

Impacto de la legislación aduanera en el costo logístico para los importadores en Colombia¹

Impact of customs legislation on logistics cost for importers in Colombia

Andrés Felipe Álvarez Arango²

Resumen:

Este artículo tiene como objetivo establecer, detallar y analizar, las diferentes situaciones que, desde el cumplimiento de la legislación aduanera, ocasionan e incrementan los costos en las operaciones logísticas para las importaciones en Colombia. En este contexto, lo que pretende el autor, es realizar un análisis sobre las distintas variables en las que los importadores se ven inmersos durante un proceso de nacionalización de mercancías, que conlleven a su vez un costo logístico. Por lo cual, el autor se enfocará en la reglamentación establecida en las diferentes normas que comprenden el régimen de aduanas. Para ello, se desarrolla una metodología de investigación desde el análisis documental de normas aduaneras y encuestas de percepción realizadas por entidades oficiales a especialistas en temas de aduana y logística, de manera que, de una forma explicativa, las empresas importadoras en Colombia comprendan las consecuencias implícitas en el costo final del producto debido al indebido manejo o desconocimiento normativo. En resultado de la implementación metodológica se obtienen como variables, las normas que son de obligatorio cumplimiento y aquellas que se pueden evitar para disminuir el costo logístico. Se relaciona el caso de la empresa Inversinox de Colombia S.A.S. respecto a la reducción de costos en el periodo comprendido entre 2016 a 2019. A su vez, se obtienen algunas acciones de mejora, determinadas por la Encuesta Nacional Logística (ENL) 2018, que se pueden implementar para fortalecer la capacidad de reacción de las empresas frente a los procesos de comercio exterior.

¹ Este artículo se deriva de la investigación realizada en marco del trabajo de grado de la Especialización en Gerencia Logística Internacional. Este artículo fue asesorado por Rodrigo Andrés Gómez, docente perteneciente al Grupo de Investigación de Estudios Internacionales de la Institución Universitaria Esumer.

² Tecnólogo en Negocios Internacionales SENA, Profesional en Negocios Internacionales de la Institución Universitaria Esumer, Estudiante de Especialización en Gerencia Logística Internacional de la Institución Universitaria Esumer. Consultor en Comercio Exterior. Docente de Cátedra en el Tecnológico de Antioquia. Correo electrónico: andres.f.alva7@gmail.com

Palabras clave: Decreto 1165 de 2019, legislación aduanera, costos logísticos, importaciones, Gobierno Nacional, nacionalización.

Abstract

Different situations have caused an increase in logistic cost operations on imports in Colombia from compliance with customs legislation, this article aims to establish, detail, and analyze them. In this context, what the author intends is to carry out an analysis of the different variables experienced by importers during a process of nationalization of goods, which in turn entail a logistic expense. Therefore, the author will focus on the regulations established in the different rules that comprise the customs regime. For this, a research methodology is developed from the documentary analysis of customs regulations and perception surveys carried out by official entities to specialists in customs and logistics issues, so that, in an explanatory way, importing companies in Colombia understand the implicit consequences on the final cost of the product due to mishandling or lack of knowledge about the regulation. As a result of the methodological implementation, the mandatory variables are obtained as well as those that can be avoided in order to reduce the logistic costs. The case of the company Inversinox de Colombia S.A.S. regarding the reduction of costs in the period between 2016 to 2019 is related here. At the same time, some improvement actions are obtained, determined by the National Logistics Survey (ENL) 2018, which can be implemented to strengthen the reaction capacity of companies against foreign trade processes.

Key words: decree 1165 of 2019, customs legislation, logistic cost, imports, National government, nationalization.

1. Introducción

En las últimas 2 décadas la legislación aduanera en Colombia ha pasado por varias etapas, en las que se han generado grandes coyunturas técnico-jurídicas e incertidumbres en los usuarios de comercio exterior del país. Esto ocasionado por una preocupación generalizada debido a la aplicación y puesta en marcha de gran variedad de normas (Decretos, Resoluciones, Circulares, Conceptos, entre otros.), que emitía la autoridad aduanera o el ministerio de comercio exterior con el propósito de modificar, adicionar o derogar artículos de alguna norma relacionada al régimen de importación.

En el año de 1999 el Ministerio de Hacienda y Crédito Público emite el Decreto 2685 del 28 de diciembre “Por el Cual se modifica la Legislación Aduanera”. Este Decreto, que en adelante cobijaría los lineamientos de la legislación de aduanas en Colombia, entra en vigor el 2 de junio del año 2000, reglamentado por la Resolución 4240 del mismo año. Ambas normas, que se encargaron de articular los procedimientos inherentes a la función aduanera por un poco menos de 20 años, buscaron fortalecer la inserción de la economía colombiana en los mercados internacionales, para facilitar y agilizar las operaciones de comercio exterior. Sin embargo, año tras año, el Decreto que representaba al Estatuto Aduanero en Colombia fue flaqueando, se evidenciaron falencias en la sistematización, los procesos se tornaron cada vez más lentos, se generó una creciente inseguridad tanto en los mecanismos como en el procedimiento aduanero y dio inicio a la llamada coyuntura aduanera, todo esto ocasionado por diferentes factores que se lograron evidenciar a través de estas dos décadas; algunos de esos factores fueron: la actualización normativa y la incertidumbre que generaba el nacimiento de nuevas normas, la automatización de los procesos, el desarrollo de acuerdos comerciales y el ingreso de Colombia en tratados internacionales y acuerdos de cooperación internacional, como por ejemplo, el ingreso de Colombia a la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económico (OCDE).

Para el año 2016 el presidente de la República Juan Manuel Santos Calderón, en uso de las facultades que le confiere el numeral 25 del artículo 189 de la Constitución Política, decreta la nueva legislación aduanera, regida a través del Decreto 390 del 07 de marzo, misma que en su momento reemplazaría el Decreto 2685 de 1999 y que pretendía armonizar la regulación de aduanas con los convenios internacionales en curso para Colombia, “particularmente con las normas de la Comunidad Andina, el Convenio Internacional para la Simplificación y Armonización de los Regímenes Aduaneros - Convenio de Kyoto y la OCDE.” (Decreto 390, 2016, pág. 1). En esta oportunidad el Gobierno Nacional en aras de facilitar el comercio exterior para el país, buscó sistematizar el procedimiento aduanero para:

1. Agilizar los procesos de nacionalización de mercancías y así disminuir los sobre costos logísticos.
2. Fortalecer los criterios de gestión del riesgo en el ejercicio del control aduanero.
3. Disminuir el consumo del papel para trabajar a través de un sistema eficiente y facilitar las operaciones de comercio exterior. (Acosta, 2016)

Sin embargo, el Gobierno Nacional no estaba lo suficientemente preparado para dar aplicación a los nuevos procedimientos del régimen de aduanas, toda vez que, a pesar de que el Decreto 390 se encontraba en vigencia, solamente el 35% de su articulado se encontraba rigiendo, partiendo del hecho que no llegó a una negociación concreta con los proveedores del Software requerido para desarrollar el nuevo Sistema Informático Electrónico (SIE); lo que a su vez conllevó a expedir una nueva reglamentación a través del Decreto 349 de 2018 y cuya norma, reconoció en sus considerandos que para garantizar la seguridad jurídica en cuanto a la aplicación y vigencia del Decreto 390 de 2016, resultaba necesario efectuar algunos ajustes al sistema informático. (Lacoste, 2019)

De acuerdo con (García García, Collazos, López, & Montes Uribe, 2017), los costos y el tiempo que tarda importar y exportar una mercancía en Colombia, Revista Dinero, los tiempos requeridos para completar los procesos para importar una mercancía son de 18 días; en este artículo, detallan el cálculo de los costos y tiempos que ocasiona el ingreso de mercancías al país, en un estudio realizado a 28 empresas importadoras y 52 agencias de la función aduanera

Por su parte (Solano, s.f.), en su artículo El impacto del nuevo Estatuto Aduanero en las operaciones de comercio exterior, rescata que la nueva norma aduanera está encaminada en el favorecimiento a los declarantes, importador y exportador, para agilizar los procesos logísticos y evitar el sobre costo dentro de la operación.

Según (Acosta, 2016) en su artículo sobre el lanzamiento del nuevo estatuto aduanero, la actualización de la normatividad busca facilitar y disminuir los costos de formalización aduanera con la intención de obtener la nacionalización de las mercancías en un promedio de 48 horas después del arribo. Sin embargo, hasta el año 2019, tres años después de andar en curso, no había sido posible obtener estos tiempos, teniendo en cuenta que esto depende de la actualización de los sistemas informáticos electrónicos.

Es así como, a falta de un sistema que pudiera soportar y facilitar las operaciones de comercio exterior, el decreto 390 a pesar de entrar en vigencia el 22 de marzo de 2016, no rigió en todo su articulado, sino que su aplicación se fue realizando de forma escalonada a través de diferentes

resoluciones que daban legitimidad a los artículos. Adicionalmente, para el año 2018 surge una nueva norma aduanera a través del Decreto 349, la cual buscaba dar claridad para algunos artículos del decreto 390 de 2016, posponer el tiempo de 2 años para la implementación de los SIE y modificar algunos otros artículos que continuaban vigentes del Decreto 2685 respecto al régimen sancionatorio. Esta abundancia de normas ocasionó la llamada coyuntura aduanera, toda vez que los importadores no tenían claridad sobre la aplicación de las normas, situación que se vio reflejada en demoras y el incremento de los costos logísticos, tanto en puertos, como en el traslado de la mercancía al interior del país.

Recientemente, el Gobierno Nacional, ha presentado la nueva legislación aduanera a través del Decreto 1165 del 02 de Julio de 2019, también llamado Libro 1 del Estatuto Aduanero. En este nuevo decreto el Gobierno buscó compilar todos los artículos que se encontraban vigentes y rigiendo de cada uno de los decretos anteriores para así lograr consolidar una operación firme, segura y confiable. Pero, es claro que los importadores tardarán un tiempo significativo para adaptarse a los nuevos lineamientos de esta última legislación.

En la actualidad un importador en Colombia debe asumir costos innecesarios por la falta de entendimiento de dichas normas, sujeto a la coyuntura que genera la entrada en vigencia de nuevos Decretos y/o Resoluciones; lo que adicionalmente ocasiona en el importador cierta incertidumbre sobre el correcto proceder en la operación de comercio exterior.

El objetivo del artículo es analizar las diferentes situaciones que, desde el cumplimiento de la legislación aduanera, ocasionan e incrementan los costos en las operaciones logísticas para las importaciones en Colombia. Para el desarrollo del análisis, se utiliza información oficial de la Encuesta Nacional Logística (ENL) 2018 desarrollado por el Departamento Nacional de Planeación (DNP) e información de una encuesta aplicada a agentes especializados en logística (28 empresas importadoras y 52 agencias de la función aduanera) que están afiliados a la Federación Colombiana de Agentes Logísticos en Comercio Internacional (FITAC), desarrollada por el Banco de la República

El resto del artículo, se organiza en las siguientes secciones. En la segunda sección, se presenta el enfoque metodológico de solución para abordar el desarrollo del artículo, tomando como base la caracterización del proceso logístico para una importación en Colombia. En la tercera sección, se presentan los resultados y discusión sobre el análisis de las variables aduaneras en la cadena logística, lo que permite la identificación de los factores que generan demoras y costos en la operación de comercio exterior. Finalmente, en la cuarta sección se presentan las conclusiones, donde se resaltan los resultados y las oportunidades que el artículo presenta a los importadores colombianos.

2. Metodología para desarrollar revisión del impacto costo logístico para los importadores en Colombia

Para alcanzar el objetivo propuesto, se desarrolla un enfoque metodológico que se conforma por las siguientes etapas, que se listan y se describen a continuación:

2.1 Caracterización del proceso logístico típico de importación en Colombia realizando énfasis en los costos logísticos.

En esta subsección, se realiza una caracterización del proceso logístico asociado a una importación utilizando un diagrama que contiene la secuencia lógica que incluye actividades, documentación y variables de interés que pueden generar costos logísticos asociados a estos. Para la elaboración de la caracterización, se utiliza información secundaria obtenida de libros, revistas científicas e informes publicados en Colombia por entidades públicas.

2.2 Comparación de costos logísticos de importación en Colombia comprendido en el periodo 2016 a 2019

En esta subsección, se relaciona como evidencia un caso real de la empresa Inversinox de Colombia S.A.S. en comparación con sus gastos logísticos en los procesos de importación, para las operaciones comprendidas entre los años 2016 a 2019. El enfoque se realiza con un estudio investigativo y datos directos aportados por el jefe de abastecimiento y comercio exterior de la compañía. Adicionalmente, se realiza un análisis objetivo sobre las causas que generaron incrementos en el costo logístico durante el año 2016. Para ello, se relacionan las tablas informativas 1 y 2, donde se encuentra el resultado de los costos logísticos por año junto con la cantidad de toneladas importadas.

Adicionalmente se desarrolla el análisis de una encuesta realizada por el Banco de la República a diferentes agentes especializados en logística, asociados a la Federación Colombiana de Agentes Logísticos en Comercio Internacional (FITAC), sobre la relación de los gastos vinculados a la importación en el valor CIF (Cost, Insurance and Freight) de la mercancía; estudio que tuvo lugar en el año 2017 y resultado sobre el cual, se relaciona el gráfico 2 de este artículo.

2.3 Identificación de las variables que generan demoras y costos en la operación de comercio exterior, a raíz de la normatividad aduanera

Para esta subsección, se obtiene como resultado las diferentes variables dentro de la legislación aduanera que generan demoras en un proceso de importación. De forma que, se relacionan y se describe la manera en la cual intervienen dentro de la operación, ocasionando el costo dentro de la cadena logística para la importación de las mercancías. Para llegar al resultado, el autor del artículo se basó en su experticia soportado en el análisis de la legislación aduanera a través del Decreto 1165 de 2019.

2.4 Revisión de Implicación de los INCOTERMS (Términos de negociación) en el proceso de importación.

Se analiza la participación de los términos de negociación para los procesos de importación, teniendo en cuenta que los INCOTERMS, son reglas que, entre otras cosas, determinan quién entre el comprador y el vendedor, asume las responsabilidades de la mercancía, en cuanto a flete internacional, seguro, documentos y operaciones logísticas; siendo estos, factores determinantes para los costos logísticos en una operación de comercio exterior. Para el análisis se realiza un comparativo de costos logísticos que debe asumir tanto comprador (importador) como vendedor (exportador) por cada término de negociación (tabla 5).

2.5 Revisión de costes que sean de obligatorio cumplimiento y causas que generan costos adicionales en la cadena logística para un proceso de importación.

Por último, se lleva a cabo la revisión y el análisis de los costos que son de obligatorio cumplimiento y de aquellos que se pueden evitar. A su vez, se relacionan de forma detallada, las causas del porqué estos costes deben ser asumidos por el importador.

3. Resultados y discusión

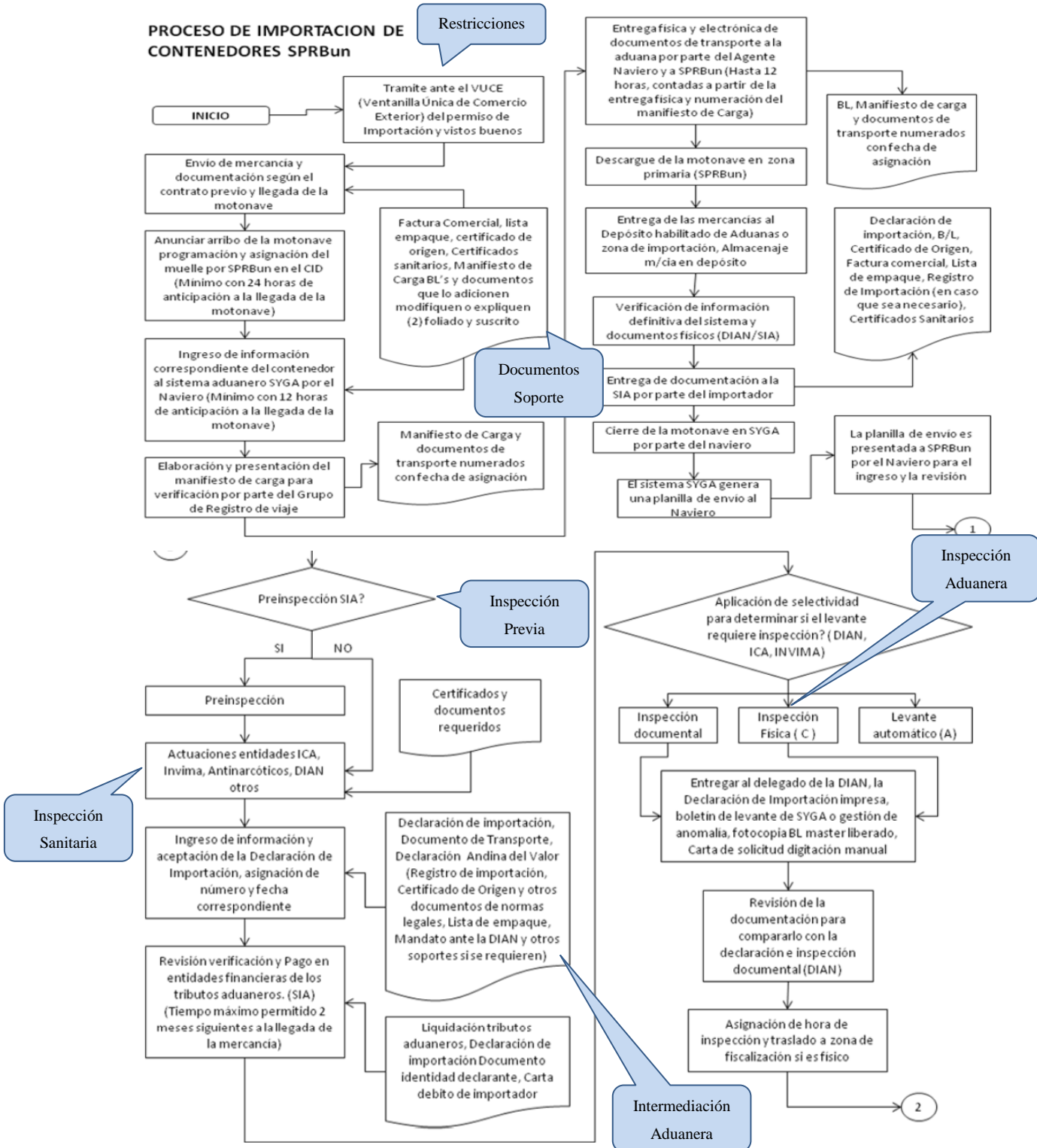
3.1 Caracterización del proceso logístico típico de importación en Colombia realizando énfasis en los costos logístico

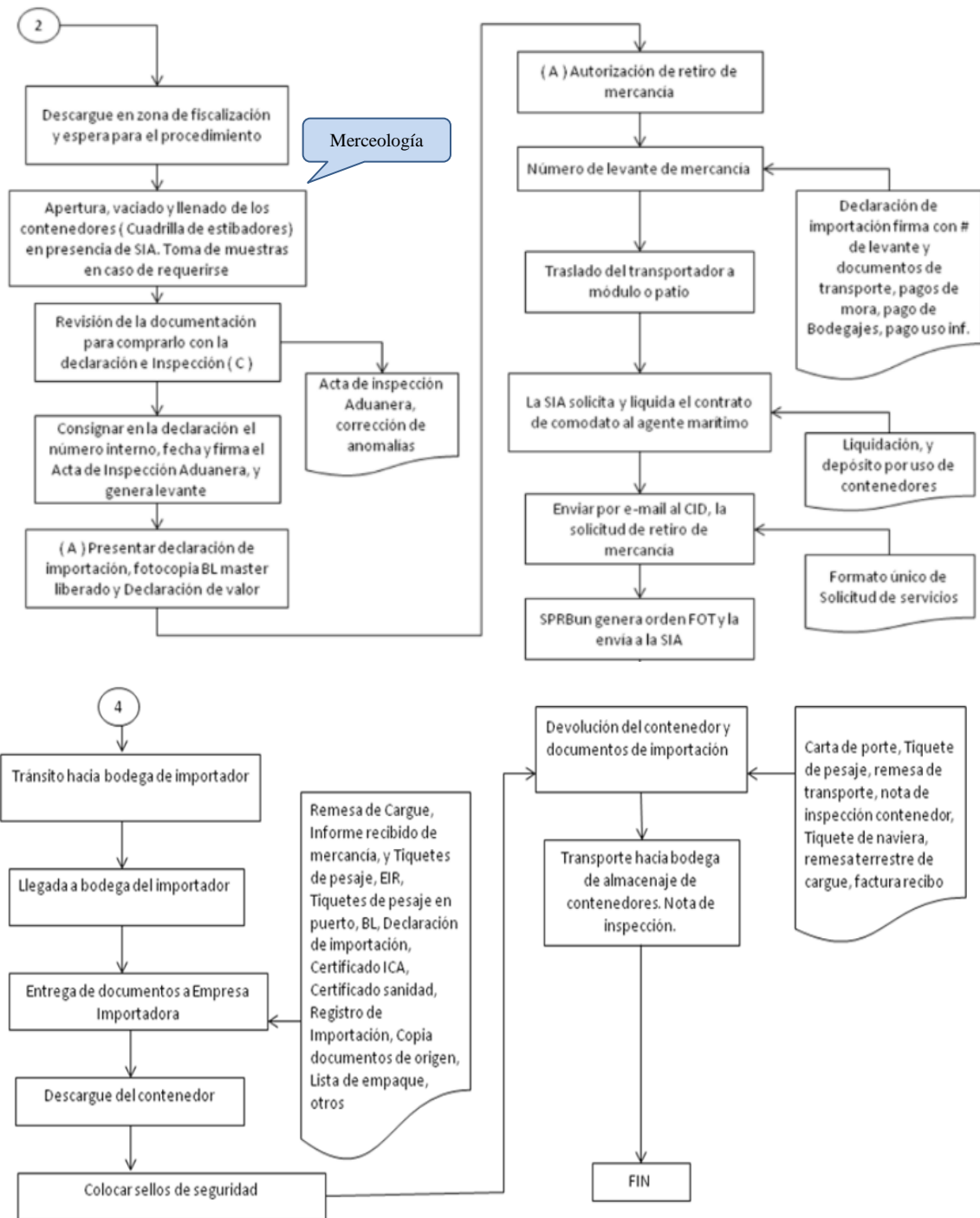
El proceso logístico para la importación de mercancías en cualquier país del mundo, se encuentra ligado a las formalidades sistémicas de cada una de las aduanas, ya que de ello depende el éxito de la operación de comercio exterior en relación a los tiempos y requisitos para la nacionalización.

En Colombia, por ejemplo, la Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales establece, bajo el régimen de aduanas con aplicación en los sistemas informáticos electrónicos, los requisitos para dar cumplimiento al ingreso correcto de las mercancías al país.

La siguiente es la caracterización de un proceso de importación en Colombia, donde se logran identificar las variables (ver punto 3) que pueden ocasionar costos y/o sobrecostos logísticos en todo el proceso de nacionalización:

Gráfico 1: Caracterización Proceso Logístico de Importación





Fuente: (Llanos & Mejía Rivera, 2011, págs. 21, 22, 23)

3.2 Comparación de costos logísticos de importación en Colombia comprendido en el periodo 2016 a 2019

Para abordar este componente, se realizará un análisis sobre los gastos de importación del usuario Inversinox Colombia S.A.S. entre los periodos 2016 a 2019.

Tabla 1. Relación costos logísticos importación (Inversinox S.A.S.)

Grupo de Gasto	2015	2016	2017	2018	2019
BODEGAJE Y ALMACENAJE (PJ) NO GRAVADO CON BAS	2.691.569	11.216.015	654.467		1.123.214
CAMBIO DE DATOS DE BLS (GRAVADO) CON BASE		92.800		47.534	
DEMORAS DE CONTENEDOR NO GRAVADO	1.843.379	5.773.013	2.363.576		
INSPECCIONES Y VERIFICACIONES (PJ) NO GRAVADO			702.916	683.182	
MOVILIZACION A LA CARGA (PJ) NO GRAVADO CON B			1.684.000	4.850.000	
MOVILIZACION A LA CARGA (PJ) NO GRAVADO FRA C		4.543.099	208.000	336.000	
USO DE INSTALACION (PJ) NO GRAVADO CON BASE	16.541.220	32.366.783	19.112.002	14.779.470	
REPESO CONTENEDOR Y/O MCIA SUELTA (PJ) NO GRA		592.899			
PREINSPECCION/RECONOCIMIENTO (PJ) GRAVADO CON		2.065.803			
MOVILIZACION (PNR)				2.120.000	4.544.000
INSPECCIONES Y VERIFICACIONES (PNR)				1.033.762	1.067.053
Total COP	21.076.168	56.650.412	24.724.961	23.849.948	6.734.267

Fuente: Elaboración propia basado en datos entregados por Inversinox S.A.S.

Si se toma como base los gastos ocasionados en el año 2016, a simple vista es posible deducir que existía cierta cantidad de acciones de mejora por considerar, respecto al manejo de sus operaciones de comercio exterior, sin descartar la influencia del agente de aduanas que lo representare. Se observa entonces que, gastos como bodegajes, cambio de datos del BL, demoras de contenedor, uso de instalaciones, repeso del contenedor y pre inspecciones, son sobre costos logísticos, posiblemente ocasionados por un mal manejo o un mal entendimiento de la legislación aduanera vigente en su momento. Por otra parte, las inspecciones y verificaciones van sujetas a la movilización de la carga, posiblemente ocasionados por la selectividad para inspección aduanera y en cuyo caso, es de obligatorio cumplimiento el movimiento de la mercancía en el puerto y consecuentemente, el incremento del costo logístico.

Para el análisis de estos datos, se toma en cuenta la entrevista realizada al señor Juan Jaramillo coordinador del departamento de comercio exterior de la empresa Inversinox de Colombia S.A.S. Allí, el señor Juan justifica que el incremento de los costos logísticos en comparación a los años 2015 a 2016 y

sucesivos, se vieron ocasionados porque Inversinox no contaba con el dinero suficiente para el pago de las mercancías, y cuya negociación con sus proveedores, consistía en el despacho del producto con crédito, financiado por el proveedor, pero con la condición de la entrega de los documentos correspondientes a la mercancía contra el pago de las mismas. El importador indica que, los siguientes, fueron sobre costos logísticos derivados de la demora en los pagos a los proveedores y en la obtención de los documentos originales para el procedimiento de nacionalización: bodegajes, demoras de contenedor, uso de instalaciones, repeso del contenedor y pre inspecciones.

El hecho de no contar con los documentos soportes de una declaración de importación, implica serios retrasos en la operación logística para una importación, tal cual se detalla en el punto 3.3.2 del presente artículo.

Tabla 2. Relación anual toneladas importadas (Inversinox S.A.S.)

AÑO	Suma de TONS
2015	1.146,3
2016	1.749,5
2017	1.392,8
2018	1.478,0
2019	1.433,0
Total general	8.790,7

Fuente: Elaboración propia basado en datos entregado por Inversinox S.A.S.

En la tabla 2 se encuentra la relación de toneladas importadas por año entre 2015-2019, por lo cual, la participación en cuanto a cantidades es muy similar. Sin embargo, los costos logísticos han tenido una notable mejoría dentro de un análisis general. Según el señor Juan Jaramillo, la compañía Inversinox S.A.S. ya cuenta con el presupuesto necesario para anticipar los pagos a sus proveedores, lo que está generando una reducción notable en los tiempos de nacionalización de las mercancías y consecuentemente, la reducción en los costos logísticos derivados de las importaciones. Hay que rescatar que estos son solamente los gastos logísticos que pueden estar relacionados con el procedimiento aduanero, lo que significa que los costos para las importaciones de la empresa Inversinox, para el periodo 2016, fueron extremadamente altos y como tal, pudieron disminuir el margen de utilidad sobre el producto importado.

Gráfico 2. Relación de gastos de importación en el valor CIF de las mercancías

(Porcentaje del valor CIF)

Renglón del costo	Resultados encuesta ^{1/}	Resultados con fletes y derechos aduaneros pagados según declaraciones de Aduana-DIAN (%)
I. Transporte internacional	4,6	5,4 ^{2/}
II. Derechos aduaneros pagados (arancel, IVA, consumo y otros impuestos).	14,8	10,6 ^{3/4/}
III. Costos internos distintos de derechos arancelarios	17,2	17,2
A. Autorizaciones previas	0,9	
B. Operaciones en puertos	3,7	
a. Cargue/descargue, entrega de mercancías	2,0	
b. Almacenamiento portuario	1,7	
C. Inspecciones de otras entidades distintas a Aduanas	1,0	
D. Transporte	5,6	
a. Transporte interno de carga	3,8	
b. Costos de manejo y movilización de contenedor	1,9	
E. Otros costos asociados con los servicios	5,9	
a. Agenciamiento	1,2	
b. Pagos informales	0,8	
c. Pérdida de mercancías	1,8	
d. Seguros sobre el valor de las mercancías	0,8	
e. Costos adicionales*	1,3	
IV. Total	36,6	33,1

Fuente: (García García, Collazos, López, & Montes Uribe, 2017)

Según (García García, Collazos, López, & Montes Uribe, 2017), en su artículo Los costos y el tiempo que tarda importar y exportar una mercancía en Colombia “los gastos totales en que incurre el importador alcanzan el 36,6% del valor CIF (Coste, seguro y flete al puerto de destino convenido) de la mercancía.” Donde los costos logísticos (costos internos no arancelarios) hacen parte del 17.2% dentro de ese valor.

El anterior análisis sobre el gráfico 2, resulta relevante para el importador colombiano, porque le permite conocer y estimar la participación que tendrá el costo de la operación logística en sus procesos de importación. Si bien en el gráfico la participación del 17.2% se identifica como costos internos distintos de derechos arancelarios, es claro que el porcentaje corresponde a los gastos inherentes al proceso logístico y como tal, es un dato relevante para realizar presupuestos de importación.

Importante es aclarar, que el valor CIF (Cost, Insurance and Freight) conocido también como el valor en aduanas, es la suma del valor de la mercancía, el flete internacional y el seguro sobre la mercancía. (International Chamber of Commerce, 2020)

3.3 Identificación de las variables que generan demoras y costos en la operación de comercio exterior, a raíz de la normatividad aduanera

Principalmente es importante identificar cada una de las variables que generan la ocasión de costos en una operación de importación en Colombia, a nivel general y a raíz de la aplicación de la legislación aduanera. Para tal fin, a continuación, se enumera cada una de las variables seguido de una breve explicación de su participación en la generación del costo:

3.3.1 Inspección previa, inspección sanitaria e inspección aduanera:

Son condiciones establecidas por la legislación aduanera con el fin de encontrar veracidad entre el producto a nacionalizar, con la información consignada en una declaración de importación. También, permite verificar que los productos para consumo humano y/o animal, cumplan con los estándares sanitarios para su ingreso al país. A continuación, se relaciona los 3 eventos que dan lugar a la inspección.

- Inspección Previa de Mercancías (IPM): El artículo 52 del Decreto 1165 de 2019 dispone que un importador o agencia de aduanas podrá realizar la inspección previa de las mercancías antes de la presentación y aceptación de la declaración de importación. Esta inspección, consiste en la validación de la información correspondiente al producto que se está importando, con el fin de declarar la información correcta y evitar la ocasión del error y posteriores sanciones. (Decreto 1165, 2019, art. 52).
Aunque es voluntaria, muchos importadores asumen el costo logístico con la intención de la disminución del riesgo aduanero.
- Inspección Sanitaria: Esta inspección, es determinada por entidades de control y vigilancia para los productos provenientes del sector agropecuario (plantas, vegetales, frutos, animales, despojos de animales, entre otros) y materias primas para las industrias alimenticias, cosméticas, farmacéuticas, de dispositivos médicos, entre otros.
- Inspección Aduanera: Es la actuación que realiza la autoridad aduanera competente con el fin de verificar la naturaleza, descripción, estado, cantidad, peso y medida; así como el origen, valor y

clasificación arancelaria de las mercancías; para la correcta determinación de los tributos aduaneros, régimen aduanero y cualquier otro recargo percibido por la aduana y para asegurar el cumplimiento de la legislación aduanera. (Decreto 1165, 2019, art. 3). Esta inspección se puede presentar de forma física y de forma documental. El costo logístico es protagonista cuando la autoridad aduanera determina la inspección física.

Estas inspecciones requieren un movimiento de contenedor en el puerto marítimo y, por ende, incrementa el costo logístico de la importación. En algunas ocasiones un importador debe incurrir en costos adicionales por el doble movimiento del contenedor, toda vez que, si realiza inspección previa, el movimiento es antes de la presentación y aceptación de la declaración de importación y, si es perfilado para inspección aduanera, el movimiento se realiza después de la presentación y aceptación de la declaración

3.3.2 Documentos soporte de la declaración de importación:

El artículo 177 del estatuto aduanero establece que, algunos documentos que son soporte de la declaración de importación, deben presentarse en original y en cumplimiento con las normas establecidas para cada uno de ellos, entre los que se encuentran: factura comercial, documento de transporte, certificado de origen, certificado de sanidad o certificado de cumplimiento de medidas Fito/zoo sanitarias. (Decreto 1165, 2019, pág. 117)

Adicionalmente, establece que el registro de libre importación o la licencia previa, también debe acompañar la declaración de importación y que dichos documentos, deben estar vigentes al momento de la presentación y aceptación de la declaración. El mismo estatuto determina que, de no contar con los originales indicados o aun teniendo los originales sin el cumplimiento de los requisitos establecidos por la legislación, el importador se vería incurso en una sanción de 300 Unidades de Valor Tributario (UVT) (Decreto 1165, 2019, pág. 280)

En este orden, con el fin de no incurrir en sanciones, los importadores en muchas ocasiones demoran la nacionalización de sus mercancías incrementando el costo logístico en los gastos portuarios. Dichas demoras son ocasionadas por alguno de los siguientes factores:

- No contar con los documentos originales al momento del arribo de la mercancía
- No tener vigente el registro o la licencia de importación si hay lugar a ello

- Que alguno de los documentos soporte, no cumpla con las condiciones establecidas para su presentación

3.3.3 Clasificación Arancelaria de la mercancía a importar:

Clasificar arancelariamente una mercancía, es asignar su codificación correspondiente de acuerdo con el Sistema Armonizado de Codificación y Designación de Mercancías, regulado por la Organización Mundial de Aduanas (OMA) y según el tipo de producto, función que realiza y/o materia constitutiva que la compone. La clasificación arancelaria es importante porque permite: conocer los requisitos específicos para su importación, conocer el porcentaje ad-valorem e IVA, conocer si la mercancía cuenta con medidas salvaguardas, conocer si tiene restricciones de ingreso por las aduanas del país, conocer si requiere declaración de importación anticipada, entre otras.

En ocasiones los importadores no tienen claridad sobre la clasificación de sus productos, e incluso, no conocen la importancia de una correcta clasificación. Los costos logísticos en esta variable se incrementan en el momento en el que se envía a clasificar, con el pronto arribo de la mercancía. Esto, teniendo en cuenta que algunos productos son complejos y requieren de un especialista del área o información detallada que el proveedor en algunas ocasiones tarda en responder. Por ejemplo, la Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales (DIAN) ofrece un servicio de clasificación oficial, sobre el cual cada importador puede solicitar la clasificación de sus mercancías con el cobro de algunos honorarios. La clasificación de la mercancía por parte de la DIAN, puede tardar alrededor de 6 meses, según la información entregada por el importador

3.3.4 Restricción a las mercancías:

Algunas mercancías, presentan restricciones legales o administrativas para su ingreso al país. Para el ejemplo, se relacionan las mercancías sujetas a vistos buenos de entidades gubernamentales (INVIMA, ICA, SIC, ANLA, AUNAP, MINJUSTICIA, INDUMIL, SUPERVIGILANCIA, etc.) que trabajan de la mano con el Ministerio de Comercio Industria y Turismo, con su dependencia de la Ventanilla Única de Comercio Exterior (VUCE).

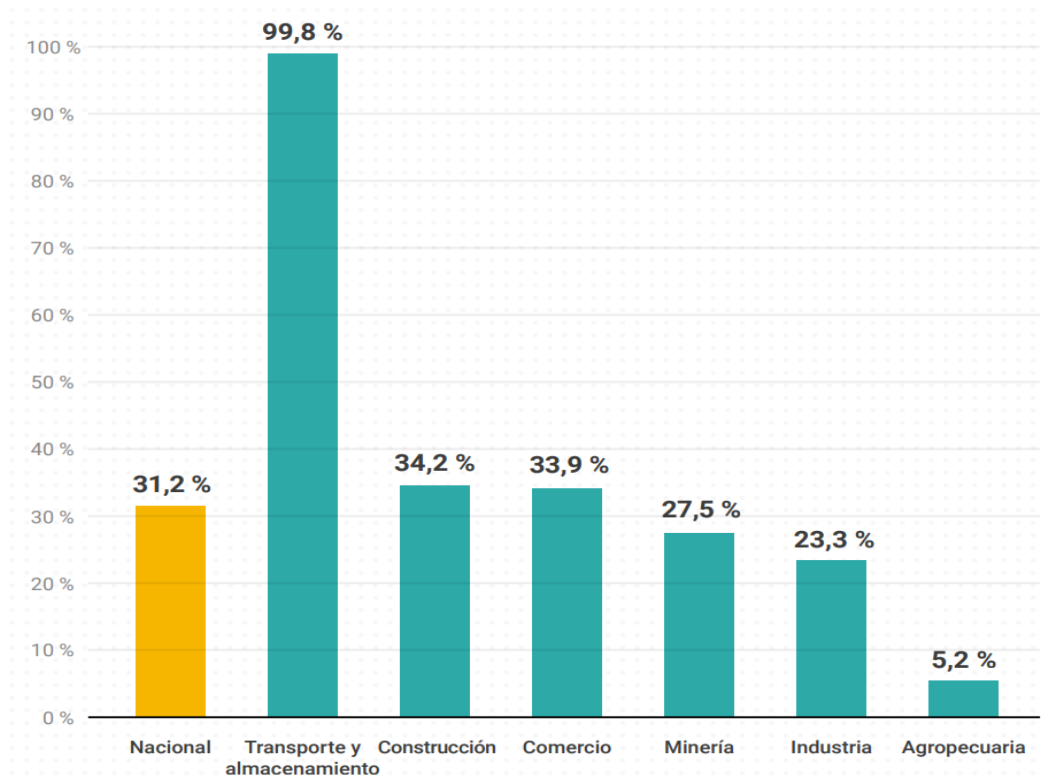
En esta variable, los costos logísticos se ocasionan cuando teniendo el visto bueno de la entidad correspondiente, se ordena la inspección de la mercancía, por lo cual, ocasiona un movimiento

en puerto. En caso de no contar con el visto bueno de la entidad, se genera un sobre costo logístico hasta la obtención de la autorización

3.3.5 Declaración de importación anticipada:

Reglamentado por el artículo 175 del Decreto 1165 de 2019, la declaración anticipada se establece de forma obligatoria para algunas mercancías como hilados, textiles, tejidos, confecciones y calzado correspondientes a la sección XI del arancel de aduanas, así como a la maquinaria amarilla, tubos de acero y algunas otras mercancías que se importan bajo un listado de subpartidas arancelarias señaladas por la DIAN. (DIAN, 2019)

Gráfico 3: Porcentaje de empresas importadoras que han utilizado declaración anticipada – por actividad económica 2018

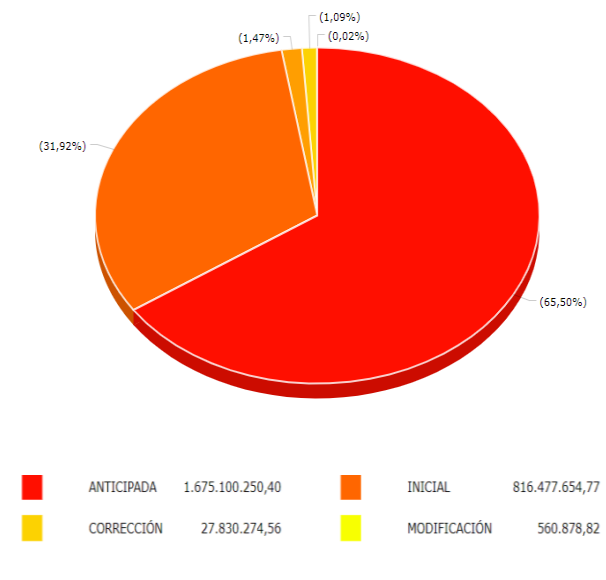


Fuente: (Departamento Nacional de Planeación, 2018)

Cuando un importador no alcanza a cumplir con los tiempos establecidos en el artículo 124 de la resolución 046 de 2019 “Por la cual se reglamenta el Decreto 1165 del 2 de julio de 2019” para la presentación de la declaración anticipada, la norma permite que algunas de estas mercancías (por ejemplo: textiles, confecciones y calzado) sean trasladadas y almacenadas en una Zona

Franca, toda vez que la no presentación de la declaración anticipada conlleva a una sanción de 300 Unidades de Valor Tributario (UVT)

Gráfico 4: Participación Tipos de Declaración de Importación para el sector textil, calzado y confecciones en Colombia – año 2019



Fuente: (DIAN, 2020)

En el gráfico 4 se puede apreciar la participación de los tipos de declaración de importación CIF (valor en aduana) del sector textil, calzado y confecciones en las importaciones colombianas para el año 2019. Se observa en color rojo, que el 65.5% de estas importaciones, se presentaron bajo declaración de importación anticipada, tal cual lo exige la norma para este tipo de productos. Sin embargo, también se observa que un 31.92% de las importaciones, se presentaron bajo declaración de importación inicial, lo cual indica, que las mercancías tuvieron que ser trasladadas a una zona franca para prevenir alguna sanción.

Es allí, en el resultado de las declaraciones presentadas tipo inicial, donde se relaciona el costo logístico con esta variable, interpretando el traslado hacia una zona franca como una acción necesaria según las siguientes circunstancias:

- Por falta de algún documento soporte para la aceptación de la declaración
- Por falta de la factura/certificación de fletes o cuenta de manejo, para determinar el correcto valor en aduana de la mercancía importada, o

- Por aviso tardío por parte del proveedor sobre el despacho de la mercancía

3.3.6 Dispositivos electrónicos de seguridad:

A través del artículo 773 del Decreto 1165 de 2019 la Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales ha establecido la aplicación de estos dispositivos para las mercancías que se encuentren bajo control aduanero. (Decreto 1165, 2019, pág. 382)

El costo logístico es ocasionado por la compra del dispositivo electrónico que corre a cargo del importador de la mercancía.

3.3.7 Pruebas de merceología (Técnica):

La merceología es una ciencia que estudia la naturaleza, origen, composición o función de las mercancías. (Comercio y Aduanas, 2018)

Esta se refiere a la toma de muestras por parte de la autoridad aduanera, para realizar pruebas, ensayos y estudios técnicos sobre las mercancías que generan dudas en su clasificación arancelaria.

Si bien el costo logístico no depende de esta variable, esta práctica si ocasiona que dicho costo incremente, teniendo en cuenta que las pruebas de merceología desarrolladas por la autoridad aduanera tardan entre 3 a 5 días hábiles, en donde la mercancía debe permanecer en puerto ocasionando costo de bodegajes, uso de instalaciones y posibles moras de contenedor.

3.3.8 Descargue directo:

Es una disposición aduanera sobre la mercancía que permite su pronta nacionalización. La condición es proceder con la presentación de la declaración dentro de las 24 horas hábiles siguientes al arribo de la mercancía o la fecha del manifiesto de carga. Si la mercancía no es nacionalizada dentro de este término, la bodega de la aerolínea de carga debe proceder con el traslado de la misma hacia el depósito público más cercano al lugar de arribo. (Jupiter de Colombia, 2018)

El costo logístico para esta variable se ocasiona en el ingreso de la mercancía al depósito público, mismo costo que puede ser evitado siempre y cuando se cuente con todos los requisitos necesarios para dar cumplimiento a la nacionalización bajo los términos del descargue directo.

3.3.9 Intermediación aduanera:

El decreto 1165 en los artículos 34, 51 y 53, establece las facultades, obligaciones y responsabilidades de las agencias de aduana. Entre ellas está la representación de los usuarios de comercio exterior ante la autoridad aduanera. El costo logístico se ocasiona con la sola participación de la agencia de aduanas en el proceso de importación

Es relevante consignar que el incumplimiento de alguno de los requisitos anteriormente enumerados, puede ocasionar aparte de las demoras en puerto y el aumento de los costos logísticos, una multa por demoras en la devolución del contenedor.

Gráfico 5. Tiempos y procedimientos requeridos para importar

Actividad	Días
I. Permisos y autorizaciones previas	5
II. Logísticos	10
Entrega de mercancías en puerto	1
Tiempo de reserva de buque o avión	3
Desaduanamiento	2
Descargue en puerto	2
Localización de depósito en puerto	1
III. Inspecciones	3
Inspección DIAN	2
Otras inspecciones (ICA, INVIMA, Antinarcóticos)	1
IV. Transporte interno entre:	
Cartagena y Bogotá	3
Buenaventura y Bogotá	2
Total (Cartagena-Bogotá)	21
Total (Buenaventura - Bogotá)	20

Fuente: Cálculos propios con base en la Encuesta de Comercio Exterior del Banco de la República
Los valores se redondean al entero o al decimal más cercano por lo cual los totales pueden diferir de la suma de sus componentes.

Fuente: (García García, Collazos, López, & Montes Uribe, 2017)

En el gráfico 5 se evidencia que, a través de un estudio realizado por el Banco de la República a 52 agencias de aduanas, el tiempo estimado para nacionalizar las mercancías es de 18 días. Claro está,

que este resultado está enfocado en el ejercicio de todas las variables que pueden estar inmersas en el proceso y el tiempo de ejecución de cada una de ellas.

Caso Inversinox de Colombia S.A.S.

Según lo planteado en el punto 3.2 a raíz del análisis de los sobre costos logísticos en el año 2016 para el importador Inversinox de Colombia S.A.S., es posible deducir que, de las variables anteriormente enumeradas, la participación de la variable 3.3.2 Documentos soporte de la declaración de importación, soportada normativamente en el artículo 177 del Decreto 1165 de 2019, fue fundamental y el principal motivo por el cual se generaron los incrementos, en comparación con los demás años del periodo comprendido entre 2016 a 2019. Esto, es determinado de acuerdo a la implicancia que representa la variable en la nacionalización de mercancías y, según lo planteado por el Sr. Juan Jaramillo, al no realizar el pronto pago de la mercancía importada, los proveedores no realizaban el despacho de los documentos, aquellos que la autoridad aduanera exige presentar físicamente y en formato original. Entonces, comienzan a derivar de esta variable, los incrementos en diferentes operaciones logísticas conexas a la cadena de importación de sus mercancías, entre ellas:

- **Bodegajes**, porque la mercancía debía quedar almacenada en zona de arribo mientras se contaba con la documentación para nacionalizar.
- **Cambio de datos del BL**, porque si no se enviaba con anterioridad el documento de transporte, se desconocía si el mismo cumplía con los requisitos exigidos por las regulaciones aduaneras.
- **Demoras de contenedor**, porque las navieras cobran un excedente diario por no devolver el contenedor en los tiempos establecidos por ellas. Las unidades (contenedores) cuentan con un periodo de gracia (días libres) generalmente de 9 días, en otros casos y según la negociación entregan 20 días.
- **Uso de instalaciones**, al igual que los bodegajes, se incrementan con el pasar del tiempo en el que la mercancía se encuentra a esperas de nacionalizar.
- **Repeso del contenedor**, porque igual al costo “cambios de datos del BL” si no hay un documento definitivo previo al arribo de la mercancía, el importador no tiene opción de verificar los datos en él consignados.

Por último, es viable también relacionar la variable de pre inspección o inspección previa de mercancías (IPM), porque se evidencia que ha tenido alta influencia en el costo logístico durante el año 2016. Sobre este, es pertinente precisar que no contar con la información que aportan los documentos

soporte, se vuelve un requisito primordial y no menos importante para la correcta declaración de los productos ante la autoridad aduanera.

3.4 Implicación de los INCOTERMS (Términos de negociación)

Dentro de todo presupuesto logístico para las operaciones de comercio exterior, es indispensable la participación de los llamados INCOTERMS o Términos de Comercio Internacional. Pero, primero es importante conocer su objetivo:

- *El objetivo principal de las Reglas INCOTERMS® es tanto facilitar la operativa de las transacciones de comercio internacional, como establecer un conjunto de términos y reglas que determinen los derechos y las obligaciones tanto del vendedor como del comprador. Con la correcta utilización de las Reglas INCOTERMS, las empresas obtienen seguridad en la interpretación de los términos negociados entre comprador y vendedor, ya que se aplican reglas internacionales uniformes que ayudan a delimitar en detalle el reparto de responsabilidades y obligaciones entre comprador y vendedor, haciendo una referencia directa al transporte que se utiliza y al lugar donde se entrega la mercancía, así como los tramites, gastos y pagos que deben efectuar (International chamber of commerce, 2019)*

Si bien los términos de comercio internacional (INCOTERMS) son reglas establecidas por la Cámara de Comercio Internacional con el fin de desarrollar operaciones claras y transparentes en el intercambio mercantil entre países, la legislación aduanera en Colombia las ha adoptado como normas (Ley) en el evento en que deben reflejarse en la factura comercial como requisito de obligatorio cumplimiento para la nacionalización de mercancías. Esto, de acuerdo al artículo 9° de la Resolución 1684 de 2014. A su vez, los términos de comercio internacional, son factor determinante para hallar el valor en aduana de las mercancías importadas, siempre que cada uno de los 11 términos existentes, disponen las condiciones sobre las cuales se debe desarrollar una negociación, buscando una transacción transparente y de beneficio mutuo tanto para comprador como para vendedor. De tal forma que, cada uno de ellos establecen las responsabilidades sobre los riesgos y costos logísticos que deben asumir las partes, lo que permite determinar el valor de compra y venta de la mercancía. Es decir, cuando un importador realiza la compra del producto en término EXW (Ex-Works/En Fábrica) va a obtener un precio más económico que realizando la compra en términos FOB (Free On Board/Libre a Bordo) y esto se debe a que una negociación en término FOB implica la entrega de la mercancía por parte del proveedor, en puerto convenido, por lo cual, al precio de la mercancía debe sumarle el costo logístico del traslado entre

la fábrica y el puerto acordado. Lo recomendable es que el importador entienda la practicidad de los INCOTERMS antes de ejecutar la transacción comercial, con el fin de encontrar el mayor beneficio y disminuir tanto el valor del producto, como el de los costos logísticos.

Ahora, retomando el tema normativo dispuesto en la resolución 1684 de 2014, al ser una norma sujeta a la legislación aduanera colombiana, la aplicación de los términos hace parte de los costos logísticos derivados de una importación, en cuyo caso dichos costos están sujetos al término bajo el cual se negocie la mercancía (ver tabla 6). A continuación, se relaciona cada uno de ellos con su traducción al español:

Tabla 3. Términos de Comercio Internacional (INCOTERMS 2020)

EXW	Ex Work	En fábrica
FCA	Free Carrier	Libre o Franco transportista
FAS	Free Alongside Ship	Libre al costado del buque
FOB	Free On Board	Libre a Bordo
CFR	Cost and Freight	Costo y Flete
CIF	Cost, Insurance and Freight	Costo, seguro y flete
CPT	Carriage Paid to	Transporte pagado hasta
CIP	Carriage and Insurance Paid to	Transporte y seguro pagado hasta
DAT	Delivered At Terminal	Entregado en Terminal (Puerto Convenido)
DPU	Delivered At Place Unloaded	Entrega en lugar descargado
DDP	Delivered Duty Paid	Entrega con derechos pagados (Lugar Convenido)

Fuente: Elaboración propia basado en INCOTERMS 2020

Tabla 4. Relación de términos según forma de pago del flete internacional

Términos al cobro	Términos Pre-pagados
EXW	CFR
FCA	CIF
FAS	CPT
FOB	CIP
	DAT
	DPU
	DDP

Fuente: Elaboración propia basado en INCOTERMS 2020

- Los términos que son Al Cobro (CC) se refieren a aquellos donde el flete internacional y sus gastos inherentes, son cobrados con el arribo de la mercancía a destino, es decir, asumidos por el comprador.

- Los términos que son Prepagados (PP) se refieren a aquellos donde el flete internacional y sus gastos inherentes, son pagados antes del despacho de la mercancía, es decir, asumidos por el vendedor.

Los INCOTERMS son fundamentales para determinar el costo logístico siempre que se define desde qué punto (según la entrega de la mercancía) el importador en Colombia asume los costos; por ejemplo: si la mercancía es entregada en la planta del vendedor, el importador debe asumir el costo del transporte local hasta el puerto o aeropuerto de embarque, adicional a los gastos portuarios ocasionados en origen. Todo esto sumado al flete internacional y costos logísticos en Colombia. Por otro lado, existe un término donde la mercancía es entregada en la planta del comprador, sin incurrir en los movimientos y costos logísticos de la operación, toda vez que estos corren a cargo del vendedor de la mercancía.

Una negociación es exitosa, cuando se obtiene un conjunto de beneficios desde el precio cotizado por el proveedor de las mercancías, hasta el costo logístico a cargo del movimiento hasta la planta del comprador. Por ende, es de vital importancia para un importador, conocer y aplicar los términos de comercio internacional de la forma más efectiva posible, porque si bien determinan algunos costos dentro de la cadena logística, no todos asumen los mismos e incluso uno de los términos no requiere de la implicación logística de los importadores.

Tabla 5. Costos logísticos del importador según INCOTERM

INCOTERM	Costos Logísticos Origen			Flete Internacional	Costos Logísticos Destino	
	Acarreo	Gastos Puerto	Aduana Expo		Gastos Puerto	Acarreo
EXW	✓	✓	✓	✓	✓	✓
FCA	✓	✓		✓	✓	✓
FAS				✓	✓	✓
FOB				✓	✓	✓
CFR					✓	✓
CIF					✓	✓
CPT					✓	✓
CIP					✓	✓
DAT						
DPU						
DDP						

Fuente: Elaboración propia basado en INCOTERMS 2020

En la tabla 5 se relacionan los costos en los que incurre un importador según el término negociado con el proveedor. Se puede evidenciar que mientras los términos avanzan, la responsabilidad de los costos en la operación de comercio exterior es mucho mayor para el vendedor, mientras va disminuyendo para el comprador. En los casos de aplicación de los términos al cobro (ver tabla 2), algunas operaciones en el país de origen de la mercancía corren por cuenta del importador, por lo cual, debe realizar la comparación entre el precio de venta cotizado según término de negociación versus el costo logístico ocasionado por el movimiento del producto hasta el lugar de embarque.

3.5 Análisis detallado de los costes que sean de obligatorio cumplimiento y de aquellos que se puedan evitar

Como bien se ha explicado anteriormente, existen gastos que son ocasionados por un mal manejo de la operación aduanera, por ende, cada importador debe trabajar por fortalecer sus conocimientos en operación aduanera y consolidar su departamento de comercio exterior, con personal idóneo para el manejo aduanal, como también consolidar lazos de comunicación asertiva con sus proveedores, para que ello permita prever el éxito en las operaciones de comercio exterior. Así mismo, algunos de estos gastos pueden ser evitados disminuyendo así el costo del producto final, aumentando quizás el margen de utilidad y/o consolidando un precio competitivo. Sin embargo, también existen costos que son de obligatorio cumplimiento, que, siendo ocasionados por cumplir con lo pautado en la legislación aduanera, deben ser asumidos para el ingreso de la mercancía al país.

La siguiente, es una relación de las variables desde el régimen de aduanas, que pueden o no, ser evitadas para el incremento del costo en la cadena logística de una importación:

Tabla 6. Relación de variables aduaneras Evitable/No Evitable

VARIABLE	¿EVITABLE?
Inspección previa	SI
Inspección aduanera	NO
Inspección sanitaria	NO
Documentos soporte	SI
Clasificación arancelaria	SI
Restricciones	NO
Declaración anticipada	SI
Dispositivos electrónicos de seguridad	NO
Merceología	SI
Descargue directo	SI
Intermediación aduanera	NO

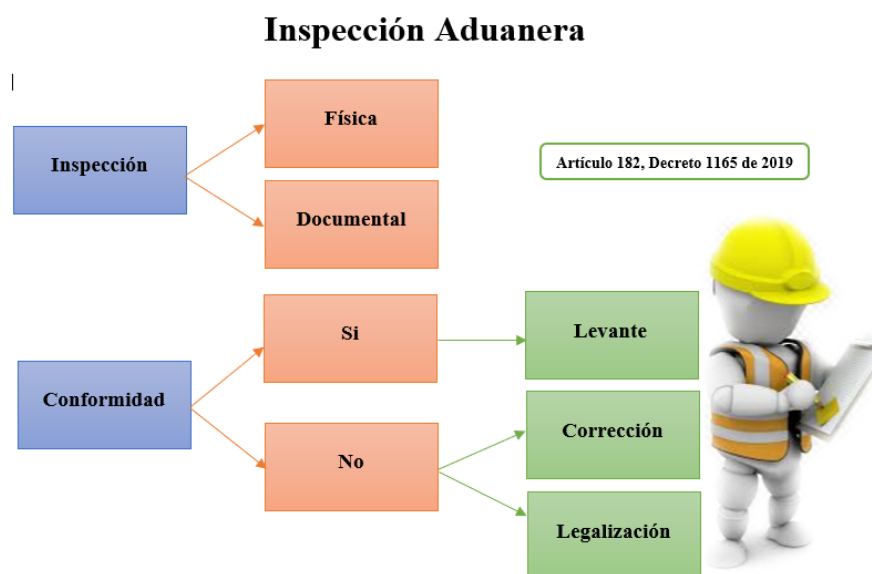
Fuente: Elaboración propia

A continuación, se realiza un corto análisis sobre cada una de ellas:

La **inspección previa** es evitable porque no es de obligatorio cumplimiento dentro de un proceso de importación, sin embargo, es un ejercicio que permite validar la veracidad en la información que será declarada ante la autoridad aduanera y ayuda a la prevención del riesgo, por ende, muchos importadores asumen el costo dentro de la operación.

La **inspección aduanera** no es evitable porque ella depende de la selectividad que entregue la autoridad aduanera a través de los sistemas informáticos electrónicos (SIE). Existen algunas calificaciones a los usuarios, como los Operadores Económicos Autorizados (OEA) o los anteriormente llamados Altamente Exportadores (ALTEX) y Usuario Aduanero Permanente (UAP), que permiten ciertos beneficios dentro de sus operaciones de comercio exterior, entre ellas, la selectividad de levante automático para todas sus operaciones. Una vez con levante, el importador ya no se ve incurso en el costo del movimiento de la mercancía para la inspección aduanera. De igual forma, para un usuario común, tampoco es seguro que todas sus operaciones sean perfiladas para ser inspeccionadas, sin embargo, el costo debe ser considerado dentro de los presupuestos para la importación de las mercancías.

Gráfico 6: Procedimiento de la autoridad aduanera durante una inspección



Fuente: Elaboración propia basado en Decreto 1165 (2019)

Cuando el funcionario aduanero determina la no conformidad de la mercancía con lo declarado ante los sistemas informáticos electrónicos, el costo logístico se ocasiona o se incrementa porque la mercancía debe ser ingresada a un depósito hasta la presentación de una nueva declaración de

importación, tipo corrección o legalización. Todo esto en los casos de ingreso por puerto o en disposición de descargue directo por aeropuerto.

La **inspección sanitaria** no es evitable, pero si depende del tipo de producto que se está importando. Por ejemplo, si la importación es para empresas del sector industrial alimentos y agropecuario, algún porcentaje o todas sus mercancías importadas pueden ser inspeccionadas, pero, por otro lado, si la importación es para empresas del sector industrial del acero, electrodomésticos y automovilístico, no requiere inspección sanitaria.

Los costos ocasionados por **documentos soporte** son evitables, siempre y cuando el importador se encuentre muy bien asesorado y cumpla a cabalidad con las condiciones que exige el reglamento aduanero para la presentación de la documentación ante las autoridades.

Los costos por **clasificación arancelaria** son evitables en la medida que el importador cuente con la correcta clasificación de las mercancías y antes de su arribo al puerto, aeropuerto o frontera. Existen gastos que son inevitables, determinados por la clasificación de las mercancías, sin embargo, estos costos no pueden ser asignados a esta variable sino, a las características de la mercancía.

Las **restricciones** a las mercancías no son evitables, pero también dependen del tipo de mercancía, es decir, si se están importando productos para el consumo humano requiere cumplir con visto bueno ante el INVIMA ya que puede afectar la salud e integridad física, pero, si está importando láminas de acero, no requiere visto bueno alguno para ingreso al país.

Sobre la **declaración de importación anticipada**, el costo logístico relacionado con el traslado de la mercancía hacía una zona franca y su posterior almacenamiento, es evitable siempre y cuando el importador cuente con una comunicación efectiva con el proveedor de las mercancías y de los servicios que intervienen en la cadena logística.

Los **dispositivos electrónicos de seguridad** no son evitables, pero son destinados al régimen de importación en tránsito, es decir, sobre las mercancías que llegan a una jurisdicción aduanera inicial, pero son trasladadas hacía otra jurisdicción sin nacionalizar, en cuyo caso la mercancía se encuentra en régimen suspensivo. Si las mercancías son nacionalizadas en puerto, no requiere asumir el costo de los dispositivos.

La **merceología** puede ser evitable siempre que se cuente con la correcta clasificación de las mercancías. Sin embargo, en muchas ocasiones se encuentran casos en los que el representante de la autoridad aduanera suspende por sospecha sobre una mala clasificación, toma muestras y envía a laboratorio para su análisis.

El costo sobre el **descargue directo**, asociado al ingreso de la mercancía a un depósito público y la generación de gasto por almacenamiento, puede ser evitable siempre y cuando el importador entregue toda la información del producto y los documentos soportes necesarios para la presentación ante las autoridades.

La **intermediación aduanera** es un costo logístico no evitable siempre que los importadores dependen de las agencias de aduanas para la correcta presentación a la autoridad aduanera, de la información y los documentos correspondientes al proceso de importación.

3.6 Causas que generan costos adicionales en la cadena logística para un proceso de importación

Anteriormente se han relacionado las variables que ocasionan los costes logísticos dentro de un proceso de importación general de acuerdo a la legislación aduanera en Colombia. Ahora, se realizará el detalle de las causas detonantes de costos que, generalmente no son estimados dentro del presupuesto para un proceso de importación, de tal forma que se dé claridad sobre la importancia de las normas aduaneras en la cadena logística para el ingreso de mercancías desde el exterior.

Partiendo del análisis de los puntos 3.3 y 3.5, se relaciona a continuación el detalle de las variables y causas que ocasionan costos adicionales en la cadena logística a partir de la legislación aduanera:

Tabla 7. Relación de causas por costos adicionales según variable

VARIABLE	CAUSAS
Inspección previa	Falta de información del producto a nacionalizar Toma de muestras e información para la clasificación arancelaria Verificación de la información previamente obtenida Prevención del riesgo aduanero
Inspección aduanera	Selectividad para inspección física por parte de los sistemas informáticos aduaneros Seguimiento al importador por parte de la autoridad aduanera
Documentos soporte	Demora en recepción de los documentos originales Incumplimiento de los requisitos establecidos por normas aduaneras, para cada uno de los documentos
Clasificación arancelaria	Error en la clasificación arancelaria de las mercancías Falta de información del producto por parte del fabricante o vendedor de las mercancías







Declaración anticipada	La no presentación y aceptación de la declaración de importación anticipada No contar con los documentos soporte para la aceptación de la declaración, dentro de los términos establecidos por las normas aduaneras Error en la información consignada por parte del embarcador o agente de carga internacional
Merceología	Error en la clasificación arancelaria de las mercancías Sospechas del funcionario aduanero sobre la clasificación
Descargue directo	Falta de información del producto por parte del fabricante o vendedor de las mercancías No contar con los documentos soporte para la presentación de la declaración de importación, dentro de los términos establecidos por las normas aduaneras

Fuente: Elaboración propia con base en el estatuto aduanero colombiano

Acciones de mejora propuestas a partir del análisis:

Ahora, debido al comportamiento de la legislación aduanera, las empresas en Colombia consideran que los trámites aduaneros deben simplificarse con el fin de evitar demoras e incremento de costos en los procesos de importación. Resaltando también, que el sector logístico se ve desfavorecido por la condición de la infraestructura portuaria y vial.

Gráfico 7. Acciones que debe implementar el Gobierno Nacional para mejorar la logística nacional – por actividad económica

Acciones del gobierno	 Agropecuaria	 Minería	 Industria	 Construcción	 Comercio	 Transporte y almacenamiento
Obras de mejoramiento en infraestructura vial, fluvial, férrea, portuaria y aeroportuaria	71,2 %	84,6 %	73,5 %	79,4 %	69,1 %	56,9 %
Promoción de combustibles alternativos	52,1 %	41,3 %	48,3 %	47,4 %	44,3 %	58,7 %
Movilidad de carga urbana	35,0 %	47,6 %	45,6 %	39,8 %	43,7 %	54,5 %
Seguridad vial de empresas de transporte	36,7 %	15,9 %	40,6 %	44,0 %	44,5 %	49,8 %
Eliminación de restricciones horarias de circulación nacional	20,9 %	8,2 %	20,3 %	9,7 %	23,9 %	25,4 %
Simplificación procesos de comercio exterior	19,0 %	11,5 %	13,0 %	14,0 %	14,9 %	9,2 %
Desarrollo de plataformas logísticas	5,7 %	16,4 %	14,6 %	24,7 %	13,1 %	15,6 %
Actualización de la regulación de transporte para optimizar el uso de infraestructura	17,8 %	35,6 %	11,3 %	8,0 %	10,0 %	10,9 %

Fuente: (Departamento Nacional de Planeación, 2018)

En el gráfico 7 se encuentran las acciones que el Gobierno Nacional debe implementar para hacer más eficiente la logística nacional, segmentado por sector económico. Se puede apreciar dos de las acciones que intervienen de forma directa en la cadena logística de las importaciones, ellas son:

- Obras de mejoramiento en infraestructura vial, fluvial, férrea, portuaria y aeroportuaria.
- Simplificación procesos de comercio exterior

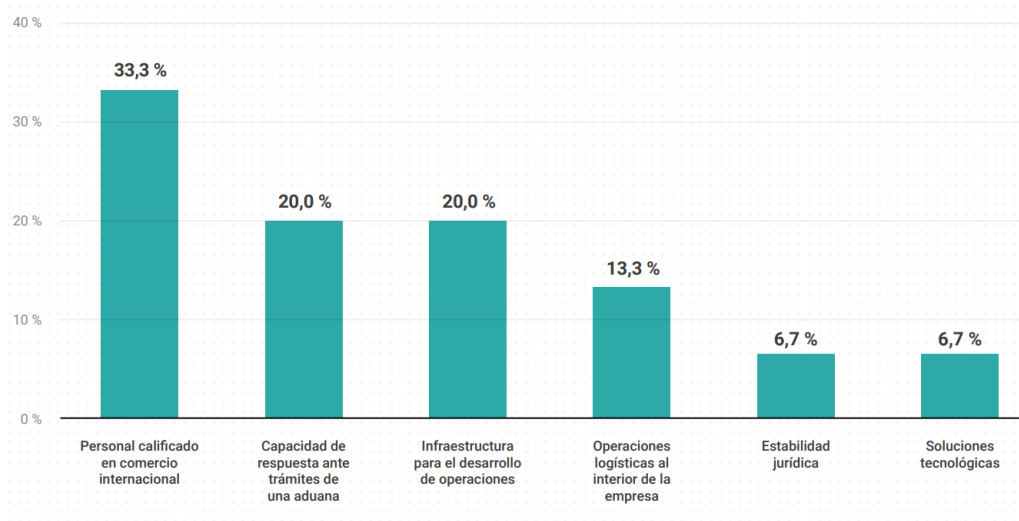
Dentro de estas acciones el sector industrial considera que el mejoramiento sobre las infraestructuras predomina sobre las demás con un 73.5%, mientras que la simplificación de procesos de comercio exterior participaría con un 13% dentro de las mejoras en la logística nacional.

El sector Agropecuario de igual forma considera que el mejoramiento de las infraestructuras predomina con una participación del 71.2%, mientras que para la simplificación de procesos de comercio exterior la participación es del 19%.

Por otro lado, para el sector comercio, la participación del mejoramiento de las infraestructuras es la principal acción que debe implementar el Gobierno, con una participación del 69.1%, mientras que para la simplificación de procesos de comercio exterior la participación es del 14.9%. Siendo éstos, los tres sectores económicos con mayor participación en las operaciones de comercio exterior en Colombia.

En un estudio realizado por el Departamento Nacional de Planeación (DNP), la Encuesta Nacional Logística (ENL) 2018, las empresas consultadas, usuarias del comercio exterior en Colombia, argumentaron que requieren aumentar la eficiencia en los procesos de comercio exterior, por lo cual, promediaron las siguientes variables:

Gráfico 8. Necesidades de las empresas para aumentar la eficiencia en procesos de comercio exterior



Fuente: (Departamento Nacional de Planeación, 2018)

En el gráfico 8 se evidencia que, para las empresas, es importante contar con personal calificado en comercio internacional para el desarrollo de los procesos con un 33.3%, seguido de la capacidad de respuesta ante trámites de aduana e infraestructura para el desarrollo de operaciones con un 20% para ambas variables

4. Conclusiones

Las operaciones de comercio exterior, son operaciones sujetas al movimiento logístico dentro de toda la cadena de abastecimiento. Como tal, requiere de una perfecta sincronización para todos los actores de la cadena, partiendo desde el envío de la orden de compra al proveedor, hasta la llegada de la mercancía en las instalaciones del comprador. En este sentido, se vuelve de vital importancia la comunicación asertiva de todos los actores dentro de la cadena de valor.

En el caso de los procesos de importación, es perentorio para los usuarios de comercio exterior en Colombia, entender, dimensionar y ejecutar las operaciones bajo los lineamientos de la legislación aduanera, toda vez que sus procedimientos se encuentran condicionados al movimiento logístico y a su vez, causan e incrementan los costos para el ingreso de las mercancías al país. Una vez el importador entienda la importancia de su conocimiento, seguramente reflejará beneficios en el costo logístico del producto importado.

Es fundamental para los importadores evaluar cuál será el momento oportuno en el que puedan llevar a cabo una transacción en el comercio internacional, debido a que situaciones como la falta de dinero para suplir la compra de las mercancías a sus proveedores, puede generar un alto costo en el ingreso de las mercancías al país. De forma que, existen diferentes variables que se conectan unas a otras y que son ocasionadas por la falta de documentos para el cumplimiento de requisitos en la nacionalización, tal cual se evidenció en el desarrollo de este artículo.

La legislación aduanera en Colombia ha pasado por diferentes etapas en los últimos 4 años. La emisión de diferentes decretos, resoluciones, conceptos y otros documentos oficiales de las autoridades aduaneras y sujetas al comercio exterior, han generado en los importadores la llamada coyuntura aduanera, misma que ha ocasionado una alta incertidumbre para el ejercicio de la actividad comercial, el ingreso e incluso la salida de las mercancías en el país.

Las empresas importadoras en Colombia y aquellas sujetas a la operación logística, deben trabajar por fortalecer sus departamentos logísticos y de comercio exterior, con el fin de incrementar la eficiencia en las operaciones para el ingreso de las mercancías al país. Entre las opciones deben considerar contar con personal calificado y capacitado para obtener una apropiada capacidad de respuesta frente a los diferentes trámites aduaneros. Otra opción a considerar es el desarrollo de plataformas amigables a las operaciones de comercio exterior o en su defecto, amigables con los sistemas informáticos de la autoridad aduanera.

Los costos derivados de la operación logística para el ingreso de las mercancías al país, son muy importantes para el presupuesto del producto final, toda vez que impacta en su valor. Para algunas empresas, como grandes multinacionales, grandes importadores o algunos monopolios, es irrelevante la disminución del costo, porque posiblemente cuentan con el dominio del mercado o la predilección del consumidor. Sin embargo, para otras compañías, como algunas que recién incursionan u otras que tienen pocas operaciones a nivel internacional, la reducción del costo logístico asegura el éxito de su operación y posiblemente su continuidad. Por lo cual, las operaciones efectivas son primordiales, aunque esto depende del correcto manejo de la normatividad aduanera.

5. Referencias bibliográficas

- Acosta, J. (07 de Marzo de 2016). *Portafolio*. Obtenido de Portafolio: <https://www.portafolio.co/economia/gobierno/presentan-nuevo-estatuto-aduanero-busca-mejorar-competitividad-comercio-exterior-492031>
- Comercio y Aduanas. (2018, agosto 03). *¿Qué Es La Merceología Y Cómo Funciona?* [Archivo de vídeo] Recuperado de https://www.youtube.com/watch?v=odZQN_OuLss
- Departamento Nacional de Planeación. (30 de Noviembre de 2018). *Observatorio Nacional de Logística*. Obtenido de Departamento Nacional de Planeación: <https://onl.dnp.gov.co/es/Publicaciones/Paginas/Encuesta-Nacional-Log%C3%ADstica-2018.aspx>
- DIAN. (11 de Septiembre de 2015). *Banco de la República*. Obtenido de Banco de la República: https://www.banrep.gov.co/economia/sal_deu_x/pcebracs_1.pdf
- DIAN. (26 de Julio de 2019). Resolución 000046. *Por la cual se reglamenta el Decreto 1165 del 2 de julio de 2019*. Bogotá, Colombia.

DIAN. (15 de Junio de 2020). *Legiscomex*. Obtenido de Legiscomex:
<https://www.legiscomex.com/ReporteDetallado/IndexEstadisticas/>

García García, J., Collazos, M. M., López, D. C., & Montes Uribe, E. (22 de Septiembre de 2017). *Dinero*. Obtenido de Dinero: <https://www.dinero.com/economia/articulo/costos-y-tiempo-que-tarda--importar-y-exportar-una-mercancia-en-colombia/250158>

International chamber of commerce. (22 de Marzo de 2019). Obtenido de International chamber of commerce: <http://www.iccspain.org/incoterms-2020-2/>

International Chamber of Commerce. (2020). *Legiscomex*. Obtenido de Legiscomex:
<https://www.legiscomex.com/informacion/incoterms-2020>

Jupiter de Colombia. (2018). *Jupiter de Colombia*. Obtenido de Jupiter de Colombia:
<https://www.jupiterdecolombia.com/escuela-jupirter-descargue-directo/>

Lacoste, J. J. (15 de Septiembre de 2019). *Zonalogística* . Obtenido de Zonalogística :
<https://zonalogistica.com/el-tortuoso-camino-de-la-nueva-regulacion-aduanera/>

Llanos, N., & Mejía Rivera, C. A. (Noviembre de 2011). Caracterización De Los Procesos Y Procedimientos De Importación En Los Terminales Marítimos De Buenaventura. *Caracterización De Los Procesos Y Procedimientos De Importación En Los Terminales Marítimos De Buenaventura*. Santiago de Cali.

Ministerio de Hacienda y Crédito Público. (07 de marzo de 2016). Decreto 390. *Por el cual se establece la regulación aduanera*.

Ministerio de Hacienda y Crédito Público. (02 de Julio de 2019). Decreto 1165. *Por el cual se dictan disposiciones relativas al régimen de aduanas en desarrollo de la Ley 1609 de 2013.*, 11. Bogotá.

Solano, C. (s.f.). *Vsm+Abogados*. Obtenido de Vsm+Abogados:
<http://www.vsmlegal.com/notasdesdeescritorio/wp-content/uploads/2014/12/El-impacto-del-nuevo-estatuto-Aduanero.pdf>