes aliados estratégicos se convierte en una necesidad para poder tener un proceso fluido y poder mitigar los riesgos de la operación.

En el proceso de exportación de vinilos recubiertos en tela poliéster (Películas de PVC con recubrimiento en tela poliéster) se cuenta con un riesgo latente, se trata de la contaminación de la carga con sustancias psicoactivas, esto debido a que al tratarse de un producto que cuenta con un porcentaje de tela en su composición, facilita la impregnación de dichas sustancias, por este motivo es uno de los productos a los cuales las aduanas suelen vigilar con más precisión.

A pesar de que es un producto altamente vulnerable, motivo por el que las aduanas han implementado diferentes filtros para minimizar el riesgo de tráfico de estupefacientes, estos controles comienzan desde la documentación de

exportación, por lo que revisaremos como es el proceso de exportación y los documentos requeridos.

Proceso de exportación

La cadena de abastecimiento parte de la necesidad de satisfacer las necesidades del mercado y para ello se debe abastecer de materia prima a una compañía productora, o de producto terminado a una compañía distribuidora. En cualquiera de los casos esto se logra mediante la importación y la exportación respectivamente, en esta última, podemos afirmar que inicia desde el momento en el que una compañía A recibe una solicitud / orden de compra de una compañía B, una vez recibido el requerimiento, la compañía A procede con la producción y/o alistamiento del producto al mismo tiempo y teniendo en cuenta el término de negociación de la venta (incoterms 2020) se inicia la coordinación del despacho de la carga.

Para iniciar el proceso de exportación, el vendedor debe contar con la calidad de usuario aduanero exportador ante la DIAN, definir el tipo de exportación que se va a realizar puede ser:

- **Definitiva:** “Salida definitiva de mercancías nacionales o nacionalizadas, del territorio aduanero colombiano para su uso o consumo en otro país.”
- **Muestras sin valor comercial:** “Mercancías declaradas como muestras sin valor comercial, cuyo valor FOB total no exceda

anualmente de diez mil (US\$10.000) dólares de los Estados Unidos de América”

- **Tráfico Postal y Envíos Urgentes:** “Correspondencia y envíos que salen por la red oficial de correos, así como los envíos urgentes realizados por las empresas de mensajería especializada.”
- **Temporal:** La cual se puede realizar para efectos de modificación y/o perfeccionamiento en el extranjero para su posterior reimportación (DIAN, 2024)

Una vez definido el tipo de exportación, el vendedor debe tramitar la reserva ante una naviera, este proceso lo puede realizar directamente o por medio de un agente de carga, quien con base a la información de la carga (Tipo de contenedor, tipo de producto, Partida Arancelaria, Cantidad y Valor) tramita ante la naviera una reserva, con la cual se podrá obtener el contenedor para embalar la carga y el espacio en el buque o motonave seleccionada para poder iniciar transito a puerto destino.

Por otra parte, el vendedor debe contar con un agente a aduana autorizado quien actuará en su nombre ante la DIAN, entidad a la cual se le debe presentar la documentación de la exportación (DIAN, 2024), dentro de los cuales se presenta como documentos soporte por parte del exportador:

- **Factura comercial:** en la cual se detalla el tipo de producto cantidad y valor con su respectiva Partida arancelaria (previamente asignada por su agente aduanal ante la DIAN)

- **Lista de empaque:** documento en el cual se detallan pesos netos, brutos, cantidad del producto expresado en metro lineal, metro cuadrado, gramos, mililitro, litros, según corresponda; y la cantidad de unidades de cada producto que se está exportando.

Con base en estos documentos, el agente de aduana contratado debe elaborar la SAE (Solicitud de Autorización de Embarque) la cual debe cargarse al sistema informático de la DIAN para su aceptación (DIAN, 2024), una vez aceptada se realiza la planilla de ingreso, con este documento la transportadora asignada puede tramitar una cita con el puerto, para el ingreso del vehículo con la carga y su posterior descarga. Una vez la carga ingresa a puerto se realiza el traslado a la zona de embarque y allí se debe esperar a que la DIAN confirme si la carga contará con inspección o no.

Tipos De Inspección

Dado que la aduana no cuenta con la capacidad para inspeccionar cada una de las cargas/ contenedores que se ingresan a los diferentes puertos, las inspecciones se realizan de manera aleatoria, esta inspección se determina Selectividad (Amaya, 2016) la cual indica si la carga será sometida a:

Inspección física, en esta se realiza la apertura del contenedor en acompañamiento de la dirección de la policía antinarcóticos, un representante de la agencia aduanal y personal de puerto

Documental, en la cual se realiza una revisión detallada de los documentos de exportación (factura comercial, lista de empaque, SAE)

Automática, la cual indica que la carga no tendrá ningún tipo de inspección y la autoridad se registrará y confiará en la información suministrada al ingresar a puerto. Esto parte del principio de ética buena fe con el que deben obrar todas las compañías.

Proceso De Aduana

Si bien el proceso de aduana de exportación puede ser dispendioso y en ocasiones demorado, en especial para los nuevos exportadores, en Colombia se cuenta con varias certificaciones que facilitan el proceso ya que incrementan la confiabilidad de la empresa exportadora ante la DIAN y PONAL (Policía Nacional Antinarcóticos), algunas de estas certificaciones son **BASC**, en la cual la empresa certifica su “Sistema de Gestión en Control y Seguridad (SGCS) con recertificaciones anuales que garantizan el mantenimiento de las prácticas de seguridad. Lo que otorga mayor confianza por parte de clientes y autoridades “ (BASC, 2024) pues en este se demuestran todas las medidas que se toman para evitar que la carga sea contaminada.

Otra opción que obedece más a una autorización otorgada por la DIAN y PONAL, es la **OEA** (Operador Económico Autorizado) esta certificación permite identificar a un exportador o importador como “una parte involucrada en el comercio internacional que cumple con los estándares de seguridad de la cadena

de suministro de la Organización Mundial de Aduanas o equivalentes.“ (DSV, 2024), se puede afirmar que esta autorización se complementa perfectamente con la certificación BASC ya que profundiza y endurece las medidas de seguridad que se deben implementar en la carga.

Así mismo, representa más beneficios ante la aduana, como una disminución en la cantidad de inspecciones que se realizan a las cargas de la empresa certificada, sin eximirla de este proceso, de igual manera, se le permite ingresar la carga a puerto sin contar con documentos de exportación, para agilizar la descarga del contenedor y ahorrar costos en transporte, posteriormente se presenta la documentación adicionando una carta de responsabilidad por parte del exportador.

Una vez se finaliza el proceso de aduana y se obtiene el Ok para embarque por parte de puerto y de la naviera, se espera el embarque y zarpe de la motonave.

Cabe resaltar que en este punto del proceso también se pueden presentar retrasos puesto que los buques o motonaves están expuestas a retrasos por demoras en cargues y descargues en puertos anteriores, lo que en ocasiones implica roleo (cambio de motonaves) ya que, al tener un gran desfase en tiempos, las motonaves comienzan a omitir paradas en los diferentes puertos de la ruta marcada.

Proceso de Importación en destino

Continuando en el proceso, una vez se cuenta con zarpe el exportador debe notificar a su agente de carga y aduana en destino el estado de la carga y realizar el envío de la documentación de la misma, dependiendo del país destino será necesario realizar el envío de manera física, en la mayoría de caso por qué se puede aplicar certificado de origen con el cual se obtienen beneficios arancelarios gracias a los diferentes tratados de libre comercio con los que se cuenta. Dependiendo del tiempo de tránsito de la carga se tendrá que realizar este proceso con más o menos urgencia.

Para entender el proceso de aduana en destino, tomaremos como ejemplo una exportación DDP de vinilos recubiertos en tela poliéster, realizada por *Nuvant SAS*, compañía colombiana dedicada a la fabricación de diferentes productos a base de películas de PVC, en este caso la venta se realiza a *Riegel Productos de México*, entidad mexicana dedicada a la distribución de los productos de *Nuvant* en México.

Una vez completado el proceso de exportación descrito anteriormente, y contamos con zarpe de la carga, el agente de aduana de *Nuvant* en México el cual ya ha sido notificado de la operación en curso y al cual se le realiza el envío de un juego de documentos de la carga (factura comercial, lista de empaque, certificado de origen, certificado de seguro y BL), se encarga de ingresar la información de la

carga ante el SAT (entidad regulatoria de México) en la cual se le notifica a la aduana la carga que va a arribar a puerto mexicano.

Desde este momento la aduana mexicana puede determinar si la carga será o no retenida para inspección, se ser seleccionada, tan pronto el contenedor sea bajado del buque quedará a disposición de la autoridad. En el caso de que la aduana no solicite la carga, está puede seguir su curso (Secretaria de Hacienda y Credito Publico, SAT, 2021)

Para el momento del arribo de la carga a puerto mexicano, el agente aduanal inicia el proceso de importación, el cual puede ser más riguroso y tardío dependiendo del tipo de material que está ingresando sumado a la reglamentación nacional impartida por el gobierno mexicano en la cual clasifican de alto riesgo las cargas procedentes de Colombia y el tipo de producto, como se mencionó anteriormente, el producto por contar con un porcentaje de textil es uno de los más vulnerables, por lo que la autoridad exige realizar una inspección previa a despacho.

Inspección en destino

Para realizar esta inspección se debe contar con el BL liberado y revalidado, y solicitar cita ante la autoridad para realizar el previo, el cual se puede realizar en dos modalidades, **físico** realizando apertura del contenedor y sacando todo el producto para realizar conteo y validación del producto, punto en el que la autoridad puede vulnerar el embalaje y empaque del producto para cerciorarse de

que si sea el producto declarado y no contenga sustancias psicoactivas. O también puede ser **Ocular**, en el cual únicamente se apertura el contenedor y se realiza conteo de las unidades del producto sin realizar una revisión a detalle del producto.

Este previo puede tardar de 2 a 4 horas, tiempo sujeto a variación teniendo en cuenta condiciones climáticas, cantidad de unidades a inspeccionar por contenedor. Posteriormente, se obtiene el reporte de previo en el cual se especifican los ítems o productos encontrados en el contenedor y si están acorde o no a la documentación presentada. De ser positivo el reporte, se procede a pre liquidar impuestos teniendo en cuenta si la carga está amparada por un TCL (Tratado de libre comercio) mediante un certificado de origen, esta pre liquidación se conoce como proforma de Pedimento lo que será la declaración de importación y/o soporte de ingreso lícito de la carga. En este caso Nuvant debe realizar la revisión y aprobación de la proforma de pedimento para proceder con el pago (snice.gob, 2020).

Impuestos y Despacho

El pago de impuestos es uno de los costos que ningún agente de carga/ aduana cubren dentro del contrato, por lo que el exportador/ importador debe realizar el pago inmediato de los impuestos para poder disponer de la carga. En este caso ya que Nuvant es una entidad colombiana, debe realizar el pago mediante transferencia bancaria en pesos mexicanos, lo que puede dilatar el

proceso mientras el sistema toma el pago. Para optimizar estos tiempos, en México se ha desarrollado un sistema llamado PESE (Asociación de agentes aduanales del puerto de Veracruz, 2019) con el cual Nuvant autoriza ante el banco a su agente aduanal para realizar la dubitación del dinero para el pago del pedimento, con este sistema se puede realizar el pago en minutos lo que facilita continuar con el proceso.

Si bien en este punto de la operación, ya se ha cumplido con gran parte de los requisitos de aduana mexicana, no estamos exentos a que la autoridad solicite la carga para inspección, así ya se hayan pagado impuestos o se encuentre en proceso de despacho de puerto, proceso que consiste en cargar el contenedor en el vehículo contratado para llevar a bodega.

Análisis y discusión de Resultados

Como se evidencia, el proceso de ingreso de la carga a México puede ser dispendioso y no cuenta con tiempos exactos, lo que pone en riesgo la operación. Por este motivo, y con base en las operaciones realizadas por Nuvant a México, se ha logrado determinar que para optimizar tiempos de la operación, es indispensable que el agente aduanal en México cuente con la documentación y autorizaciones adicionales de la carga antes del arribo de la misma a puerto mexicano, con el fin de poder contar con todo el papeleo a tiempo, así como poder tomar cita para inspección incluso antes de la descarga del contenedor en destino (TIBA MEXICO SA DE CV, 2024). Con estas dos medidas se busca disminuir el tiempo de ejecución y poder tener un proceso más fluido.

Por otra parte, se espera que, al incrementar la frecuencia de exportaciones a México, se logre un acercamiento con la autoridad mexicana, para que tenga más confianza en esta carga sin exigir ser eximidos de sus inspecciones. Y de esta manera facilitar el ingreso de la carga a este país, lo que disminuiría tiempos y costos.

Conclusiones

Para lograr minimizar los retrasos y sobre costos en las exportaciones a Mexico, es necesario tomar medidas preventivas como lo es buscar la anticipación y una regularización en los procesos documentales en los que históricamente la aduana mexicana ha revisado con más precisión con el fin de mantener toda la información de la carga en orden. Adicional, es importante contar con proveedores y/o aliados estratégicos con poder de negociación y un historial impecable ante las aduanas ya que son elementos que pueden influir al momento de realizar escalamientos o solicitudes formales a la aduana.

Por otra parte, se identificó que uno de los factores que influyen en los procesos de aduanas corresponde al tipo de producto y en el caso de la aduana de entrada, al país de procedencia, en el caso de esta investigación los vinilos recubiertos se consideran de alto riesgo por la facilidad de impregnar sustancias psicoactivas. Por otra parte, que su origen sea Colombiano, denota aun más riesgo por el vínculo que se tiene históricamente con estas sustancias.

Así mismo, se observa que el punto más crítico y por el cual se generan mas retrasos son las inspecciones que se deben realizar a cada carga al ingresar a México. Finalmente, determinamos que es realizar un previo en origen, lo que permitiría anticiparse a los retrasos por inspección de aduana en México, adicional, se optimizarían tiempos y costos.

Referencias

- Amaya, L. J. (Noviembre de 2016). *MODELOS DE SELECTIVIDAD PARA LAS OPERACIONES DE COMERCIO EXTERIOR EN LA DIRECCIÓN GENERAL DE ADUANAS*. Ciudad Universitaria.
- Asociacion de agentes aduanales del puerto de Veracruz. (19 de Noviembre de 2019). *Asociacion de agentes aduanales del puerto de Veracruz*. Obtenido de Asociacion de agentes aduanales del puerto de Veracruz:
http://www.aaaver.org.mx/blog_detalle.php?ver=126#:~:text=%C2%BFQU%C3%89%20ES%20EL%20PECE%3F&text=El%20pago%20Electr%C3%B3nico%20de%20Comercio,25%20de%20noviembre%20de%202019
- BASC. (2024). *BASC COLOMBIA*. Obtenido de BASC COLOMBIA:
<https://www.basccolombia.org/beneficios-servicios>
- Cámara de Comercio de Bogotá. (Julio de 2008). Cámara de Comercio de Bogotá. *Los INCOTERMS y su uso en el comercio internacional*. Obtenido de Cámara de Comercio de Bogotá:
<https://bibliotecadigital.ccb.org.co/server/api/core/bitstreams/3e819b17-dd98-46dc-bfec-0ba4cf6b518f/content>
- Cámara de Comercio Internacional. (2020). *PROCOLOMBIA*. Obtenido de PROCOLOMBIA:
<https://www.colombiatrader.com.co/herramientas-del-exportador/logistica/incoterms-2020>
- COLOMBIATRADE. (2020). *PROCOLOMBIA*. Obtenido de PROCOLOMBIA:
<https://www.colombiatrader.com.co/herramientas-del-exportador/logistica/incoterms-2020>
- Conexión Esan. (31 de 01 de 2023). *ESAN*. Obtenido de ESAN: (
<https://www.esan.edu.pe/conexion-esan/cuales-son-las-etapas-en-la-gestion-de-la-cadena-de-suministro#:~:text=La%20gesti%C3%B3n%20de%20la%20cadena%20de%20suministro%20o%20Supply%20Chain,entrega%20y%20log%C3%A1stica%20y%20devoluci%C3%B3n>

DIAN. (2024). *DIAN*. Obtenido de DIAN: <https://www.dian.gov.co/aduanas/Regimen-de-Aduanas/Documents/ABC-Aspectos-basicos-Exportacion.pdf>

DSV. (2024). *DSV*. Obtenido de DSV: <https://www.dsv.com/es-mx/ayuda/faq/que-es-transitario-freight-forwarder/que-es-oea-operador-economico-autorizado>

LEGISCOMEX. (2020). *LEGISCOMEX*. Obtenido de LEGISCOMEX: <https://www.legiscomex.com/informacion/incoterms-2020-presentacion-dinamica>

LEGISCOMEX. (2023). *LEGISCOMEX*. Obtenido de LEGISCOMEX: <https://www-legiscomex-com.bdbiblioteca.universidadean.edu.co/ReporteDetallado/IndexRankings/?guid=3dc11c66-daae-45d3-bd84-8f07bb0848dc>

LEGISCOMEX. (AGOSTO-ENERO de 2023-2024). *LEGISCOMEX*. Obtenido de LEGISCOMEX: <https://www-legiscomex-com.bdbiblioteca.universidadean.edu.co/ReporteDetallado/IndexMiMercado/?guid=70b72478-c98c-43e2-ac7f-4a76c8bb3010>

OEC. (2021). *OEC*. Obtenido de Observatorio de Complejidad Económica: <https://oec.world/es/profile/hs/plastic-coated-textile-fabric?latestTrendsFlowSelector=flow0>

PROCOLOMBIA. (2023). *PROCOLOMBIA*. Obtenido de PROCOLOMBIA: <https://www.colombiatrade.com.co/noticias/industria-textil-colombiana-y-su-crecimiento-traves-de-la-innovacion-y-la-competitividad>

Secretaria de Hacienda y Credito Publico, SAT. (Febrero de 2021). Importación de mercancías a México.

snice.gob. (2020). *snice.gob*. Obtenido de snice.gob: <https://www.snice.gob.mx/cs/avi/snice/comercio.aprende.importar.html>

TIBA MEXICO SA DE CV. (Febrero-Marzo de 2024). OPTIMIZACIÓN PROCESOS NACIONALIZACIÓN EN MEXICO. (N. SAS, Entrevistador)

UNAM . (2016). LAS EXPORTACIONES. En UNAM. CIUDAD DE MEXICO: UNAM.