



REFORMA MARCO DE ADUANAS: PANAMÁ VS COLOMBIA

INFORME DE PASANTÍA A PANAMÁ

**Kristian Rendón Serna
Brian Alexander Usma Cardona**

Institución Universitaria Esumer
Facultad de Estudios Internacionales
Medellín, Colombia
2015

REFORMA MARCO DE ADUANAS: PANAMÁ VS COLOMBIA

INFORME DE PASANTÍA PANAMÁ

**Kristian Rendón Serna
Brian Alexander Usma Cardona**

Informe de pasantía presentado para optar al título de:
Negociador Internacional

Línea de Investigación:
Logística y aduanera

Institución Universitaria Esumer
Facultad de Estudios Internacionales
Medellín, Colombia
2015

Resumen

Durante los últimos diez años se han adelantado programas para la modernización de nuestro sistema aduanero sin haber obtenido resultados satisfactorios y es que quizás se ha pretendido automatizar sin estudiar a fondo cuáles son las causas de la ineficiencia y corrupción aduanera y cómo combatir los intereses creados en ese sector. La automatización es parte importante de la modernización, ya que en un país donde se manejan volúmenes de exportaciones e importaciones tan significativos como el nuestro es imposible manejar la información que las operaciones aduaneras generan sin la intervención de la informática; pero la modernización del sistema aduanero requiere también de un cambio en la actitud de las personas que son, al final, quienes están detrás del funcionamiento de todas las cosas. Si no logramos cambiar la mentalidad de los comerciantes y de los funcionarios que justifican la corrupción como una alternativa más fluida ante la ineficiencia del sistema actual y no logramos que la visión de un país competitivo, sano y con instituciones a prueba de corrupción, sea compartida por la gran mayoría, todo esfuerzo de cambio para mejorar estos procesos será en vano. Adicionalmente, es preciso modificar la legislación aduanera vigente, para que el servicio aduanero logre los niveles de eficiencia y satisfacción al cliente que se persiguen. Se estableció la obligatoriedad de revisión física de toda la mercancía que entra o sale del país por parte de las autoridades aduaneras; esto con los volúmenes de mercancías que transitan por nuestras aduanas es físicamente imposible y, de hecho, todos sabemos que actualmente no ocurre, pero la selección de cuáles mercancías se revisan y cuáles no están en manos de los funcionarios, quienes con toda seguridad no aplican ningún criterio válido para tomar su decisión. Los nuevos sistemas aduaneros que se están aplicando en el mundo se basan en la revisión física de un bajísimo porcentaje de las mercancías, en conjunto con la profunda utilización de las estadísticas que dan a las autoridades un adecuado conocimiento de los importadores o exportadores, todo dentro de un marco de "buena FE" en el cual no faltan las sanciones adecuadas.

Palabras clave: Aduana, Legal, Reforma, Panamá, Colombia, TICS

Abstract

During the last ten years they have advanced programs to modernize our customs system without obtaining satisfactory results is that perhaps we have tried to automate without studying thoroughly the causes of inefficiency and customs corruption and how to combat vested interests that sector. Automation is an important part of modernization, because in a country where volumes of exports and imports are handled as significant as ours is impossible to manage the information generated customs operations without the intervention of the computer; but the modernization of the customs system also requires a change in the attitude of people who are, in the end, those behind the operation of all things. Unless we change the mindset of traders and officials justifying corruption as a smoother alternative to the inefficiency of the current system and we can't get the vision of a competitive, healthy country and institutions proof of corruption, is shared for the most part, any effort to change to improve these processes will be in vain. Additionally, it is necessary to amend the existing customs legislation, the customs service to achieve the levels of efficiency and customer satisfaction pursued. Mandatory physical inspection of all goods entering or leaving the country by the customs authorities is established; that the volumes of goods passing through our customs is physically impossible and in fact, we all know that does not happen now, but the selection of goods which are reviewed and which are not in the hands of officials who certainly do not apply no valid criterion for their decision. The new customs systems are being implemented in the world they are based on the physical examination of a very low percentage of the goods, together with the profound use of statistics that give authorities an adequate knowledge of importing or exporting, all within a framework of "good faith" in which no lack of appropriate sanctions.

Keywords: Customs, Law, Reform, Panama, Colombia, TIC'S

Contenido

Resumen	VII
Abstract	VII
Introducción	1
1. Descripción del componente metodológico	3
1.1. Tema de estudio	3
1.2. Objeto de estudio.....	4
1.3. Planteamiento del problema.....	4
1.4. Objetivos.....	5
1.4.1. <i>Objetivo general</i>	6
1.4.2. <i>Objetivos específicos</i>	6
1.5. Justificación	7
2. Estado del arte	9
3. Desarrollo de la temática	11
4. Conclusiones y recomendaciones	17
4.1. Conclusiones.....	17
4.2. Recomendaciones.....	17
Referencias bibliográficas	19
ANEXOS	21
Anexo: Nombrar el anexo A	21

Introducción

Esta investigación busca trabajar puntos de dos naciones que en a principios del siglo XX fueron una sola, Panamá desde su separación de Colombia fue concebida como un territorio estratégico para el comercio mundial, gracias al Istmo; que es el punto más corto interoceánicamente en todo América; dado esto se realizaron megaproyectos como el Canal de Panamá por el que hoy en día pasa un porcentaje significativo del comercio mundial.

Hoy en día estos países hermanos históricamente son nuevos participantes de la economía mundial, han crecido gracias a su comercio internacional el cual dinamiza los sectores de su economía; el desarrollo logístico es clave para continuar creciendo, el comercio mundial exige cada vez menores tiempos, optimización de costos, menos trámites y mayor seguridad.

Es así como se intenta tomar un punto de mejora, dado que en el año 2015 ambo países plantean abordar un gran cambio, la reforma de su normativa aduanera; la cual es la pieza clave para avanzar en el crecimiento constante de los negocios internacionales desarrollados en ambos países, sus intenciones van muy a la par de las tendencias mundiales, mayor control en menor tiempo, con menos trámites e integración territorial de la mano con las tecnologías de la información las cuales son el complemento fundamental para el avance tecnológico necesario.

Finalmente es así como se plantea realizar un comparativo entre las políticas de reforma aduanera de ambos países y poder identificar un lineamiento de buenas prácticas que pueda adoptar Colombia de una manera prospectiva.

1. Descripción del componente metodológico

1.1 Tema de estudio

La investigación a desarrollar se encuentra enmarcada en ámbito aduanero, como pieza clave de un desarrollo logístico y la integración en políticas del país; hace parte de las ciencias económicas y el derecho administrativo aduanero de los países objetos de estudio.

La metodología

Debido a la naturaleza de la investigación, esta se realizara por el método documental utilizando como fuentes de información artículos científicos, estudios académicos, documentos normativos, libros y estudios académicos.

El método a utilizar en el presente trabajo es de carácter exploratorio, este método se basa en establecer las características, y familiarizar con el tema al lector haciendo un análisis simple de lo encontrado.

Objeto de estudio

La integración en estándares aduaneros que están emprendiendo los países de América Latina, específicamente Panamá, son un gran referente para Colombia, el cual es un país que busca dinamizar su economía a favor del comercio internacional. La presente investigación plantea abordar el proceso de buenas prácticas que pueden ser adoptadas por parte de la economía colombiana, ya que ambas se encuentran modificando sus políticas aduaneras.

1.2 Planteamiento del problema

Actualmente (Año 2015), la globalización como fenómeno económico a nivel mundial y en el comercio internacional exige un desarrollo constante de conectividad; tiempos más cortos, optimización de recursos y estandarización en territorios más amplios.

En Colombia diariamente se reflejan altas pérdidas de tiempo y dinero, al incurrir en onerosos trámites cambiarios, aduaneros y logísticos; razones como ésta conllevan a Colombia como economía emergente en el comercio internacional, a enfrentarse a retos tanto de infraestructura como de procesos logísticos y regulación legal.

En el momento Colombia se encuentra en un proceso de reestructuración en tipo de políticas anteriormente mencionadas, con intención de lograr estar a la vanguardia de un referente en el comercio mundial como ha sido Panamá.

Por el país centroamericano que limita con Colombia, actualmente circula el 6% del comercio mundial, éste país adelanta la reestructuración de políticas en el ámbito legal; por consiguiente se considera conveniente que Colombia pueda adoptar las fortalezas que ha obtenido Panamá a lo largo del tiempo, y tener en cuenta las que piensa adoptar con esta nueva reforma, de manera prospectiva sin tener que incurrir en una nueva reforma Colombiana posteriormente.

De acuerdo a lo anteriormente expuesto, se formulan los siguientes planteamientos:

- ¿Qué cambios se plantean en el nuevo marco de aduanas Colombiano?
- ¿Qué cambios se plantean en el nuevo marco de aduanas de Panamá?
- ¿Cómo se ve influenciado el comercio internacional Colombiano por sus políticas aduaneras?
- ¿Qué objetivos quiere abordar Panamá en sus políticas aduaneras, que Colombia pueda adoptar para dinamizar su comercio internacional?
- ¿Qué obstáculos no arancelarios se presentan en el comercio internacional Colombiano?

Antecedentes

El marco económico, la plataforma de la globalización y los negocios a escala mundial, están produciendo cambios en todos los ámbitos comerciales y por ende en los legislativos, a partir de esto, cada vez existen menos barreras para el intercambio de bienes y servicios.

Las aduanas actualmente juegan un papel importante en el intercambio comercial mundial, puesto que éstas permiten la simplificación de procesos o por el contrario complicar el desarrollo comercial de un país. Es importante realizar que si bien la aduana juega un desarrollo importante dentro el comercio, la logística es trivializa y gestiona un comercio seguro y eficaz. Por ello tanto las aduanas como la logística, juegan un papel determinante al permitir o ralentizar el desarrollo económico que es la base por la que los países deciden comercializar e internacionalizarse.

Colombia y Panamá, como países limítrofes siempre han desarrollado una relación comercial importante, sin embargo a pesar de estar casi en el mismo sector geográfico, los países tienen grandes brechas en el desarrollo comercial.

En el siglo XIX, Colombia desempeñó un papel importante en el desarrollo de libertad de las naciones latinoamericanas, el Estado colombiano por este periodo de tiempo tomó la labor de defenderse del colonialismo y del expansionismo comercial de los europeos. En esta época, las aduanas solo eran un ente dividido por cada una provincia colombiana, la aduana tenía el propósito de recaudar impuestos y controlar el contrabando ilegal. Los recaudos en los países latinoamericanos eran controlados por los españoles, ingleses y alemanes.

Colombia al despojar a los europeos empezó a generar una ola que se extendió por Centroamérica, generando que la conquista de otros territorios por parte de los europeos se mermara rápidamente. Sin embargo el afán de defender el territorio deterioró económicamente a varias naciones.

Colombia ante un deterioro económico importante empezó a descuidar su periferia y se concentró en sus regiones donde se establecían los centros de poder de aquella época, como resultado Colombia empieza a desquebrajarse en regiones y algunas de estas empiezan a desarrollar movimientos autónomos independentistas; esto se ve específicamente reflejado cuando en 1903, la provincia de Panamá, se declara como estado independiente ayudado por los Estados Unidos.

A partir de la separación de Panamá y Colombia, la historia comercial y logística de estos países tomo rumbos muy diferentes. Por una parte, Panamá inmediatamente se independizo, por medio de la ayuda estadounidense empezó a desarrollar su logística de manera externa e interna, volviéndose un ente importante en el desarrollo de la logística a nivel latinoamericano. El desarrollo de la logística en Panamá empezó a generar procesos por los cuales se desarrollaría la legislación aduanera de manera efectiva. Por otra parte, Colombia debido a su deterioro económico a principios del Siglo XX y la pérdida de Panamá, se concentró en unificar su territorio lo cual de manera social y política, lo cual hizo que las aduanas y la logística pasaran a un lado.

Durante el transcurso del Siglo XX, Panamá siempre ha contado con los lineamientos internacionales dado su acercamiento con la potencia Norteamericana, en temáticas aduaneras y logísticas.

Colombia en su desarrollo aduanero tuvo muchas restricciones en base a su pensamiento de economía cerrada. Solo fue a partir de 1967, que a partir de un pensamiento económico aperturista implantado por el presidente Carlos Lleras Camargo, Colombia en 1971 pudo estructurar su Ley marco de aduanas en 1971. A pesar de esto, la posición aperturista no duro mucho y volvió a cerrarse debido a los problemas de política interna que sucedían en Colombia.

El desarrollo de la logística en Colombia ha sido mermado debido a su geografía, está cuenta con grandes territorios que no son de fácil acceso o tránsito en el país, por otra parte, la política interna a jugado un papel importante para que la logística no se desarrolle a plenitud, debido los constantes conflictos que se han desarrollado entre los

grupos maginados de la ley, han hecho que no se definan políticas claras para el desarrollo de elementos que permitan una mayor agilidad logística.

A principios del Siglo XXI, en el mundo empezó hacer imperativo el perfeccionamiento de las aduanas y la logística, como base fundamental para el desarrollo del comercio internacional. Sin embargo a partir del 11 de Septiembre de 2001, el desarrollo del comercio tomo un rumbo diferente.

Las aduanas empezaron a desarrollar procesos tecnológicos, los cuales permitieran de manera óptima reducir los procesos en las operaciones de comercio exterior, por otra parte la aduana empezó a desarrollar un papel policivo a nivel mundial, con el fin de promover la seguridad y frenan las actividades ilícitas.

Según el artículo “La importancia de procesos aduaneros eficientes para la Facilitación del Comercio” (2014), publicado por BID (Banco Interamericano de Desarrollo) en su página oficial:

“La optimización de procesos y tecnologías paralelas puede reducir costos internos e ineficiencias y aumentar la capacidad de facilitar el comercio y generar ingresos en frontera, Incrementando así la capacidad de los países de ALC para satisfacer la demanda más alta de competitividad para acceder a mercados mundiales. Adicionalmente, puede mejorar la seguridad y la gestión de riesgos, en particular en el contexto del Operador Económico Autorizado (OEA), una certificación internacionalmente reconocida para los operadores privados que proporcionan pruebas del cumplimiento de las normas de seguridad y obligaciones fiscales y aduaneras. Sin embargo, los gobiernos frecuentemente carecen del personal, la experiencia, o coordinación inter-institucional para implementar soluciones que les permitan acelerar los tiempos de despacho en frontera, y enfrentan problemas en términos de seguridad y actividades ilícitas que agregan factores de riesgo a los flujos de comercio”.

Con base en lo anterior, cualquier país que quiera tener o tenga un proceso de crecimiento y dinamización de su comercio internacional, debe buscar, lo antes posible, la adecuación y optimización de actividades y procesos aduaneros para hacer frente a los niveles de avance que se vienen presentando a nivel mundial en este ámbito. Son evidentes las profundas modificaciones en la estructura de comercio exterior que han ocurrido en la actualidad; como la diversificación de mercados, la introducción de modalidades y formas de transporte, carga y descarga más rápidas y la necesidad de aceleración y simplificación de esas operaciones y la reducción de sus costos;

sumando la nuevas tecnologías de información que se vienen implementando como complemento a la evolución del comercio exterior.

1.3 Objetivos

1.3.1 Objetivo general

Identificar factores diferenciadores provenientes de la reforma aduanera de la República de Panamá, como ejemplo de integración y proyección en el sector logístico y aduanero para los proyectos y políticas que rigen el comercio internacional colombiano.

1.3.2 Objetivos específicos

- Analizar las mejoras que se plantean en la reforma de la normatividad aduanera Panameña.
- Analizar las mejoras que se plantean en la reforma de la normatividad aduanera Colombiana.
- Identificar los retos logísticos, aduaneros y de infraestructura que afronta Colombia.
- Establecer un lineamiento de buenas prácticas que puede adoptar Colombia prospectivamente con la reforma Panameña como ejemplo de integración.

1.4 Justificación

El comercio internacional cada vez avanza su nivel de desarrollo en menor tiempo, de la mano con la globalización y el desarrollo tecnológico, todos estos vitales entre sí para su existencia; en el caso colombo-panameño, sus regulaciones no se encuentran a la vanguardia del comercio internacional, aun así deben interactuar con la dinámica mundial; al ser ambiguas, se presentan dificultades en las operaciones y por ello

dificultan la dinamización del comercio y los negocios internacionales como eje estratégico para el desarrollo de la economía nacional.

Colombia y Panamá apostando a facilitar la ampliación de convenios, acuerdos internacionales, participación en procesos de integración económica, agilizar las operaciones de comercio internacional, como también fomentar el uso de nuevas tecnologías y medios de comunicación, se encuentran frente a un reto de apuesta por reformar sus políticas aduaneras, esta investigación abordará un análisis con criterio sobre estos dos casos, de manera que se puedan evidenciar fortalezas y debilidades para realizar una mejora prospectiva a la implementación y aplicación de sus reformas.

Justificación Teórica

En esta investigación se busca ahondar en materias legales que puedan afectar positivamente el comercio internacional Colombiano, es por tanto que busca dinamizar a través del benchmarking a nivel país en buenas prácticas que se llevan a cabo en un país estratégico para el comercio mundial como lo es Panamá.

Justificación Social

Se busca en esta monografía establecer pautas para el mejoramiento en la reforma de los marcos legales que le competen al comercio internacional colombiano, esto se traduce socialmente en mejores resultados de la operación, reducción de extra costos y demoras que sólo encarecen los precios y que por último los paga cada uno de los consumidores de productos y servicios derivados del comercio internacional.

Justificación Personal

Como candidatos a grado en Negocios Internacionales, los autores de esta monografía están interesados en aportar y conocer sobre los marcos legales y las políticas que afecten todo el comercio internacional colombiano, en miras globales les interesa además evidenciar cómo funcionan los demás países ya que las perspectivas de aprendizaje y aplicación del ámbito aprendido no es únicamente colombiano.

2. Estado del arte

A continuación, se mencionarán los estudios encontrados relacionados con la logística y las reformas aduaneras del comercio internacional colombiano. De igual manera se asociara lo encontrado el marco de aduanas que se está implementado en Panamá.

Antes de empezar con los referentes teóricos del tema anteriormente planteado, se resalta que este trabajo hace parte de los resultados derivados del “Estudio del Sistema Logístico de Transporte de Carga en los Principales Corredores de Colombia E-TRANSCOL”, específicamente del documento número 9 el cual es: La propuesta de integración de las TIC al transporte nacional de carga. El anterior fue un proyecto liderado por Universidad Nacional y Colciencias, en el cual participo el grupo de investigación de la Facultad de Estudios Internacionales de la Institución Universitaria Esumer.

Éste proyecto tuvo como fin articular de las TIC's (Tecnologías de la información y de la comunicación) al sector logístico y de transportes colombiano, este proyecto a su vez, abarca las lecciones impartidas en el Libro Blanco Europeo, el cual tiene todas las políticas de movilidad y transporte que se implementan en Europa.

Como primer referente, se tiene el artículo” de Marta Bernal González, en éste texto hace un análisis de 6 epígrafes que son: La falta de direccionamiento de las instituciones colombianas en la logística, La dispersión y ausencia de indicadores logísticos, La infraestructura de transporte y los altos costos de distribución de mercancías, La parsimonia de los procesos logísticos, La falta de aplicabilidad de Tecnologías de Información y Comunicaciones (TIC) en el sector logístico, y finalmente la insuficiencia en los servicios logísticos y de transporte en Colombia.

Es importante identificar, que a pesar de que los epígrafes muestran las deficiencias logísticas de Colombia, también se ejemplifica cómo las deficiencias mencionadas se merman debido a planes de acción del gobierno nacional.

Como otro texto imperante en la investigación, encontramos la publicación “Problemas Críticos Colombianos” la cual está, en portal de la Universidad Nacional de Colombia, este texto está hecho por Pedro José Amaya Pulido, y hace la narración de los procesos de exportación, teniendo en cuenta el proceso logístico y aduanero, y como estos se ven flagelados por la ilegalidad a falta de los mecanismo tecnológicos y reglamentarios a nivel mundial, éste documento relata el impacto negativo en la inversión social y en el dinamismo de la economía que se tiene a partir del lavado de activos.

Por otra parte, el libro “Fundamentos Generales de Legislación Aduanera” (2014) desarrollado por Gustavo Adolfo Londoño Ossa, nos servirá con el fin de proponer un contexto de la legislación aduanera y su desarrollo en Colombia. El capítulo “Actos Administrativos”, nos ayuda a entender el desarrollo de la normativa aduanera en Colombia y cuáles son los diferentes entes de control de dicha normativa, basados en la legislación.

Finalmente nos basaremos en la presentación de la “Ley Marco de Aduanas 1609 de 2013” de la Abogada, Aspirante al Doctorado en Derecho Procesal de la Universidad de Medellín, Francia Inés Hernández Díaz (2014). Dentro de esta presentación se muestra como se construyó el marco legal de aduanas que está en vigencia en Colombia, por otra parte se identifica que se debe considerar en el desarrollo del nuevo estatuto aduanero que se pretende desarrollar en Colombia.

3. Desarrollo de la temática

Panamá desde el siglo XVI inicia una era de creación de colonias y poblaciones que dominaban los territorios las cuales en su búsqueda de avanzar y crecer territorialmente fundan ciudades e inician el comercio entre ellas con el fin de suplir necesidades prioritarias de supervivencia, naciendo consigo el primer puerto de comercialización acompañado por una aduana llamada Portobélo, y fue así como se empezó a controlar el intercambio de mercaderías entre Panamá y otros países; ya para el siglo XVIII se presentaba hostilidad entre España e Inglaterra lo que hacía que el transporte se desviara por el istmo de Panamá para atravesar los océanos en menor tiempo y fue en ese mismo siglo que termino dicha hostilidad y se hizo más seguro transitar por el cabo de Hornos, lo que motivo la decadencia de Portobélo. (Autoridad Nacional de Aduanas, 2015)

Para 1.737 prosiguió el declive de la economía en el istmo que perduro hasta el descubrimiento del oro en California y la construcción del ferrocarril de Panamá en 1.855, el descubrimiento del oro y su catapulta llegan a su fin cuando la Gran Colombia en ese entonces asume políticas económicas entre las que incluía el alza de los impuestos con la Ley 103 de 1.873 que afecto todo el intercambio de mercancía en Panamá. Para el siglo XX, más exactamente en el año 1.903 ya Panamá decide separarse de la república de Colombia y es allí donde decide realizar el colosal canal de panamá, una gran inversión que dividió la historia de panamá en dos, a partir de este nuevo mega proyecto que lo catapultó y lo posicionó entre los países más importantes entonces para el comercio por el alto flujo de transito que circulaba por su canal y para esto como medida de seguridad y control decide dejar la aduana en manos de la secretaría del tesoro; se

caracterizaba por ser una entidad muy limitada, tanto en lo económico como en lo estructural; con un recurso humano reducido y con poca capacitación, bajos salarios, falta de equipos y con excesivos trámites burocráticos, por lo que había altos niveles de contrabando y defraudación. De 1929 a 1950, la Dirección de Recaudación y Rentas Nacionales del Ministerio de Hacienda y Tesoro fue el ente encargado de regular la actividad aduanera, pero sin ofrecer mejoras al sistema existente. De 1950 a 1960, Aduanas se convirtió en un despacho adscrito al Ministerio de Hacienda y Tesoro, lo que no representó ningún cambio a la forma en cómo se venía operando. (Autoridad Nacional de Aduanas, 2015)

La realidad aduanera cambió en la década de los 60 con la creación del Departamento de Aduanas del Ministerio de Hacienda y Tesoro, que puso en marcha varios programas de capacitación a nivel nacional e internacional; se ofrecían incentivos a los funcionarios y al público que brindaron información sobre defraudación aduanera. En este período se logró reducir el contrabando proveniente de la antigua Zona del Canal, creándose incluso, una oficina central de liquidaciones que mejoró el servicio a los contribuyentes. En los años 70, el comercio mundial entró en una nueva fase de modernización, demandando una mayor celeridad en los trámites y mejores controles de fiscalización e investigación de los fraudes e infracciones aduaneras, lo que trajo consigo la promulgación de la Ley 16 de 1979 que creó la Dirección General de Aduanas del Ministerio de Hacienda y Tesoro. (Autoridad Nacional de Aduanas, 2015)

Con la llegada del nuevo siglo y los trabajos de ampliación del Canal de Panamá, el país necesitaba de una Aduana más autónoma, moderna y eficiente, dispuesta a enfrentar los retos que imponía un mundo cada vez más globalizado.

Con la promulgación del Decreto Ley 1 de 2008 nace la Autoridad Nacional de Aduanas, una institución de seguridad pública, con personalidad jurídica, patrimonio propio y autonomía en su régimen interno, que ejerce su jurisdicción en todo el territorio nacional. Hoy, esta institución es orgullo de la nación y

ejemplo para las aduanas del mundo, ya que en poco más de 5 años ha demostrado jugar un importante papel en el desarrollo socioeconómico del país, adquiriendo importantes compromisos como brazo ejecutor en los temas arancelarios de mercancías y asumiendo la responsabilidad de implementar acuerdos internacionales que son de gran beneficio para el país. (Autoridad Nacional de Aduanas, 2015)

A partir del año 2008 empieza una nueva etapa para la parte aduanera y legal en la república de Panamá, la cual se centra en tener un mayor control y aumentar la seguridad para el comercio del país, por esto se sacó un decreto ley N° 1 del 13 de febrero de 2008 en el cual se crea la Autoridad Nacional De Aduanas y dicta las disposiciones concernientes al régimen aduanero, una institución de seguridad pública, con personalidad jurídica, patrimonio propio, autonomía en su régimen interno y jurisdicción en todo el territorio nacional, sus principales funciones son administrar las políticas , directrices y disposiciones que regulan el sistema aduanero, garantizar la aplicación, fortalecer y consolidar la política aduanera y de comercio exterior así como aplicar medidas de control y fiscalización de los distintos regímenes aduaneros. (Autoridad Nacional de Aduanas)

la Autoridad Nacional de Aduanas es el órgano superior del servicio aduanero nacional y es la institución del Estado encargada de controlar, vigilar y fiscalizar el ingreso, salida y movimiento de las mercancías, personas y medios de transporte por las fronteras, puertos y aeropuertos del país, para los efectos de la recaudación tributaria que los gravan o para los controles que les son aplicables, así como prevenir, investigar y sancionar las infracciones aduaneras, de formar estadísticas sobre comercio exterior, intervenir en el tráfico internacional de mercancías y cumplir con las funciones que se le confieran, mediante acuerdos internacionales de los que forme parte la República de Panamá. (Autoridad Nacional de Aduanas)

Panamá actualmente cuenta con 1 tratado multilateral con la OMC, 12 TLC bilaterales vigentes, 3 acuerdos de alcance parcial, un acuerdo de cooperación económica con Israel y 4 acuerdos regionales que son, ALADI, SIECA, ADA y EFTA.

Entre 2007 y 2013, la economía panameña creció a una tasa promedio anual del 8%, una de las más altas de América Latina. Este rápido crecimiento se debió en gran medida a la expansión del consumo privado y la inversión pública y privada, dirigida en particular a grandes proyectos de infraestructura. Los servicios dominan la estructura de la economía panameña, aportando el 70% del PIB y dos tercios del empleo. Desde 2009, las finanzas públicas han tenido un saldo deficitario debido al creciente nivel del gasto, sobre todo de capital. El déficit ha sido moderado y se ha mantenido dentro de los límites anuales establecidos por ley, pero éstos han tenido que ser flexibilizados en varias ocasiones. (Organización Mundial del Comercio, 2014, pág. 7)

El principal reto de la política fiscal es mantener la disciplina para consolidar las finanzas públicas y generar confianza. Este objetivo es tanto más apremiante ante la falta de una política monetaria para hacer frente a los ciclos económicos y eventuales choques externos. La relación deuda pública/PIB disminuyó durante el periodo examinado y fue del 36,8% en 2015. El auge del crédito, la fuerte demanda interna y los altos precios internacionales de combustibles y alimentos han ejercido presión sobre la inflación, que se ubicó en el 4% en 2015, por encima de la de los Estados Unidos. (Organización Mundial del Comercio, 2014, pág. 7)

El comercio internacional de bienes y servicios sigue desempeñando un papel crucial en la economía panameña, al representar un 166% del PIB. En el periodo 2008-2015, la cuenta corriente de la balanza de pagos fue deficitaria, resultado principalmente del desequilibrio de la balanza comercial de bienes. En contraste, la balanza de servicios mostró un saldo positivo y creciente, debido a los mayores ingresos provenientes del Canal de Panamá, los servicios de transporte, los portuarios y el turismo. Los productos agropecuarios y los alimentos dominan las exportaciones panameñas de mercancías 56% del total, excluyendo las reexportaciones de la ZLC, lo que refleja el tamaño relativamente pequeño del sector manufacturero del país. Las manufacturas y los combustibles representan el 88% de las importaciones. Los Estados Unidos siguen siendo el principal interlocutor comercial de Panamá, participando con más del 20% de sus exportaciones e importaciones, aunque su importancia relativa ha disminuido. Otros interlocutores importantes son la Unión Europea, el Canadá, los países centroamericanos, México, Colombia y China. En el periodo examinado, Panamá captó crecientes flujos de IED, que representaron el 7,6% del PIB en 2012. Se espera que los acuerdos de comercio preferencial que ha concluido Panamá en años recientes, contribuyan a diversificar su comercio exterior y a atraer más IED. (Organización Mundial del Comercio, 2014, pág. 7)

El eje central y objetivo de la política comercial panameña es incrementar la IED y las exportaciones. Panamá considera el proceso de apertura estrechamente vinculado con estos objetivos y se ha concentrado tanto en la conclusión de acuerdos comerciales como en mejorar la competitividad, el clima de negocios y la infraestructura. Busca atraer inversión de alto valor agregado que propicie la capacitación de sus recursos humanos y la transferencia de tecnología a sectores económicos clave, a saber, los servicios financieros, de logística, el turismo y la agricultura. Con este fin se creó la Agencia para la Atracción de

las Inversiones y Promoción de las Exportaciones (PROINVEX) que funciona como ventanilla única para los inversionistas. Para aumentar el volumen, la calidad y la diversidad de su oferta exportable, Panamá se concentra en las exportaciones hacia mercados que ofrecen un acceso preferencial a sus bienes y servicios y en las exportaciones de productos no tradicionales de alto valor agregado, por ejemplo, las exportaciones no tradicionales agrícolas y de productos del mar. (Organización Mundial del Comercio, 2014, pág. 8)

Para Panamá el fortalecimiento del sistema multilateral de comercio es importante para una mejor interacción entre los Miembros a la vez que establece relaciones comerciales regionales o bilaterales que coadyuven al crecimiento de la exportación y de la inversión. Entre 2008 y 2014, entraron en vigor 13 acuerdos comerciales regionales, entre los que destacan la adhesión de Panamá a la Asociación Latinoamericana de Integración y al Subsistema de Integración Económica Centroamericana, el Tratado de Promoción Comercial entre Panamá y los Estados Unidos y el Acuerdo de Asociación entre la Unión Europea y Centroamérica. Tras haber firmado acuerdos con Colombia (2013) y México Panamá espera integrarse a la Alianza del Pacífico conformada por Colombia, Chile, el Perú y México. (Organización Mundial del Comercio, 2014, pág. 8)

Panamá ha simplificado el procedimiento de apertura de empresas mediante un Aviso de Operación que se tramita por el sistema electrónico. La legislación panameña otorga trato nacional a los inversionistas extranjeros y las empresas en que participan. No hay control de cambios. Se garantiza a los inversionistas extranjeros la libre repatriación de su capital, de los dividendos, los intereses y las utilidades de su inversión. Las inversiones de B 2 millones o más pueden acogerse a la Ley de estabilidad jurídica de las inversiones. Los inversionistas no necesitan autorización previa para invertir salvo que se acojan a un régimen de incentivos o deseen realizar actividades sujetas a concesiones, licencias, permisos u otro tipo de autorizaciones. (Organización Mundial del Comercio, 2014, pág. 8)

Panamá prosiguió la modernización de su régimen aduanero con la adopción de una nueva ley, un nuevo sistema informático y la creación de la Autoridad Nacional de Aduanas. Otras medidas para facilitar el comercio incluyeron la aplicación de resoluciones anticipadas, la introducción de una ventanilla única de exportaciones y el inicio de un programa de operador económico autorizado. Los aranceles son el principal instrumento comercial; prácticamente todos son ad valorem y el número de tipos arancelarios disminuyó de 37 a 29 en el periodo examinado. El promedio de los aranceles NMF se redujo del 8,5% al 7,6%; pero el promedio de los productos agrícolas (definición OMC) sigue siendo más del doble (13,7%) que el de los demás productos (6,4%). Para 59 productos los tipos aplicados superan los derechos consolidados en la OMC. En 2015, al ingresar al Subsistema de Integración Económica Centroamericana, Panamá adoptó el Arancel Centroamericano de Importación, con algunas excepciones. (Organización Mundial del Comercio, 2014, pág. 8)

Las importaciones están sujetas al pago de una tasa por servicios aduaneros y una tasa por el uso del sistema informático, ambas basadas en un monto específico. Además, las importaciones se gravan con el impuesto sobre la transferencia de bienes muebles y prestación de servicios y, en su caso, con el impuesto selectivo al consumo o el impuesto al consumo de combustibles. Para ciertos productos electrónicos, vehículos automotores la eliminación de aranceles ha sido compensada con un aumento del ISC. Los bienes importados reciben trato nacional en la aplicación de los impuestos internos, salvo los combustibles mezclados con etanol procedente del extranjero para los que la tasa del ICCDP es más alta que para los combustibles mezclados con etanol nacional, y las importaciones de vehículos automotores nuevos y usados que se sujetan a un importe

mínimo del ISC que varía según la edad del vehículo. (Organización Mundial del Comercio, 2014, págs. 8-9)

Durante el periodo examinado, Panamá continuó sus esfuerzos para fortalecer su capacidad institucional y técnica en materia de medidas sanitarias y fitosanitarias. Sin embargo, aún requiere hacer mejoras en áreas tales como el análisis de riesgo, la capacitación de personal, la creación de un comité nacional de MSF, la acreditación y los procedimientos de notificación. De 2008 a 2015, Panamá notificó 8 MSF a la OMC, de las cuales 5 fueron medidas de urgencia. Panamá mantiene 88 reglamentos técnicos, relacionados principalmente con productos alimentarios; sólo 6 fueron notificados a la OMC desde 2008. Mejorar los sistemas de MSF y reglamentos técnicos, además de incrementar la transparencia, contribuiría a un mayor aprovechamiento de las oportunidades comerciales derivadas de los acuerdos preferenciales. (Organización Mundial del Comercio, 2014, pág. 9)

Panamá hizo escaso uso de las medidas comerciales especiales en el periodo examinado; no obstante, en 2009 adoptó un reglamento sobre normas procesales para las investigaciones antidumping, contra las subvenciones y de salvaguardias. (Organización Mundial del Comercio, 2014, pág. 9)

Las exportaciones de algunas especies marinas, productos inflamables y armas requieren de un permiso o trámite especial. Se prohíbe la exportación de madera en trozos, bloques o simplemente cepillada por razones de sustentabilidad y para fomentar el valor agregado nacional. Panamá no aplica impuestos a la exportación, salvo a los productos manufacturados de maderas nativas. Las exportaciones están exentas de impuestos internos. (Organización Mundial del Comercio, 2014, pág. 9)

Panamá notificó a la OMC tres programas de subvenciones a las exportaciones y obtuvo una prórroga hasta el 31 de diciembre de 2015 para eliminar dichas subvenciones. En 2009, Panamá eliminó el Certificado de Abono Tributario y en 2010 introdujo el Certificado de Fomento Industrial, que reemplazó al Registro Oficial de la Industria Nacional. Además, en 2011, aprobó la Ley N° 32 de Zonas Francas que eliminó los beneficios fiscales que constituían subvenciones a la exportación. En 2012, las zonas francas de la Ley N° 32 participaron con menos del 2% de las exportaciones (incluidas las reexportaciones). En cambio, la Zona Libre de Colón, que se rige por otra ley y es la segunda zona franca más grande del mundo, maneja un 66% del comercio exterior del país. Las empresas establecidas en la ZLC están exentas de impuestos sobre las importaciones, reexportaciones y manufactura de bienes, la repatriación de dividendos y otros impuestos internos. Existen además numerosos programas de incentivos, por ejemplo, para las sedes de empresas multinacionales, las micro y pequeñas empresas y sectores específicos. Sería conveniente realizar un análisis costo-beneficio de los programas de incentivos, y en su caso, racionalizarlos para incrementar su eficacia y transparencia y lograr una estructura de incentivos más uniforme que evite posibles distorsiones en la asignación de recursos. (Organización Mundial del Comercio, 2014, pág. 9)

En 2007, se aprobó una nueva ley de competencia y defensa del consumidor (Ley N° 45), que, entre otros cambios, introdujo el criterio de la eficiencia económica, tipificó el acaparamiento como práctica monopolística relativa, estableció la figura de la delación

compensada e incrementó las multas. Si bien la Ley N° 45 ha fortalecido la aplicación de la política de competencia, sigue habiendo un alto grado de concentración en ciertos mercados, sobre todo en el área de los bienes. En el marco de la política de defensa del consumidor, las autoridades hacen un seguimiento de los precios de los combustibles, los medicamentos y los productos de la canasta básica. Se regulan los precios del transporte terrestre de pasajeros y las tarifas de distribución y comercialización de electricidad. Panamá ha notificado a la OMC que no cuenta con empresas comerciales de Estado. (Organización Mundial del Comercio, 2014, pág. 9)

Panamá ha adoptado varias leyes que reforman y precisan su legislación de contratación pública. En general, las reformas se refieren a aspectos de procedimiento que tienden a favorecer a los oferentes. Sin embargo, el recurso a los procedimientos de excepción sigue siendo frecuente. Después de varios años de negociaciones, en agosto de 2015, Panamá anunció su decisión de no adherirse al Acuerdo Plurilateral de Contratación Pública de la OMC. No obstante, Panamá ha adoptado compromisos en la materia en sus acuerdos bilaterales e, incluso en algunos casos, con respecto a las contrataciones de la Autoridad del Canal de Panamá. Las autoridades indicaron su intención de seguir negociando el acceso a los mercados de contratación pública bilateralmente. En 2012 Panamá reformó su legislación sobre propiedad intelectual para modernizarla y adecuarla a sus compromisos en el marco de acuerdos internacionales. Las reformas abarcan todos los de derechos de propiedad intelectual, amplían los plazos de protección y las disposiciones sobre tramitación, fortalecen las normas de observancia e incrementan las sanciones. Además, se tipifica como delito en el Código Penal, la importación y exportación de productos falsificados, alterados o imitados, incluso si se encuentran en tránsito por Panamá. (Organización Mundial del Comercio, 2014, págs. 9-10)

La estructura sectorial de la economía panameña sigue presentando una marcada dualidad en la que coexisten, por un lado, un sector de servicios dinámico y competitivo que se ha desarrollado principalmente en torno a las actividades del Canal de Panamá y la ZLC, y por otro, unos sectores agrícola y manufacturero menos productivos, cuya participación en la economía es mucho más modesta y se ha venido reduciendo, a pesar de los apoyos estatales que han recibido. (Organización Mundial del Comercio, 2014, pág. 10)

La importancia relativa del sector agropecuario en el PIB siguió disminuyendo entre 2007 y 2013, pero sigue empleando al 16,4% de la población ocupada. En 2015, el promedio arancelario del sector agropecuario fue del 13,7%, por encima de la media general, y los productos con los aranceles más altos fueron los agropecuarios. La utilización media de los contingentes arancelarios para los productos agrícolas de la lista de compromisos de Panamá varió entre el 60% y el 100%, además, se abrieron contingentes arancelarios autónomos por desabastecimiento. Panamá concedió ayuda interna catalogada en el compartimiento verde. La ayuda interna del compartimiento "programas de desarrollo" aumentó considerablemente entre 2007 y 2012. (Organización Mundial del Comercio, 2014, pág. 10)

En 2013, la industria manufacturera representó el 5,1% del PIB y empleó al 7,7% de la población ocupada. El sector se concentra en pocas actividades, como ser, la fabricación de alimentos y bebidas, la edición e impresión de papel y los productos minerales no metálicos. Las actividades manufactureras reciben varios incentivos fiscales y financieros. Entre los principales productos importados figuran los combustibles, los aceites minerales y la maquinaria y, entre las principales exportaciones, los metales preciosos y la fundición de hierro y acero. (Organización Mundial del Comercio, 2014, pág. 10)

El mercado de electricidad es descentralizado y regulado. La actividad de generación es principalmente privada y se realiza en régimen de libre competencia, mientras que la transmisión está en manos de una empresa del Estado y tres empresas mixtas se encargan de la distribución en zonas concesionadas exclusivas. Panamá está conectado al sistema de transmisión centroamericano. El margen de la potencia firme sobre la demanda es estrecho pero ha mejorado aunque no lo suficiente para satisfacer la demanda en todas las estaciones del año. El Estado asigna subvenciones para mitigar el efecto del aumento de las tarifas a los clientes finales. Panamá no produce hidrocarburos pero tiene una capacidad de almacenamiento importante y una amplia infraestructura portuaria; en 2013, tomó medidas para fomentar la exploración con miras a la explotación comercial de los yacimientos confirmados en su territorio. (Organización Mundial del Comercio, 2014, pág. 10)

En el sector de los servicios desempeña un papel fundamental en la economía al contribuir con un 70% del PIB, dos terceras partes del empleo y cerca del 36% de las exportaciones totales. Panamá ha consolidado su posición como un importante exportador de servicios financieros, portuarios, logísticos y de turismo. Panamá asumió compromisos específicos de acceso al mercado y trato nacional en 11 sectores del Acuerdo General sobre el Comercio de Servicios (AGCS). Si bien los compromisos en el sector financiero son amplios, aquellos en los sectores de telecomunicaciones y transporte son limitados, e inexistentes en el caso del transporte marítimo. En la práctica, el alcance de los compromisos de Panamá al amparo del AGCS ha sido rebasado con creces por la apertura que se ofrece actualmente a los proveedores de servicios extranjeros. (Organización Mundial del Comercio, 2014, pág. 10)

En el sector de las telecomunicaciones la competencia se ha incrementado con la entrada al mercado de dos operadores de telefonía móvil en 2009, lo que ha favorecido la reducción de precios y mejoras en la calidad de los servicios. No existen restricciones a la participación de la inversión extranjera en empresas de telecomunicaciones privadas. En 2008 Panamá adoptó la Ley de Servicio y Acceso Universal y en 2009 el Reglamento de Portabilidad Numérica. En el AGCS, Panamá sólo asumió compromisos específicos en los servicios de valor agregado y no aceptó el Documento de Referencia sobre las Telecomunicaciones, (Organización Mundial del Comercio, 2014, pág. 10)

Panamá cuenta con un sector financiero diversificado y competitivo. El sistema bancario es sólido, con buenos niveles de capitalización y liquidez, y ha tenido un auge crediticio en años recientes. Los bancos extranjeros pueden establecerse en Panamá a través de subsidiarias o sucursales. Durante el periodo examinado, Panamá modificó su legislación bancaria con el fin de reforzar la supervisión y ajustarla a los estándares internacionales, mejorar la transparencia, evitar la evasión fiscal y proteger al consumidor. Además, sometió a los conglomerados financieros a supervisión y creó el Consejo de Coordinación Financiera para mejorar la cooperación entre los entes fiscalizadores del sector. (Organización Mundial del Comercio, 2014, págs. 10-11)

Las empresas aseguradoras extranjeras pueden establecerse como sociedades anónimas o como sucursales. La contratación de seguros sobre bienes y personas situados en Panamá sólo puede hacerse con aseguradoras establecidas en el país. En 2012 se adoptó una nueva ley de seguros que, entre otras cosas, amplió las atribuciones del ente supervisor, actualizó los requisitos de capital mínimo, solvencia y reservas, y autorizó la venta de seguros a través de empresas financieras y comerciales. (Organización Mundial del Comercio, 2014, pág. 11)

Las aseguradoras extranjeras pueden ofrecer sus servicios a empresas domiciliadas en Panamá, siempre que estén inscritas en un registro creado para ello en 2012. En 2011 se creó la Superintendencia del Mercado de Valores con amplias facultades regulatorias y de supervisión. (Organización Mundial del Comercio, 2014, pág. 11)

El Aeropuerto Internacional de Tocumen es el aeropuerto de mayor movimiento de América Central y un centro regional de transporte aéreo. Entre 2007 y 2013, el número total de pasajeros creció en promedio un 12,8% anual, el número de pasajeros en tránsito un 21% anual y el volumen de carga y correo un 5,2%. No existen restricciones a la inversión extranjera en las empresas que operan el tráfico internacional, pero el tráfico de cabotaje se reserva, en principio, a empresas con un mínimo del 60% de las acciones en manos de panameños. Conforme a la ley, el Estado es propietario del 100% de las acciones de la empresa administradora del aeropuerto de Tocumen. Los certificados de explotación del tráfico aéreo internacional de pasajeros y carga se otorgan a las empresas extranjeras en el marco de acuerdos bilaterales. (Organización Mundial del Comercio, 2014, pág. 11)

La Estrategia Marítima Nacional, aprobada en 2009, busca convertir al país en un centro integrado de servicios marítimos y logísticos competitivos de excelencia. Panamá tiene una amplia red de puertos y ofrece gran variedad de servicios para buques. El Estado es propietario de los puertos pero su administración puede darse en concesión a empresas privadas, las que de hecho administran los puertos más importantes. Existen límites a la participación de capital extranjero en las compañías que brindan diversos servicios marítimos auxiliares y el 90% de la tripulación de embarcaciones que presten servicios marítimos auxiliares debe ser de nacionalidad panameña. En 2012, la contribución del sector del transporte marítimo al PIB se cifró en el 2,3%. Panamá posee la marina mercante más importante del mundo con 8.221 naves registradas al 30 de junio de 2015. No existen restricciones de nacionalidad para el registro. Panamá busca rejuvenecer su flota mediante la aplicación de diferentes descuentos al registro de naves de construcción nueva. (Organización Mundial del Comercio, 2014, pág. 11)

La contribución del Canal de Panamá al PIB fue del 3,2% en 2012. El canal es un centro neurálgico del transporte marítimo mundial que genera una variedad de actividades económicas que se añaden a los aportes por concepto de peajes. Durante el periodo examinado, la Autoridad del Canal de Panamá (ACP) modificó su política de peajes para acercarlos al valor que la ruta ofrece. En 2008, se iniciaron los trabajos de ampliación del Canal mediante la construcción de un tercer juego de esclusas para buques de mayor calado. En febrero de 2014, tras resolver algunos problemas relacionados con el financiamiento de sobrecostos, la ACP y las empresas constructoras llegaron a un acuerdo conceptual cuya meta es terminar la obra en diciembre de 2015. (Organización Mundial del Comercio, 2014, pág. 11)

El turismo es uno de los principales generadores de divisas y contribuyó al PIB con un 12% en 2012. En 2007-2012, la inversión en el sector aumentó considerablemente, sobre todo en la Ciudad de Panamá. Durante el mismo periodo, Panamá amplió el ámbito de aplicación de los incentivos fiscales que concede a la inversión en el sector del turismo, levantó las restricciones a la participación extranjera en las actividades de tour operadores y

agencias de viajes, que dejaron de ser consideradas comercio al por menor, y reforzó el marco institucional de apoyo al sector. (Organización Mundial del Comercio, 2014, pág. 11)

La Constitución de Panamá reserva el derecho de ejercer el comercio al por menor a los panameños por nacimiento y a extranjeros naturalizados, tres años después de haber recibido su carta definitiva. Entre 2008 y 2012 el comercio al por menor creció a una tasa media del 8,5% y representó el 3,8% del PIB en 2012. En el marco del Tratado de Promoción Comercial con los Estados Unidos, Panamá concede mayor apertura en este subsector al establecer que los negocios de servicios múltiples no se consideran comercio al por menor. (Organización Mundial del Comercio, 2014, pág. 11)

Integración Con Centroamérica

En los últimos años, Centroamérica ha avanzado con más celeridad en el proceso de integración regional y se han dado importantes pasos en el proceso de modernización aduanera. No obstante, aún existen algunos limitantes para facilitar el intercambio comercial. En este contexto la realidad que enfrentan las pequeñas medianas empresas que se involucran en el comercio internacional dista mucho de la realidad que enfrentan las grandes empresas (Castro, 2010, pág. 5), por esto implementar la Unión Aduanera en Centroamérica busca aprovechar las ventajas de este estadio de la integración. Los beneficios económicos que se esperan de este proceso son: una mayor fluidez del comercio; disminuir los costos de transporte, de logística y de la administración pública; usar de forma racional la infraestructura, y robustecer la posición negociadora de la subregión frente a terceros. (Castro, 2010, pág. 8)

Actualmente se ha desarrollado un proceso de modernización de aduanas en Centroamérica, lo cual se refleja en la mejora de algunos métodos para controlar mercancías y de una agilización de trámites y flujo de comercio entre países. Además de esos progresos a nivel regional, otros avances referentes a la administración aduanera se reflejaron en el proyecto de diseño de aduanas conjuntas y en el impulso de un proyecto de Manual Único de Procedimientos Aduaneros (Castro, 2010, pág. 5). El Sistema de la Integración Centroamericana (SICA), es el marco institucional de la Integración Regional de Centroamérica, creado por los Estados de Belice, Costa Rica, El Salvador, Guatemala, Honduras,

Nicaragua y Panamá. Donde participa la República Dominicana como Estado Asociado y los Estados Unidos Mexicanos, la República de Chile y la República Federativa del Brasil como Observadores Regionales. (Castro, 2010, pág. 13)

Panamá es el único país que muestra una reducción considerablemente del número de documentos para exportar pasando en el periodo de 9 documentos a solo 3, muy cercano del menor número de documentos que a nivel mundial son requeridos para este proceso en 2009 por Francia (2). En cuanto a la documentación requerida para importación el comportamiento ha sido diferente, pues tanto Costa Rica, como Honduras y Panamá requieren de 5 documentos menos que al inicio del periodo, y en El Salvador también ha habido una reducción de 3 documentos, el más cercano al menor número de documentos requeridos para este último proceso a nivel mundial en 2009 es Panamá, que con 4 documentos solicitados se acerca a los 2 requeridos en Francia (Castro, 2010, pág. 13)

Cuanto más tiempo se emplee para el proceso de exportación o importación, menor será la probabilidad de que un comerciante pueda entrar oportunamente en el mercado de otros países. El Doing Business cita un estudio reciente de 126 economías en el que se ha calculado que cada día de demora en exportar equivale a un costo del 1% del volumen de comercio. (Castro, 2010, pág. 14)

En tiempo para exportar e importar, es medido por el tiempo estimado para la preparación de documentación, despacho en aduana y controles técnicos, manejo en la terminal y en el puerto, y transporte por el interior. (Castro, 2010, pág. 14)

En cuanto a los costos asociados al proceso de exportación e importación, en 2009 todos los países a excepción de Honduras muestran costos por debajo del promedio para América Latina y el Caribe de \$1.229,8 para exportar y de \$1.384,3 para importar. Solo Panamá y Guatemala muestran reducción del costo del proceso de exportación e importación, aunque únicamente para el periodo 2007-2008, ya que este costo se ve aumentado en todos los países para el periodo 2008-2009. El menor costo de exportación 2009 lo reporta Panamá con \$729 y el de importación El Salvador con \$820, que aún lejanos del menor costo de exportación a nivel mundial de \$450-456 y también del menor costo de importación de \$ 439-450 que Malasia y Singapur reportan en 2009. (Castro, 2010, pág. 23)

Según informe del Banco Mundial, un índice de desempeño logístico alto tiende a generar una oferta exportable más diversificada, constituyendo un instrumento de evaluación interactiva creada para ayudar a los países a identificar los desafíos y oportunidades que enfrentan en su desempeño en la logística comercial y lo que pueden hacer para mejorar su rendimiento, en varios países de Latinoamérica las importaciones tardan mucho en llegar al consignatario desde el momento de su desembarco, a nivel de Centroamérica se mencionan a Costa Rica y Panamá, el elevado costo promedio del transporte terrestre en Costa Rica, Haití, Honduras y Nicaragua, se debe a la deficiencia de los corredores de transporte continentales y a los elevados costos portuarios, asimismo, en Nicaragua el costo de mover un contenedor de 40 pies o un semirremolque duplica el promedio regional a pesar del reducido tamaño del país (Castro, 2010, pág. 24)

Para avanzar hacia la Unión Aduanera Centroamericana, en general, y la facilitación del comercio, en particular, es necesario que los sistemas aduaneros nacionales adopten mecanismos modernos de control aduanero y tributario. Entre estos mecanismos es fundamental el intercambio oportuno de información tributaria de los contribuyentes de los principales impuestos domésticos y de los agentes comerciales habituales. El objeto del Convenio de Asistencia Mutua y Cooperación Técnica entre las Administraciones Tributarias y Aduaneras de Centroamérica fue dar respaldo legal al intercambio de información entre las administraciones tributarias y aduaneras centroamericanas. Sin embargo, en él se considera el procedimiento para intercambiar información por requerimiento, y no incluye disposiciones para el intercambio automático. Los países centroamericanos son los responsables de este convenio y, a la fecha, el Foro Global de Transparencia en el Intercambio de Información Tributaria, Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económico (OCDE) no lo reconoce como un instrumento que cumpla con los criterios internacionales de transparencia. Sin embargo, se ha entablado un proceso de negociación con dicho Foro para que se logre el reconocimiento. El Foro ha indicado que lo podría reconocer como un instrumento que cumple los estándares, si se le acompañara de una Carta de Entendimiento. En el caso de los acuerdos aceptados por el Foro Global/OCDE, éstos se basan en la posibilidad de obtener información de empresas que cuentan con acciones nominativas y no al portador, así como en la posibilidad de que las autoridades de la administración tributaria tengan acceso a las cuentas bancarias de los contribuyentes con base en un procedimiento que garantice la confidencialidad de la información obtenida. (Funes, 2011, pág. 17)

Los resultados de la negociación del Acuerdo de Asociación de Centroamérica con la Unión Europea, y la decisión política de avanzar en acciones concretas de apoyo a la facilitación de comercio impulsaron algunos componentes del proceso de Unión Aduanera Centroamericana. Es así como se espera que a 2015 la subregión se constituya en una zona de libre tránsito para las mercancías originarias y no originarias, y que, en el mediano o largo plazo, se genere el territorio aduanero único, con un sistema de protección arancelaria similar a la que se tendría con un Arancel Externo Común con cada socio comercial. (Funes, 2011, pág. 24)

De acuerdo con lo anterior, entre los retos de corto plazo identificados en el proceso de conformación de la Unión Aduanera Centroamericana, se destacan:

- Fortalecer los canales de comunicación entre ministros, directores, técnicos y organismos subregionales. No se cuenta con un canal de comunicación adecuado para transmitir las decisiones emanadas de las cumbres de jefes de gobierno del Sistema de Integración Centroamericana (SICA) y de los ministros de hacienda. Los grupos técnicos responden a las instrucciones generadas de los foros de Directores de Aduanas coordinados por la SIECA, y no a las disposiciones y compromisos políticos de COSEFIN y de los presidentes.
- Financiar el proceso de Unión Aduanera. Existen programas concretos de cooperación financiera para apoyar el proceso de Unión Aduanera Centroamericana. Sin embargo, en el ámbito nacional, los presupuestos de las Direcciones de Aduanas y de Impuestos Internos financian las acciones y el personal enfocado en el proceso. No se calculan los costos anuales del proceso para cada país, por lo que el desarrollo de las acciones se encuentra fuertemente restringido en cuanto a su financiamiento y a la disponibilidad del recurso humano adecuado.

- Generar consistencia de las estadísticas y publicarlas. Las estadísticas de comercio intracentroamericano son inconsistentes. Es necesario implementar un proyecto para revertir esto a la hora de tomar decisiones con respecto, por ejemplo, al diseño del mecanismo de eliminación del doble DAI. Asimismo, en un sitio de COSEFIN se deberían publicar las estadísticas consistentes de comercio exterior, así como el universo de regulaciones conexas a los distintos regímenes de importación y exportación.
- Incorporar a Panamá al proceso de integración subregional. Panamá no es miembro de la SIECA, y dado que se adhirió al proceso de la negociación del Acuerdo de Asociación de Centroamérica con la UE, es necesario adoptar medidas para incorporarlo a todos los procesos relacionados con la integración económica subregional.
- El nuevo paradigma de fiscalización aduanera debe contar con información oportuna. El cambio de paradigma considera la aplicación de metodologías de gestión de riesgo con uso extensivo de tecnología no intrusiva, en lugar de la revisión física tradicional. El éxito de esta medida de facilitación de comercio por excelencia depende de la disponibilidad de información completa y oportuna de las transacciones comerciales. Es necesario que las administraciones aduaneras centroamericanas intercambien información en línea y con el respaldo legal correspondiente.
- Poner en marcha las regulaciones subregionales. La legislación aduanera subregional no se aplica de la misma forma en cada uno de los países centroamericanos. Es necesario contar con la decisión política de remover las regulaciones nacionales que se contraponen con las disposiciones subregionales.
- Armonizar los procedimientos. La aplicación de procedimientos aduaneros armonizados elimina los incentivos perversos para que los operadores comerciales decidan qué uso dar a determinados puestos aduaneros de entrada o de salida de la subregión, en función de la calidad o debilidad de los procedimientos.
- Promulgar una normativa para el respaldo legal de los documentos electrónicos. Esto permitirá que en todos los países de la subregión se cuente con el respaldo legal de la aduana sin papeles. De esa forma, se fortalecería la facilitación del comercio y se aseguraría la disponibilidad del universo de la información de las transacciones comerciales para efectos de fiscalización.
- Definir el papel de las aduanas intrafronterizas y periféricas. La implementación de una zona de libre tránsito de mercancías en la subregión, así como cambiar el paradigma de la fiscalización aduanera, requiere que en el mediano plazo se transformen las funciones de las aduanas periféricas e intrafronterizas. En el corto plazo se debe contar con propuestas de diseños funcionales de las aduanas, al considerar su localización y su especialización por tipo de mercancías.
- Implementar el mecanismo de eliminación del múltiple pago de DAI. Los ministerios de hacienda o finanzas de la subregión debieran adoptar una decisión final en relación con el mecanismo de eliminación del múltiple pago de DAI. Este diseño debe contar con la participación de las administraciones tributarias, las tesorerías y los bancos centrales de cada país.
- Avanzar con la definición final e implementación de procedimientos para asegurar el derecho a la devolución del crédito fiscal del IVA cuando se realicen transferencias de bienes o prestación de servicios entre contribuyentes de diferentes Estados Parte de la

unión aduanera, de manera que se pueda asegurar un libre tránsito de mercancías o de servicios conexos dentro de la región. (Funes, 2011, pág. 24)

El proceso de facilitación del comercio debe contar con una aduana electrónica (sin papeles), cuya concreción es posible gracias a la evolución de los mecanismos de control aduanero hacia un sistema fundamentado en la gestión de riesgo, y a la redefinición del papel de las aduanas intrafronterizas. En relación con los acuerdos de política fiscal que se requiere implementar para avanzar con la constitución de una unión aduanera, Centroamérica ha convenido un mecanismo que permite eliminar el múltiple pago del DAI, en el marco del Acuerdo de Asociación con la UE, con cuya aplicación se superaría uno de los desafíos fiscales que actualmente dificulta la libre circulación de mercancías. Aún está pendiente acordar un mecanismo para evitar el cobro del IVA o de impuestos de ventas en las aduanas a bienes que circulan dentro de la región. (Funes, 2011, pág. 28)

Actualidad en tecnologías de la información de Panamá

Panamá ha emprendido políticas dirigidas a promover la modernización del Estado y en tal sentido ha desarrollado procesos de modernización de la gestión pública promoviendo el uso óptimo de las tecnologías de la información y comunicaciones (TIC's) en el sector gubernamental implementando el uso de herramientas eficientes de gobierno electrónico. Para ello ha creado la Autoridad Nacional para la Innovación Gubernamental (AIG) cuyas principales funciones son, planificar, coordinar, emitir directrices, supervisar, colaborar, apoyar y promover el uso óptimo de las tecnologías de la información y comunicaciones en el sector gubernamental para la modernización de la gestión pública, así como recomendar la adopción de políticas, planes y acciones estratégicas nacionales donde se propone entre otros objetivos la conectividad y perfeccionamiento de las infraestructuras tecnológicas; establecer un gobierno innovador, interoperable y unificado; realizar las transformaciones jurídicas necesarias para reducir al mínimo los trámites que el gobierno exige al ciudadano; y fortalecer las habilidades digitales a través de la creación de una nueva cultura en los funcionarios públicos, enfocada a desarrollar un pensamiento sobre los servicios del Estado a partir de la conectividad y evitando la tramitología y el uso del papel. (Organización Mundial del Comercio, 2014, pág. 17)

Sistema Integrado de Gestión Aduanera (SIGA)

Facilita y permite el intercambio de información electrónica entre los diferentes actores de la comunidad comercial, los órganos anuentes de los diferentes Ministerios y la Autoridad Nacional de Aduanas de Panamá. El portal SIGA sirve como una ventana unificada para la comunidad comercial de Panamá, los usuarios de la aduanas, los organismos gubernamentales y otras partes interesadas en acceder a los servicios brindados por la Autoridad. (Autoridad Nacional de Aduanas)

Las Características del portal del SIGA incluyen:

- Presentación de Manifiestos
- Presentación de Declaración y Aprobación de los Órganos Anuentes
- Funciones básica como la Inspección Aduanal, Riesgos, Valoración,
- Pagos, Legislación y Manejo de Faltas
- Registro de Entrada y Salida de Vehículos (Autoridad Nacional de Aduanas)

Tránsito Internacional de Mercancías (TIM)

Está compuesto por un conjunto de componentes informáticos, los cuales proveerán funcionalidad en torno a la gestión y registro de las declaraciones únicas de tránsito de la región. Dichos componentes son herramientas que estarán disponibles para el transportista durante el proceso de captura y seguimiento a sus declaraciones, así como herramientas de control y seguimiento para los funcionarios de las instituciones beneficiarias. (Tránsito Internacional de Mercancías , pág. 3)

El sistema de captura consiste en una herramienta informática, la cual le permitirá al transportista o agente aduanero, ingresar la información requerida para realizar declaraciones Únicas de Tránsito de Mercancías desde cualquier parte del mundo. Asimismo, el sistema permitirá digitalizar la documentación de soporte para dichas declaraciones, así como también imprimir una declaración autorizada por la aduana del país de partida. La herramienta expuesta anteriormente posee mecanismos de comunicación seguros basados en Internet, los cuales permiten un intercambio de información hacia/desde el servidor regional del TIM de una forma confiable y oportuna. (Tránsito Internacional de Mercancías , pág. 3)

Secretaría de Integración Económica Centroamericana (SIECA)

Es el órgano regional que facilita la integración económica de Costa Rica, El Salvador, Guatemala, Honduras, Nicaragua y Panamá, países miembros del Sistema de la Integración Centroamericana (Secretaría de Integración Económica Centroamericana)

Vela por la correcta aplicación de los instrumentos jurídicos de la integración económica y la ejecución de las decisiones del Consejo de Ministros para la Integración Económica (COMIECO), en apoyo a los actores del proceso de integración económica (Estados centroamericanos, instituciones regionales, sociedad civil y empresas privadas). (Secretaría de Integración Económica Centroamericana)

Unidad de Inspección Técnica de Contenedores (UNITEC)

Optimizar las acciones preventivas, que se efectúan en los puertos del país , con respecto a las operaciones que se realizan con contenedores de carga marítima legítima, a fin de disminuir el uso de las mismas para actividades ilícitas, tales, como de drogas, tráfico de precursores químicos, contrabando de mercancías, delitos contra la propiedad intelectual, posibles actos de terrorismo, blanqueo de capital y otros delitos, que incrementando la efectividad de los Grupos de Control Conjunto de las instituciones parte de este Convenio, verifica la veracidad de la información consignada por el agente económico, en el manifiesto de carga en contenedores, realiza la inspección técnica de los contenedores, con especial énfasis en aquellos que los instrumentos de análisis de riesgo y método de selección señalen como de alto riesgo y detecta las infracciones y violaciones del ordenamiento jurídico y coadyuvar en su prevención y represión. (Autoridad Nacional de Aduanas)

Proyección Panameña

El desarrollo integral de Panamá enfrenta diferentes desafíos como lo son el fortalecimiento de las finanzas públicas, aumentando los ingresos y haciendo más eficiente el gasto, a fin de efectuar las inversiones necesarias en sectores básicos en un marco de sostenibilidad fiscal. (BID, 2015, pág. 2)

El país también tiene el desafío de desarrollar la infraestructura básica, para dirigirla hacia las provincias del interior del país, ampliando las oportunidades económicas y sociales en las áreas fuera de la zona del Canal, para reducir los altos niveles de pobreza; y facilitar el

acceso a servicios de calidad en educación, salud y nutrición, en especial en las comarcas indígenas y en las zonas rurales. (BID, 2015, pág. 1)

El sector logístico es estratégico para Panamá por su importancia económica y su papel como generador de empleo y de divisas. El país buscara fortalecer aspectos esenciales para el óptimo funcionamiento del sector logístico, tales como el marco legal, institucional y operativo, así como los procesos de facilitación comercial, planificación interinstitucional, y el fortalecimiento de conocimientos del recurso humano y también se plantean acciones para mejorar la conectividad de transporte. (BID, 2015)

Entre las medidas a respaldar por medio del programa figuran la creación de la Secretaria de Competitividad y Logística, la formulación del Plan Maestro de Logística, simplificación de procesos aduaneros, creación de una ventanilla única portuaria, mejoras en los trámites de las ventanillas únicas de comercio exterior, y la formulación de una estrategia para ampliar la oferta de recursos humanos técnicos en materia de logística e implantación y adecuación tecnológica. El conjunto de estas acciones permitirán mejorar la planificación de las inversiones en el área del Canal de Panamá y en el resto del país, incrementar los niveles de inversión extranjera destinados en el sector logístico y fomentar el desarrollo de servicios logísticos de valor agregado. (BID, 2015) Las estrategias planteadas mejorarán la integración de Panamá a las cadenas productivas regionales e internacionales, contribuyendo a su consolidación como centro regional de servicios logísticos y de transporte, y fortaleciendo la competitividad del país en el mediano plazo. (BID, 2015)

El desarrollo integral de Panamá enfrenta diferentes desafíos como lo son el fortalecimiento de las finanzas públicas, aumentando los ingresos y haciendo más eficiente el gasto, a fin de efectuar las inversiones necesarias en sectores básicos en un marco de sostenibilidad fiscal.

El país también tiene el desafío de desarrollar la infraestructura básica, para dirigirla hacia las provincias del interior del país, ampliando las oportunidades económicas y sociales en las áreas fuera de la zona del Canal, para reducir los altos niveles de pobreza; y facilitar el acceso a servicios de calidad en educación, salud y nutrición, en especial en las comarcas indígenas y en las zonas rurales.

El sector logístico es estratégico para Panamá por su importancia económica y su papel como generador de empleo y de divisas. El país buscara fortalecer aspectos esenciales para el óptimo funcionamiento del sector logístico, tales como el marco legal, institucional y operativo, así como los procesos de facilitación comercial, planificación interinstitucional, y el fortalecimiento de conocimientos del recurso humano y también se plantean acciones para mejorar la conectividad de transporte.

Entre las medidas a respaldar por medio del programa figuran la creación de la Secretaria de Competitividad y Logística, la formulación del Plan Maestro de Logística, simplificación de procesos aduaneros, creación de una ventanilla única portuaria, mejoras en los trámites

de las ventanillas únicas de comercio exterior, y la formulación de una estrategia para ampliar la oferta de recursos humanos técnicos en materia de logística e implantación y adecuación tecnológica. El conjunto de estas acciones permitirán mejorar la planificación de las inversiones en el área del Canal de Panamá y en el resto del país, incrementar los niveles de inversión extranjera destinados en el sector logístico y fomentar el desarrollo de servicios logísticos de valor agregado. (BID, 2015)

Las estrategias planteadas mejorarán la integración de Panamá a las cadenas productivas regionales e internacionales, contribuyendo a su consolidación como centro regional de servicios logísticos y de transporte, y fortaleciendo la competitividad del país en el mediano plazo.

Colombia alrededor de su historia ha presentado diferentes lineamientos facultado por diferentes organismos del estado, por ejemplo, en sus comienzos el congreso era quien facultaba la regulación del comercio internacional bajo el Código de Aduanas: Ley 79 de 1931, para aquel caso lo más relevante en la ley fueron cambios en nomenclatura arancelaria que adoptaba conforme se dictaminaban, puesto que no se consideraba una nación con apertura hacia el mercado mundial; luego, en 1968 el congreso estableció las leyes marco bajo una reforma constitucional; fue entonces, en 1971 cuando se sancionó la ley marco de aduanas Ley 6 de 1971, la cual reguló el comercio internacional Colombiano hasta hace poco, fue una ley básica en la cual no se tomaba partido aún sobre la inclusión Colombiana en los mercados mundiales. A pesar de tratarse de una ley marco, la ley 6 de 1971 contaba únicamente con 5 artículos, de los cuales se dictaminaba primordialmente a reconocer la nomenclatura arancelaria; brindarle su potestad aduanera a las decisiones tomadas en la convención de Bruselas y el esquema del Código Aduanero Uniforme acordado para la ALALC y dictaminar que se cumplía a partir de su fecha de sanción. (Camargo, 2013)

En la reforma constitucional de 1991 se faculta al congreso como organismo de la rama legislativa para que sea quien dictamine la legislación en ámbitos de comercio internacional y se limita al gobierno de paso a que solamente pueda intervenir en la regulación si es por razones de políticas comerciales; sin embargo, puesto que pasaron 20 años, y en esta década (1990) bajo el gobierno de Cesar Gaviria Colombia adopta su apertura económica, considerando incluirse

en el comercio mundial, su ley marco de aduanas no modifica su esencia .
(Camargo, 2013)

La Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales (DIAN), entidad adscrita al Ministerio de Hacienda y Crédito Público, se constituyó como Unidad Administrativa Especial, mediante Decreto 2117 de 1992, cuando el 1º de junio del año 1993 se fusionó la Dirección de Impuestos Nacionales (DIN) con la Dirección de Aduanas Nacionales (DAN). (DIAN)

Además surge una dualidad en regulación legal puesto que el congreso era quien podía modificar las leyes marco pero el consejo de estado era el ente que dictaminaba los decretos que desarrollaban las leyes marco a profundidad y su validez, mediante un decreto que se expide en 1992, el decreto 1105 de ese mismo año surge una disputa entre los dictámenes; al ser la ley marco básica y sin lineamientos claros se modifica lo que se pactó en la reforma constitucional.
(Camargo, 2013)

Mediante el Decreto 1071 de 1999 se da una nueva reestructuración y se organiza la Unidad Administrativa Especial Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales (DIAN). (DIAN)

Rivalidades como esta se han vivido alrededor de toda la trayectoria de este tiempo, facultades poco claras conllevan a pronunciaciones de entidades públicas que se contradecían y en las normas legales constituidas no se encontraba pauta para incurrir en aclaraciones. (Camargo, 2013)

Habiendo caracterizado el panorama el que se encuentra Colombia se puede denotar clara mente que las incidencias de la ley 6 de 1971 eran de un aporte muy básico a la regulación del comercio y, por tanto a la hora de tener un inconveniente implicaría un gran desgaste tanto para el implicado como para la autoridad aduanera y sin ser implícitas las medidas a tomar cualquiera que fuera el fallo del juez haría su decisión cuestionable para cualquiera de los implicados ya que el criterio en el que se basaría la decisión no estaba especificado en normas escritas.

La DIAN actualmente es la única autoridad aduanera y fiscal en Colombia en materia aduanera y sus funciones en este ámbito según la misma entidad son las siguientes:

La administración de los impuestos de renta y complementarios, de timbre nacional y sobre las ventas; los derechos de aduana; y los demás impuestos internos del orden nacional cuya competencia no esté asignada a otras entidades del Estado, bien se trate de impuestos internos o al comercio exterior; así como la dirección y administración de la gestión aduanera, incluyendo la aprehensión, decomiso o declaración en abandono a favor de la Nación de mercancías y su administración y disposición.

El control y vigilancia sobre el cumplimiento del régimen cambiario en materia de importación y exportación de bienes y servicios, gastos asociados a las mismas, financiación en moneda extranjera de importaciones y exportaciones, y subfacturación y sobrefacturación de estas operaciones.

La administración de los impuestos comprende su recaudación, fiscalización, liquidación, discusión, cobro, devolución, sanción y todos los demás aspectos relacionados con el cumplimiento de las obligaciones tributarias.

La administración de los derechos de aduana y demás impuestos al comercio exterior, comprende su recaudación, fiscalización, liquidación, discusión, cobro, sanción y todos los demás aspectos relacionados con el cumplimiento de las obligaciones aduaneras.

La dirección y administración de la gestión aduanera comprende el servicio y apoyo a las operaciones de comercio exterior, la aprehensión, decomiso o declaración en abandono de mercancías a favor de la Nación, su administración, control y disposición, así como la administración y control de los Sistemas Especiales de Importación-Exportación, Zonas Francas, Zonas Económicas Especiales de Exportación y las Sociedades de Comercialización Internacional, de conformidad con la política que formule el Ministerio de Comercio, Industria y Turismo en la materia, para estos últimos, con excepción de los contratos relacionados con las Zonas Francas

La administración de los derechos de explotación y gastos de administración sobre los juegos de suerte y azar explotados por entidades públicas del nivel nacional comprende su recaudación, fiscalización, liquidación, discusión, cobro, sanción y todos los demás aspectos relacionados con el cumplimiento de estas obligaciones.

Le compete actuar como autoridad doctrinaria y estadística en materia tributaria, aduanera, de control de cambios en relación con los asuntos de su competencia, así como los atinentes a los Sistemas Especiales de Importación-Exportación, Zonas Francas, Zonas Económicas Especiales de Exportación y las Sociedades de Comercialización Internacional. (DIAN)

En 2008 la DIAN acopló su sistema de información Muisca para el comercio Internacional la cual automatizaría y mejoraría la gestión de dichos procesos llevando la gestión aduanera colombiana a una de las más modernas del mundo en ese momento según el ex director de la DIAN Oscar Franco. (Revista Dinero, 2008)

Antes de este paso a la digitalización de los procesos aduaneros, los manifiestos de arribo de la mercancía debían hacerse manualmente como lo afirma (Revista Dinero, 2008) : “Hasta hoy, cuando se hace una importación, hay que esperar a que el buque llegue a puerto para que la Aduana reciba los documentos en papel con los que efectúa el control de la mercancía.”

Acorde a estos avances se expedieron decretos que acontecieran con el estatuto aduanero, el que ha venido rigiendo a Colombia desde su apertura económica es el decreto 2685 de 1999 el cual ha sido modificado en un sinnúmero de oportunidades con la intención de actualizar dichas políticas a la vanguardia del momento, por ejemplo cuando se implementó el Muisca, para efectuar esos cambios en procedimientos, se requirió una modificación en las normas. Se expedieron los decretos 1530 de 2008 para exportaciones y el 2101 de 2008 para importaciones. “Son cambios de normas para aprovechar la tecnología”, explica Franco informa (Revista Dinero, 2008).

Sin embargo esta implementación no surtió el efecto que se esperaba, el día a día que se vive en las operaciones de comercio exterior, son sistemas que colapsan, ciudades portuarias que se quedan sin luz, trámites onerosos y de mucho tiempo más del esperado; se han logrado mejoras en digitalización pero no en agilizar y optimizar los procesos tal como afirma (Redacción Logística)

Según el Doing Business en Colombia 2010, lo más rápido es importar y exportar a y desde Bogotá a través del puerto de Santa Marta: 13 días para la exportación y 11 para la importación.

Este puerto está dentro del promedio de la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económico (OCDE); sin embargo, es más lento que Santo Domingo, República Dominicana, la terminal marítima más rápida de América Latina y el Caribe, y donde la exportación requiere apenas 9 días.

En Cartagena, tanto importar como exportar requieren 14 días; en Barranquilla, la exportación tarda 14 días y la importación, 15; en Buenaventura, 18 días para exportar y 19 para importar.

Cualquiera de los cuatro puertos es más rápido que el promedio regional de América Latina y el Caribe (ALC), y significativamente más eficaz que Caracas, Venezuela, donde se tardan 49 días en la exportación y 71 días en la importación.

Exportar a través del puerto de Barranquilla es la opción menos cara -US\$1.600 por un contenedor de 20 pies, pero sigue situándose por encima del promedio regional US\$1.243 por contenedor, y muy por encima del promedio de la OCDE US\$1.090 por contenedor. (...) Con respecto a las importaciones, los mayores precios corresponden al transporte terrestre: en cualquiera de los cuatro puertos representa más de la mitad de los gastos totales de los comerciantes.

Todas las anteriores, son perspectivas que llevan a Colombia a situarse en un ranking significativo en cuanto a los cambios, más no del logro de los objetivos planteados.

Evidenciando esta necesidad la nueva ley 1609 del 2013 comienza con dar claridad a las ramas del poder y a su función en el estado, menciona en su primer artículo la sujeción a la ley donde se argumenta el estado no podrá pasar por encima de lo pactado en esa ley sin entrar en materia que le concierne al congreso ni el congreso entrar a campos de competencias que correspondan a la rama ejecutiva, por ejemplo la DIAN (entidad pública de la rama ejecutiva) no podrá efectuar fallos que son únicamente funciones de un juez (rama judicial).

También en la nueva ley marco de aduanas se evidencia el cambio de normas generales a objetivos para tener en cuenta a la hora de modificar aranceles, tarifas y demás disposiciones del régimen de aduanas sin dejar de desconocer las recomendaciones de los organismos o entidades competentes al comercio internacional, hoy en día el país tiene una política propia y amplia en cuanto al mercado nacional e internacional, de interacción para el mejoramiento de productos y competitividad sin descuidar la protección a la industria nacional; además aparece un objetivo y es que se faciliten, simplifiquen y agiliten los trámites para dinamizar el intercambio internacional que es un ejercicio que exige el entorno cada vez más.

Existe algo de suma importancia que se debe resaltar y es la inclusión en la ley de los mecanismos informáticos para la transmisión de información como facilitadores y dinamizadores de los procesos importadores y exportadores, caso que no se veía en 1971 simplemente porque no era necesario pero un factor por el cual Colombia se estaba quedando atrás en comparación con otras naciones una necesidad más que esencial para seguir avanzando y fundamentada en las buenas prácticas reconocidas por la legislación internacional, de nuevo

abarcando a las demás entidades pero no para que lo dictaminen sino para ser parte de ellas en una inclusión a la competitividad.

Dos nuevos conceptos que se ven presentes también son la inclusión de los principios constitucionales del código de proceso administrativo, principios que también regían la ley por ser constitucionales y estar por encima de ellos, pero ahora, al particularizarlos se hace más evidente para el uso y la defensa de los involucrados en este ejercicio de comercio exterior y la inclusión de los principios probatorios y del régimen especial de aduanas que ayudarán a facilitar y dinamizar las actividades; además es algo en pro del comercio que la ley establezca claramente que cualquier norma jurídica por debajo de esta use claramente los criterios que allí se emplean como que los funcionarios públicos y los operadores de comercio exterior propendan a las buenas prácticas del comercio, de políticas en contra del contrabando y las prácticas ilegales, de implementación de sistemas informáticos debidamente probados.

Esta nueva ley marco de aduanas propone un nuevo escenario para la legislación del comercio, escenario que ya estaba presente en lo cotidiano más no en las leyes y por eso comúnmente implicaba grandes debates entre todos los implicados; es evidente que muchas de los aspectos son totalmente nuevos desde un nuevo dinamismo de la política impulsando a la competitividad pero con enfoque internacional como la inclusión de las tecnologías de la información en el proceso y algo que es un factor clave y benéfico para los operadores de comercio exterior que muchas veces se ven implicados en desinformación por parte de tantas reformas a los actos administrativos que en ocasiones ni siquiera son realizados por un ente legislador, en este caso el congreso o se incurre en la misma desinformación por la generalidad de las normas jurídicas como los principios constitucionales, esta sin duda es la evidencia de que el comercio exterior en Colombia vino para quedarse y una invitación para que la industria llegue a la competitividad por medio de ella. (Congreso de la República, 2013)

Para avanzar y estar a la vanguardia en la implementación de los sistemas inteligentes de transporte en Colombia, se tiene como fundamento la planeación de la inclusión y puesta en marcha a través de los Planes de Desarrollo. A lo largo de los últimos años, Colombia ha dinamizado sus políticas en materia de transporte de carga como tal, se abordará un análisis de este aspecto a partir de los últimos tres Planes Nacional de Desarrollo (PND), los cuales serían 2002 –

2006, 2006 – 2010, 2010 – 2014 y su articulación con las políticas que de allí se desprenden para el área de las Tecnologías de la Información y Comunicación Aplicadas al sector transporte.

Plan de Desarrollo de 2002 – 2006

Durante el Primer gobierno de Álvaro Uribe Vélez, se plantearon intereses en aspectos muy denotados, como eje fundamental crecer en confianza inversionista, articular nuevas redes de carreteras, sistemas de transporte masivo (STM) para las ciudades y seguridad vial para que las carreteras puedan ser transitadas con mayor tranquilidad; en el ejercicio de esto se presentaron diferentes programas que fundamentan el interés de dichas políticas.

El programa de seguridad vial tuvo como objetivo fundamental mejorar el flujo de transporte de carga y de turistas por las vías nacionales; por ello se facultó a las fuerzas militares mayor apoyo (DNP, 2003); este programa sigue vigente actualmente y su último avance fue el Plan nacional de Seguridad Vial Colombia 2013 – 2021, el cual se encuentra actualmente en una fase de ajuste para su terminación oficial. (Ministerio de Transporte, 2013).

Para el mantenimiento de la red nacional de carreteras se facultó al Invías por el decreto 2171 del 30 de diciembre de 1992; en este gobierno el Invías sufrió una modificación estructural y funcional reglamentada en los decretos 2056 y 2067 del 24 de julio de 2003. (Gobierno en Línea)

En materia de TIC las políticas si bien existen en este Gobierno, no se vieron articuladas directamente al sector de transporte, las políticas adoptadas se encuentran principalmente en el programa de racionalización de trámites y servicios, cuya responsabilidad recaería sobre el Departamento Nacional de Planeación, el Departamento Administrativo de la función Pública y la Vicepresidencia de la República (DNP, 2003); reglamentado en la Ley 962 de 2005 o también llamada “Ley Antitrámites de 2005”; dicha ley se basa en que cualquier trámite será previamente sometido a consideración por el Departamento Administrativo de la Función Pública; dentro de la misma ley se reglamenta la

importancia de la virtualidad para el servicio público, ya sea para tramitar, presentar o solicitar informaciones o trámites. (Congreso de Colombia, 2005)

Entre el 2002 y el 2007 la Estrategia de Gobierno en línea fue recogida e impulsada por diferentes instrumentos normativos dentro de los cuales se resaltan algunos como la Ley 790 de 2002, la cual le da impulso a la Estrategia a través de la creación del Programa de Renovación de la Administración Pública, la Ley 962 de 2005 sobre racionalización y automatización de trámites, así como las leyes 812 de 2003 y 1151 de 2007 por las cuales se expidieron los Planes Nacionales de Desarrollo. (Gobierno en Línea Atlántico, pág. 6)

De igual forma, la Ley 1437 de 2011 por la cual se expide el nuevo Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo hace énfasis en el uso de medios electrónicos tanto en la relación de las entidades con los ciudadanos como en su funcionamiento interno.

Por último el Decreto 019 de 2012 también conocido como Ley Anti Trámites, dicta las normas bajo las cuales se suprimen o reforman las regulaciones, procedimientos y trámites innecesarios que existen en la administración pública. (Instituto Colombiano de Desarrollo Rural, pág. 4)

Plan de Desarrollo de 2006 – 2010

En movilidad se propusieron los lineamientos para la articulación de políticas y programas integrales como el Programa Mover Ciudad (DNP, 2007), que es necesario para que exista una correcta articulación con los Planes de Ordenamiento Territorial (POT) municipales y departamentales, en consecución de las 7 estrategias planteadas en el documento Conpes 3305 e implementación de la ley 388 de 19978 (Ministerio de Ambiente, Vivienda y Desarrollo Territorial, 2008); transversal a ello se faculta a los Ministerios de ambiente, vivienda y desarrollo territorial y de transporte para que dictaminen las condiciones mínimas de los perfiles viales, para que las mismas puedan ser incluidas en los planes de movilidad de distritos y municipios con Planes de Ordenamiento Territorial. (DNP, 2007).

Con el fin de garantizar la accesibilidad de todas las personas a las redes de movilidad y transitar por las mismas en condiciones adecuadas, en especial a las niñas, niños y personas que presenten algún tipo de discapacidad, las vías públicas que se construyan al interior del perímetro urbano a partir de la vigencia de esta ley, deben contemplar la construcción de la totalidad de los elementos del perfil vial, en especial, las calzadas, los separadores, los andenes, los sardineles, las zonas verdes y demás elementos que lo conforman, según lo establezca el Plan de Ordenamiento Territorial del municipio o distrito y el Plan de Movilidad Propuesto. (Congreso de Colombia, 2005)

El sector postal posee algunos vacíos en el marco normativo y de la fragilidad en las herramientas de regulación, inspección, vigilancia y control. Esta situación ha afectado la prestación del servicio postal universal en el país, en términos adecuados de cobertura y calidad. (Consejo Nacional de Política Económica y Social , 2006) Lo anterior también ha dificultado que el sector postal se integre a la economía global y que se posicione como plataforma para el desarrollo del comercio electrónico en el país. (DNP, 2007)

Una mejor infraestructura es necesaria para reducir las barreras de comunicación y para impulsar el transporte y el intercambio; incrementa la productividad y mejora las condiciones para competir a escala regional y global. (DNP, 2007). Dado este último argumento se plantea desarrollar infraestructura de transporte dentro de las siguientes estrategias:

Infraestructura para la competitividad: antes de desarrollar un plan de acción se hizo hincapié en los factores a tener en cuenta, estos fueron:

- "Colombia posee una de las geografías más accidentadas del planeta"
- "Los índices de dispersión de la población son lo más altos de la región latinoamericana"

- "Las actividades económicas centradas en la región Andina, alejadas de los puertos". El 75% del valor agregado –todos los sectores excluido hidrocarburos y minería– es generado en la región Andina del eje Bogotá-Medellín-Cali; mientras que la región de la costa Atlántica, produce un 15% y el restante 10% se genera en el resto del territorio. Así mismo, el 80% del comercio exterior, está concentrado en cinco ciudades y su área de influencia (Bogotá, Medellín, Cali, Barranquilla y Cartagena). Es así como, en el contexto de América Latina, Colombia presenta una de las distancias más altas de los centros industriales a los puertos marítimos. (DNP, 2007)
- "En Colombia existe una gran concentración de la red vial en la zona Andina, costa Atlántica y el piedemonte de la Orinoquia"; sin embargo, extensas áreas de la costa del Pacífico, el Magdalena Medio, la misma Orinoquia y la Amazonia, presentan deficiencias en sus vías de comunicación (Ospina, 2004, p. 48). (DNP, 2007). Es por ello que se implementó una política de nuevas autopistas para la competitividad bajo el programa para desarrollo de concesiones de autopistas 2006 – 2014 y adicionalmente se identificaron algunos proyectos que dan acceso a los principales puertos marítimos, que serán desarrollados a través de participación público-privada. Esta estrategia se enfocó en la ampliación de la capacidad en doble calzada de los siguientes corredores viales, con un alcance de mediano plazo (10 años):
 - Bogotá-Buenaventura.
 - Ruta del Sol: Bogotá-Caribe.
 - Ruta Caribe: Cartagena-Barranquilla-Santa Marta.
 - Transversal Central: Eje Cafetero-Valle de Aburrá-Río Magdalena-Santander-Norte de Santander.
 - Bogotá-Villavicencio.
 - Troncal de Occidente: Nariño-Cauca-Valle del Cauca-Eje Cafetero. Córdoba-Sucre- Bolívar.
 - Bogotá-Tunja-Sogamoso.

- Eje Bananero: Valle de Aburrá – Urabá Eje Bananero: Valle de Aburrá-Urabá.
- Corredor del Huila.
- Marginal del Caribe: Turbo-Necoclí-Montería-Sincelejo-Cruz de Viso.
- Arteriales del Llano: Villavicencio - Granada-La Uribe, Granada-San José del Guaviare- El Retorno, Villavicencio-Puerto López-Puerto Gaitán, Villavicencio-Yopal-Hato Corozal- Tame, Tame - Saravena, Tame - Arauca. (DNP, 2007).

Adicional a ello continuaría siendo responsabilidad del Invías y del sector privado el mantenimiento de la red vial de transporte existente. (DNP, 2007).

- La consolidación del sector férreo según como se menciona (DNP, 2007) “ha sido fundamental para el sector de carbón, ahora enfrenta desafíos en materia de infraestructura y una necesidad de adecuar su reglamentación para orientarla hacia la prestación de sus servicios a otros productos de vocación férrea”; para dicho motivo se plantearon tres principios:
 - Construcción, rehabilitación, mantenimiento, operación y explotación de la red férrea, buscando asegurar la funcionalidad en el largo plazo de los corredores económicamente viables y financieramente sostenibles, como en la región del Altiplano Cundiboyacense y del Magdalena-Caribe.
 - Definición de reglas claras para la ejecución y operación de proyectos férreos, garantizando la accesibilidad a través de esquemas tarifarios que incentiven la utilización de este modo
 - Definición de estándares mínimos de nivel de servicio de forma tal que se le garantice al sector productivo frecuencias y calidad en el manejo de sus mercancías. (DNP, 2007).

Actualmente este interés continúa vigente y en 2012 la Cámara Colombiana de la Infraestructura presentó su último informe de seguimiento a estos proyectos. (Departamento para la Prosperidad Social , 2014)

- Regulación, inspección y control: Por último se plantea este como un principio para mejorar las gestiones como tal del sector, regulatoriamente ubicaron unos principios generales de claridad en las reglas de participación de todos los actores, impulso a las prácticas competitivas, regulación de monopolios naturales, facilitación de entrada a nuevos operadores y desarrollo de alianzas en conjunto con el sector privado para promover el crecimiento y el desarrollo; en adición a esto se delega al Ministerio de Transportes la importancia de trabajar en la modernización de la estructura empresarial en los sistemas de transporte de carretera, ferroviario y fluvial, el desarrollo de la prestación del servicio de pasajeros y carga a través de la modernización de la estructura de la prestación del servicio, incluyendo la integración de sistemas, el fortalecimiento en la prestación de servicios de transporte moderno, seguro y eficiente y la compilación y modernización de la regulación de los diferentes modos de transporte. (DNP, 2007)

En supervisión se delegan unas estrategias claras a la Superintendencia de puertos y transporte:

- Revisión de competencias entre las entidades del sector.
- Fortalecer la protección al usuario de los servicios de transporte.
- Implementar un modelo de gestión por resultados en todo el sector transporte.

En el lineamiento también fue relevante el concepto de nodos logísticos argumentando que: Las plataformas logísticas son áreas de ruptura de las cadenas de transporte en donde se concentran actividades técnicas y de valor agregado, dedicadas generalmente a la logística de mercancías. Las plataformas presentan importantes beneficios que se traducen principalmente en la

optimización del uso del espacio y la posibilidad de ampliación de la capacidad de la infraestructura; contribución a la actividad económica regional generando actividades adicionales intensivas en mano de obra; y atracción de los usuarios constituyendo una interfaz de servicios entre la carga y el medio de transporte. (DNP, 2007).

Congruente a ello se menciona una alternativa de establecimiento de Puertos Secos que tienen por función la concentración de servicios y de cargas con características industriales combinadas con actividades logísticas vinculadas a los servicios y modos de transporte.

De esta iniciativa no data ningún avance en ámbito institucional, o legal (actos administrativos, documentos CONPES, leyes o decretos), sin embargo el periódico el tiempo publicó un artículo el 28 de mayo de 2007 referente al tema, llamado “Puertos secos, alternativa para descongestionar los marítimos” en este se plantean las posiciones de expertos como Manuel Campo, en ese entonces encargado del tema en el Ministerio del Transporte quien mencionaba que: En principio serían una opción para ayudar a agilizar y abaratar los costos formales de la logística, siempre y cuando a esa carga que es transportada se le necesite hacer alguna transformación, se le agregue algún valor o requiera algún proceso industrial adicional.

Entre menos se baje y se suba una carga mucho mejor, eso podría tener un costo aproximado de 50 dólares. Un puerto seco no debe ser para almacenar en lugar del sitio de origen o destino. A mí me da la impresión de que hay personas dueñas de fincas que por tener cerca una carretera o una vía férrea dicen que necesitan un puerto seco.

Los dueños de carga “Quienes deben decir dónde se necesitan puertos secos son los dueños de la carga. Gremios del transporte como la Asociación de Empresas de Carga (Asecarga) y la Asociación Colombiana de Transportadores

de Carga por Carretera (Colfecar) vienen impulsado algunos de ellos por considerarlos muy útiles. (El Tiempo, 2007)

“Por su parte, el director de la Cámara Colombiana de la Infraestructura, Juan Martín Caicedo Ferrer, considera que los puertos secos son importantes siempre y cuando los marítimos estén funcionando bien, caso –según él– que no es el actual.” (El Tiempo, 2007)

Mauricio Cárdenas, director de Fedesarrollo y ex ministro de transporte opinaba que: Los puertos secos son una opción importante, sobre todo, si están ubicados en sitios donde haya una integración de los diferentes modos de transporte de carácter multimodal: “excelentes ejemplos serían lugares como Puerto Salgar o La Tebaida, donde confluirían transporte de carretera, férreo y fluvial. (El Tiempo, 2007)

Pese a que no hay un consenso sobre su utilidad y su necesidad, ya los puertos secos se vislumbran como una realidad en el país.

Al de la 80, en Bogotá, se sumaría otro que actualmente se evalúa, dice el presidente de Colfecar, Jaime Sorzano.

Estaría en donde eran las instalaciones de la Central de Carga (Cencar), en Yumbo (Valle), sin duda un lugar que reúne los requisitos para que pueda cumplir con su objetivo.

“Allí están dadas todas las condiciones para hacerlo. Esas áreas se pueden aprovechar con sentido estratégico de tal manera que puedan utilizarse plenamente mediante habilitaciones de la Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales (DIAN) para hacer funciones que hoy por lo general están reservadas para los puertos marítimos, como aduanamiento y nacionalización de mercancías”, expone Sorzano, para quien muchos de los problemas que se han presentado en el Puerto de Buenaventura se hubieran podido evitar de existir los secos, pues hay que tener en cuenta que esa congestión que se ha dado por la falta de buenos espacios físicos.

Además de los tres proyectos descritos: Bogotá, Tolima y Valle debería haber puertos secos en Cúcuta e Ipiales, e igual en cercanías de Cartagena, Barranquilla y Santa Marta. (El Tiempo, 2007)

A pesar de los esfuerzos y el interés planteado no se encuentra ningún indicio de aprovechamiento en este tema; sin embargo dentro de los nodos logísticos hubo otros dos programas transversales, el primero sobre revisión, inspección y manejo de carga planteando un esfuerzo para la unificación de proceso de inspección a cargo del Ministerio de Comercio, Industria y Turismo con apoyo de la DIAN, Invima, ICA y de la Policía Antinarcóticos. (DNP, 2007).

Así mismo, la DIAN con el apoyo del Ministerio de Hacienda y Crédito Público coordinará con las entidades competentes la evaluación operativa, técnica, tecnológica y financiera, así como los modelos de asignación de riesgos, para la adquisición de un sistema uniforme de inspección no intrusiva, la definición de procedimientos y la trazabilidad de la mercancía que se justifique implementar en los nodos de transferencia como puertos, aeropuertos y pasos de frontera. (DNP, 2007).

El segundo programa se basó en los sistemas de información en línea concebida así: El Gobierno Nacional adelantará un proceso de evaluación y diagnóstico de las tecnologías y plataformas instaladas y generará una estrategia que unifique redes y permita el uso eficiente de la información. Lo anterior permitirá, entre otras cosas, eliminar los procesos de documentación física y de esta manera se avanzará en un sistema electrónico que integre los actores de los nodos de transferencia. (DNP, 2007).

Plan de Desarrollo de 2010 – 2014

Ahora bien en el nuevo gobierno que empezó en 2010 con el actual presidente Juan Manuel Santos se establece un plan de desarrollo “Prosperidad para todos”, como primera evidencia de políticas o estrategias relacionadas al transporte, el plan de desarrollo

mencionan unos lineamientos estratégicos para la formulación de políticas y estrategias diferenciadas, dentro de ellas están diferentes ejes, los siguientes son algunos referentes a este interés los de interés (DNP, 2011):

- Lineamientos estratégicos diferenciados:
 - “Integración al interior de la zona, con el resto del país y con la cuenca del Pacífico a través del desarrollo de infraestructura y logística, aprovechamiento de las vías fluviales y marítimas, generando corredores de desarrollo, con el fin de promover encadenamientos productivos, iniciativas de etno desarrollo local, aprovechando cultura y vocación ambiental, los recursos mineros y naturales y fortaleciendo las relaciones comerciales subregionales, regionales, nacionales e internacionales”. (DNP, 2011).
 - “Articulación armónica del desarrollo portuario de Buenaventura y Tumaco, con el entorno urbano y regional para generar crecimiento y equidad territorial” (DNP, 2011) y la “Ampliación de la capacidad, profundización y mantenimiento de los canales de acceso a los puertos públicos marítimos de Buenaventura y Tumaco, e implementación de nuevas tecnologías para generar una mayor eficiencia portuaria. (DNP, 2011), de esto se encuentra la Política Portuaria para un País más Moderno (DNP, 2013).
 - Desarrollo integral e igualdad de oportunidades: dentro de lineamiento estratégico se plantea el Fortalecimiento de las funciones urbanas para el desarrollo regional de Quibdó, Buenaventura y Tumaco como ciudades líderes regionales, del mismo no se data un programa además del enfoque regional contemplado en el Plan Nacional de Desarrollo (DNP, 2011)
 - Desarrollo de Macroproyectos con impacto en el desarrollo regional y nacional referentes a redes Férreas y desarrollo vial.

La identificación de la infraestructura de transporte como locomotora estratégica de crecimiento es un reflejo de nuestra obligación y deuda con la población y el sector productivo de unir el territorio y llevar, con mayor seguridad, prontitud y a menores costos, los productos y las ideas de los colombianos al resto del país y al mundo. El impulso a la locomotora de transporte no sólo genera empleo, dinamiza la economía y fortalece la competitividad del sector productivo en los mercados internacionales, sino también mejora la disponibilidad, calidad, y precio de los bienes y servicios que consume la población. Al disminuir los costos de transporte, se reducen los precios de los alimentos y bienes básicos, generando de esta manera un impacto social y regional de gran importancia. (DNP, 2011).

El sistema de carreteras, presenta diferentes debilidades, por un lado su orientación, históricamente en sentido longitudinal, significa una débil articulación de la red y un bajo nivel de intervención de vías estratégicas en sentido transversal, limitando la competitividad y la accesibilidad de las regiones a la red troncal. De igual manera, y a pesar de los esfuerzos realizados por desarrollar esquemas de mantenimiento de la red vial existente, hoy en día menos del 50% se encuentra en buen estado, con los consecuentes costos que esto conlleva, tanto para el Estado como para los usuarios. (DNP, 2011).

Lo anterior lleva a pensar que, pese a las múltiples reformas institucionales y de los recursos destinados al sector, especialmente en los últimos años, el país aún está rezagado en materia de infraestructura. Los indicadores de calidad, calculados por el Foro Económico Mundial (FEM) para 133 países, presentan a Colombia en el puesto 79 con una calificación

inferior a la de países como Chile, Uruguay y Brasil, y superando a algunos países de la región como son Ecuador (96), Venezuela (108), Perú (88), Bolivia (100) y Paraguay (125)¹²². Aunque entre 2006 y 2010 se mejoraron 4.724 km de la red vial nacional entre el INCO y el Invías (SIGOB, 2010), y que entre 2002 y 2009 de acuerdo con la Cámara Colombia de la Infraestructura, la extensión de las dobles calzadas pasó de 52 km a 726 km, el país aún cuenta con bajos niveles de modernización de infraestructura vial. (DNP, 2011).

Hubo un gran interés en el fortalecimiento institucional con el Ministerio de Transporte (MT) que pasaría a llamarse Ministerio de Infraestructura y Transporte (MIT), y transformaría su Viceministerio general en dos viceministerios técnicos especializados, uno enfocado al desarrollo de infraestructura y otro a la regulación de los servicios de transporte; esto con el objetivo de establecer y asignar funciones específicas para la formulación y adopción de las políticas, planes, programas, y lineamientos de regulación económica y técnica en materia de transporte, tránsito e infraestructura en todos los modos; la Superintendencia de Puertos y Transporte (SPT) que pasaría a llamarse Superintendencia de la Infraestructura y el Transporte (SIIT)–, otorgándole la personería jurídica y garantizando su sostenibilidad financiera a través del cobro de cuota de vigilancia a todos los agentes vigilados. (DNP, 2011).

Con la intención de construir una base técnica para soportar el desarrollo del transporte; armonizar los intereses de la sociedad, el Estado y los actores privados del sector; así como de buscar fuentes alternativas de financiación y una mayor vinculación del sector privado, se transformaría el Instituto Nacional de Concesiones (INCO) en la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI); este se realizó mediante el Decreto 665 de 2012. (ANI, 2013).

Es por primera vez a lo largo de los planes de desarrollo estudiados que se articulan directamente las TIC y el sector transporte, se plantea de la siguiente manera:

A fin de articular los sistemas de información y telecomunicaciones a procesos e infraestructuras logísticas, se llevarán a cabo los estudios que permitan determinar el nivel de penetración de TIC e Sistemas Inteligentes de Transporte (SIT), y la definición de acciones requeridas para su uso, masificación y aprovechamiento, en aras de mejorar la operatividad logística y generar beneficios derivados del posicionamiento, trazabilidad y confiabilidad. El Ministerio de Infraestructura y Transporte (MIT) incorporará las mejores prácticas en sistemas de información y telecomunicaciones para procesos logísticos en el diseño y desarrollo del Índice de Costos Logísticos (ICL) e implementación del Registro Nacional de Despacho de Carga (RNDC). (DNP, 2011).

Con una intención de facilitar y controlar eficazmente el comercio internacional se buscó articula en la Ventanilla Única de Comercio Exterior (VUCE) la implementación del sistema de Inspección Física Simultánea y de Inspección No Intrusiva. Adicionalmente, se apoyaría la implementación del Operador Económico Autorizado, figura que ofrecerá facilidades al movimiento de carga transfronteriza, además del interés en hacer que estos trámites puedan realizarse los 7 días de la semana con sus 24 horas buscando equilibrar la demanda a lo largo de todas las horas del día para lograr una distribución más eficiente del uso los diferentes nodos logísticos. (DNP, 2011).

Se planteó una gestión y control de tránsito de transporte, en ella se declara una importancia estratégica para el Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT), siendo este un elemento esencial para el logro de los objetivos de política,

regulación y control de los servicios públicos de transporte y de la movilidad en general de carga y pasajeros en todo el territorio nacional; se mencionó una estrategia para lograrlo así:

Para lograr este objetivo, el MIT pondrá en marcha el RUNT en Movimiento. Esta estrategia consistirá en visitas programadas a cada departamento del país donde se encuentren operando actores del RUNT. Las visitas serán coordinadas por el MIT, y participarán el concesionario e interventor del RUNT, la SIIT (Superintendencia de infraestructura y el transporte) y otros organismos de control. Como resultado de cada visita, las entidades participantes del RUNT en Movimiento definirán un plan de mejora y estandarización de requisitos de obligatorio cumplimiento para los agentes del RUNT en cada departamento, incluidos los Organismos de Tránsito, los Centros de Diagnóstico Automotriz (CDA), Centros de Enseñanza Automovilística (CEA), Centro de Reconocimiento de Conductores (CRC), Centros Integrales de Atención (CIA), entre otros. (DNP, 2011).

Para el aprovechamiento del RUNT se abordó el concepto de Sistemas Inteligentes de Transporte (SIT), los cuales son un conjunto de soluciones tecnológicas de las telecomunicaciones y la informática, diseñadas para hacer más eficiente, seguro, cómodo y sostenible el tránsito y la movilidad en general, para el cumplimiento de su objetivo debe articularse con organismos como :

- Programa Nacional de Seguridad Vial en Carreteras.
- Los sistemas de control y gestión operacional del sistema de transporte de carga y logística.
- SITM.
- SETP.
- La política de Gobierno en Línea.
- Política de desarrollo de TIC en Colombia.
- Atención de emergencias.
- Comercio exterior.
- Programas de competitividad. (DNP, 2011)

Panamá VS Colombia

La tendencia internacional hacia un mundo globalizado y la acelerada apertura comercial del país a raíz de la suscripción de varios tratados comerciales, convierten a la logística en una variable fundamental para competir en el mercado. Por lo tanto, para que Colombia pueda lograr una real transformación productiva y así cumplir con sus metas de competitividad, es necesario desarrollar las capacidades logísticas del país, posibilitadas por una infraestructura básica apropiada y unos servicios competitivos de transporte y almacenamiento de cargas. Las capacidades logísticas a desarrollar son todas aquellas que permitan optimizar los tiempos y costos de transporte,

almacenamiento y distribución de materias primas, partes y productos terminados, desde la empresa hasta el consumidor final, de acuerdo con las estrategias de negocios y los modelos operativos de las empresas. El desarrollo de estas capacidades requiere de la coordinación de actividades que involucran tanto agentes públicos como privados. En este sentido, tener unas capacidades logísticas competitivas va mucho más allá de tener una infraestructura adecuada. (LEGISCOMEX, 2015)

Panamá es una de las economías más dinámicas de América Latina, además de ser un vecino estratégico para Colombia en materia comercial y diplomática. En este contexto, el Acuerdo con Panamá permite un paso fundamental y natural en la consolidación de relaciones con Centroamérica, complementando lo logrado en el Acuerdo suscrito con los países del Triángulo Norte (El Salvador, Guatemala y Honduras) y en el Acuerdo con Costa Rica, recientemente firmado. El Acuerdo comercial con Panamá obedece a un esfuerzo que de tiempo atrás adelanta el país para fortalecer los lazos comerciales y aduaneros entre los dos países. Así mismo, responde al interés de Colombia de contar con un Acuerdo comercial con uno de sus socios naturales que puede convertirse en un importante destino de las exportaciones colombianas, en la medida en que se amplíe el acceso preferencial para los productos y servicios. (MINCOMERCIO, 2015)

Ambos países acordaron establecer disposiciones para estructurar un programa de cooperación técnica y general a gran escala entre las aduanas de ambas partes. La cooperación podría incluir actividades como implementación de proyectos conjuntos, intercambio de funcionarios e interconexión de plataformas de las aduanas; Panamá proveerá información completa y evidencia sustentada sobre cualquier operación a través de la Zona Libre de Colón, que involucre mercancías en donde se pretenda aplicar una preferencia comercial de un Acuerdo Comercial de Colombia con un tercer país y así garantizar que no se están surtiendo procesos de transformación en las Zonas Libres y Francas de ese país. En estos casos, la Aduana Panameña garantizará control aduanero sobre

mercancías reexportadas. También certificará la información entregada emitiendo Certificación de la existencia y representación legal de empresas, certificación de la información de la factura comercial, y certificación, relacionada con la verificación del Movimiento Comercial de una Zona Libre o Zona Franca. (Competitividad, 2014-2015)

La logística se convierte en un factor fundamental para competir tanto en los mercados nacionales como en los internacionales. El buen desempeño logístico comprende un conjunto de variables como infraestructura, competitividad y calidad en servicios de transporte; eficiencia y eficacia en aduanas y puertos; capacidad de seguimiento y localización de mercancías, entre otros, que permiten optimizar los tiempos y costos de transporte, almacenamiento y distribución, desde la fase de suministro hasta el consumidor final; más allá de los rezagos en infraestructura, el bajo desempeño logístico se explica por otros factores, entre los cuales están la baja capacidad de los envíos de llegar a su destino a tiempo, la falta de seguimiento y localización de las mercancías y la dificultad de contratar envíos a precios competitivos. Lo anterior es producto, en gran parte, de la falta de competitividad en el sector de transporte de carga, lo que evidencia la importancia de avanzar no sólo en temas de infraestructura, sino también en otros temas de eficiencia logística, los cuales podrían traer avances en competitividad en el corto plazo. El bajo desempeño logístico de Colombia también se evidencia cuando se comparan sus costos logísticos frente a estándares internacionales. (LEGISCOMEX, 2015)

El retraso en infraestructura se ha traducido en mayores costos para las empresas, como lo refleja la Encuesta Nacional de Logística 2008, realizada por el Departamento Nacional de Planeación (DNP), en la cual se indica que 37% de los costos logísticos en Colombia está concentrado en el transporte interno; 33%, en el transporte internacional; 11%, en costos indirectos; 8%, en costos portuarios; 5%, en costos en el contenedor; 4%, en costos aduaneros, y 2%, en costos de la documentación. (LEGISCOMEX, 2015)

Con la reducción drástica de los aranceles, en la década de los noventa, y la eliminación de muchas barreras no arancelarias, los costos logísticos se volvieron fundamentales para la competitividad de los países, y más si se tiene en cuenta

que algunos expertos han plasmado la idea de que “el mundo es plano”, en el sentido de que la localización geográfica ha perdido relevancia, y es allí donde cobra vital importancia un buen desempeño en las cadenas de abastecimiento. (LEGISCOMEX, 2015)

Colombia no es ajena a esta realidad en la búsqueda permanente de una mayor competitividad en es por esto definió los lineamientos de política, las necesidades en materia de infraestructura y el financiamiento para el desarrollo de acciones que permitieran aumentar la competitividad mediante la adopción de mejores prácticas de transporte y logística; A pesar de ser la infraestructura vial el medio de transporte más utilizado para movilizar mercancía en el país, su actual condición precaria hace que sea uno de los principales cuellos de botella que afecta la eficiencia logística.

Uno de los componentes fundamentales para un apropiado desempeño logístico es la claridad y eficiencia en los trámites de comercio exterior, los cuales en Colombia son dispersos y dilatados, con requisitos innecesarios y duplicidad en los requerimientos de información, esto encarece la actividad de comercio exterior y retrasa su adecuado desarrollo, la eficiencia en los trámites de comercio se ve afectada por la escasez de tecnología de punta en los puertos y aeropuertos; por la capacidad limitada de personal y la carencia de atención permanente, lo cual prolonga los procesos de inspección de la mercancía, además las excesivas inspecciones realizadas por la Policía Antinarcóticos afectan la eficiencia del trámite portuario. (Competitividad, 2014-2015)

Panamá es un hub logístico marítimo y aéreo que cuenta con la infraestructura adecuada y especializada para ser un centro internacional de recepción y distribución de carga a nivel mundial, que busca incrementar su capacidad instalada, con el fin de aumentar las operaciones de transporte de carga y

servicios logísticos, se encuentra realizando un proceso de informatización a través del cual busca incrementar el cumplimiento voluntario de las obligaciones aduaneras, con el fin de facilitar a sus usuarios los distintos trámites que se realizan en todo el país. La informatización permite maximizar el seguimiento y control de las diferentes operatorias, tanto se trate de lo físico como de lo documental. También está en un proceso continuo de incorporación de tecnología para combatir el contrabando; para este fin existen métodos no intrusivos para el control de ingreso y egreso de mercaderías en las Aduanas de todo el país. (Comercio, 2015)

Es fundamental que exista coordinación entre los Planes Regionales de Competitividad, los Planes de Desarrollo Local y los Planes de Ordenamiento Territorial. A su vez, es importante la coordinación de estos planes locales y las políticas y metas trazadas desde el nivel nacional con respecto a la conectividad, para esto es necesario que las regiones realicen su plan de inversiones con base en la planeación de la red nacional, es esencial continuar fortaleciendo técnicamente las capacidades regionales en esta materia y el compromiso de las autoridades de los entes territoriales, así mismo, con el propósito de optimizar las redes secundaria y terciaria y generar economías de escala, es clave que bajo el liderazgo de los departamentos se promueva la asociación de los municipios y se creen sinergias para la implementación de dichos planes. Los recursos de los fondos de regalías se podrían convertir en una fuente para la implementación de este plan de inversiones. (Departamento Nacional de Planeación, 2011)

Por último, Para Panamá y Colombia también es prioritario reducir los problemas de congestión vehicular en las áreas urbanas, los cuales incrementan el costo de las mercancías y se convierten en un obstáculo para la competitividad de las empresas. Es necesario que se ejecute un plan óptimo para articular los flujos de tránsito de acceso a las grandes zonas urbanas y a los puertos y aeropuertos de manera que el crecimiento urbano sea más ordenado, haya un mejor uso del suelo y se optimice la articulación logística entre la red de carreteras, los otros

modos y las instalaciones de almacenamiento y distribución de la carga. (MINCOMERCIO, 2015)

4. Conclusiones y recomendaciones

4.1 Conclusiones

En las condiciones actuales en que se desenvuelve el comercio mundial, en el cual cada vez existen menos barreras para el intercambio de bienes y servicios, las aduanas juegan un papel determinante porque pueden ser factor de éxito o bien de fracaso, al permitir o entorpecer el desarrollo económico que es la base del bienestar colectivo, para que los países logren salir adelante y sean participantes más activos en el comercio mundial, además de contar con la infraestructura industrial, comercial y de transporte adecuada a tal fin, es de vital importancia que cuente con un servicio aduanero moderno y eficiente que en lugar de constituir una barrera sea más bien un eslabón en la cadena del transporte que asegure, dentro del marco legal correspondiente, la fluidez en el movimiento de nuestras importaciones y exportaciones, contribuyendo así a minimizar los costos asociados con estas operaciones y hacernos más competitivos a la hora de colocar nuestros bienes y servicios en el exterior.

La República de Panamá está comprometida firmemente y asigna especial importancia al desarrollo de este tipo de ejercicios que favorece la transparencia, y relacionado con la formulación y aplicación de las políticas comerciales ha permitido destacar que actualmente Panamá muestra un panorama económico sólido, dinámico y en expansión, que ha mejorado el nivel de bienestar de su

población, liderado por el desempeño de sectores claves ligados principalmente al comercio internacional y promovido por reformas económicas y sociales para el beneficio propio, de sus interlocutores comerciales y del comercio en la región está plenamente comprometido con el sistema multilateral de comercio y las reglas que regulan el comercio internacional y fundamenta las relaciones con sus interlocutores comerciales en los principios básicos que la rigen mediante una política comercial abierta, no discriminatoria, competitiva y que provee previsibilidad y transparencia.

Durante el periodo bajo examen Panamá incrementó sus esfuerzos de facilitación del comercio mediante la adopción e implementación de normas para agilizar y reducir los tiempos de trámites en frontera y dedicó importantes recursos en la automatización y transformación de la gestión aduanera. Asimismo ha perfeccionado su marco normativo sobre Protección al Consumidor y Defensa de la Libre Competencia, y ha emprendido políticas dirigidas a promover la modernización del Estado desarrollado procesos de modernización de la gestión pública, promoviendo el uso óptimo de las tecnologías de la información y comunicaciones (TIC's) en el sector gubernamental e implementando el uso de herramientas eficientes de gobierno electrónico.

Durante los últimos diez años se han adelantado programas para la modernización de nuestro sistema aduanero sin haber obtenido resultados satisfactorios y es que quizás se ha pretendido automatizar sin estudiar a fondo cuáles son las causas de la ineficiencia y corrupción aduanera y cómo combatir los intereses creados en ese sector. La automatización es parte importante de la modernización, ya que en un país donde se manejan volúmenes de exportaciones e importaciones tan significativos como el nuestro es imposible manejar la información que las operaciones aduaneras generan sin la intervención de la informática; pero la modernización del sistema aduanero

requiere también de un cambio en la actitud de las personas que son, al final, quienes están detrás del funcionamiento de todas las cosas. Si no logramos cambiar la mentalidad de los comerciantes y de los funcionarios que justifican la corrupción como una alternativa más fluida ante la ineficiencia del sistema actual y no logramos que la visión de un país competitivo, sano y con instituciones a prueba de corrupción, sea compartida por la gran mayoría, todo esfuerzo de cambio para mejorar estos procesos será en vano. Adicionalmente, es preciso modificar la legislación aduanera vigente, para que el servicio aduanero logre los niveles de eficiencia y satisfacción al cliente que se persiguen. Se estableció la obligatoriedad de revisión física de toda la mercancía que entra o sale del país por parte de las autoridades aduaneras; esto con los volúmenes de mercancías que transitan por nuestras aduanas es físicamente imposible y, de hecho, todos sabemos que actualmente no ocurre, pero la selección de cuáles mercancías se revisan y cuáles no están en manos de los funcionarios, quienes con toda seguridad no aplican ningún criterio válido para tomar su decisión. Los nuevos sistemas aduaneros que se están aplicando en el mundo se basan en la revisión física de un bajísimo porcentaje de las mercancías, en conjunto con la profunda utilización de las estadísticas que dan a las autoridades un adecuado conocimiento de los importadores o exportadores, todo dentro de un marco de "buena FE" en el cual no faltan las sanciones adecuadas.

5. Referencias Bibliográficas

- Ministerio de Ambiente, Vivienda y Desarrollo Territorial. (2008). *Política de Gestión ambiental Urbana*. Ministerio de Ambiente, Vivienda y Desarrollo Territorial.
- Tránsito Internacional de Mercancías . (s.f.). *Manual de Usuario*. Obtenido de <ftp://download.mh.gob.sv/manuales/ManualTIMV.8.6.08.pdf>
- Amaya Pulido, P. J. (s.f.). *Problemas Críticos Colombianos*. Bogotá: Universidad Nacional de Colombia .
- Autoridad Nacional de Aduanas. (2015). *Historia*. Obtenido de http://www.ana.gob.pa/index.php?option=com_content&view=article&id=881:historia&catid=2&Itemid=585
- Autoridad Nacional de Aduanas. (s.f.). *Manual de Organización y Funciones*. Obtenido de http://www.ana.gob.pa/index.php?option=com_content&view=article&id=129:manual-de-organizacion-y-funciones&catid=26:articulo-9
- Autoridad Nacional de Aduanas. (s.f.). *Sistema Integrado de Gestión Aduanera*. Obtenido de <https://siga.ana.gob.pa/pcus/jsf/homepage/home.jsf>
- Autoridad Nacional de Aduanas. (s.f.). *Unidad de Inspección Técnica de Contenedores - UNITEC*. Obtenido de http://www.ana.gob.pa/index.php?option=com_content&view=article&id=871&Itemid=667
- Bernal González, M. (s.f.). ¿Avanzamos hacia la logística de una Colombia competitiva? *Revista de logística*, <http://www.revistadelogistica.com/avanzamos-hacia-la-logistica-de-una-colombia-competitiva.asp>.
- BID. (2014). *La importancia de procesos aduaneros eficientes para la Facilitación del Comercio*. Obtenido de <http://www.iadb.org/es/temas/comercio/la-importancia-de-procesos-aduaneros-eficientes-para-la-facilitacion-del-comercio,8554.html>
- BID. (19 de Junio de 2015). BID aprobó US\$300 millones para los sectores social y logístico de Panamá. *BID - Comunicados de prensa*, págs. <http://www.iadb.org/es/noticias/comunicados-de-prensa/2015-06-19/panama-mejorara-gasto-en-proteccion-social-y-logistica,11183.html>.
- BID. (2015). *Panamá. Estrategia de país del BID. Noviembre 2010 - Diciembre 2014*. Obtenido de <http://idbdocs.iadb.org/wsdocs/getdocument.aspx?docnum=35803696>

- Camargo, J. M. (7 de Marzo de 2013). *Nueva ley marco de aduanas ley 1609 de 2013*. Recuperado el 17 de Junio de 2015, de Instituto Colombiano de Derecho Aduanero:
<http://www.legis.com.co/informacion/colombia/aplegis/NuevaLeyMarcocodeAduanas-JuanManuelCamargo.pdf>
- Castro, M. (2010). *Diagnóstico y propuestas para el mejoramiento de los procesos de logística*. Obtenido de <http://archivo.cepal.org/pdfs/2009/S2009864.pdf>
- Comercio, M. D. (2015). *Ministerio De Industria Y Comercio*. Obtenido de <http://www.mincit.gov.co/tlc/publicaciones.php?id=7974>
- Competitividad, C. P. (2014-2015). *Desempeño Logístico: Infraestructura, Transporte y Logística*. Bogotá.
- Congreso de Colombia. (2005). *Ley 361 de 1997*. Obtenido de http://www.bucaramanga.gov.co/documents/dependencias/Decreto_1538_2005.pdf
- Congreso de Colombia. (2005). *Ley 962 de 2005 "Ley Antitrámites de 2005"*. Obtenido de <http://www.desarrolloeconomico.gov.co/normatividad/10-normatividad>
- Congreso de la República. (2013). *Presidencia.gov.co*. Obtenido de <http://wsp.presidencia.gov.co/Normativa/Leyes/Documents/2013/LEY%201609%20DEL%2002%20DE%20ENERO%20DE%202013.pdf>
- Consejo Nacional de Política Económica y Social . (18 de Agosto de 2006). *Conpes 3440*. Obtenido de http://www.mintic.gov.co/portal/604/articulos-3502_documento.pdf
- Departamento Nacional de Planeación. (2003). *Plan de Desarrollo de 2002 – 2006*. Bogotá.
- Departamento Nacional de Planeación. (2007). *Plan de Desarrollo de 2006 – 2010*. Bogotá.
- Departamento Nacional de Planeación. (2011). *Plan de Desarrollo de 2010 – 2014*. Bogotá.
- Departamento para la Prosperidad Social . (2014). *Informe de Gestión 2013*. Obtenido de http://www.dps.gov.co/documentos/Seguimiento/2014/Informe_Gesti%C3%B3n_Sectorial_2013.pdf
- DIAN. (S.F). *DIAN*. Obtenido de <http://www.dian.gov.co/DIAN/12SobreD.nsf/pages/Laentidad?OpenDocument>

- El Tiempo. (28 de Mayo de 2007). Puertos secos, alternativa para descongestionar los marítimos. *El Tiempo*, págs. <http://www.eltiempo.com/archivo/documento/MAM-2509288>.
- Funes, Ó. (2011). *Retos de la Unión Aduanera en Centroamérica*. Obtenido de <http://www10.iadb.org/intal/intalcdi/PE/2011/09234.pdf>
- Gobierno en Línea Atlántico. (s.f.). *Propuesta. PIn Generación de Capacidades*. Obtenido de <http://palmardevarela-atlantico.gov.co/apc-aa-files/35653262626363623530633933306338/plan-generacin-de-capacidades-estrategia-gobierno-en-lnea.pdf>
- Gobierno en Línea. (s.f.). *Qué hacemos en INVÍAS*. Obtenido de <https://www.gobiernoenlinea.gov.co/web/guest/encyclopedia/-/wiki/Enciclopedia%20del%20Estado/Qu%C3%A9+hacemos+en+INV%C3%8DAS>
- Hernández Díaz, F. (2014). *Ley Marco de Aduanas 1609 de 2013*. Medellín, Colombia.
- Instituto Colombiano de Desarrollo Rural. (s.f.). *política de participación ciudadana de INCODER*. Obtenido de http://www.incoder.gov.co/documentos/A%C3%91O_2013/ATENCION_AL_CIUADANO/GEL/Políticas_Participacion_Ciudadana.pdf
- LEGISCOMEX. (2015). *Revista Logística*. Obtenido de <http://www.revistadelogistica.com/colombia-apuesta-por-logistica.asp>
- Londoño Ossa, G. A. (2014). *Fundamentos Generales de Legislación Aduanera*. Medellín: Centro Editorial Esumer.
- MINCOMERCIO, M. D. (2015). *Ministerio De Industria Y Comercio*. Obtenido de <http://www.mincit.gov.co/tlc/publicaciones>
- Organización Mundial del Comercio. (18 de Junio de 2014). *Examen de las Políticas Comerciales*. Obtenido de https://www.wto.org/spanish/tratop_s/tpr_s/s301_s.pdf
- Redacción Logística. (s.f.). *Tramitomanía: talón de Aquiles del comercio transfronterizo*. *Revista de Logística*, <http://www.revistadelogistica.com/art-11-Tramitomania-talon-de-Aquiles.asp>.
- Revista Dinero. (22 de Julio de 2008). *La aduana Muisca*. *Revista Dinero*, págs. <http://www.dinero.com/negocios/articulo/la-aduana-muisca/65635>.
- Secretaría de Integración Económica Centroamericana. (s.f.). *Secretaría de Integración Económica Centroamericana*. Obtenido de <http://www.sieca.int/General/Default.aspx>

