

ARTÍCULO SEMINARIO DE INVESTIGACIÓN

DIEGO ALEXANDER GÓMEZ AVELLANEDA

ID. 9500714

u9500714@unimilitar.edu.co



**UNIVERSIDAD MILITAR
NUEVA GRANADA**

UNIVERSIDAD MILITAR NUEVA GRANADA
FACULTAD DE INGENIERÍA
ESPECIALIZACIÓN EN GERENCIA LOGÍSTICA INTEGRAL
BOGOTÁ
2016

Análisis de ineficiencia en la gestión de inventarios, por las políticas de la legislación aduanera colombiana, en una empresa del sector de autopartes.

Analysis of inefficient inventory management due to the policies of the Colombian customs legislation in an automotive company.

Diego Alexander Gómez Avellaneda, u9500714@unimilitar.edu.co

Universidad Militar Nueva Granada, Facultad de Ingeniería, Especialización de Gerencia en Logística Integral, Bogotá, Colombia

Abstract - The main objective of most companies is determined by the ability to efficiently manage their operations and thus meet an expected profitability in its businesses. That is why , inventory control plays an important role in structuring strategies that will be established; for this reason, I will cover the issues presented to a company in the automotive sector to ensure proper management of finished goods inventories for those companies that are classified as 'depósito habilitado de transformación y/o ensamble' by customs authorities, having a series of restrictions caused by government paperwork and time taken by customs agents to release of the goods; which does not allow them to easily find a balance that compensates stock levels required to perform legal compliance, without this affecting the cost of the respective logistics process.

Rethinking about managing inventory control; specifically the volume of inventory required over time; will enable the company to visualize a more profitable way on the use of alternative resources and by implementing this, the company will achieve positively impact in the logistics performance of the supply chain and thus , the financial performance of the organization.

Key Words - Inventory management, process of completions, supply chain, customs legislation , inventory policies.

Resumen - El objeto de todas las organizaciones está determinado por la capacidad de gestionar eficientemente

sus operaciones y de esta manera cumplir con una rentabilidad esperada en sus negocios, es así como el tema del control de los inventarios juega un papel relevante a la hora de estructurar las estrategias que se van a establecer; por esta razón el presente artículo abarca la problemática que presenta a una empresa del sector de autopartes; catalogada aduaneramente como "depósito habilitado de transformación y/o ensamble; para lograr el manejo adecuado de los inventarios de producto terminado, al tener una serie de restricciones por efectos de tramites gubernamentales y tiempos de espera en las operaciones de los agentes de aduanas para liberación de las mercancía; la cual no les permite encontrar fácilmente una balanza que compense los niveles de stock requeridos para ejecutar el cumplimiento legal, sin que este afecte el costo del respectivo proceso logístico.

El replanteamiento acerca del manejo de gestión de inventarios; específicamente al volumen de inventario requerido, respecto al tiempo; permitirá a dicha empresa, visualizar una alternativa para el uso de sus recursos y como se logrará impactar positivamente el desempeño logístico de la cadena de abastecimiento y por ende el comportamiento financiero de la organización.

Palabras clave - Gestión de inventarios, proceso de levante, cadena de abastecimiento, legislación aduanera, políticas de inventario.

I. INTRODUCCIÓN

El dinamismo que actualmente se puede evidenciar en las cadenas de abastecimiento, exige que las empresas estén orientadas hacia la eficiencia de los recursos para poder lograr un desempeño coherente a los lineamientos de rentabilidad que sus accionistas pretenden lograr. Esto es así, porque de acuerdo con los enfoques actuales de la dirección de las empresas, la eficiente gestión de los inventarios implica no solo la implantación de las medidas que son necesarias para su seguridad y control de los costos asociados, con el propósito de preservar su integridad física ante los riesgos propios de su operación, sino que además su gestión responda a la necesidad de mantener en todas las fases del sistema logístico, un nivel óptimo de materiales y productos que sea capaz de incrementar al máximo la rentabilidad de los recursos financieros que se han invertido en su formación [1].

Conforme a estudios previos se encuentra que se requieren 3 decisiones básicas tales como son:

- 1) Con cual periodicidad se debe revisar el sistema del inventario.
- 2) Cual debe ser mi cantidad a fabricar.
- 3) En qué momento debo generar una orden de fabricación nueva [2].

Racionalizamos la problemática que presenta una empresa del sector automotriz, la cual es catalogada aduaneramente como *“deposito habilitado de transformación y/o ensamble: Persona jurídica autorizada por el gobierno nacional, para realizar procesos de transformación o ensamble, a la cual la Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales habilita un lugar para el almacenamiento de las mercancías de importación que serán sometidas a la modalidad de transformación o ensamble. No podrá tener adicionalmente la calidad de sociedad de intermediación aduanera, transportador, agente de carga internacional u operador de transporte multimodal. La habilitación se hace mediante resolución expedida por la DIAN.”* (DHTE) [3]

Partiendo como premisa la búsqueda de alternativas que las organizaciones deben asumir en el entorno actual de globalización y competitividad y más aún en un sector que ha sido catalogado de clase mundial por parte del gobierno nacional, pero que en la actualidad se encuentra bastante afectado por temas de acuerdos y/o tratados de libre comercio como por ejemplo con México y el que se encuentra en proceso de negociación recientemente con la república de Corea [4], además de afectaciones asociadas al impacto de los índices macroeconómicos.

Los procesos de importación presentan variación dependiendo del tipo de denominación aduanera a la cual corresponda cada una de las empresas y es de acuerdo a este mismo, que el proceso puede llegar a ser más sencillo o complejo.

Para el caso de Colombia existen una serie de categorías por las cuales se llega a aplicar, sin embargo aquellas grandes empresas que son catalogadas como usuarios aduaneros permanentes (UAP), o usuarios altamente exportadores (ALTEX) son quienes en realidad pueden percibir agilidad en sus procesos de finalización de las

mercancías, cabe aclarar que para estar incluido dentro de estas categorías, se debe cumplir con una serie de requisitos dentro de los cuales implican que las empresas argumenten un gran volumen respecto a cantidades de importaciones y/o exportaciones, además de reflejar un monto mínimo en dinero tratándose de que son grandes contribuyentes [5].

Por esta razón la pequeña y mediana industria presentan una problemática, dado que, al no cumplir con esta clase de requerimientos necesita incurrir obligatoriamente en ineficiencias tales como; incrementar los niveles de adquisición de materias primas, infraestructura y demás recursos para gestionar el sobre inventario de productos terminados, con el fin de dar cumplimiento a los procesos de fabricación de productos; que van a ser comercializados en Colombia; a la reglamentación aduanera y al plan de entregas a sus clientes.

Toda compañía que posea una resolución de autorización de la DIAN para adquisición de sus materias primas bajo la modalidad de transformación y/o ensamble, tiene el beneficio del no pago de los aranceles de estas mercancías y extensión en el pago del IVA (previo proceso de solicitud y aceptación para empresas del sector automotor, por parte de la DIAN).

Sin embargo, este beneficio que se estableció en el régimen de incentivos para este sector [6] no resulta eficiente en aquellos casos en los cuales el destino de dichas materias primas sea para consumo local, puesto que dentro del proceso de importación de dichas materias primas se encuentra incluido el denominado esquema de levante; el cual consiste en la liberación o disposición de la mercancía importada por parte del DHTE [5], posteriormente de haber realizado los trámites que evidencien el cumplimiento de los requisitos legales ante la DIAN; siendo este el tema que más afecta negativamente la gestión de los inventarios.

Este artículo permitirá presentar una perspectiva de la afectación presente en la gestión de inventario, considerada en determinar el nivel óptimo de este [7], para lo cual en este caso debe tener en cuenta factores como los tiempos de preparación de las órdenes de compra del material importado, tránsito desde el proveedor hasta el puerto, nacionalización de la mercancía, aprobación de transporte a depósito, liberación para recepción y almacenamiento en depósito, transformación de la materia prima (producción), espera para legalización trámite aduanero (levante), alistamiento y posterior distribución a los clientes.

II. METODOLOGÍA

Para el presente análisis fue revisado el comportamiento empresa de fabricación de autopartes, la cual ha adelantado previamente la solicitud y posee la autorización mediante resolución de la DIAN, como DHTE, y como a partir dicho criterio ha desplegado sus actividades relacionadas con la cadena de abastecimiento con el fin de lograr la entrega oportuna de su PT al cliente.

Considerando el escenario planteado frente a la problemática de la gestión de inventarios, se determinó

revisar aquellos criterios que juegan un papel determinante frente a los costos ; por tal motivo se asoció el comportamiento frente a la adquisición de las materias primas de origen nacional versus las materias primas importadas, para el periodo de tiempo comprendido entre los años 2013, 2014 y 2015, estos datos fueron extraídos con base en la información histórica de las compras registradas en el módulo de inventarios del ERP de la empresa analizada, durante dicho periodo y suministrada por el analista de operaciones, el cual tiene a su cargo el proceso de compras de material productivo.

Posteriormente y con el fin de terminar el peso que las compras de las materias primas representan sobre el PT se determinó el porcentaje de participación de cada una de estas sobre el total de compras; tal como lo muestra la ecuación 1, para el caso de las compras importadas y conforme a la ecuación 2, para el caso de las compras nacionales:

$$\% \text{ Participación MP importada} = \left(\frac{\text{Total valor COP compras MP importada año}}{\text{Total valor COP compras totales año}} \right)$$

Ecuación 1

$$\% \text{ Participación MP nacional} = \left(\frac{\text{Total valor COP compras MP nacionales año}}{\text{Total valor COP compras totales año}} \right)$$

Ecuación 2

Por otra parte, se consideró analizar el comportamiento de las ventas locales (Colombia), versus las ventas de exportación durante el mismo periodo de tiempo, obteniendo las cifras de estas operaciones con respecto al histórico de facturación que generó el módulo de ventas del ERP y las cuales fueron suministradas por el funcionario del área de despachos encargado del proceso de facturación de la empresa. Posteriormente se calculó su peso porcentual, tal como lo indica la ecuación 3 para el caso de las ventas al exterior y para las ventas locales conforme a la ecuación 4:

$$\% \text{ Participación ventas exterior} = \left(\frac{\text{Total cifras COP ventas al exterior año}}{\text{Total cifras COP ventas totales año}} \right)$$

Ecuación 3

$$\% \text{ Participación ventas locales} = \left(\frac{\text{Total cifras COP ventas locales año}}{\text{Total cifras COP ventas totales año}} \right)$$

Ecuación 4

Con base en la información obtenida y teniendo los dos parámetros anteriormente expuestos como fundamentales dentro de la problemática enunciada, se estimó que dichos factores deben ser relacionados con respecto a días de inventario, por lo tanto, se procedió a cuantificar el respectivo valor correspondiente a un día de inventario de PT en dicha empresa, para los cual se necesitó de la información pertinente a la cantidad de referencias que se trabajan, los respectivos costos asociados a cada una de ellas y las cantidades en promedio de cada una , para obtener el número estimado de unidades que se almacenarían en un día y su respectivo valor . Dicho cálculo se refleja en la ecuación 5:

$$\text{Costo día almacenamiento} = \sum \text{Costo de } \frac{c}{\text{una}} \text{ del total de } (n) \text{ referencias}$$

Donde n= Al # de referencias de PT a considerar

Ecuación 5

La información correspondiente a los costos asociados por cada una de las referencias de PT, fue extraída de la estructura de costos de cada uno de los productos y suministrada por el funcionario del área de operaciones, quien es el encargado del coste inicial y actualización periódica de los mismos.

Para concluir con la obtención de los datos que permitiesen determinar el nivel ineficiencia de un proceso con respecto a otro se consultó al responsable del área de operaciones por la respectiva política de inventario de PT que se manejaba, para lo cual expresó que se determinaba conforme al criterio establecido por la Gerencia de Operaciones , aclarando que la tasa de servicio que se incluye en este tipo de industria es equivalente al 100%, por lo cual se establece dicha política, conforme a lo expresado en la ecuación 6:

$$\text{Días política Inv. por cliente} = \frac{\text{Días inv. seg. suministro}}{\text{sumistro}} + \text{Días inv. en espera de levante}$$

Ecuación 6

Adicionalmente y conforme análisis fue realizada la respectiva descripción del proceso basados en la ilustración 1, la cual refleja el esquema del proceso aduanero en Colombia; conforme a las disposiciones de la autoridad competente como lo es en este caso la DIAN

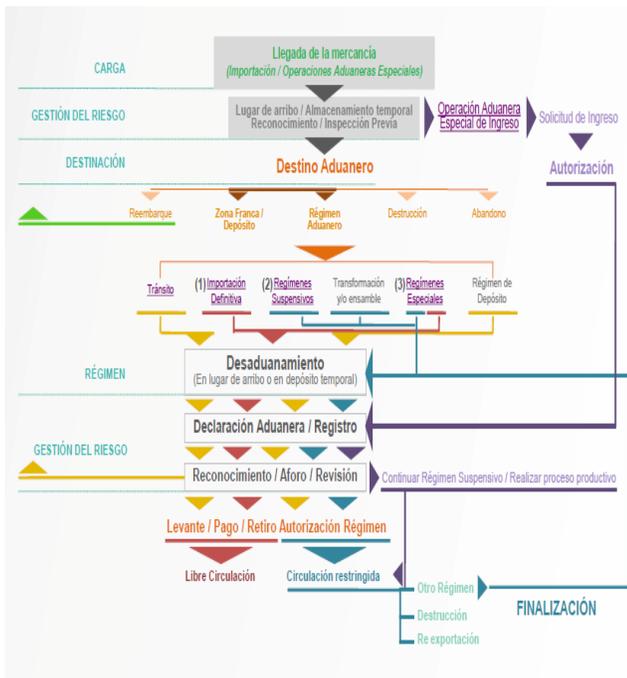


Ilustración 1. Diagrama de flujo proceso de ingreso de mercancías importadas.

Para tal efecto se contemplaron los recursos y tiempos empleados en las tareas involucradas y sus respectivos responsables, realizando entrevistas con 4 funcionarios quienes tienen a cargo varias actividades descritas a continuación:

- Comercio exterior

El proceso para aplicación de esta modalidad inicia a partir de la emisión de la orden de compra, en donde se debe consignar en todos los documentos relacionados a la importación a realizar, el respectivo número asignado a la empresa, bajo el concepto aduanero de DHTE, para que el proveedor corte el BL (documento de transporte) y demás documentos (factura y lista de Empaque) de manera correcta y de esta manera la carga llegue al puerto de destino sin inconvenientes documentales. Posteriormente se realiza la operación de tránsito multimodal (OTM) para traer esta mercancía al DHTE, a través de un agente logístico autorizado.

Las operaciones del DHTE tienen un plazo de máximo de 5 días para ser autorizadas en el puerto para continuación de viaje (CV) o declaración de tránsito aduanero (DTA). Después de este plazo es obligatorio nacionalizar la mercancía y se pierde el privilegio de la exención de impuestos (hay que pagar arancel e IVA).

Cuando la mercancía del Depósito Habilitado llega a la planta se debe:

Verificar que venga sin seguimiento de la DIAN y esperar la notificación para saber si se requiere inspección física para el descargue de la mercancía.

Abrir y pesar en su totalidad, con el peso verificado se diligencia el formulario de Continuación de Viaje o Declaración de Tránsito Aduanero, se firma y se escanea

con el BL original que llega y/o cualquier otro documento remitido por el puerto para enviar al agente de aduana.

Hacer informe de inconsistencias, carta de certificación de peso, aviso de llegada y remisión a la DIAN, firmadas y escaneadas para enviar al agente de aduana.

Luego de realizar el proceso de recepción de la mercancía, esta queda pendiente del proceso de liquidación de la importación; lo cual consiste en la valorización de la mercancía contemplando todos los costos y gastos implícitos desde el despacho del proveedor hasta la llegada al depósito; por lo que el material todavía no es liberado para ingreso quedando en retenido hasta terminar el respectivo proceso de liberación.

- Almacenamiento de materias primas

Después de realizados los trámites de autorización para entrada al DHTE, se procede con el ingreso de la mercancía al inventario, donde queda a disposición de producción para ser transformada.

El suministro de este material se encuentra de acuerdo a un consumo definido previamente por Depto. de Ingeniería del producto y el cual es necesario que coincida posteriormente con los consumos que se deben informar a la DIAN para el proceso del levante cuando se vayan a finalizar las unidades del PT

- Operaciones

Se encarga de planear el proceso de producción (transformación), conforme a las cantidades y dependiendo del tipo de cliente, se estima que para consumo local se programa fabricación con 9 días de anticipación con respecto a la fecha estimada de despacho, mientras que para exportación con 5 días. Esta programación va de la mano con el respectivo plan de entregas de todos los clientes

- Almacenamiento de producto terminado

Cuando el material es ingresado al almacén de PT, el encargado de este proceso debe registrar las cantidades del material y posteriormente informar y relacionar al Depto. de comercio exterior dichas cantidades y referencias de PT, para obtener la respectiva autorización (levantamiento), y de esta manera tener la disponibilidad del material y proceder con los despachos conforme al plan de entregas.

Cabe aclarar que hasta no contar con dicha aprobación, el PT se encuentra bloqueado y que es en este punto donde se debió considerar una política de inventarios que contemplara los tiempos requeridos para el trámite legal + un inventario de seguridad.

- Comercio exterior

Cuando se recibe la información por parte del almacén con las cantidades y referencia que se requieren finalizar (levantamiento) se procede con el diligenciamiento de la documentación necesaria para que el agente de aduanas haga la respectiva solicitud ante la DIAN, lo cual tarda aproximadamente 5 días hábiles, en el caso de que el material sea con destino a venta local, en el caso de exportaciones, se cuenta con levante automático, puesto que el proceso se legaliza con un informe semestral de exportaciones a la DIAN.

De esta manera fue posible obtener una visión global del estado del proceso y por ende su repercusión y/o afectación en los diferentes eslabones de la cadena.

III. ANALISIS DE RESULTADOS

Los resultados obtenidos de la gestión de compras de materias primas nacionales y compras de materias primas importadas, se describen en la tabla 1, considerándolas sobre el global de las compras ejecutadas durante los años 2013, 2014 y 2015:

COMPRAS			
AÑO	COMPRAS M.P. NACIONAL (COP)	COMPRAS M.P. IMPORTADA (COP)	TOTAL COMPRAS AÑO (COP)
2013	\$ 1.894.545.856,20	\$ 3.011.859.235,38	\$ 4.906.405.091,58
2014	\$ 2.986.497.485,37	\$ 3.656.760.721,62	\$ 6.643.258.206,99
2015	\$ 2.279.356.255,70	\$ 4.380.598.790,35	\$ 6.659.955.046,05

Tabla 1. Relación de compras M.P. 2013-2015

En la ilustración 2, podemos observar el comportamiento de dichas compras durante el intervalo de tiempo analizado

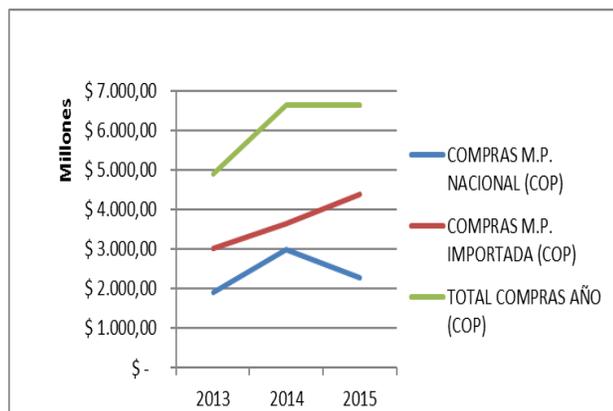


Ilustración 2. Comportamiento de las compras de M.P. 2013-2015

Con respecto a estos datos pudimos determinar el porcentaje de participación en las compras totales de la empresa, tal como lo podemos notar en la tabla 2, donde es posible evidenciar que la diferencia que presenta cada tipo de compras, con respecto al global durante los periodos analizados.

COMPRAS			
AÑO	PARTICIPACIÓN COMPRAS M.P. NACIONAL	PARTICIPACIÓN COMPRAS M.P. IMPORTADA	TOTAL COMPRAS AÑO
2013	39%	61%	100%
2014	45%	55%	100%
2015	34%	66%	100%

Tabla 2. Participación porcentual de compras de M.P. 2013-2015

En la tabla 3, se muestra el comportamiento de las ventas locales (Colombia), versus las ventas de exportación durante el periodo de tiempo de los años 2013, 2014 y 2016.

VENTAS			
AÑO	VENTAS EXPORTACIÓN (COP)	VENTAS LOCALES (COP)	TOTAL VENTAS AÑO (COP)
2013	\$ 1.398.318.819,13	\$ 10.949.705.560,03	\$ 12.348.024.379,16
2014	\$ 1.020.610.439,00	\$ 13.044.170.133,00	\$ 14.064.780.572,00
2015	\$ 632.326.059,54	\$ 13.269.689.442,00	\$ 13.902.015.501,54

Tabla 3. Relación de ventas P.T. 2013-2015

El comportamiento en términos de ventas durante el periodo de tiempo evaluado puede ser analizado en la ilustración 3, donde nos muestra gráficamente dichos valores y su comparación con respecto al total de ventas de la empresa.

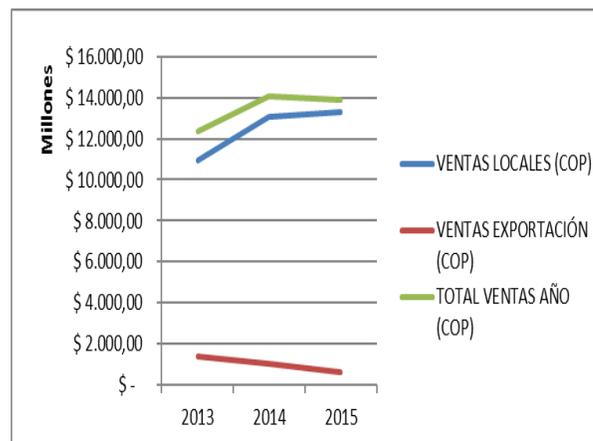


Ilustración 3. Comportamiento de las ventas de P.T 2013-2015

Con respecto a estos datos pudimos determinar el porcentaje de participación en las ventas totales de la empresa, tal como se indica en la tabla 4.

VENTAS			
AÑO	PARTICIPACIÓN VENTAS EXPORTACIÓN	PARTICIPACIÓN VENTAS LOCALES	TOTAL VENTAS AÑO
2013	11%	89%	100%
2014	7%	93%	100%
2015	5%	95%	100%

Tabla 4. Participación porcentual de ventas de P.T. 2013-2015

Adicionalmente se consideró el costo que en promedio se tiene por un día de almacenamiento de PT, con el fin de determinar dicho valor como parámetro de comparación dentro de la política de inventarios establecida, este valor se detalla en la tabla 5.

DESCRIPCIÓN	COSTO (COP)	UNIDADES PROMEDIO INVENTARIO DÍA	SUBTOTAL (COP)
Referencia 1	\$ 46.286,00	46	\$ 2.129.156,00
Referencia 2	\$ 53.685,00	70	\$ 3.757.950,00
Referencia 3	\$ 58.362,00	90	\$ 5.252.580,00
Referencia 4	\$ 38.950,00	75	\$ 2.921.250,00
Referencia 5	\$ 74.920,00	80	\$ 5.993.600,00
Referencia 6	\$ 46.700,00	5	\$ 233.500,00
Referencia 7	\$ 63.540,00	80	\$ 5.083.200,00
Referencia 8	\$ 52.896,00	105	\$ 5.554.080,00
Referencia 9	\$ 54.480,00	96	\$ 5.230.080,00
Referencia 10	\$ 34.860,00	46	\$ 1.603.560,00
Referencia 11	\$ 26.980,00	70	\$ 1.888.600,00
Referencia 12	\$ 84.596,00	67	\$ 5.667.932,00
Referencia 13	\$ 71.652,00	59	\$ 4.227.468,00
Referencia 14	\$ 44.326,00	96	\$ 4.255.296,00
Referencia 15	\$ 47.512,00	96	\$ 4.561.152,00
TOTAL INVENTARIO DÍA			\$ 58.359.404,00

Tabla 5. Valorización costos por día de inventario

Con base en la información de las políticas de inventarios ya establecidas por la compañía se procedió a tabular y de esta manera y conforme a la tabla 6, se indicaron los días de inventario aplicables a cada uno de los clientes.

POLÍTICAS DE INVENTARIO P.T.				
DESCRIPCIÓN CLIENTE	DÍAS INV. SEGURIDAD	DÍAS INVENTARIO EN ESPERA DE LEVANTE	TOTAL DÍAS DE INVENTARIO	VALORIZACIÓN DÍAS DE INVENTARIO (COP)
CLIENTES LOCALES	4	5	9	\$ 525.234.636,00
CLIENTES EXTERIOR	5	0	5	\$ 291.797.020,00

Tabla 6. Políticas de inventario por segmento cliente

Para finalizar el análisis y con base en la ilustración 4, podemos evidenciar los costos que representan para la empresa para el disponer del material requerido para las entregas de los clientes, basados en la tasa de servicio ya establecida.

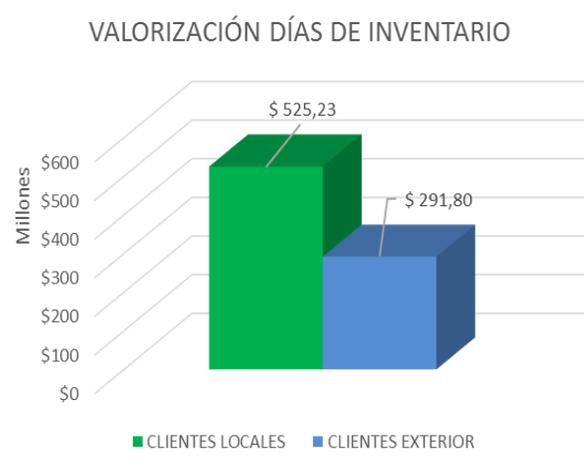


Ilustración 4. Valorización días de inventario

IV. CONCLUSIONES

Conforme a los resultados obtenidos se logró determinar las siguientes conclusiones:

- La relevancia de las compras importadas representa un porcentaje significativo con respecto a las compras nacionales durante los periodos evaluados; por tal motivo es un criterio apreciable en el desempeño de la empresa, tratándose de la necesidad que tiene en depender de este tipo de compras dentro de su proceso productivo y por tal motivo desarrollar las actividades de importación asociadas a su tipo de modelo de DHTE.
- Las cifras y porcentajes asociados a las ventas evidencian la dependencia de esta empresa hacia el mercado local colombiano (durante los periodos analizados supera el 90%, en las ventas de este tipo), por tal motivo la política de inventarios para este segmento de clientes requiere mantener unas cantidades de PT más elevadas, que en últimas reflejan la necesidad de contar con una carga financiera.
- Otro de los puntos relevantes que se encontraron en el análisis, dado que dependiendo del tipo de venta; el proceso de finalización de la materia prima es más extenso en términos de tiempos; como es el caso de aquel que es utilizado para consumo local.
- Con base en dicha información podemos observar el comportamiento en términos de recursos financieros, en los cuales la empresa requiere incurrir pues al cumplir la política

establecida, los respectivos costos tienden a incrementarse en un 44% cuando se ejecuta para el caso de los clientes locales con respecto a los clientes para exportación.

- El tiempo de levante no depende únicamente de un sistema automatizado por parte del ente de control, sino de la cantidad de personal de la DIAN disponible para realizar todas las operaciones de levante para todos los depósitos habilitados, es decir, la burocracia, impacta gravemente la eficiencia del proceso de finalización.

V. REFERENCIAS

- [1] MALCAP S.A., Purchasing and inventory management for owners (Versión castellana), Madrid: Díaz de Santos, 1995.
- [2] Landeta, «Cálculo del punto de reorden cuando el tiempo de entrega y la demanda están correlacionados,» Universidad Autónoma de San Luis Potosí, Querétano, 2015.
- [3] Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales, «Dian.gov,» 2007. [En línea]. Available: http://www.dian.gov.co/descargas/ayuda/guia_rut/content/
- [4] D. Guevara, M. Juan y R. Angely, «Análisis de la industria automotriz colombiana frente al tratado de libre comercio con la república de Corea,» Universidad del Rosario, Bogotá, 2014.
- [5] Ministerio de hacienda y crédito público, «Decreto 2685 de 1999,» Ministerio de hacienda y crédito público, Colombia, 1999
- [6] Proexport Colombia, «Industria Automotriz en Colombia,» Proexport Colombia, Bogotá, 2012.
- [7] R. Morocho, «La gestión del control de los inventarios y su incidencia en la rentabilidad de la empresa,» Universidad Técnica de Machala, Machala, 2015