

La modernización del sistema logístico en los procesos aduaneros de Colombia. Una mirada al Decreto 390 de 2016¹

The Logistics system modernization within the customs processes of Colombia. A sight to the 390 Decree of 2016

Santiago Duque Castro*
santidukecastro@gmail.com

*Profesional en Negocios Internacionales – Institución Universitaria Esumer
Medellín, Colombia

Resumen

La emisión y puesta en marcha del Decreto 390 de 2016, ofrece a los usuarios de comercio exterior la posibilidad de actualizar sus operaciones logísticas utilizando una serie de herramientas incluidas en dicho decreto, las cuales serán determinantes a la hora de establecer los avances que cada compañía pueda realizar y la forma como estos avances impactarán sus ventajas estratégicas respecto al mercado en el que compiten. Por medio de un método cualitativo y un enfoque descriptivo, esta investigación analiza de manera detallada varias de las novedades que, en materia logística, presenta la nueva reglamentación aduanera de Colombia, considerando opciones tanto normativas, como de establecimiento de zonas destinadas al mejoramiento de las operaciones e incluso la obtención de categorizaciones especiales que podrían derivar en tratamiento preferencial a las organizaciones durante sus trámites de importación y exportación. El análisis indica que las políticas aduaneras y logísticas están siendo encaminadas a un manejo basado en la confianza de las autoridades sobre aquellas compañías que comprueben una correcta gestión de sus trámites, y que cada compañía tendrá que identificar de forma clara cuales son los beneficios a los que necesita acceder para conseguir fluidez en sus procesos, según su modelo de negocio.

Palabras clave

Decreto 390, herramientas logísticas, gestión del riesgo, fluidez aduanera, Operador Económico Autorizado

¹ Este artículo se presenta como requisito de grado para la especialización en Gerencia Logística Internacional de la Institución Universitaria Esumer

Abstract

The 390 decree of 2016 issuing and starting up, offers to the foreign trade users the possibility to update their logistic operations using a variety of tools included within the decree, which will be determinant when stablishing the advances each company can make and the way those advances will impact their strategic advantages in regard to the market they compete in. Through a qualitative method and a descriptive approach, this investigation analyzes in a detailed way some of the newness that, in logistics aspects, are presented by the new Colombia's customs regulation, considering normative, stablishing of improving operations destined zones and even the obtaining of special categorization options, that could offer preferential treatment during the export and import processes to the organizations. The analysis indicates that customs and logistics politics are being routed to a trust-based management from the authorities to those companies which prove a correct management of its procedures, and also indicates each company will be obligated to identify in a clear way which are the benefits they need in order to get fluency within their processes, according to each business model.

Keywords

390 Decree, logistics tools, risk management, customs fluency, Authorized Economic Operator

1. Introducción

La apertura de la economía colombiana al comercio exterior se dio durante el año 1990, y fue impulsada por el rumbo que en ese momento dirigía al mundo (Dinero, 2013). El paso obligado de las mercancías a través de las aduanas, y el tiempo que dicho proceso representa, se han convertido en una dificultad que preocupa a todos los usuarios de comercio exterior, debido a los altos impactos económicos y de oportunidad que los mismos representan para las organizaciones y sus operaciones. Al respecto, Hillberry y Zhang (2018) realizaron un análisis que indica que en general, las características geográficas del territorio, los ingresos de la población y el concepto global de la calidad en las entidades gubernamentales, son indicadores certeros para medir el desempeño logístico de una nación.

Tomando como base una muestra de 29 naciones, Torres y Chávez (2015) analizaron la competitividad de las aduanas en el marco del comercio internacional, y al respecto, el estudio reveló que la cantidad de restricciones arancelarias y tributarias impuestas por una nación, tienen una relación inversamente proporcional con el flujo de mercancías que ingresan a ese territorio. Adicionalmente, y en un plano local, García et al. (2015) evaluaron el desempeño del sector logístico y aduanero de Colombia, concluyendo que durante los últimos 15 años los indicadores han mostrado mejora, pero los mismos no están siquiera cerca de ser aceptables.

Una de las grandes apuestas logísticas emprendidas por Colombia en el último tiempo, según Patiño (2017) se ha dado con la implementación de la figura de Operador Económico Autorizado (OEA); esta figura busca que las organizaciones certifiquen una cadena de abastecimiento segura, pero la misma no ha logrado los objetivos esperados. Así mismo, en términos operativos, López et al. (2016) plantearon una propuesta de mejora para reducir los tiempos de nacionalización de los productos que requieren el cumplimiento de vistos buenos previos, la cual generaría mejoras en tiempos y costos de los procesos.

El estudio presentado por García (2016) establece también las dificultades presentadas durante la adopción de una nueva regulación aduanera en Colombia y presenta como resultado la emisión del Decreto 390 del 7 de marzo de 2016, el cual busca facilitar las operaciones de comercio exterior en el país.

La revisión realizada por Orrego Escobar et al. (2016) compara los decretos 2685 y 390, enfocándose además en analizar si este último logra el objetivo de actuar como un facilitador del comercio exterior. En esa misma línea, Núñez Rudas (2017) analiza el impacto de la nueva normatividad expedida con el ánimo de establecer los factores positivos de la misma en la búsqueda de integración de Colombia con las prácticas usuales en el resto del mundo.

La puesta en marcha de la última normatividad aduanera ha representado grandes desafíos para el sector, debido a que muchos de los sistemas informáticos, instalaciones y funcionarios encargados de la correcta implementación de la misma, no han tenido disponibles los recursos necesarios para el correcto avance de los cambios, y esto ha generado cuellos de botella, así como multiplicidad de decretos y conceptos aclaratorios, suspensorios y derogatorios.

De acuerdo con lo anterior, y tomando en cuenta que los indicadores logísticos y aduaneros de Colombia se presentan con niveles inferiores a los de países de la misma región, Murillo Buitrago (2017) evaluó el impacto de la regulación aduanera colombiana en el comercio internacional después de la entrada en vigencia del decreto 390 de 2016. Esto, debido a que la gran cantidad de acuerdos comerciales firmados durante los últimos años, y las normatividades internacionales expedidas con el ánimo de facilitar los trámites aduaneros, pusieron en evidencia que los sistemas utilizados para los procesos colombianos quedaron rezagados frente al avance exponencial de los tiempos requeridos en este tipo de trámites.

Es por esto que, en el marco de todo lo anteriormente expuesto, esta investigación pretende analizar las ventajas que, en materia logística, plantea para Colombia la implementación y puesta en marcha del decreto 390 de 2016. Así mismo, se explicarán las principales herramientas que dicho decreto propone para que los usuarios de comercio exterior logren incrementar la fluidez de sus operaciones; además, serán establecidas las ventajas que la normatividad mencionada ofrece en términos logísticos para las compañías colombianas, y también, se expondrán los aspectos de la normatividad en cuestión que no han permitido que el sector logístico colombiano se transforme con la efectividad deseada.

2. Metodología

La presente investigación fue realizada tomando como base 3 aspectos considerados por el autor como claves: La consulta documental de una importante cantidad de investigaciones previas, información oficial de distintas entidades y una exhaustiva revisión de los Decretos mencionados a lo largo de este artículo; además, también fueron realizadas varias consultas con profesionales del medio para conocer a mayor profundidad el estado de varias de las iniciativas planteadas por las actualizaciones normativas, así como el impacto que la puesta en marcha de las mismas ha generado en el sector. Por último, esta investigación incluye aportes propios del autor, los cuales están basados en el análisis de toda la información recibida por parte de los profesionales

consultados y por supuesto, también soportadas en el conocimiento que el autor ha obtenido como consecuencia de su experiencia profesional en el área del comercio exterior.

Los anteriores aspectos son cada uno muy importantes de forma independiente, sin embargo, cobran especial relevancia cuando son unidos para que la mezcla de los mismos emita una investigación soportada tanto en normatividad, como en análisis de la misma y la veracidad que brinda la experiencia de llevarlas a cabo.

De otra parte, este análisis también permitió la elaboración de tablas, gráficos e ilustraciones que pretenden aportar al correcto entendimiento de las distintas herramientas planteadas durante la investigación. Las mismas, son el principal resultado de las experiencias profesionales del autor, y por esto, constituyen el más destacado aporte al desarrollo de este trabajo.

Por último, la investigación aporta algunas conclusiones que se pretende sean tomadas como herramientas para el correcto entendimiento de las novedades logísticas relacionadas con el proceso aduanero, y principalmente, utilizadas como un apoyo para la toma de decisiones necesarias en el campo objeto de la investigación.

3. Resultados y/o hallazgos

3.1 Herramientas propuestas por el Decreto 390 para incrementar la fluidez en las operaciones de comercio exterior.

Uno de los factores más influyentes en el proceso de puesta en marcha de una nueva reglamentación aduanera en Colombia, ha sido la evidente necesidad de mejoras en tiempos y costos de las operaciones logísticas adelantadas por los usuarios de comercio exterior. Todos aquellos sectores de la economía que por sus actividades tienen una relación, ya sea directa o indirecta con el comercio internacional, han evidenciado las dificultades y demoras que un trámite de internacionalización de mercancías (ya sea de importación o de exportación) representa para las compañías generadoras de carga, así como para los prestadores de servicios involucrados en el desarrollo de dichos trámites.

Consciente de esta situación, el Gobierno Nacional incluyó en el Decreto 390, así como en sus modificaciones posteriores, algunas herramientas, tanto logísticas como normativas, que pretenden ser soluciones para las dificultades evidenciadas. A continuación, algunas de ellas:

Tabla 1. Herramientas de mejora logística en el Decreto 390

Iniciativa	Descripción
Infraestructura Logística Especializada (ILE)	Plataformas logísticas diseñadas para optimizar las operaciones de comercio exterior

Sistema de gestión de riesgo	Iniciativa que pretende calificar a los usuarios de comercio exterior según su grado de riesgo
Sistematización de trámites documentales	Las entidades gubernamentales deben poner en marcha sistemas que permitan digitalización de procesos
Unidades funcionales sin resolución emitida	Los importadores tienen la posibilidad de nacionalizar unidades funcionales sin contar con la resolución
Operador Económico Autorizado (OEA)	Figura que otorga tratamiento preferencial ante las autoridades aduaneras para los trámites de comercio exterior

Fuente: Elaboración propia con base en la revisión de la normatividad y la experiencia profesional del autor

3.1.1 Infraestructura Logística Especializada (ILE)

Inicialmente, es muy importante aclarar que el término ILE no fue introducido a Colombia a través del Decreto 390 de 2016, sino que el mismo fue planteado por el Gobierno Nacional a través del Decreto 736 del 10 de abril de 2014. El mismo define las Infraestructuras Logísticas Especializadas como: “Áreas delimitadas donde se realizan, por parte de uno o varios operadores, actividades relativas a la logística, entre otras, el transporte, la manipulación y distribución de mercancías, las funciones básicas técnicas y las actividades de valor agregado para el comercio de mercancías nacional e internacional”.

En su momento, la presentación de esta modalidad causó más dudas que certezas para el sector, ya que no se tenía claro quien las organizaría, ni tampoco se tenía información sobre que órgano del Estado las controlaría; además, también se plantearon dudas respecto a la forma como se manejaría la participación público-privada en lo relacionado con inversión, entre otras situaciones pendientes (deLogística, 2015).

De acuerdo con lo indicado por Gallego Quitian et al. (2016) las Infraestructuras Logísticas Especializadas son plataformas logísticas destinadas a la optimización de los tiempos empleados para la importación y exportación de mercancías, en la que intervendrán una variedad de operadores con la suficiente experiencia y capacidad para ofrecer los servicios necesarios para que los bienes lleguen a sus consumidores finales. Además, estas plataformas requieren el cumplimiento de ciertas características esenciales, tales como la suficiencia de espacio para las actividades a desarrollar, cercanía con los puertos y zonas primarias de trámite aduanero y la disponibilidad de infraestructura necesaria para una correcta operación.

Las Infraestructuras Logísticas Especializadas han sido consideradas como un eje generador de crecimiento por el Gobierno Nacional y prueba de esto, es que las mismas han sido incluidas en varias de las principales reformas normativas establecidas en la legislación colombiana. Por ejemplo, el Plan Nacional de Desarrollo “Todos por un nuevo país” fue emitido a través de la Ley 1753 de 2015; este Plan determina la ruta a seguir para el desarrollo de la Nación teniendo como premisas la consecución de una Colombia en paz, equitativa y educada. Entre las muchas disposiciones que esta regulación establece, el Capítulo 1 está dedicado a la mejora de la competitividad y las infraestructuras estratégicas, y en el mismo se menciona claramente que las ILE son plataformas pensadas para lograr la integración de los corredores logísticos y como facilitadoras del comercio exterior aprovechando la intermodalidad para el movimiento de mercancías.

Lo anterior confirma que esta figura no fue inicialmente planteada por el Decreto 390, sin embargo, tomando en cuenta que este Decreto pretende ser el marco de referencia utilizado por los involucrados para el correcto desarrollo de sus actividades, el mismo incluye la figura de ILE como una de sus más ambiciosas apuestas para mejorar la fluidez de los procesos logísticos. El Decreto indica que, entre otros, una ILE podrá estar habilitada para:

- Realizar las operaciones aduaneras que defina la Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales
- Concurrir en ella diferentes operadores de comercio exterior para que desarrollen las formalidades propias de los regímenes aduaneros
- Ser declarados como depósitos temporales para la nacionalización de mercancías
- Ser habilitados como Centros de Distribución Logística Internacional

Tomando como base que la habilitación de este tipo de figuras pretende ser otorgada a infraestructuras ubicadas en sectores estratégicos y en corredores viales con acceso directo a las zonas primarias de arribo y despacho de mercancías desde y hacia el exterior, y que además, la norma plantea la necesidad de que las mismas cuenten con los equipos necesarios para la prestación de un servicio eficaz, esta herramienta se perfila como una ventaja competitiva importante para las compañías que hagan uso adecuado de las mismas.

3.1.2 Sistema de gestión de riesgo

El sistema de gestión del riesgo es una herramienta que, mediante el procesamiento y análisis de información exógena y endógena, busca consolidar y difundir información relacionada con los diferentes operadores de comercio exterior (Mafla, 2016).

En términos prácticos, se trata de una herramienta que permitirá a la autoridad aduanera calificar a todas las compañías con un nivel de riesgo, de acuerdo con la cantidad, frecuencia, calidad y tipo de operaciones de comercio exterior que realicen, con el ánimo de disminuir las inspecciones y controles posteriores a aquellos que cuenten con una calificación positiva y, enfocar sus controles en aquellas empresas que tengan un grado de confianza bajo, o sea, destinar los esfuerzos de las

autoridades en aquellas compañías sospechosas de realizar malas gestiones aduaneras y permitir un mejor flujo operativo para aquellas que a través del tiempo siempre han realizado trámites legales y confiables.

El Decreto explica que este sistema busca promover la seguridad de la cadena logística y facilitar el comercio internacional. Además, menciona que, entre otras, la calificación brindada por el sistema será utilizada para permitir el pago consolidado de impuestos a aquellas compañías con calificación de confianza positiva, otorgar tratamientos especiales a los usuarios en términos de declaraciones de origen, no constitución de garantías para respaldar el cumplimiento de obligaciones aduaneras, realizar el desaduanamiento en las instalaciones del declarante, entre otros. Así mismo, también será usado para limitar el ingreso o salida de mercancías por lugares habilitados o autorizados en circunstancias especiales, establecer controles para el ingreso de mercancías por razones de orden público, seguridad nacional y protección de la vida de las personas y el medio ambiente en general, entre otras.

Lo anterior, se constituye como un claro intento del gobierno para promover entre los usuarios de comercio exterior una cultura de la legalidad y las buenas prácticas, ofreciendo a cambio la confianza que les permitirá evitar controles adicionales, convirtiéndose así, en un factor clave para las compañías que logren acceder a este tipo de beneficios.

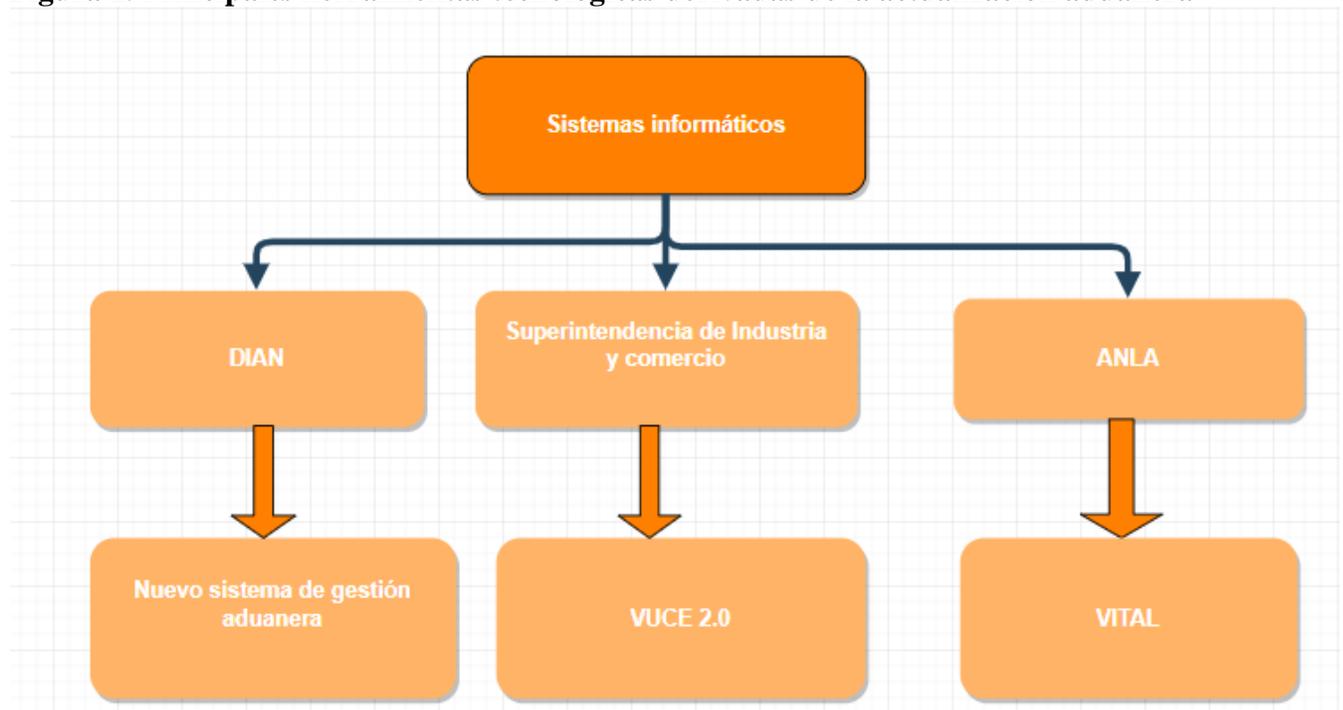
3.1.3 Sistematización de trámites documentales

El sistema logístico y aduanero colombiano ha evidenciado en el último tiempo un retraso considerable respecto a las gestiones realizadas para la recepción y despacho de mercancías en comparación con países de su región. Dicho retraso se ha generado en gran parte, debido a la utilización de sistemas informáticos con capacidades de atención inferiores a las demandas por el sector, así como a la negativa por parte de las autoridades a considerar como documentos soporte originales aquellos que son emitidos de manera electrónica (Lo cual es una tendencia adoptada por varios países de la región) y obligando a los usuarios a presentar de forma física los documentos, con las correspondientes demoras y extra-costos que esto genera.

Es por esto que, el Decreto 390 dedica la sección I del capítulo II a determinar que “los procedimientos para el cumplimiento de las formalidades, operaciones u obligaciones aduaneras, así como para la aplicación de los diferentes destinos aduaneros, deberán llevarse a cabo mediante el uso de los servicios informáticos electrónicos”.

De acuerdo con lo anterior, el Gobierno Nacional a través de sus diferentes entidades, ha venido desarrollando y poniendo en marcha una serie de plataformas electrónicas que buscan agilizar los trámites realizados por los usuarios de comercio exterior del país, para cumplir con lo dictaminado en la reglamentación. A continuación se exponen algunos ejemplos:

Figura 1. Principales herramientas tecnológicas derivadas de la actualización aduanera



Fuente: Elaboración propia con base en la información indicada por las entidades oficiales

DIAN: Por el momento no se conoce mucho respecto al sistema informático que pondrá en funcionamiento la DIAN, y son muchas más las incertidumbres que las certezas hasta el momento resueltas. Tomando como base lo indicado por el decreto, se conoce que el sistema tendrá que estar habilitado para funcionamiento continuo, así como para enlazarse con las diferentes plataformas de otras entidades, actuando así como una herramienta capaz de establecer criterios y procedimientos generadores de avances logísticos.

Superintendencia de Industria y Comercio: Posiblemente, el avance tecnológico más importante que hasta el momento ha sido puesto en marcha es la versión 2.0 de la Ventanilla Única de Comercio Exterior – VUCE, administrada por la Superintendencia de Industria y Comercio. Esta plataforma es utilizada, entre otras cosas, para la solicitud de registros y licencias de importación, trámites de certificados de no producción nacional, solicitudes de cupos, entre otras.

De acuerdo con el Ministerio de Comercio, Industria y Turismo (2018) esta herramienta informática permitirá entre otras nuevas funcionalidades, la actualización de tecnología, la disminución de tiempos de respuesta para la obtención de vistos buenos, la disminución de costos, códigos parametrizados con la DIAN, cargue masivo de solicitudes o licencias sin pago adicional, soportes en navegadores poco comunes, nuevas consultas y reportes.

ANLA: La Autoridad Nacional de Licencias Ambientales es la encargada de que los proyectos, obras o actividades sujetos de licenciamiento, permiso o trámite ambiental cumplan con la normativa ambiental, de tal manera que contribuyan al desarrollo sostenible del país. (ANLA, 2018)

En términos prácticos, lo anterior significa que esta entidad es la encargada de regular el otorgamiento de licencias ambientales para aquellos proyectos que tienen impactos sobre el medio ambiente y los recursos naturales de la nación; pero además, también tiene a cargo el otorgamiento de permisos para importación de equipos que puedan contener gases considerados como posibles desgastantes de la capa de ozono, así como la revisión y aprobación de solicitudes de exclusión de IVA para las compras de equipos cuya utilización represente un beneficio comprobado para el medio ambiente, entre otros.

Esta última función impacta directamente los procesos logísticos de importación de equipos susceptibles a otorgamiento de exclusión en el pago de derechos e impuestos de aduanas, ya que este tipo de incentivos son realmente significativos cuando se obtienen antes del desaduanamiento de los mismos. Por ejemplo, cuando una compañía decide implementar dentro de su proceso productivo un equipo que le permite reducir los niveles de contaminación generada por los desechos propios de sus labores, puede presentar ante esta entidad una solicitud de consideración de beneficio ambiental derivado de la voluntad empresarial, y después del correspondiente cumplimiento de requisitos establecidos, el ANLA estará en capacidad de otorgarle al proyecto una resolución que le brinde beneficios tributarios como estímulo al desarrollo del mismo, siendo uno de los principales, la exención en el pago de IVA durante el proceso de aduanas cuando se trate de equipos importados.

Con el ánimo de brindar herramientas de trabajo a las organizaciones que adopten este tipo de decisiones para la preservación de los recursos, esta entidad presentó el aplicativo VITAL, instrumento a través del cual las Autoridades Ambientales del país automatizan los trámites administrativos de carácter ambiental que se constituyen como requisito previo a la ejecución de proyectos, obras o actividades, bajo los principios de eficiencia, transparencia y eficacia de la gestión pública. (ANLA, 2018)

3.1.4 Unidades funcionales sin previa emisión de resolución

En este caso comenzamos por explicar que en términos aduaneros, las unidades funcionales son un conjunto de máquinas y/o equipos de diferente naturaleza que al estar juntas y unidas por tuberías o cables conforman un aparato con una función única y diferente a la que cada una de ellas realizaría de forma independiente (García Marulanda, 2017). Este tipo de procesos generalmente está relacionado con la importación de maquinaria para el sector productivo, especialmente en las áreas de alimentos y generación eléctrica.

Tomando en cuentas las características de estos equipos, los cuales generalmente son de grandes dimensiones y costos elevados, y que además, en muchas ocasiones son fabricados por empresas que cuentan con sedes en distintos lugares del mundo, es recurrente la necesidad de realizar varios procesos logísticos de importación para completar toda la unidad funcional.

Llevándolo a un plano logístico y aduanero, la figura de unidad funcional permite al usuario importador presentar ante las autoridades, una o varias declaraciones de importación (Dependiendo de la cantidad de embarques utilizados en el envío de la misma) para cada uno de los equipos que componen dicha unidad, declarando cada uno de ellos por la partida arancelaria asignada al equipo que realiza la función principal. Por ejemplo, durante la importación de los equipos necesarios para

el funcionamiento de una central hidroeléctrica, cuya principal función es la generación de energía eléctrica, todos los equipos accesorios como protectores, transmisores y convertidores podrán ser declarados por la partida asignada al generador de la central. Operativamente, esto impacta de forma positiva a la operación porque permite al importador concentrarse en la consecución de información y cumplimiento de restricciones de importación de una partida específica, y no de cada una de las que individualmente tendrían los equipos. Además, en términos económicos, permite pagar siempre el mismo porcentaje de arancel e IVA para todos los equipos, los cuales serían variables si no se realizara el trámite.

Antes de la expedición del nuevo decreto aduanero, los importadores tenían la posibilidad de realizar procesos de este tipo sin mayores restricciones, declarando los componentes principales del proceso. Sin embargo, el Decreto 390 estableció en su artículo 154 la obligatoriedad para los importadores de presentar al momento de nacionalización de unidades funcionales, una resolución de autorización emitida por la Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales en la que esa entidad otorga el visto bueno para que los equipos puedan ser efectivamente catalogados como ese tipo de unidades. Además, estableció que el trámite debía ser realizado a través de un sistema informático establecido por la DIAN y que esa entidad contaría con un tiempo de respuesta de 90 días, los cuales se congelarían en caso de que se realizara al importador alguna solicitud aclaratoria del proceso.

Desde su entrada en vigencia, esta normatividad causó gran revuelo y dificultades en el sector productivo, ya que la mayoría de empresas desconocía esta obligatoriedad y esto generó demoras, errores y molestias para los involucrados. Inicialmente, debido a que se añadía un trámite adicional al proceso y posteriormente, porque dicho trámite tenía un tiempo de duración bastante prolongado, lo cual impactaba directamente los tiempos de llegada y puesta en marcha de la maquinaria.

Con el ánimo de subsanar este y otros temas, fue emitido el Decreto 349 del 20 de febrero de 2018, en el cual se aclaró, entre muchas otras cosas, que los importadores contaban con la posibilidad de realizar la importación de unidades funcionales declarando que ya había sido radicada ante la DIAN la solicitud para análisis y autorización de esta modalidad, y que por el momento no se cuenta con la resolución definitiva, lo cual permite a las organizaciones adelantar los trámites dejando pendiente la emisión final del documento soporte.

En términos logísticos, esto representa para las compañías una diferencia gigantesca en cuanto a tiempos y costos, ya que cuando no contaban con la asesoría adecuada o desconocían la nueva normatividad, comenzaban un trámite de importación que resultaba en el pago excesivo de bodegajes y demoras de contenedor derivados de la necesidad de espera de emisión de la resolución, o en casos más extremos, la obligación de cancelación de los trámites ya iniciados.

3.1.5 Operador Económico Autorizado (OEA)

De acuerdo con la investigación realizada por Acevedo Valencia & Suárez Saldaña (2015) la Organización Mundial de Aduanas (OMA) fue fundada como una entidad derivada de la necesidad manifiesta por un grupo de 13 países europeos que buscaban la integración de sus procesos aduaneros. Esta entidad tiene a cargo el seguimiento de los trámites de comercio exterior, la actualización de la nomenclatura del arancel de aduanas con la realidad de los negocios alrededor

del mundo y la búsqueda de una creciente seguridad para todas aquellas operaciones relacionadas con el intercambio internacional de mercancías, entre otras. Es por esto que, en 2005 fue planteada la figura de Operador Económico Autorizado, conocido por sus siglas OEA, como una alternativa que procura la certificación de seguridad en todos las compañías que intervienen en la cadena logística internacional, así como una estandarización en los procesos aduaneros de aquellos países cuyas organizaciones deseen una mayor eficacia al realizar sus operaciones.

La figura de Operador Económico Autorizado fue legislada en Colombia a través del decreto 3568 del 27 de septiembre de 2011, como una alternativa planteada por el Gobierno Nacional para darle una calificación a los usuarios de comercio exterior, ofreciéndoles una serie de condiciones operacionales que les brindarían ventajas competitivas sobre otras organizaciones. Sin embargo, los trámites establecidos por las autoridades para la obtención de esta certificación son de una alta complejidad en términos de tiempo y dinero, lo que ha generado que sean pocas las empresas que han podido acceder al mismo. (Ramírez Acuña, 2013).

Por otra parte, el anterior Decreto marco para la regulación del comercio exterior en Colombia (2685 de 1999) establecía dos figuras aduaneras que brindaban calidades especiales a los usuarios frecuentes de operaciones de ingreso y/o salida de mercancías, que ofrecían ventajas puntuales para el adelantamiento de los trámites. Específicamente, se trata de los Usuarios Aduaneros Permanentes UAP y los Altamente Exportadores ALTEX, quienes podían realizar sus operaciones aduanales con una casi nula obligatoriedad de inspecciones físicas a la carga, la consolidación mensual en el pago de impuestos, entre otras. En su momento, para que las organizaciones pudieran acceder a este tipo de categorización, tenían que demostrar la realización de una cierta cantidad de operaciones anuales y el sobrepaso de unos montos monetarios establecidos por las entidades regulatorias.

El Decreto 390 ha determinado que estas figuras tendrán una vigencia de 4 años desde el momento de expedición del mismo, lo que implícitamente significa que al cabo de ese tiempo las mismas desaparecerán, dándole paso así, a la adopción definitiva de los Operadores Económicos Autorizados. Según el análisis realizado por Castaño García et al. (2016) esta medida evidencia que, tomando como base el ritmo actual de las operaciones realizadas entre los distintos usuarios de comercio exterior, para las autoridades tiene mucho más peso el precepto de seguridad y confiabilidad en la cadena logística, que la cuantía o recurrencia de las operaciones realizadas. Además, se comprueba que esta decisión va en línea con las tendencias adoptadas por las autoridades a nivel mundial, fomentando así la alineación global de los procesos locales.

Para entender con mayor claridad las diferencias entre las figuras UAP/ALTEX y OEA, es necesario dimensionar el alcance de una y otra. Tomando en cuenta que ya se explicó que las figuras implementadas por el anterior Decreto 2685 tenían requisitos básicamente relacionados con la cantidad de operaciones realizadas y los montos de las mismas, estas categorizaciones estaban de alguna forma reservadas para los grandes contribuyentes, aquellas compañías que por su capacidad financiera estaban llamadas a realizar las operaciones de mayores montos y por supuesto de mayor pago de impuestos. De otra parte, la figura de OEA no restringe su otorgamiento por razones financieras y prefiere enfocarse en el cumplimiento de requisitos que certifiquen una realización de operaciones enmarcadas en la seguridad y las buenas prácticas, lo cual permite a cualquier compañía incursionar en la obtención de la calificación. Tomando en cuenta que la Organización Mundial de Aduanas procura la constante facilitación de las operaciones de comercio

exterior, y que garantizar el acceso igualitario a los servicios sin distinciones económicas es una parte vital de la facilitación, se explica claramente los motivos para el cambio de criterio en el otorgamiento de las categorizaciones.

La adopción de la figura OEA presenta varias condiciones especiales que brindan a las organizaciones ventajas de distintas índoles, y en varias de las ramas del proceso. En términos logísticos, y resaltando aquellas que permitan mejorar la fluidez de las operaciones, destacan opciones como:

- ❖ La consolidación en el pago de impuestos, lo cual se desprende de la posibilidad que ya tenían los UAP. Esto permite a las organizaciones administrar de forma más eficiente su flujo de caja
- ❖ Realizar los aforos a las mercancías objeto de exportación en las instalaciones del exportador.
- ❖ Reembarcar mercancías con errores por parte del proveedor, cuando ya haya sido intervenida por la autoridad aduanera.
- ❖ Además, también destacan varias autorizaciones de índole aduanero que impactan directamente la eficiencia de los procesos, como: La posibilidad de consolidación y desconsolidación de carga y al agenciamiento aduanero de la misma, el desadunamiento abreviado de mercancías, la no exigencia de presentación de declaraciones anticipadas cuando la norma así lo exija, entre otras.

Vale la pena aclarar que una de las principales diferencias entre la categorización OEA y los usuarios UAP y ALTEX, radica en que la primera es una calificación en el grado de seguridad implementado en las operaciones realizadas, mientras que las otras dos se limitan al ámbito aduanero de los importadores y exportadores. Esto significa que el OEA es mucho más amplio, porque incluye tanto a los importadores, exportadores y generadores de carga, como a todas aquellas empresas que prestan servicios relacionados con estos trámites, tales como las agencias de aduanas, los embarcadores, los transportistas terrestres, operadores portuarios, etc.

3.2 Ventajas logísticas ofrecidas por el Decreto 390 y sus posteriores modificaciones a las compañías colombianas

Tomando en cuenta que ya fueron mencionadas y brevemente explicadas las principales herramientas que la normatividad objeto de esta investigación ofrece para la mejora en la fluidez y el avance de las operaciones de comercio exterior, ahora corresponde establecer las ventajas que estas herramientas brindarían a las organizaciones que decidan adoptarlas.

La implementación de la normatividad aduanera actualizada plantea muchas incertidumbres para la alta gerencia de las organizaciones, cualquiera que sea su tamaño y la actividad social específica a la que se dediquen. Lo anterior, debido a que en un principio, no se conoce con claridad si los cambios planteados efectivamente traerán beneficios significativos para las compañías, pero de otra parte, si se vislumbra una alta inversión de capital, personal y tiempo para la actualización y puesta en marcha de estos planteamientos. ¿Las ILE brindarán mejoras en tiempos y costos para un trámite de internacionalización? ¿Los usuarios operadores garantizarán la disponibilidad de

equipos y personal necesaria para que las mercancías fluyan a velocidades de nivel mundial? ¿Las entidades del estado contarán con los funcionarios idóneos para tramitar los requerimientos administrativos en tiempos prudentes? ¿El ente de control se enfocará verdaderamente en perseguir a quienes intencionalmente evaden la ley en vez de castigar a quienes cometen errores formales durante un trámite realizado por las vías legales?.

Con el ánimo de aportar a la discusión, se plantea la siguiente ilustración:

Ilustración 1. Características de las principales herramientas logísticas del Decreto 390



Infraestructuras Logísticas Especializadas (ILE)

- Pensadas para ser ubicadas en sectores estratégicos
- Versatilidad de funciones según las necesidades de operación
- Libre competencia derivada de la presencia de varios oferentes



Sistema de gestión de riesgo

- Calificación acorde con las buenas prácticas aduaneras
- Enfoque en inspección de procesos riesgosos
- Cultura de la confianza



Sistematización de trámites documentales

- Promesa de tiempos de respuesta efectivos
- Reducción de papeleo
- Garantización de igualdad en los trámites



Unidades funcionales sin previa resolución

- Permite el avance los procesos productivos de las organizaciones
- Descongestión de puertos
- Reducción drástica de gastos logísticos por demoras y almacenamientos



Operador Económico Autorizado (OEA)

- Alto nivel de confianza aduanera
- Flujo de caja derivado del pago de impuestos consolidado
- Beneficios logísticos en inspecciones y manejo de carga

Fuente: Elaboración propia con base en investigación de la reglamentación y experiencia profesional del autor

Por el momento, todo lo anteriormente mencionado solo puede ser entendido como una variedad de propuestas y no como soluciones comprobadas a la mejora en los trámites logísticos de la nación. Claramente, algunas de las herramientas ya han sido puestas en marcha de forma paulatina, sin embargo, el poco tiempo transcurrido y sobretodo, la poca claridad con la que ha sido socializado y puesto en marcha el Decreto 390, no ha permitido que el sector privado evidencie con claridad los efectos de estas y otras alternativas de cambio.

Después de un análisis, se evidencia que la principal apuesta por la modernización aduanera está directamente ligada con la implementación y mejora de los sistemas informáticos utilizados para el paso aduanero de las cargas, siendo consecuentes así con el rumbo hacia el cual están siendo orientados los negocios y las formas de comunicación e interacción que las nuevas generaciones han adquirido. De acuerdo con lo indicado por (Jiménez, 2017) la cuarta revolución industrial es un concepto caracterizado por la incorporación masiva de la información a toda la cadena de valor de los procesos relacionados con la industria manufacturera, la cual tiene como objetivo la optimización e interacción de los procesos, así como la prestación de los servicios asociados. Siendo consecuentes con el conocimiento de este avance vertiginoso, el Gobierno Nacional procura implementar sistemas vanguardistas que brinden respuestas al mismo nivel requerido por el avance de la logística global.

Como consecuencia de lo anterior, las organizaciones privadas y públicas que intervienen en logísticas de internacionalización, tienen que estar preparadas para afrontar este tipo de cambios, contando con herramientas y personal idóneo que garantice una correcta implementación de las mejoras, lo cual permita un alineamiento entre los temas legales y los asuntos tecnológicos.

La anterior revisión permite vislumbrar una cantidad significativa de herramientas y características que podrían acarrear a las organizaciones que tengan la disposición suficiente para entenderlas y adoptarlas, trámites logísticos caracterizados por la eficiencia tanto en costos como en tiempo, generando así ventajas competitivas que se convertirían en factores diferenciadores para la libre competencia en nuestro mercado. En el mundo logístico, el factor costo es claramente determinante fundamental de la competitividad de las compañías, sin embargo, cada día es más evidente que los consumidores actuales se caracterizan por una evolución constante en la que están incluso valorando factores diferentes al precio que deben pagar por los productos consumidos, y más bien, se están preocupando porque las compañías que los ofertan cumplan con una variedad de requisitos que anteriormente no eran considerados como importantes, tales como la responsabilidad social de la compañía, el trato igualitario con sus empleados, el aporte a campañas benéficas, entre otras, y así mismo, le dan un valor gigantesco a la oportunidad en las entregas y la innovación en los productos ofertados. Este tema podría parecer ligado a las áreas de mercadeo y servicio al cliente, sin embargo, las organizaciones modernas deben entender que las áreas logísticas están netamente relacionadas con una correcta prestación de servicios y el cumplimiento de las expectativas generadas por sus consumidores; es por esto que, la adecuada aplicación de las anteriores herramientas, brindará a las organizaciones ventajas competitivas que podrán ser fácilmente traducidas en mayores y mejores ingresos derivados de sus operaciones.

De otra parte, se espera que características claves, como lo son el sistema de gestión de riesgo, la sistematización de los trámites documentales y el otorgamiento de certificaciones OEA, permita a las autoridades encargadas del control, brindar mayor confianza a los usuarios con calificaciones positivas, para enfocar así sus esfuerzos en el control de los trámites de dudosa procedencia o

realizados por usuarios que no sigan los lineamientos en la forma determinada por la ley. Esta situación tendría que convertirse en una ventaja adicional para los usuarios de confiabilidad alta, ya que se espera que los procesos de inspección se reduzcan, los despachos se agilicen, los documentos sean revisados con mayor fluidez y por ende, todos sus movimientos de carga sean llevados a cabo con una agilidad creciente, lo cual debería ser entendido como un premio por su buena gestión.

Por último, también vale la pena resaltar que de acuerdo con el informe presentado por el Banco Mundial (2018), los trámites logísticos han evolucionado de forma exponencial, incluyendo requerimientos de conectividad en los distintos medios de transporte, los medios de comunicación e incluso los temas financieros y por supuesto los aduaneros; e indica además, que una mala gestión de dichos requerimientos está directamente relacionada con los niveles de pobreza y atraso general presentados por las naciones. Debido a que las mediciones más recientes han calificado a Colombia en términos negativos, entre los cuales se destaca la medición realizada por el World Economic Forum (2018), que en su Indicador de competitividad global (Global Competitiveness Index) ubica a Colombia en el puesto 66 entre 137 economías del mundo, todas las herramientas planteadas anteriormente pretenden convertirse en formas para mejorar la calificación del país, atrayendo de esa forma, inversión y confianza extranjera para el crecimiento de los negocios de la nación, así como desarrollo industrial y de infraestructura, buscando de esa forma, el fin máximo de cualquier nación, el crecimiento y desarrollo de su población.

3.3 Aspectos normativos que no han favorecido al sector logístico

Durante el desarrollo de esta investigación se ha planteado constantemente que el sector logístico de Colombia no ha alcanzado los niveles de calidad que la industria requiere y además, se han presentado datos e investigaciones que comprueban dicha calificación negativa, la cual está principalmente derivada de malas gestiones administrativas, exceso de normatividad y altos costos de operación respecto a los mismos procesos en otras naciones. Para entender esta realidad, vale la pena realizar un análisis de las causas que actualmente conducen a los resultados mencionados, así como de los factores inmersos en la reglamentación y su entorno que no han permitido el correcto desarrollo de las iniciativas:

De acuerdo con la entrevista realizada por la Revista Semana (2015), al entonces Director de la DIAN, el 75% de las aprehensiones de mercancía realizadas por esa entidad correspondían a errores formales en la documentación presentada para un trámite de desaduanamiento, lo que básicamente significa que los esfuerzos de las entidades de control han sido invertidos en castigar a quienes han tenido intención de realizar los trámites de aduanas de forma legal y sin embargo, han cometido algún error involuntario en el proceso, mientras que aquellos sectores que deliberadamente han decidido infringir la ley no han tenido el suficiente control por parte de las autoridades y han logrado invadir el mercado nacional de productos de contrabando que han entrado a competir de forma desleal con las compañías que si tienen al día el cumplimiento de todas sus obligaciones.

Respecto al Decreto 390 de 2016, el principal obstáculo que se ha presentado para una correcta puesta en marcha de las herramientas establecidas en el mismo, ha sido la multiplicidad de aclaraciones y posteriores regulaciones que el Gobierno Nacional ha tenido que expedir para dirimir las dudas presentadas por los gremios. Desde su expedición en marzo de 2016, se han

expedido varias normas aclaratorias, como lo son el Decreto 349 de del 20 de febrero de 2018, el cual buscaba dar alcance y/o aclaración a varios de los artículos consagrados en el Decreto inicial. Sin embargo, este tampoco fue suficiente, y el 9 de abril del mismo año, fue expedido el concepto aclaratorio 384, por medio del cual, la DIAN le indicó a los usuarios de comercio exterior, cuales artículos de cada decreto estaban vigentes. Incluso, se ha conocido que durante el proceso de presentación de esta investigación, las entidades reguladoras están trabajando en un nuevo Decreto que pretende incluir todas las normas en un único documento consolidador.

Por otra parte, también es importante mencionar que la implementación de la regulación no ha sido exitosa debido a que ha sido víctima de una lentitud extrema por parte de sus precursores; esto se evidencia en ejemplos como la puesta en marcha parcial de algunos de los artículos de cada decreto, generando así la vigencia actual de 3 normatividades (2685, 390 y 349) las cuales aplicarán según cada caso; o las demoras en la implementación del sistema informático que la DIAN propone para agilizar los trámites de presentación de declaraciones de importación y de exportación, así como para caracterizar a los usuarios de comercio exterior según su calificación de riesgo y enfocar las inspecciones en los que generen menor confianza en sus actividades.

Tomando como base una de las ventajas logísticas mencionadas anteriormente como herramienta propuesta por la normatividad para acelerar la fluidez de los procesos, también vale la pena aclarar que aunque los usuarios de comercio exterior tienen la posibilidad de realizar trámites de importación de unidades funcionales sin contar con la resolución que lo autoriza y declarando únicamente el radicado de la misma, los importadores deben asumir el riesgo de que cuando se realice la emisión de dicha autorización, deban validar que todos los equipos declarados en el trámite hayan sido considerados por la entidad regulatoria como necesarios para el correcto funcionamiento de la maquinaria, y en caso tal de que algunos de ellos hayan sido llamados a clasificación de forma independiente y utilizando una partida arancelaria diferente a la de la unidad funcional, se tenga que realizar una corrección a las declaraciones de importación ya presentadas, acarreando consigo el correspondiente pago de impuestos que se hayan podido causar, así como una sanción del 10% sobre lo no pagado y sus correspondientes intereses de mora. Esta situación pone una restricción considerable a la utilización de la herramienta de agilización presentada por el Decreto, ya que aunque un importador realice un trabajo juicioso de clasificación aduanera y considere que todos los equipos cumplen con las características necesarias para un trámite de ese tipo, tendrá que exponer el proceso a un riesgo latente de sanción y la misma estará determinada únicamente por el concepto del funcionario que atienda el trámite.

Así mismo, respecto a la implementación de los Operadores Económicos Autorizados en las compañías, los gremios se han encontrado con una cantidad de dificultades muy considerables, ya que la normatividad tiene una alta exigencia en el cumplimiento de requisitos de todo tipo, partiendo de temas relacionados con la cadena logística, pasando por la adecuación de procesos internos y llegando incluso a la obligatoriedad de implementación de estructuras específicas que podrían obligar a las organizaciones a demandar espacios mayores a los que su propia operación requiera. Lo anterior demanda una alta inversión de tiempo y de capital humano y financiero, lo cual estaría solo justificado por un alto retorno de la inversión en términos de efectividad y trato preferencial en los procesos, sin embargo, el bajo alcance de gestión que el gremio percibe en las entidades de control, así como las limitaciones en infraestructura portuaria, las dificultades que el gremio de transportadores tiene que afrontar y los consecuentes altos costos que esto genera, hace pensar que la inversión requerida para ser certificado como un OEA, no es inversamente

proporcional a los beneficios que la misma traería a las organizaciones. Por eso, muchas compañías han decidido no apostar a esta iniciativa y han preferido enfocar sus esfuerzos en ganar una calificación positiva en el sistema de gestión del riesgo, lo cual se espera que también les brinde beneficios para la operación a un costo muy inferior.

Es por esto que, aunque han transcurrido un poco más de dos años desde la emisión y puesta en marcha del Decreto, el mismo aún no ha generado cambios lo suficientemente significativos como para ser considerado un hito positivo en la historia de los trámites de comercio exterior de Colombia, y así mismo, los procesos logísticos directamente ligados con esta normatividad aduanera, aún no han percibido mejoras que les permita ser considerados como aliados para las operaciones de las organizaciones. Las inspecciones portuarias siguen tardando varios días desde el arribo de las motonaves a los muelles, los operadores portuarios aún no ofrecen los espacios y equipos requeridos para la correcta movilización de mercancía, el sistema de la DIAN continua sufriendo afectaciones que lo dejan fuera de servicio por horas, los transportadores todavía tienen que luchar contra los altos costos de la gasolina, los peajes y los demás gastos operativos, así como contra el mal estado de varias de las principales vías por las que circula la mayoría de carga proveniente de los puertos hacia las ciudades del interior, y en general, la totalidad del gremio logístico integrado por las áreas aduaneras, de almacenamiento, transporte y demás, aún no ha logrado ofrecer servicios de alta calidad que les permitan generar valor agregado para las cadenas logísticas de la industria nacional.

4. Conclusiones

A pesar de ser una iniciativa de carácter aduanero, el Decreto 390 plantea una serie de herramientas destinadas a favorecer los procesos logísticos relacionados con los trámites de internacionalización de las mercancías que atraviesan las aduanas de Colombia. Tomando en cuenta que las autoridades pretenden implementar una política de confianza y buena gestión, solo aquellas empresas que apuesten por el correcto cumplimiento de lo plasmado en la norma, podrán acceder a dichos beneficios y mejorar de esa forma sus operaciones logísticas.

La fluidez de las operaciones de comercio exterior está netamente relacionada con una correcta planeación y puesta en marcha de los procesos de compra, transporte, des-aduanamiento y transporte de las mercancías. Tomando en cuenta que las mayores demoras se presentan en la etapa de aduanas, el más reciente marco aduanero establece una serie de herramientas que podrán ser utilizadas por las organizaciones para mejorar dichos tiempos. Dentro de ellas, destacan todas aquellas relacionadas con la utilización de las Tecnologías de la Información y la Comunicación, por lo que el funcionamiento apropiado de las mismas será clave para que la gestión presente resultados verdaderamente evolutivos.

Las herramientas planteadas por la nueva reglamentación tienen características de variedad y diversidad; según esto, corresponde a las organizaciones el análisis juicioso de las mismas para que de esa forma enfoquen sus esfuerzos en aquellas que realmente representen beneficios para ellos según la forma como sean desarrolladas sus operaciones, esto tomando en cuenta que en términos logísticos, la implementación de estrategias iguales no traerá los mismos resultados en organizaciones cuyo modelo de negocio, capacidad económica, personal involucrados y otros factores no sean iguales. En el mundo logístico, el éxito de cualquier iniciativa, siempre estará

relacionada con la capacidad de liderazgo y puesta en marcha tengan aquellas personas encargadas de tomar las decisiones sobre las cuales se basará el rumbo de una organización.

Durante la implementación de la nueva regulación aduanera se han presentado demoras y dificultades derivadas de la lentitud y falta de enfoque presentadas por las autoridades encargadas de direccionar los trámites. Para que este, o cualquier otro Decreto pueda generar impactos positivos en las operaciones logísticas, y por supuesto en los resultados financieros de las organizaciones, es necesario que el Gobierno Nacional y todas las entidades encargadas del control de los procesos implementen una política de agilización y desburocratización de las mismas, solo de esa forma, el sector privado verá reflejado en el proceso las mejoras que el país requiere para lograr avances significativos en los índices logísticos, financieros y como consecuencia, en los niveles de empleo y desarrollo económico para toda la población.

5. Bibliografía

Acevedo Valencia, L., & Suárez Saldaña, J. E. (2015). Los Operadores Económicos Autorizados en Colombia: ¿Puede el modelo estandarizado de la Organización Mundial de Aduanas facilitar la inserción nacional en la realidad del comercio exterior mundial? *Panorama*, 9(17), 124-131.

ANLA. (2018). ANLA. Obtenido de <http://www.anla.gov.co/>

Castaño García, L. L., Gómez Arenas, N. A., Jiménez Sepúlveda, D., & Londoño Ossa, G. (2016). Razones de la desaparición de los UAP y Altex en el Nuevo Estatuto Aduanero. *Escenarios: Empresa y Territorio*, 5(6), 141-167.

deLogística. (3 de Junio de 2015). *deLogística*. Obtenido de <http://www.delogistica.com/sobre-infraestructura-logistica-especializada/?cn-reloaded=1>

Dinero. (21 de 8 de 2013). *La apertura económica*. Obtenido de Dinero: <https://www.dinero.com/edicion-impresa/caratula/articulo/la-apertura-economica/182405>

Fedesarrollo. (2011). Perspectivas Económicas 2011-2012. *Conferencias ANIF* (pág. 44). Medellín: ANIF.

Gallego Quitian, M., Zapata Patiño, A., & Linares González, K. C. (2016). Posibles aportes de la puesta en marcha de la Infraestructura Logística Especializada al Comercio de Mercancía Nacional e Internacional. Medellín: Tesis de pregrado.

García Marulanda, A. (20 de octubre de 2017). *SIL Outsourcing En Logística*. Obtenido de <http://siloutsourcing.com/es/blog/nacionalizacion-de-unidades-funcionales-en-colombia-b24.html>

García, J. (2016). La nueva regulación aduanera: ¿Solución a los problemas del comercio exterior colombiano? *Revista de Derecho Fiscal*, 9, 29-42.

- García, J., Collazos-Gaitán, M., & Montes-Urbe, E. (2015). Las instituciones en el sector externo colombiano: ¿Apoyo o escollo al comercio? *Borradores de Economía*(889).
- Hillberry, R., & Zhang, X. (2018). Policy and performance in customs: Evaluating the trade facilitation agreement. *Review Of International Economics*, 26(2), 438-480.
- Jiménez, J. A. (2017). Normas técnicas para impulsar la industria 4.0. *Industria química*(44), 48_51.
- López Orozco, G., & Acosta Libreros, J. (2016). Visualización del proceso de nacionalización para mercancías contenerizadas en Colombia con registro o licencia de importación. Propuesta de optimización. *Journal Of Engineering & Technology*, 5(1), 22-38.
- Mafla, J. F. (14 de Junio de 2016). *asuntos:legales*. Obtenido de <https://www.asuntoslegales.com.co/consultorio/el-sistema-de-gestion-del-riesgo-en-el-nuevo-estatuto-aduanero-2389076>
- Ministerio de Comercio, Industria y Turismo. (2018). *VUCE*. Obtenido de http://www.vuce.gov.co/index!.php?id_menusub=59&id_menu=2
- Murillo Buitrago, S. P. (2017). REGULACIÓN ADUANERA EN COLOMBIA TRAS EL DECRETO 390 DE 2016 Y SU IMPACTO EN LA COMPETITIVIDAD DEL COMERCIO INTERNACIONAL. Santiago de Cali: Tesis de maestría.
- Núñez Rudas, I. (2017). Impacto de la nueva regulación aduanera en el desaduanamiento en el régimen de importación de mercancías. *Espacios*, 38(51), 14.
- Orrego Escobar, L. A., Castaño Galves, M. E., & Londoño Ossa, G. (Julio - Diciembre de 2016). La facilidad del régimen de importación en un estudio comparativo de los procesos consagrados en el decreto 2685 de 1999 y el decreto 390 de 2016. *Mercatec*(52), 27-36.
- Patiño Muñoz, D. A. (2017). *Incidencia de la implementación de los Operadores Económicos Autorizados en la optimización de los procesos de comercio exterior de Colombia (Tesis)*. Bogotá: Universidad de La Salle.
- Ramírez Acuña, R. (20 de junio de 2013). *Portafolio*. Recuperado el 29 de Septiembre de 2018, de <http://www.portafolio.co/opinion/ricardo-ramirez-acuna/operador-economico-autorizado-79810>
- Semana. (22 de 8 de 2015). La cruzada de la DIAN contra la evasión y el contrabando. *Semana*.
- The World Bank. (22 de 10 de 2018). *The World Bank*. Obtenido de <http://www.worldbank.org/en/topic/trade-facilitation-and-logistics>
- Torres, A., & Chávez, J. (2015). Competitividad de la administración de las aduanas en el marco del comercio internacional. *Contaduría y administración*, 60(1), 205-228.

World Economic Forum. (27 de Diciembre de 2018). *weforum*. Obtenido de <http://reports.weforum.org/global-competitiveness-index-2017-2018/countryeconomy-profiles/#economy=COL>