



**COMPARATIVO DEL SISTEMA ADUANERO COLOMBIANO
Y DEL PAÍS CHILENO ALIADO COMERCIAL
Y MODELO LATINO AMERICANO**

Darly Morales Agudelo

Laura Victoria Muñoz González

**Institución Universitaria Esumer
Facultad de Estudios Internacionales
Medellín, Colombia**

2013

**COMPARATIVO DEL SISTEMA ADUANERO COLOMBIANO
Y DEL PAÍS CHILENO ALIADO COMERCIAL
Y MODELO LATINO AMERICANO**

**Darly Morales Agudelo
Laura Victoria Muñoz González**

**Trabajo de investigación presentado para optar al título de:
Negociador Internacional**

**Asesor
Juan Fernando Vélez
Docente Esumer**

**Línea de Investigación:
Legislación Aduanera**

**Institución Universitaria Esumer
Facultad de Estudios Internacionales
Medellín, Colombia**

2013

Agradecimientos

A Dios

Por el regalo de la vida que la ha llenado de oportunidades como es la realización de nuestros estudios profesionales.

A nuestros familiares, parejas y compañeros de estudio

Por su apoyo y esfuerzo permanente en la ayuda de los procesos de nuestra formación integral, quienes celebran con orgullo hoy nuestro logro alcanzado.

A nuestro asesor.

El docente Juan Vélez, un gran agradecimiento por su ayuda y orientación y exigencia en la elaboración de la monografía.

A nuestros docentes

Por transmitir sus conocimientos durante nuestro periodo académico, demostrando que en su trabajo tienen el deseo de ser orientadores de vida para el desarrollo de nuestra formación profesional y personal, para desenvolvemos exitosamente en el ámbito laboral y en la sociedad.

Resumen

El cambio económico en el mundo se dio cuando las naciones vivieron una transformación en sus políticas internas incursionando en la apertura económica que permitía la realización de actividades comerciales trasfronterizas.

Actualmente las firmas de los TLC siguen aumentando en el entorno colombiano, lo que genera mayor exigencia a las empresas establecidas a nivel nacional para afrontar los compromisos con otros países y la meta esta en aumentar la calidad y agilidad en las aduanas, de esta forma no sólo mejoraría la economía interna sino que también fortalecería el crecimiento del mercado externo.

Por tal motivo, es necesaria la implementación de buenas prácticas para el progreso de Colombia en materia de importación de bienes teniendo como comparativo a Chile ya que es un país que fue considerado emergente dentro de Sur América y hoy en día es caracterizado por su evolución y empuje constante, con la experiencia y recorrido en las relaciones comerciales a nivel mundial; según lo anterior, el comparativo da a conocer debilidades y amenazas en cuanto a tramitología e implementación tecnológica.

Palabras Clave: Importación, Régimen aduanero, Ordenanza, logística, desaduanamiento, declaraciones.

Abstract

The economic change in the world occurred when nations lived a transformation in their internal policies incurring an economic opening that allowed for the realization of cross-border commercial activities.

Currently the signatures of the TLC continue to rise throughout Colombia, creating greater demand for companies located nationwide to meet the commitments of other countries and with the goal of increasing the quality and speed of customs, this does not only improve the domestic economy but also strengthens external market growth .

For this reason, it is necessary to implement better practices for the advancement of Colombian imports and goods as compared to Chile, which is considered to be a country emerging in South America and today is characterized by its evolution and constant push, with their experience and business relationships worldwide; accordingly, the disclosed comparative weaknesses and threats in terms of paperwork and technological.

Keywords: Importation, Customs Practices, Ordinance, logistics, customs clearance, customs declarations.

Tabla de Contenido

	Pág.
RESUMEN _____	1
ABSTRACT _____	2
LISTA DE FIGURAS _____	6
LISTA DE TABLAS _____	8
LISTA DE ABREVIATURAS _____	9
INTRODUCCIÓN _____	10
1. FORMULACIÓN DEL PROYECTO _____	12
1.1 Antecedentes _____	12
1.1.1 Apertura económica de Colombia y Chile, un paso que le permite abrirse al Mundo. _____	12
1.1.2 Modificaciones de los regímenes aduaneros _____	19
1.1.3 Aportes investigativos considerados _____	20
1.1.4 Estado del Arte _____	21
1.2 Planteamiento del problema _____	23
1.3 Justificación _____	23
1.3.1 Justificación Teórica _____	23
1.3.2 Justificación Social _____	24
1.3.3 Justificación Personal. _____	24
1.4 Objetivos _____	25
1.4.1 Objetivo General _____	25
1.4.2 Objetivos específicos _____	25
1.5 Marco Metodológico _____	25
1.5.1 Método _____	26
1.5.2 Metodología _____	26
1.5.3 Alcances _____	26

2. EJECUCIÓN DEL PROYECTO	28
2.1 Marco Teórico	28
2.1.1 Entorno Económico de Chile	28
Información General	28
2.1.2 Comercio exterior de Chile.	34
2.1.3 Perfil Logístico de Chile	39
2.1.4 Zonas Francas de Chile	41
2.1.5 Aduanas de Chile	43
2.2 Entorno Económico de Colombia.	44
2.2.1 Información General	44
2.2.2 Comercio exterior de Colombia.	51
2.2.3 Perfil Logístico de Colombia	59
2.2.4 Zonas francas Colombianas	70
2.3 Análisis	72
2.3.1 La importación de bienes, observatorio del proceso y normatividad para Colombia y Chile	73
2.3.2 Proceso de importación de bienes en Colombia	75
2.3.3 Proceso de importación de bienes en Chile	79
2.3.4 EDI: Envío de Declaraciones por Vía Electrónica	81
3. HALLAZGOS	82
3.1 Flujograma de Colombia y Chile	82
Análisis Comparativo Legislación Aduanera	94
3.2 Entrevistas	97
3.2.1 Entrevista N° 1.	97
3.2.2 Entrevista N° 2.	99
3.2.3 Entrevista N°3.	101
4. CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES	104
4.1 Conclusiones	104
4.2 Recomendaciones	105
4.2.1 Para el proceso aduanero en Colombia	105
4.2.2 Para las empresas colombianas	107

4.2.3 Para los procesos logísticos en Colombia _____	107
REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS _____	108

Lista de Graficas

	Pág.
Gráfico .1. Desempleo en Chile 2012 - 2013 _____	31
Gráfico .2. Exportaciones chiles por acuerdo comercial _____	38
Gráfico .3. Comercio exterior de Chile con países latinoamericanos, por vía marítima __	40
Gráfico .4. Inflación de Colombia, 2012 _____	47
Gráfico .5. Exportaciones colombianas por sector _____	55
Gráfico .6. Participación porcentual de las exportaciones según país de destino _____	55
Gráfico .7. Principales importaciones según el país de origen _____	57
Gráfico .8. Importaciones de Colombia por sector _____	58
Gráfico .9. Turismo de Colombia _____	59
Gráfico .10. Principales productos exportados por Colombia vía marítima I semestre del 2012 (miles de ton) _____	63
Gráfico .11. Exportaciones totales por modo de transporte (% participación en valores) _ _____	67
Gráfico .12. Toneladas y valor FOB exportados de Colombia hacia Venezuela _____	69

Lista de Figuras

	Pág.
Figura .1. Importaciones per cápita 2010 – 2011 USD por país _____	22
Figura .2. Flujograma Colombia _____	83
Figura .3. Flujo grama de Chile _____	84

Lista de Tablas

	Pág.
Tabla .1. Información general de chile _____	29
Tabla .2. Principales agregados macroeconómicos _____	30
Tabla .3. Proyecciones de chile 2014 _____	33
Tabla .4. Acuerdo de alcance parcial _____	35
Tabla .5. Acuerdo de libre comercio _____	35
Tabla .6. Información general de colombia _____	44
Tabla .7. Principales indicadores económicos _____	46
Tabla .8. Facilidad para hacer negocios en colombia _____	50
Tabla .9. Proyecciones para colombia 2014 _____	51
Tabla .10. Corredores prioritarios para la propiedad _____	69
Tabla .11. Ejemplo liquidación de tributos _____	80
Tabla .12. _____	85
Tabla .13. Comparativo de la legislación aduanera colombia – chile _____	87

Lista de Abreviaturas

ACE	Acuerdos de complementación económica
ALADI	Asociación Latinoamericana de Integración
AP	Alianza del Pacifico
CAN	Comunidad Andina de Naciones
CARICOM	La Comunidad del Caribe
CEPAL	Comisión Económica para América Latina y el caribe
CONPES	Concejo Nacional de Política Social Y Económica
DANE	El Departamento Administrativo Nacional de Estadística
DFL	Decreto con Fuerza de Ley
DIAN	Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales
DIM	Declaración de Importación
DIN	Declaración de Ingreso
EFTA	La Asociación Europea de Libre Cambio- en ingles las siglas son EFTA
ICA	Instituto Colombiano Agropecuario
IMC	Intermediario del Mercado Cambiario
INVIMA	Instituto Nacional De vigilancia de Medicamentos y Alimentos
MERCOSUR	El Mercado Común del Sur
OCDE	Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económico
OEA	Operador Económico Autorizado
OMC	Organización Mundial del Comercio
TLC	Tratado de Libre Comercio
VUCE	Ventanilla Única de Comercio Exterior
ZF	Zona Franca

Introducción

La economía mundial ha presentado grandes cambios durante los últimos años a nivel global, el intercambio de mercancías se convirtió en el primer motor de las economías de cada nación, permitiendo la entrada y salida de sus productos. Para que este juego del comercio internacional se desarrolle cada nación tiene su régimen aduanero como un incentivo a las exportaciones para sus productos y la regulación de entrada de mercancías extranjeras dentro de sus territorios, normativa que es necesaria de forma fluida y concisa; esto no significa permisivo, sino que hace énfasis en los controles adecuados pero eficientes en materia de documentación, fiscalización y reporte.

Este trabajo pretende realizar el comparativo entre los regímenes aduaneros de dos países Latino Americanos como son Colombia y Chile. En este caso Chile será el país ejemplo puesto que no es factible comparar a Colombia con un país desarrollado de la anglosajona americana o del bloque económico europeo ya que las diferencias podrían ser irrisorias puesto que sería una desventaja bastante amplia para un país subdesarrollado. Según lo anterior Chile tiene mayor similitud puesto que está ubicado en Sur América y fue considerado economía emergente; hoy en día se destaca por su empuje y crecimiento económico sostenible, dentro del cambio estructural para la igualdad pensada para América Latina y el Caribe, expresado por la comunidad CEPAL de las Naciones Unidas.

Colombia tiene el reto de mejorar sus procesos aduaneros para minimizar la improductividad, para responder a las exigencias internacionales y optimizar la trazabilidad en los procesos operativos con exceso de pasos que tiene a la entrada de mercancías al territorio nacional aduanero y para la incentivación de las exportaciones de productos autóctonos de Colombia, que genera falencias en materia de comercio exterior. La ineficiencia o incluso la tramitología permite que se presenten casos como el contrabando, que es un obstáculo para el ingreso de dinero fiscal, ya que sin este no hay desarrollo económico, sin desarrollo económico no hay calidad de vida para los pobladores, volviéndose una cadena de decrecimiento económico.

Este proyecto está basado en la identificación de las diferencias aduaneras, los desafíos colombianos y la importancia de la agilidad en los procesos para la competitividad internacional; así Colombia puede responder de manera profesional si pretende adelantar más acuerdos comerciales. A demás de la ejecución de este paralelo se tienen en cuenta varios factores importantes que se deben observar para entender el proceso que se ha dado en cada país y a su vez permita la consagración de su legislación aduanera porque son temas influenciadotes que van de la mano con el régimen de aduanas y su avance; temas como, la apertura económica, el perfil logístico, la calidad del comercio internacional en cuanto a los métodos de importación de bienes (flujograma de procesos), la infraestructura (zonas francas, puertos, aeropuertos, carreteras), la eficiencia del proceso de nacionalización o desaduanamiento (agilidad, simplicidad, flujo de la información), el entorno económico, entre otros.

1. Formulación Del Proyecto

1.1 Antecedentes

1.1.1 Apertura económica de Colombia y Chile, un paso que le permite abrirse al Mundo.

Desde 1985 al 2013 se presentaron una serie de cambios económicos importantes para Chile, y para Colombia empieza a marcar una época significativa en 1990. La apertura económica en los países latinoamericanos se dio después de la gran crisis de la deuda externa vivida durante 1982, donde el Fondo Monetario Internacional obligó a la adopción de programas de apertura económica como requisito para tener acceso a los créditos mundiales.

Un artículo de Panagariya (2003), profesor de economía de la Universidad de Maryland menciona que

Es preciso señalar que la apertura económica es una condición necesaria para obtener mayores tasas de crecimiento, más no suficiente. Ella se debe complementar con estabilidad y credibilidad de la política económica, reglas de juego claras y normas que garanticen el cumplimiento de los contratos (A. Panagariya “Miracles and Debacles: Do Free-trade Skeptics have a Case?”, March 2003 Citado en Ministerio de Comercio, Industria y turismo)

En el informe de Económicas Americanas realizado por la Federación de Cámaras Españolas de Comercio en América define que la apertura económica se refería a la política que facilitaba el dinamismo en las exportaciones, reduciendo las barreras arancelarias que fueron originadas por el proteccionismo en diferentes países, teniendo en cuenta la necesidad inminente de su desplome; y en el tema de importaciones a través de los incentivos para la calidad de los productos internos y la incursión de la innovación, dando el paso del pensamiento ideológico de la ventaja absoluta y a la ventaja comparativa que se basa en las diferencias de costo y productividad de los factores tradicionales de producción. Entonces; la apertura económica amparada en diferentes esquemas, en Colombia dio el

paso a la creación de conciencia de aptitud interna y externa para dar bienestar a los individuos, familias y sociedad en sí, que tenía como objetivo incrementar la calidad de vida, asegurando el suministro de los bienes y servicios requeridos por la población e incremento de las tasas de empleo y bienestar; un pensamiento neoliberal que permitía un papel del Estado como regulador, impulsador y vigilante con la creación de reformas constitucionales.

En la apertura económica de 1990 fue necesaria la estructuración del comercio exterior en la dinámica y participación global impulsada por diferentes factores; en lo externo, las nuevas tecnologías, el manejo de la información y el incremento del intercambio comercial de otros países que aumentaban el capitalismo; estos dieron como reflejo para Colombia un paso a seguir, ya que obligaban a abrir las fronteras a favor de los intereses capitales internacionales. Durante este tiempo se dio el desarrollo empresarial más grande en Colombia, surgieron los acuerdos comerciales que permitieron el aumento de intercambio de bienes y servicios, atrajo la inversión extranjera y la revolución en la innovación de tecnologías, dando paso al desarrollo del país. Como factores internos; la necesidad de abastecer las demandas nacionales, la competitividad y la calidad en la producción. (González, Hernández, Noguera & Linares, 1997)

Claro está que todo cambio representa una doble cara, durante el desarrollo de la apertura económica algunas industrias desaparecieron y diferentes sectores se vieron afectados en este trance de sostenibilidad; Londoño (2010) menciona el programa de modernización de la economía Colombiana aprobada por el CONPES donde se emplean políticas macroeconómicas, que si bien fueron colchones para el cambio, no alcanzaron a amortiguar en su totalidad el golpe producido.

Sin embargo en este cambio se identificaron beneficiarios donde los consumidores finales empezaron a percibir cantidades de productos y servicios a su disposición de diferente partes del mundo a un precio más bajo que la industria nacional, personas de no tan altos recursos económicos podían tener privilegios de nuevas tecnologías, automóviles, acceso a la información, entre otros, y estos productos a una calidad superior; primero que

todo porque los productos traídos del extranjero contaban con estándares de calidad muy altos y segundo, porque las industrias internas vieron la necesidad de mejorar los suyos para no desaparecer, vender, continuar sustentables y ser competitivos e innovadores.

Hay que tener en cuenta que durante la apertura se vivieron varias reformas fundamentales para el cambio económico colombiano, sin embargo para el enfoque del comercio internacional se mencionaran dos, ya que bajo estas premisas Colombia visualiza un aumento económico dentro del juego global.

- Ley 07 o Ley Marco de Comercio Exterior permitió la creación del Ministerio de Comercio Exterior para el apunte del desarrollo económico del país.
- La reforma cambiaria Ley 09 donde el manejo de las divisas paso a bancos diferentes con la figura de Intermediarios del Mercado Cambiario (IMC) del Banco de la Republica, facilitando la inversión extranjera por el control de divisas masificado. Hoy en día la parte del régimen cambiario sigue modificándose según las necesidades que se presenten en el mercado mundial.

Para el caso Chileno; los registros de apertura económica para Chile datan desde 1969, cuando firmó su primer tratado comercial en la creación del Pacto Andino, sin embargo no fue una revolución completa en su economía. Se puede decir que la gran apertura económica de Chile se desarrolla a partir de 1985 donde se caracterizó porque fue uno de los países en América Latina que crecía mientras otros decrecían, ya que la década de los años 80 fue marcada como “la década pérdida”. El sector exportador es uno de los contribuyentes en este desarrollo porque maneja un alto nivel de actividad, sin embargo, para que este se mantenga es necesario implementar requisitos como el mantenimiento de una economía abierta, la modernización de los sectores industriales, el aumento de las ventas, el aumento de sistemas de transporte y almacenamiento de los productos.

Hacia los años 1990 al 2010, Chile experimenta una serie de negociaciones, una alianza estratégica con diferentes conexiones a nivel mundial donde se permitía dar a

conocer y expandir su mercado, sin obviar las políticas exteriores de cada nación. Ellos no solo se enfocaron en la región propia (Sur América) que estaba conectada bajo los países miembros de ALADI, por el contrario buscaron acuerdos bilaterales con las demás nacionalidades, realizando acuerdos de Complementación Económica (ACE) y con el resto de los continentes abrieron su económica bajo el modelo de interacción entre países a nivel mundial por medio de las políticas de un regionalismo abierto.

Así que, cuando se realizan estos cambios en la economía chilena se logra la aceleración de la inserción internacional, lo que se tradujo en apertura unilateral y rebaja de aranceles, incentivado por la firma de los Tratados de Libre Comercio, además de un gran aumento el número de empresas exportadoras.

Para lograr el cumplimiento del mantenimiento de una economía abierta implementan una política denominada “regionalismo abierto” que consiste en una serie de las preferencias e incentivos domésticos que buscan la integración con la libertad de comercio y la búsqueda de mayor competitividad, por esta razón se ha convertido en un principio clave de la política exterior; esto ayuda a que Chile se posicione como uno de los países con más tratados comerciales suscritos a nivel mundial donde su índice de apertura se incrementa considerablemente y para el año 2010 llega a la cifra del 62% de apertura económica, según las estadísticas reportadas por las oficinas Comerciales ICEX España.

Las profundas transformaciones experimentadas por la economía chilena en un período de dos décadas han permitido avanzar en un proceso de crecimiento y desarrollo sostenible. Su estabilidad política, económica y social fortalecida a partir de los años noventa le ha permitido interiorizar una estrategia de desarrollo exportador, conllevando a una integración de la población en dicho dinamismo y disfrutando de los beneficios que surgen, tales como; la generación de empleo, el elevado nivel de ingresos per cápita, el desarrollo de una política de “inversión social” que permite el incremento de la calidad y bienestar de sus habitantes, las altas tasas de alfabetización con cobertura sostenida y de calidad.

Chile no solo se ha enfocado en la apertura de sus mercados con la exportación e importación de bienes y servicios, para ellos ha sido muy importante incluir temas como la colaboración bilateral de países contratantes en materia del cuidado del medio ambiente, la responsabilidad social y disminución del desempleo.

Para dar respuesta efectiva a las exigencias de la globalización, las naciones deben sacudir sus políticas económicas con el fin de plantear pericias efectivas que den respuesta a sus objetivos, tales como la unificación de mercados para contrarrestar efectos negativos en las economías internas y la competitividad para la búsqueda del crecimiento y desarrollo económico. Es hacer una reorientación de los procesos donde se fundamente unas condiciones similares entre los países integrados a través de diferentes tratados que pueden evitar conflictos de poder o convención propia, una actitud muy propia de países desarrollados.

Es importante mencionar que el proteccionismo no ha desaparecido en su totalidad, es decir los países aun para el cuidado de su industria interna deben generar barreras arancelarias, que permitan el cuidado de la economía y el posible desbordamiento de stock de materias primas y productos en su país.

Regímenes Aduaneros. Breve historia

El sistema aduanero colombiano en su conformación ha presentado diferentes etapas y ha observado instrumentos internacionales como es el convenio para la facilitación de procedimientos aduaneros llamado “Convenio de Kyoto para la armonización y simplificación de regímenes aduaneros” donde Colombia hace mención de esta; sin embargo nunca fue adoptada como punto y regla general interna porque no fue aprobado por el congreso. Según Araújo (2005) para el caso colombiano era necesario el entendimiento e implementación del Convenio de Kyoto, pero por la falta de estudio, buen razonamiento y sustentabilidad el congreso no tuvo la visión de su implantación, sin entender el avance que este propone para la eficiencia y utilidad de las Administraciones aduaneras. Esto es aclarado en el artículo de Araujo donde cita el numeral 2 del artículo

189 de la Constitución Política, expresado por el presidente de la República, donde dice: “Dirigir las relaciones internacionales. Nombrar a los agentes diplomáticos y consulares, recibir a los agentes respectivos y celebrar con otros estados y entidades de derecho internacional tratados o convenios que se someterán a la aprobación del Congreso”(Pág. 149), donde se considera que es el congreso quien tiene la potestad para la toma de decisiones, permitiendo falencias en las elecciones adecuadas para el acogimiento de normas internacionales; es decir, no todas las personas que se encuentran dentro del congreso poseen el conocimiento apropiado en intercambio comercial internacional.

Hablando específicamente de las fases que ha presentado el sistema de aduanas de Colombia Camacho G (2000) expone los sucesos principales:

- Inicio el proceso de introducción al entorno mundial aduanero, participando del Consejo de Cooperación Aduanera (CCA) que fue originado en Bruselas, de esta forma empieza abolir su aislamiento de las organizaciones internacionales que permitían la información, promulgación, capacitación y orientación en materia de Aduanas. Las mejoras que se proponen por parte de la CCA incluyen temas como: Nomenclatura, manejo de carga, modalidades de importación, transporte internacional de mercaderías, valoración aduanera y la convención de Kyoto mencionando anteriormente.
- El comercio exterior empieza a jugar un papel importante en la política, tras la creación del Consejo Superior de Comercio Exterior, bajo la Ley 7 de 1991 que permite pasos agigantados en la interacción de distintas organizaciones, control de controversias entre partes negociantes, y asesoría para los gobiernos.
- Colombia participa en la Unión de la convención de México para la reglamentación de mecanismos jurídicos y cooperación entre aduanas Latinoamericanas.

Los antecedentes de la normatividad aduanera tuvieron dos circunstancias fundamentales que marcaron el atraso aduanero frente a otras naciones. De acuerdo con Pava (2011); en primer lugar, se encuentra la reforma de 1968 a la Constitución Política

donde se le otorgó la potestad al poder Ejecutivo de crear e implementar los aranceles y demás normas aduaneras según criterios personales, siendo lo correcto para dicho fin el Congreso de la República como único ente principal para la elaboración de las leyes. En segundo lugar; se entregó el control aduanero a una entidad que estaba netamente encargada de la recaudación de impuestos nacionales (DIAN), es decir que tenía un manejo netamente tributario y no de comercio exterior, por lo cual no permitía dar una respuesta clara, ágil y concreta a los usuarios importadores y exportadores del país.

El sistema aduanero se ha tenido que transformar para dar respuesta a diferentes necesidades, entre ellas el control del contrabando que actualmente tras los esfuerzos realizados le sigue costando seis mil millones de dólares a Colombia según el informe presentado por el Portafolio en su artículo “El contrabando le cuesta a Colombia 6.000 Millones de dólares” publicado el 3 de Julio del 2013, el licor es uno de los más vulnerables. Otra necesidad es la disminución de la corrupción que se lleva dentro de los puertos y de la DIAN, permitiendo la entrada de grandes mercancías por debajo de las declaraciones donde funcionarios y gente del común se ven involucrados por obtener beneficios económicos, adicionalmente se ha visto la necesidad de implementar actualizaciones por factores como el crecimiento acelerado del comercio internacional, la integración económica de diferentes bloques comerciales, el aumento de las tecnologías e información, la transnacionalización de la producción, y otros temas que envuelven todo lo concerniente a la globalización.

Chile, desde 1774 estableció las funciones aduaneras basadas en la libertad del comercio y rectificadas luego de la independencia de Chile en 1910. Hacia el año 1811, en el mes de febrero se crea la primera Ordenanza de Aduanas (nombre que se le da al régimen aduanero de este país), aun bajo la premisa de la libertad del comercio.

Su largo proceso ha pasado por diversas situaciones permitiendo su posición actual económica. La normativa aduanera provee la prontitud, simplificación y competitividad en las operaciones mercantiles. Por esta razón su sistema aduanero ha tomado un rol muy importante, no solo se encarga de la fiscalización y recaudación de impuestos, sino de dar

respuestas efectivas a sus acuerdos comerciales, convirtiendo los retos en oportunidades de desarrollo y crecimiento.

El Servicio Nacional de Aduanas es fundamental en el desarrollo del comercio exterior y en la fiscalización del ingreso y salidas de las mercancías del país; el sistema aduanero chileno se basa fundamentalmente en el principio de la buena fe, y sus características primordiales son la expedición, simplicidad y la uniformidad de procedimientos.

El retiro de las mercancías de la potestad de la aduana se lleva a efecto por medio de una destinación aduanera que es definida por el artículo N°70 de la Ordenanza de Aduanas como la manifestación de voluntad del dueño, consignante o consignatario que indica el régimen aduanero que debe darse a las mercancías que ingresan o salen del territorio nacional. La formalización de las destinaciones aduaneras se hará mediante el documento denominado "Declaración" que indica la clase o modalidad de la destinación de acuerdo a lo que se trate.

1.1.2 Modificaciones de los regímenes aduaneros

Es importante mencionar las reformas que se han presentado en los regímenes aduaneros, con miras a la participación en los mercados internacionales hacia una visión de crecimiento.

A continuación se expresa brevemente la reforma que fue generada en el 2011 por el Decreto 1446 para Colombia que establece normas que suministran simplicidad en materia de comercio exterior, información suministrada por la DIAN en su parte de normatividad y marco legal.

Se establece principalmente un cambio considerado a las zonas francas, a la regulación de entrada y salida de mercancías en temas de inspección, legalización, levante, aprehensión y diligenciamiento de la declaración de importación que están expresados en el

decreto 2685 de 1999, pero este nuevo Decreto busca corregir las omisiones o errores del pasado.

Adicionalmente la incentivación de las exportaciones colombianas a través de la internacionalización de las Micro-pymes y Pymes (teniendo en cuenta que la economía de Colombia está conformada en su mayoría por estas, las grandes empresas son importantes pero son mínimas en comparación de las pequeñas y medianas empresas); el gobierno nacional entra a apostarle a la ayuda en agilidad de trámites e incremento del portafolio de productos producidos y enviados al exterior, a esto se le ha denominado “Exportafácil Colombia”, pero realmente los esfuerzos aun no son suficiente si se compara con países como Chile. En la reforma también se hace mención del “trafico fronterizo”, expresado por la comunidad CAN, siendo este necesario para el control de procedimientos que regulen la transición de mercancías ejercidas por los residentes de los países fronterizos, en productos personales y vehículos.

En el caso de Chile las modificaciones que ha tenido a través de la ley 20322 del 2012 dispone un cambio sustancial e importante en su política de comercio exterior ya que este país Sur Americano está conectado con el resto del mundo por medio de múltiples cuerdos comerciales, si bien posee una legislación aduanera sólida conformada por un sin número de normas y reglamentos constituidos en la Ordenanza Chilena, sus modificaciones legales le ha concedido ligereza y productividad aduanera. Un cambio muy importante se dio en la Jurisprudencia de los Tribunales superiores de justicia y del Director Nacional de Aduanas

1.1.3 Aportes investigativos considerados

En los antecedentes, se tiene en cuenta otros comparativos que se han realizado en el mundo, comparar un país frente a otro, brinda la oportunidad de identificar falencias, fortalezas y retos a los cuales se enfrenta una nación día a día.

Tenreiro Girón (2009) en “El procedimiento aduanero. Estudio comparativo y analítico entre Estados Unidos de América y México”, denota la importancia de la jurisdicción aduanera en una nación, en él describe la historia por el cual ha pasado el régimen aduanero estadounidense y mexicano, se enfoca en un análisis del entorno jurídico y en el procedimiento aduanero que los rodea agrupando las semejanzas y diferencias.

Tenreiro dice que

Al comparar el procedimiento aduanero entre dos naciones tan estrechamente ligadas, como México y Estados Unidos de América, nos abrumarían sus factores comunes: su proximidad territorial, su similitud en formas de vida, sus fundamentos capitalistas comunes y su mezcla de razas y espíritus; sin embargo, realmente existen diferencias que, aunque accidentales y no esenciales son el propósito de la labor de los juristas (Pág. 995).

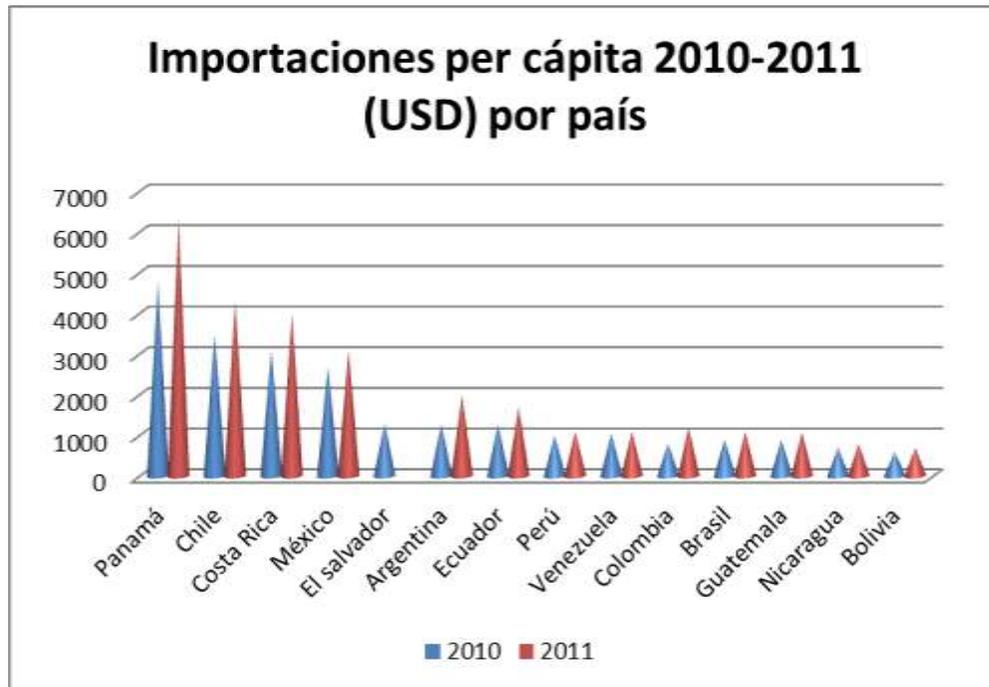
Dicho de esta forma desglosa el comparativo y muestra la diferencia entre la agilidad de resolución de nulidad de la Corte de Comercio Internacional de los Estados Unidos de América con el Tribunal Federal de Justicia Fiscal y Administrativa de México, también hace referencia del contrabando que es un golpe legal que afecta a todas las naciones y la política aduanera desde una perspectiva jurídica, concluye el informe con la importancia del cambio de metodología jurídica a la par del juego del comercio internacional con la globalización.

1.1.4 Estado del Arte

Colombia es un país líder en muchas áreas capaz de destacarse como altamente competitivo, sin embargo una de sus falencias más grandes es la tramitología larga y ostentosa que se debe llevar a cabo a la hora de realizar una importación y a esto se le suma el proteccionismo y las barreras arancelarias; se pretende tomar a Chile como ejemplo ya que sus procesos son más cortos y siguen siendo igual de eficientes. El documento “Retos y oportunidades de los TLC con E.U., Unión Europea y Corea” elaborado por el Dr. Reina

(2013) con datos de Comtrade y el FMI muestra a Colombia desde un panorama estadístico y comparativo aclarando que se encuentra en un fuerte rezago importador.

Figura .1. Importaciones per cápita 2010 – 2011 USD por país



Fuente: Elaboración propia. Información tomada de Asorinoquia- Retos y oportunidades de los TLC con EU, Unión europea y Corea.

Adicionalmente, según el “Global Competitiveness Report 2013-2014” Colombia es la segunda economía más cerrada de América Latina y muestra los siguientes datos: en la variable prevalencia de barreras al comercio, Colombia está en el puesto 131 entre 148 países; en el de la tarifa arancelaria en el 82, aun después de la reforma arancelaria de 2010 y del diferimiento para bienes de capital e insumos no producidos, y en los coeficientes de apertura en el 143 en importaciones y en el 137 en exportaciones. Todos estos datos afirman con certeza que Colombia se está estancando con respecto a un mundo global que sigue evolucionando y consolidando su fortaleza interna pero con la ayuda y la apertura al mundo externo. (Avendaño-2013)

1.2 Planteamiento del problema

Colombia posee un sistema aduanero establecido bajo el Decreto 2685 de 1999 formado por la regulación del régimen aduanero colombiano y actualizado en el 2011 para dar respuesta a los cambios globales y mejorar la posición de Colombia frente a la OCDE, Sin embargo; tras los esfuerzos en cuestión de jurisprudencia, Colombia sigue en atrasos, la tramitología en los proceso aduaneros y aplicación de su legislación es tediosa y en algunas ocasiones incomprensible para las importaciones y exportaciones que dan como resultado algunas fallas frente a países como Chile, siendo Colombia más ineficaz en los procesos que pueden ser disminuidos, un reto necesario para el sistema aduanero colombiano.

Con la globalización, los países deben estar a la vanguardia en la realización de tratados comerciales con otras naciones para interactuar en sus economías, Chile es un claro ejemplo de ello siendo el mercado más competitivo y atractivo de Sur América, por lo cual es de vital importancia que Colombia busque la realización de modernización de sus procesos aduaneros y logísticos mediante ejemplos tan persuasivos como Chile.

Un ejemplo, y tan solo es una parte de todo el proceso de importación de bienes de Chile, es la implementación de la Declaración de ingreso, donde se declaran todas las operaciones de importación sin importar su modalidad y el comprobante de pago de las mercancías incorporado dentro del mismo formulario como dice el Señor Pérez N en su columna para la revista Diario Pulso vol. (5) pág. 17, la implementación de este sistema vuelve a Chile más veloz y eficaz.

1.3 Justificación

1.3.1 Justificación Teórica

La concentración en los problemas internos que vive Colombia hace que se conserve enajenado frente a la interacción con el mundo exterior de manera clara, oportuna y legal. Es preciso tomar el ejemplo y seguir los caminos de las naciones que surgen de las cenizas continuamente, prevalecen frente a sus dificultades y tienen la capacidad de

sobresalir oportunamente con el fin de obtener una mejor calidad de vida para sus pobladores. De ahí se ha tomado como referente dentro del mismo espacio geográfico Latino Americano a Chile, por su empuje económico, crecimiento sostenible y dinamismo en sus relaciones comerciales internacionales impecable.

Chile es considerado una de las economías más fuertes de América Latina. En materia de aduanas posee una eficiencia mayor frente a otros países según destacan diferentes empresas internas e inversionistas en dicho país. Su eficiencia radica en la entrega de funciones de las partes regulatorias a los agentes de aduana bajo una normatividad que les permite la figura de auxiliares de la función pública, minimizando procesos y tiempo; adicionalmente tienen sistemas de fiscalización que denominan inteligentes, lo que les otorga el aseguramiento de su ingreso fiscal por el pago de los tributos aduaneros exactos, de esta forma evitan la gran cantidad de contrabando que lastimosamente enfrenta Colombia.

1.3.2 Justificación Social

Un régimen aduanero que permita la agilidad en los procesos ayuda al crecimiento e incentiva a las empresas colombianas a ejercer actividades de Comercio Exterior, generando un excelente dinamismo en la economía.

1.3.3 Justificación Personal.

El desarrollo del tema brinda la posibilidad de aplicar el conocimiento y criterio propio adquirido a través del periodo académico, permitiendo el profesionalismo y capacidad de análisis al momento de escoger, desarrollar y madurar una idea con el objetivo de fomentar un enfoque social más amplio.

1.4 Objetivos

1.4.1 Objetivo General

Comparar el sistema aduanero colombiano frente al sistema de ordenanza aduanera de Chile, con el fin de proponer posibles cambios positivos y buenas prácticas que surjan dentro del comparativo y que puedan ser aplicables a nuestro régimen, permitiendo eficiencia en nuestros procesos de importación.

1.4.2 Objetivos específicos

- Observar el entorno económico y logístico de Chile y Colombia, frente a su dinamismo con respecto al comercio internacional.
- Identificar las diferencias entre los regímenes de ambos países en materia de importación de bienes.
- Brindar posibles sugerencias a las diferencias encontradas que tenga Colombia en su tramitología aduanera.

1.5 Marco Metodológico

Para esta investigación se realizará un tipo de estudio descriptivo y exploratorio, ya que está enfocando en describir los procedimientos aduaneros de Colombia y Chile para la importación de bienes; la exploración se basará en sustraer información acerca de los cambios aduaneros, perfiles económicos y logísticos, potencialidad en respuesta a la agilidad del cambio global, zonas francas, entre otros, por cada país, aportando una visión de las ventajas y desventajas que posee Colombia frente a Chile como país modelo y aliado comercial.

1.5.1 Método

El método es deductivo puesto que se parte de una verdad establecida que es el sistema aduanero de cada país; en esta investigación se hace referencia al Régimen Aduanero colombiano y la Ordenanza Aduanera chilena, permitiendo identificar las diferencias y hechos que atrasan a Colombia en los procedimientos para el intercambio comercial. Deducción que se hace con el fin de hallar ventajas, desventajas y conclusiones.

1.5.2 Metodología

Recolección de información secundaria: La información se recopilará principalmente de Internet y se realizará la búsqueda en fuentes académicas que respalden la investigación utilizada de manera segura y eficaz para garantizar la consulta; algunas de las páginas de las cuales se planea verificar los datos son: Aduanas de Chile, DIAN, Ministerio de Comercio, el Portafolio, Banco Central de Chile, Banco de la República, Proexport , Legiscomex, DERICOM, entre otras. También se emplearán libros, revistas, periódicos y artículos científicos.

Recolección primaria: Se basará en la elaboración de preguntas y ejecución de respuestas, a través de una entrevista semi estructurada que se le realizará a algunas personas que tengan un contacto directo con el sector de importación, es decir, se tomará la muestra de tres funcionarios que posean experiencia laboral con los procesos de importación en agencias de aduanas, dando una claridad directa de cómo se vive hoy en día cada uno de los procesos en Colombia. Estas encuestas estarán en los hallazgos del documento.

1.5.3 Alcances

Esta investigación realiza el análisis de las diferencias aduaneras para los procesos de importación de bienes en Colombia desde el año 2008 al 2013.

Trabajo de Grado

Ciclo Profesional en Negocios Internacionales

El objetivo es identificar y señalar las falencias que tiene Colombia con respecto a otro país, quizá con las mismas capacidades y más avanzado en cuanto a generación de procesos, facilidad y eficiencia en los mismos se refiere. Este estudio se fundamenta en información recolectada de los países con respecto a los últimos 5 años. El tiempo destinado para la investigación es el segundo semestre del año 2013.

2. Ejecución del proyecto

2.1 Marco Teórico

Los procesos de aduana conjugan una serie de circunstancias las cuales son necesarias analizar, con el fin de encontrar respuestas del por qué algunos regímenes aduaneros fallan frente a otros. Para este análisis se tomo a Colombia (país con grande retos aduaneros) y Chile (país ejemplo, como economía sostenible a nivel mundial).

Dentro de este análisis se incluye: el perfil económico de Colombia y Chile, los indicadores, el perfil logístico de cada país, acuerdos comerciales que poseen, zonas francas, aduanas, puertos, aeropuertos como mecanismos para dar respuesta a las exigencias mundiales y normatividad o marco legal que rigen ambos estatutos aduaneros.

2.1.1 Entorno Económico de Chile

Información General

Chile posee una ubicación favorable, dueño de una gran parte de la costa del Pacífico, está ubicado al suroccidente de América donde limita con Perú, Argentina y Bolivia. Su posición es privilegiada para la economía en el mapa mundial, tiene contacto con Japón, China y Corea del Sur con los cuales tiene acuerdos comerciales y realiza intercambios anuales de un 40.7% del total de sus exportaciones, contribuyendo a un significativo ingreso que alcanza los USD27.506 millones (2010). Legiscomex (2011)

Tabla .1. Información general de Chile

CAPITAL	Santiago de Chile	
MONEDA	Peso Chileno	
IDOMA	Español	
POBLACIÓN	17.216.945 (julio 2013 est)	Es una sociedad la cual se envejece, por falta de fecundidad (muy similar a los países ya desarrollados)
		Han reducido grandemente la tasa de pobreza en la población
		País con atractivo para los inmigrantes
DEMOCRACIA	Republicana	
PIB	325.8 mil millones (2012 est)	Con un crecimiento real del 5,5% (2012), comparado con el resto del mundo ocupa el puesto 53
PIB PER CÁPITA	18.700 (2012 est)	El segundo puesto del ingreso Per cápita más alto de Sur América (informe de Legiscomex) y puesto 40 a nivel mundial (Banco Mundial 2012)
TASA DE DESEMPLEO	6,4% (2012 est)- feb 2013 6,2%	Desempleo de un Solo digito
RESERVAS DE DIVISAS Y ORO	41650 millones (31 de diciembre 2012 est)	
DEUDA EXTERNA	104,6 mil millones dólares (31 de diciembre 2012 est)	Indicadores tomados por Mercosur- Chile, donde se discrimina la deuda externa en los periodos de 2007 al 2012

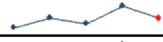
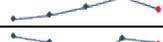
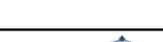
Fuente: Elaboración propia, información tomada de Factbook de la CIA, Legiscomex -Perfil económico de Chile y Banco Mundial

Posee una economía que se identifica por el alto nivel de comercio exterior que ejerce puesto que tiene múltiples tratados y conexiones con el resto del mundo, además tiene fuertes instituciones financieras que le otorgan el reconocimiento de ser la nación más fuerte y soberana en Latino América.

Para el año 2012 Chile presentó un aumento muy significativo en su PIB, lo cual impactó positivamente el ingreso per cápita de esta nación. Un crecimiento del 5.6% con respecto al año anterior se mostró por el impacto de agentes macroeconómicos, un ejemplo de ello es la demanda interna por consumismo que aumentó en un 7.1% donde la participación de los hogares fue transcendental para la satisfacción de sus necesidades básicas.

El Banco Central de Chile muestra el siguiente resultado donde se puede analizar que cada ítem posee una valoración durante los trimestres del año, indicando el porcentaje en términos económicos que incidieron en dicho período, llevando las expresiones a valores reales y nominales. A este factor positivo en la economía se le suma la desaceleración de la inflación chilena.

Tabla .2. Principales Agregados macroeconómicos

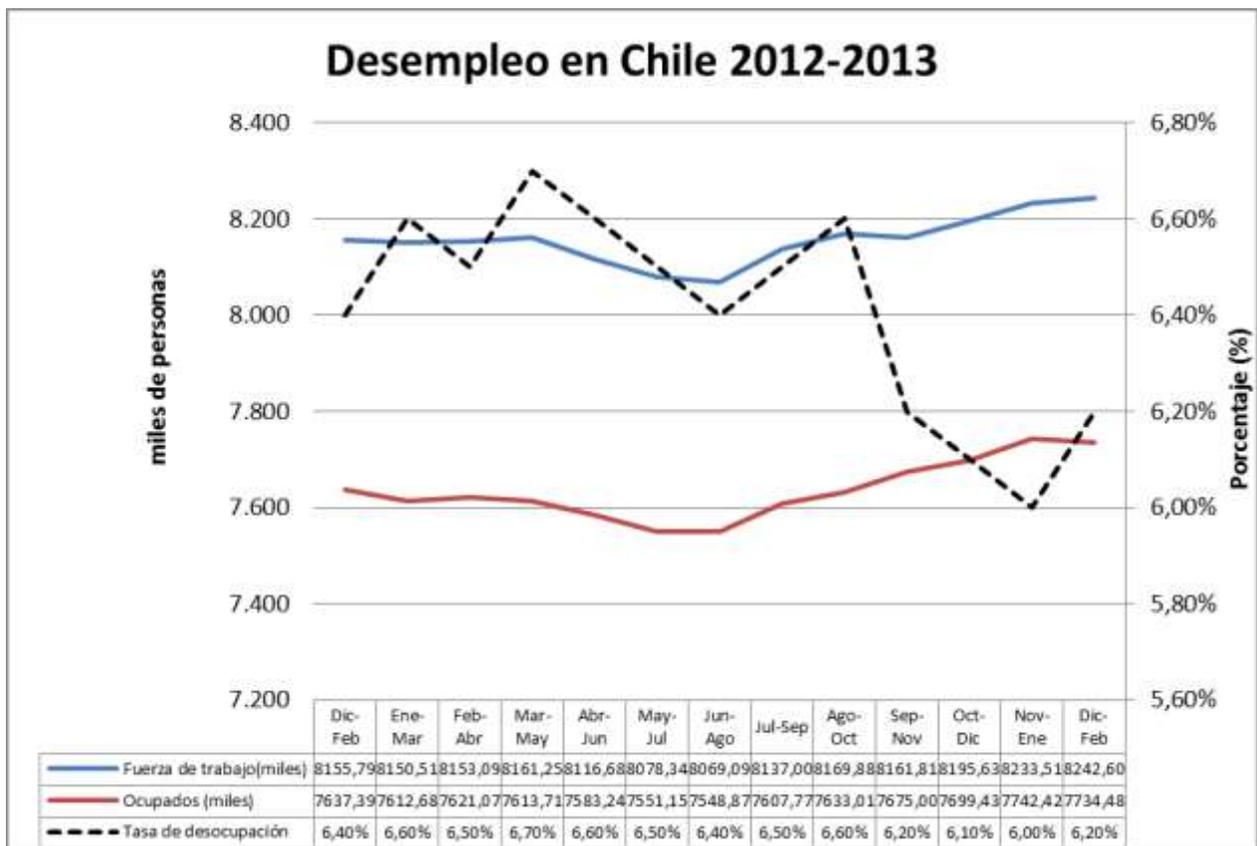
Principales agregados macroeconómicos 2012						
(variación porcentual anual, en términos reales)						
VARIABLES	2012				Año	Comportamiento
	I	II	III	IV		
Producto interno bruto(PIB)	5,1	5,7	5,8	5,7	5,6	
PIB desestacionalizado	0,9	1,7	1,2	1,5	5,5	
Ingreso nacional bruto disponible real	3,4	3,8	5,4	5,9	4,6	
Demanda interna	4,9	6,9	8,3	8,2	7,1	
Cosumo total	4,6	5,4	5,4	7,3	5,8	
Consumo de hogares en IPSFL	5,1	5,7	6	7,3	6,1	
Consumo gobierno	1,6	4,2	2,5	7,2	4,2	
Formación bruta capital fijo	7,3	9,8	13,4	18,1	12,3	
Construcción y otras obras	9,2	9	8,6	9,1	9	
Maquinaria y equipos	3,7	10,8	20,6	31,3	17,4	
Exportaciones de bienes y servicios	3,5	-0,2	-4,3	4,7	1	
Importaciones de bienes y servicios	2,9	2,4	2,3	11,9	4,9	
(porcentaje del PIB, en términos reales)						
Tasa de inversión en capital fijo	25,6	25,6	27,3	28,6	26,8	
(porcentaje del PIB, en términos nominales)						
Inversión total	25,3	24,2	27,8	22,8	25	
Ahorro externo	0,2	2,5	7,3	3,9	3,5	
Ahorro Nacional	25,1	21,7	20,4	18,9	21,5	

Fuente: Elaboración propia. Información tomada del Banco Central de Chile

Para el año 2012 cerró con un porcentaje de 1.5%, producido por la reducción de precios de 4 elementos importantes de la canasta familiar como son las prendas de vestir, calzado, recreación, cultura y comunicaciones.

Un factor importante de observación en la economía es el desempleo y Chile para el año 2013 en Febrero tuvo una tasa de desocupación del 6.2%, dato valiosa porque comprende sólo un dígito, lo que indica una estabilidad alta en su fuerza de trabajo. La siguiente gráfica muestra la evolución de esta variable macroeconómica durante el año 2012 y su comportamiento positivo, considerando un aumento de la fuerza laboral mes a mes de 1.1%.

Gráfico .1. Desempleo en Chile 2012 - 2013



Desempleo de Chile 2012 (fuente: Elaboración propia. Información tomada de INE) Legiscomex (2013). Inteligencia de mercados-Perfil económico y comercial de Chile.

Chile también posee una estabilidad en su moneda (peso chileno), hacia el primer semestre del 2012 tuvo un tipo de cambio de 493.2 pesos por dólar, actualmente (Octubre 2013) se encuentra en 497.90 pesos por dólar, estadísticas que se muestran en la página Exchangerates, lo que indica que su porcentaje de variación ha sido mínimo, brindando

permanencia en diferentes períodos. Lo que convierte este país en un atractivo para la inversión extranjera, influenciada además por el nivel asignado de las calificadoras más importantes a nivel mundial, otorgándole una posición positiva (A+) para el riesgo crediticio, que indica un riesgo soberano bajo.

El desarrollo de su economía se basa en tres sectores:

- a) Sector primario: agropecuario, forestal, pesca y acuicultura, y minería donde se destaca el producto más representativo para Chile el cobre.
- b) Sector secundario (industria): Este se divide en subsectores comprendidos por la manufactura, la electricidad, el agua y la construcción.
- c) Sector terciario: servicios de transporte, comunicaciones, comercio, finanzas, inmobiliario, administración pública, entre otros.

Como estrategias económicas el gobierno chileno efectúa una serie de planes que incluyen acciones como:

- Planes Pymes 2.0, donde se busca el desarrollo de las pequeñas y grandes empresas para que no sean influenciadas o absorbidas por la burocracia. Se destacan dos ideales fundamentales; primero, la creación de la Oficina de la Competitividad que busca el pago de incentivos antes de 30 días a las empresas pymes proveedoras del Estado, el plan se denomina “Chile paga”, y por último, la Internacionalización de las empresas que crea instrumentos adecuados con el fin de lograr dicho objetivo, igualmente fomenta el espíritu de crecimiento dentro de estas a través de diversas capacitaciones.
- Estrategia energética, se visiona un plan desarrollado para la estructuración y manejo de fuentes energéticas e hidroeléctricas bajo esquemas de energías renovables.

(Rescatado ICEX 2013)

Dentro de sus estrategias Chile se ha abierto paso con la participación en las siguientes Organizaciones Internacionales:

- OMC- Organización Mundial del Comercio
- ALADI- Asociación Latinoamericana de Integración
- APEC- Foro de Cooperación Económica ASIA- Pacífico
- MERCOSUR, Del cual Chile es miembro solamente de forma asociada
- CAN- Comunidad Andina de Naciones, participación de Asociado
- OCEDE- 11 de Enero 2010 se firma el convenio, el 30 de Marzo es legalizado por el Congreso.
- OMPI- Organización Mundial de la propiedad Intelectual.

(Organizaciones Internacionales Económicas y Comerciales de las que Chile es Miembro. www.icex.es 2012. Indicadores Económicos, Pág. 53)

Con base a las proyecciones que realiza el BBVA para la economía chilena en el 2014, se toman los datos más relevantes de los últimos años y se plantea una estructura informativa a futuro.

Tabla .3. Proyecciones de Chile 2014

CHILE	2011	2012	2013	2014
Actividad				
PIB Real	+5.9	+5.6	+4.2	+4.4
Consumo privado (%)	+8.9	+6.1	+5.5	+5.0
Consumo público (%)	+3.0	+4.2	+4.1	+4.9
Formación Bruta de Capital (%)	+14.7	+12.3	+6.0	+5.2
Demanda Interna (Contribución al crecimiento)	+9.1	+7.4	+5.6	+4.7
Exportaciones (%)	+5.2	+1.0	+2.7	+4.5
Importaciones (%)	+14.5	+4.9	+5.7	+4.4
Demanda Externa (Contribución al crecimiento)	-3.8	-1.7	-1.4	-0.3

crecimiento)				
Mercado de Trabajo				
Empleo	+5.1	+2.0	+1.0	+1.2
Tasa de Paro (% Población Activa)	+7.1	+6.4	+6.5	+6.7
Tipo de Cambio				
Tipo de Cambio (Frente USD) Promedio	67	49	17	9
Tipo de Cambio (Frente USD) Fin de período	7	13	0 0	12

Fuente: Elaboración Propia, Información tomada y modificada de BBVA Research, Proyecciones de Chile

2.1.2 Comercio exterior de Chile.

Anteriormente se ha mencionado la importancia que tiene el comercio exterior en Chile para su economía, siendo este el motor impulsador para convertirlo en la fuerza económica de Sur América. Una cantidad de tratados le han permitido una dinámica de intercambios, de ingreso de divisas, de aumento del empleo y la calidad en la Educación.

Actualmente cuenta con una variedad de tratados, los cuales se han agrupado de la siguiente forma:

- **Acuerdos de asociación estratégica:** Es un acuerdo bilateral de alcance intermedio que otorga preferencias arancelarias y forma cooperación en temas científicos, sociales, tecnológicos, ambientales y educacionales.
- **Acuerdos de complementación económica (ACE):** Es realizado por los países Latinos, en los acuerdos bilaterales y se permite la apertura de sus mercados recíprocamente. Para Chile estos son: P-4, Brunei, Nueva Zelanda, Singapur con suscripción e 18 de Julio 2005, Unión Europea suscrito el 18 de Noviembre 2002 y entro en vigencia el 1 de Febrero 2003.

- Acuerdos de Alcance parcial: Es el cambio progresivo de aranceles en ciertos productos, se realiza parcialmente la desgravación de impuestos de un listado con ciertas mercancías. Es la primera etapa que confirma los tratados de libre comercio.

Tabla .4. Acuerdo de Alcance Parcial

ACUERDOS DE ALCANCE PARCIAL		
ACUERDO	FECHA DE SUSCRIPCION	VIGENCIA
Ecuador	10/03/2008	25/01/2010
India	08/03/2006	17/08/2007
Colombia	06/12/1993	06/12/1993
Bolivia	06/04/1993	06/04/1993
Venezuela	02/04/1993	02/04/1993
Argentina	02/08/1991	02/08/1991

Fuente: Elaboración propia. Información tomada de Sistema de información sobre comercio exterior SICE. Organización de los estados Americanos

- Tratados de libre comercio: Son acuerdos bilaterales que busca la creación de una zona de libre comercio para generar libre movilidad de bienes y servicios, armonizando las políticas y normas jurídicas. Se debe asegurar la homogeneidad de las partes participantes para generar un equilibrio de “gana-gana” y competitividad entre ellos.

Tabla .5. Acuerdo de Libre Comercio

ACUERDO DE LIBRE COMERCIO		
ACUERDO	FECHA DE SUSCRIPCION	VIGENCIA
Malasia	13/11/2010	18/04/2012
Turquía	14/07/2009	01/03/2011
Australia	30/07/2008	06/03/2009
Japón	27/03/2007	03/09/2007

Colombia	27/11/2006	08/05/2009
Perú	22/08/2006	01/03/2009
Panamá	27/06/2006	07/03/2008
China	18/11/2005	01/10/2006
Asociación Europea de Libre Comercio (AELC)	26/06/2003	01/12/2004
Estados Unidos	06/06/2003	01/01/2004
Corea del Sur	15/02/2003	01/04/2004
Centroamérica- Chile	18/10/1999	15/02/2002
México	17/04/1998	01/08/1999
Canadá	05/12/1996	05/07/1997
Mercosur	25/06/1996	01/10/1996

Fuente: Elaboración propia. Información tomada de sistema de información sobre comercio exterior SICE. Organización de los estados Americanos

Chile tiene una participación en la Organización Mundial del Comercio (OMC) donde posee un observatorio y evaluación de sus políticas comerciales realizado por esta entidad mediante el Mecanismo de Examen de Políticas Comerciales (MEPC) de los cuales todos los miembros debe ser objeto de evaluación. Chile por lo pronto en el reporte entregado refleja que las prácticas y políticas comerciales han generado el crecimiento y reducción de la pobreza, también poseen características fundamentales para las relaciones comerciales tales como la transparencia y la previsibilidad. El último estudio realizado fue en el año 2003, donde se implementaron diferentes medidas:

- Modernización de las aduanas
- Tipo de arancel NMF único del 6%, con algunas excepciones
- Retiro de algunos impuestos a las importaciones y otorgado subsidios a las exportaciones
- Reformas a los sistemas de políticas de competencia, contratación pública y propiedad intelectual.

Exámenes de las políticas comerciales: Chile. Organización Mundial del comercio. Comunicado de prensa (2009) http://www.wto.org/spanish/tratop_s/tpr_s/tp320_s.htm

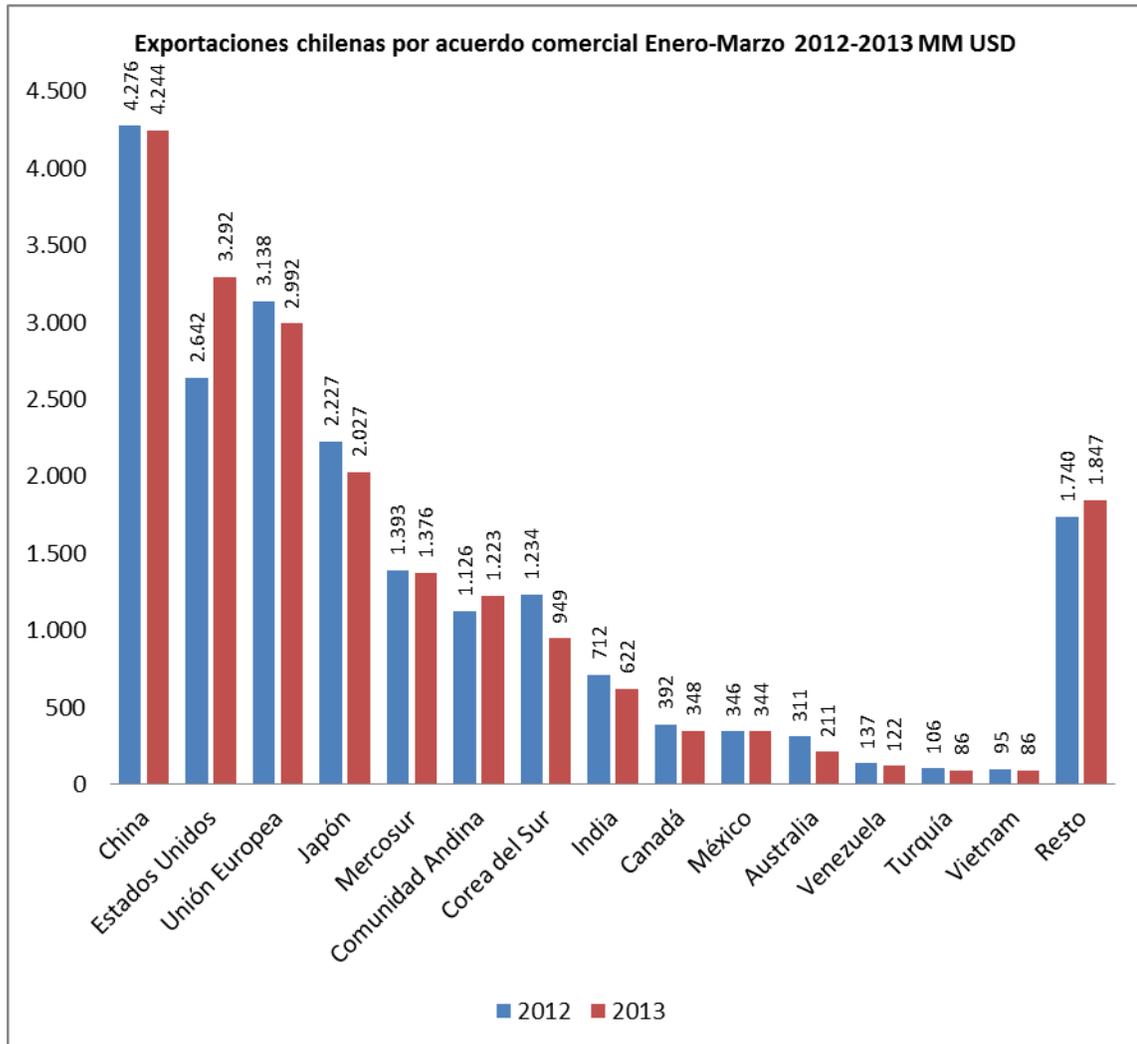
Para el año 2013 Chile presentó una variación en el área de comercio exterior; un total de USD19.750 millones, un porcentaje menor al año anterior que fue influenciado por el descenso del precio en las materias primas. Sin embargo, no es un porcentaje negativo. A este valor aportaron el incremento de las exportaciones en un 5.3% en los sectores primarios como fueron la agricultura, la ganadería, la silvicultura y la pesca; otro aporte fue por parte de la industria ayudando con un 1.5%, pero negativamente impactado por la minería que tuvo una baja de 8.7%. El comportamiento de las importaciones con una conducta de incremento de un 6%.

Recuperado de Indicadores de comercio exterior, primer trimestre 2013. Banco Central de Chile.

En las exportaciones los principales bienes fueron enviados a China, posteriormente a Estados Unidos y por último a la Unión Europea, en orden de importancia y con principal porcentaje en miles de millones. El siguiente cuadro muestra la dinámica del comercio según el país de destino y su orden.

A nivel mundial Chile es considerado un buen aliado comercial por su apertura al mundo y búsqueda continua de estar junto a los grandes bloques económicos donde posee un mercado de más 3.800 millones de habitantes. Este país tiene una economía orientada básicamente a la exportación de bienes y servicios y a la agilidad en los procesos de importación para abastecimiento de materias primas.

Gráfico .2. Exportaciones Chiles por Acuerdo Comercial



Fuente: Elaboración propia. Información tomada de Departamento de estudios, DIRECON, sobre la base de datos Banco central de Chile.

Por lo tanto al momento de mirar y evaluar de cada reforma chilena en políticas económicas es interesante e importante analizar la conducta de las exportaciones y su relación con el crecimiento a nivel mundial, producido por su alto desempeño y diversificación de mercados.

2.1.3 Perfil Logístico de Chile

El informe del Banco Mundial sobre logística y globalización sitúa a Chile en el primer lugar de América Latina y el puesto 32 a nivel mundial, posee los más altos índices de calidad en servicios de logística para el comercio enfocado en el desarrollo de herramientas logísticas. Así mismo, ocupa el puesto 49 en el 2010 dentro de 155 países que fueron evaluados en los índices de desempeño Logístico, este estudio tienen en cuenta aspectos como la eficiencia en trámites de aduana; la calidad de infraestructura portuaria y la tecnología aplicada; la agilidad y costos para organizar carga; y la puntualidad en la llegada de mercancía a los puntos de destino.

Para destacar, Chile posee el primer puesto en América Latina en la eficiencia de trámites aduaneros por parte de los entes reguladores y las aduanas, puntuación que se denota al realizarse los procesos de Nacionalización presentando la declaración aduanera y el despacho de la mercancía en términos de medio día si no requiere inspección física o de día y medio si es necesaria la inspección de mercancía por parte de un funcionario en puerto. Sin embargo también tiene puntuación por debajo de Brasil y México en infraestructura logística, ocupando el puesto 51.

Para alcanzar este desarrollo poseen 24 puertos marítimos que son de manejo privado para el servicio público y los principales usados para el comercio internacional son 14 donde el 95% de sus actividades de intercambio internacional son realizadas por este medio. Los principales puertos para la manipulación de bienes en comercio exterior son Valparaíso, Quintero, San Antonio, Patillos, Mejillones, San Vicente, Huasco, Tocopilla, Coronel, Lirquen, Antofagasta, Iquique y Caldera. Se destaca que Valparaíso fue la primera aduana utilizada para el ingreso de productos de forma marítima. (Recuperado de Principales puertos Marítimos de Chile Legiscomex. Perfil logístico de Chile 2011.)

Un gran número de buques internacionales hacen escala en más de un puerto chileno y sus principales destinos a nivel mundial son China, Estados Unidos, Japón, Corea

del Sur y Brasil. En el caso Latino Americano, la siguiente gráfica muestra la dinámica del comercio a través de este medio.

Gráfico .3. Comercio Exterior de Chile con países Latinoamericanos, por vía marítima



Fuente: Elaboración propia. Información tomada de CEPAL- serie recursos naturales e infraestructura, tomado de la base de datos del transporte internacional

Así mismo cuentan con una infraestructura aeroportuaria de 5 aeropuertos, con mayor importancia el que está ubicado en Santiago de Chile, puesto que maneja el mayor volumen en las exportaciones; posteriormente Iquique, Puerto Montt, Antofagasta y Punta arenas. Los principales destinos que tienen las exportaciones vía aérea son Estados Unidos, Canadá, Suiza, Alemania, Brasil y Colombia.

El tráfico de carga y de pasajeros es uno de los más altos del mundo, en su mayoría son manejados por el Estado, ofrece la solución a las nuevas exigencias de infraestructura con una participación de entes privados que promueven la competitividad y la solución a las necesidades de los usuarios.

Por otro lado, es de conocimiento la importancia de la estructura vial en un país para su progreso y desarrollo económico. Chile posee una infraestructura para el transporte terrestre moderno y eficiente, cuenta con 80.000 km de carretera donde se encuentra la calzada más grande denominada Panamericana que atraviesa las principales ciudades del país. Tiene agrupados los caminos así: caminos nacionales (conectan al país del norte al sur); caminos internacionales (conectan a Chile con los países vecinos); caminos regionales (dentro de los límites de cada administración) y caminos comunales (conformada por la red vial comunal). En los caminos internacionales, Brasil es el principal destino para las exportaciones, seguido de Argentina, Bolivia y Perú, y el principal país que importa vía terrestre a Chile es Argentina.

2.1.4 Zonas Francas de Chile

En la República de Chile existen dos zonas francas habilitadas y para el funcionamiento con fines comerciales¹

- **Zona Franca Punta Arenas.** Ubicada en la región Magallanes y Antártica Chilena, Provincia de Magallanes. Inició sus actividades en 1977 y es la plataforma de negocios más importante de la Patagonia Chilena y Argentina.

En sus más de 53 hectáreas y en toda su zona de extensión, se realiza una fuerte actividad comercial e industrial donde actualmente más de 700 usuarios realizan

¹ La reglamentación de las zonas francas en Chile, están bajo la Ley 19.946, Ley 19.709 y decreto con fuerza de Ley N 341, para mayor información se puede ver en la Página oficial del servicios de Aduanas de Chile en ítem de Normas Legales, Zona francas disponible en <http://www.aduana.cl/zona-franca/aduana/2007-07-20/152628.html>, donde se desglosa la información sobre las modificaciones presentadas para la regulación de estas.

operaciones de importación, compra, depósito, exhibición, transformación, empaque y comercialización, recibiendo visitas por más de 5,5 millones de personas al año, con ventas que superan los 500 millones de dólares anuales.

- **Zona Franca Iquique.** Se encuentra en la ciudad de Iquique, Región de Tarapacá, Provincia de Iquique. Creada con la finalidad de incrementar y agilizar las operaciones de importación, permitiendo un bajo costo y suministros de insumos, necesarios para la producción nacional Chilena. Hecho que permite en convertirse en un gran centro de operaciones para productos traídos desde Argentina, Brasil, Paraguay, Perú y Bolivia. Se dice que tiene una ubicación estratégica para la salida de las mercancías hacia y dentro del territorio aduanero chileno, o para exportaciones entre Mercosur y Asia.

(Recuperado de Welcomechile.com. ZOFRI como punto más visitado del Norte Chileno).

Miranda (1992) en su análisis de la Zona Franca de Iquique en su perspectiva industrial, muestra una serie de ítems que se necesitaban enfocar para la zona franca; mediante una entrevista que se le realizó al señor Juan Morales (Gerente de la Zona Franca en 1992) para la Revista Noticias ZOFRI donde visionaba una perspectiva de mejora y planteaba:

Dentro de las principales acciones definidas por la nueva administración para el crecimiento del sistema se menciona la expansión de los mercados externos, la simplificación de los procedimientos y trámites administrativos, la incorporación de mayor tecnología computacional, el mejoramiento de infraestructura, el otorgamiento de más y mejores servicios los usuarios, el fomento al desarrollo de la industria de exportación, el mejoramiento de los sistemas de transporte entre otras tareas.

De esta forma se justificó la importancia de su modernización.

2.1.5 Aduanas de Chile

Con el fin de regular y registrar la entrada y salida de mercancías del territorio, Chile cuenta con una serie de aduanas que le permite la administración de las mercancías y su paso fronterizo. Entre ellas están:

Aduana de ARICA: Sus pasos fronterizos son: Pasos Fronterizos Visviri, Chungará, Chacalluta

Aduana de IQUIQUE: Pasos Fronterizos Colchane, Quillagüa, El Loa

Aduana de TOCOPILLA: Sin pasos Fronterizos Habilitados

Aduana de ANTOFAGASTA: Pasos Fronterizos Ollagüe, San Pedro de Atacama, Socompa

Aduana de CHAÑARAL: Pasos Fronterizos San Francisco, Pircas Negras

Aduana de COQUIMBO: Paso Fronterizo a Aguas Negras

Aduana de LOS ANDES: Paso Fronterizo a Los Libertadores

Aduana de VALPARAISO: Sin pasos Fronterizos Habilitados

Aduana de SAN ANTONIO: Sin pasos Fronterizos Habilitados

Aduana METROPOLITANA: Sin pasos Fronterizos Habilitados

Aduana de TALCAHUANO: Pasos Fronterizos Vergara, Pehuenche, Pichachén, Pino Hachado, Icalma, Mamuil Malal, Buta Mallín

Aduana de OSORNO: Pasos Fronterizos Cardenal Samoré, Huahum, Carirriñe

Aduana de PUERTO MONTT: Pasos Fronterizos Vicente Pérez Rosales, Futaleufu

Aduana de PUERTO AYSÉN: Sin pasos Fronterizos Habilitados

Aduana de COYHAIQUE: Pasos Fronterizos Las Pampas-Lago Verde Appeleg, Pampa Alta, Coyhaique, Huemules, Ibañez Palavicine, Río Jeinimeni, Roballos, Río Mayer, Lago O'Higgins-San Martín

Aduana de PUNTA ARENAS: Pasos Fronterizos Río Don Guillermo, Dorotea, Casas Viejas, San Sebastián, Monte Aymond

(Recuperado de Direcciones Regionales, Administraciones y Horarios de los Pasos Fronterizos a lo largo de Chile).

2.2 Entorno Económico de Colombia.

2.2.1 Información General

Tabla .6. Información General de Colombia

CAPITAL	Bogotá D.C	
MONEDA	Peso Colombiano	
IDOMA	Español	
POBLACIÓN	46,909,858	Información al 07 de febrero del 2013 La medición se realiza mediante censo nacional en períodos de cada 10 Años
DEMOCRACIA	Republicana	Establece la división de Poderes y se presenta la figura de Presidente de la republica
PIB	USD 376,821 Mm	Con un crecimiento real del 3,9% (2012), mostrando una desaceleración frente al año anterior.
PIB PER CÁPITA	8,089 USD (2012)	En el ranking Latino Americano, Colombia se encuentra en el puesto número 9. Un poder adquisitivo bajo en comparación con otros países Sur Americanos como Chile y Argentina.
TASA DE DESEMPLEO	9,6% (Diciembre 2012)	Desempleo de un Solo digito, El número de desempleados para el cierre del año 2012 fue del 2,2% (DANE)
DEUDA EXTERNA	21,5% del PIB	79,949 Millones de Dólares a Septiembre del 2012

Fuente: Elaboración propia, información tomada de DANE - Estimado cifras provisionales, ANDI –Balance 2012 y perspectivas 2013

Si bien anteriormente se menciona la importancia geográfica que tiene Chile por poseer gran parte de la costa del pacífico, Colombia tiene una ubicación estratégica en el mundo por tener acceso tanto al Océano Pacífico como al Atlántico, siendo el enlace para Centro América y Norte América con los países del sur. Limita con Venezuela, Ecuador, Perú, Brasil y Panamá, vecinos con los cuales posee acuerdos comerciales bilaterales; adicionalmente extiende su territorio a través de la plataforma continental con gran parte de acceso al mar, esta ubicación ha sido denominada como una localización competitiva que le permite el fácil acceso a los mercados y realizar el intercambio de mercancías (cabe notar que posee grandes falencias en la distribución física internacional, la logística y los puertos no permiten que Colombia realmente aproveche el 100% de su geografía).

Su economía se basa en la producción de bienes primarios, los cuales se enfocan en los siguientes sectores productivos:

- Industria textil: vestuario, insumos textiles, cueros y calzado
- Manufacturas: muebles, caucho, plástico, envases, empaques, material para la construcción, entre otros.
- Agroindustria: agrícola, pecuaria, avícola, flores y plantas
- Servicios: Uno de los más reconocidos es el campo de la salud, sin embargo también se destaca y ha sido fundamental para el avance de las exportaciones el intercambio de educación, ingeniería, turismo.
- Turismo: Por la forma geográfica que posee Colombia se encuentra toda la variedad de turismo que se pueda ofrecer, tanto costero, turismo de interior, eco-turismo y deportes extremos. (se ha aumentado en los últimos años por las políticas de seguridad democrática que ha adoptado el país y la promoción de la marca país, liderado desde el gobierno del ex presidente Álvaro Uribe Vélez).

El principal ente regulador de la economía para Colombia es el Banco de la República como autoridad monetaria y dentro de sus funciones debe proveer el control de la inflación, regulación cambiaria, administración de las reservas internacionales y la promoción del desarrollo científico y cultural del país. Considerado el Banco de los bancos, ha realizado un sin número de estrategias como el desarrollo en los sistemas de pagos, el fortalecimiento de la actividad financiera y el funcionamiento de los pagos internos. (Banco de la Republica de Colombia-Funciones).

Colombia cuenta con una serie de indicadores económicos como:

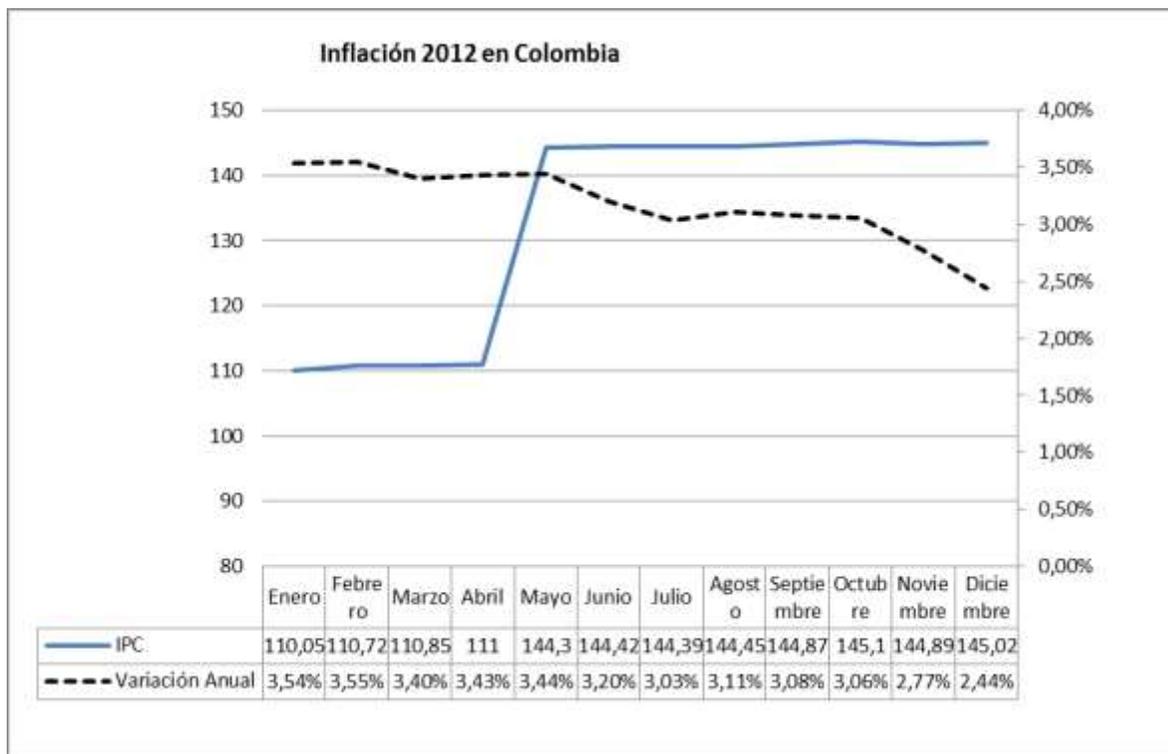
Tabla .7. Principales Indicadores Económicos

PRINCIPALES INDICADORES ECONÓMICOS			
INDICADOR	2010	2011	2012
PIB			
PIB	286,501	333,155	376,821
PIB per cápita	6180	7235	8089
Comercio Exterior			
Exportaciones (USD MM)	40,828	56,954	61,5
Importaciones (USD MM)	38,464	54,675	60
Inversión			
Inversión % PIB		27,1	27,7
Inversión Extranjera directa	6,758	13,438	15,823
Deuda Externa			
Deuda externa % PIB	20,20%	22,80%	20,60%
Deuda externa (USD MM)	57,74	75,909	78,642
Entorno Macroeconómico			
Inflación	4,21	3,7	2,8
Déficit público (% de PIB)	3,90%	2,90%	2,40%
Deuda pública	37	33,2	35,3
Saldo balanza comercial (USD M)	2,363	6,187	6,004
Fuerza Laboral			
Desempleo (%)	11,80%	10,80%	9,60%
Población Activa	21,26	23,024	23,091
Tipo de cambio frente al dólar			
Media anual	1920	1847	1799
Fin de período	1855	1943	1768

Fuente: Elaboración propia. Información tomada y modificada de Banco de la Republica, DANE, Ministerio de Hacienda, Ministerio de Comercio, Industria y Turismo. Principales Indicadores Económicos, 6-7 y ANDI- Balance 2012, informe pág. 8)

Para el año 2012 el crecimiento del PIB fue de un 4%, presentando un panorama a la baja, ya que diferentes sectores como la construcción e industria redujeron sus actividades lo que afecta las diferentes políticas monetarias y fiscales adoptadas por la Nación. Una inflación en el 2012 del 2.44%, siendo mucho más baja que el año anterior, generada por el aumento de consumo privado de los hogares colombianos y la estabilidad de precios en la canasta familiar, tal cual fue proyectado por el Banco de la República.

Gráfico .4. Inflación de Colombia, 2012



Fuente: Elaboración propia. Información tomada de Financial red, con base al reporte del Banco de la República.

Colombia posee la tercera parte de la población de Latinoamérica lo cual le da un mercado interno bastante amplio, sin embargo el 40% de sus habitantes posee un poder adquisitivo bajo, el ingreso Per Cápita para el año 2012 fue de USD7.855, muy bajo en comparación del gigante Latino Americano Chile; se espera que para el 2013 se cierre el año con un

incremento de este ingreso de 4.9% según datos del Fondo Monetario Internacional, quedando en USD8.238.

Positivamente, Colombia presentó una disminución en su tasa de desempleo, privilegiadamente alcanzó los índices de un solo dígito, el desempleo en Colombia a finales del 2012 obtuvo un porcentaje del 9.4% y en lo que va corrido del año ha bajado un punto esta tasa de desempleo, según información del DANE se encuentra con una tasa actual del 9.3%. (Dato hasta Agosto 2013). La tasa de alfabetización para el 2012 fue de 9.5% de los ocupados y el 16.0% de las personas no ocupadas son asistentes de instituciones educativas.² Por otro lado, las políticas fiscales que están implementando por parte del gobierno buscan la reducción del gasto público para el presente año, lo que conllevaría al aumento del ahorro y el cuidado de las finanzas del Estado.

Los flujos de capitales se mantiene fuertes en Colombia para el período del 2013 según el reporte del BBVA, aun con los aumentos de las tasas de interés reportados por Estados Unidos no se presentó una salida fuerte de los capitales existentes en el país, reportando en la balanza cambiaria un índice positivo en la inversión extranjera que crece por un ambiente óptimo para la inversión, una percepción mundial que se originó tras diferentes esfuerzos en política democrática y la promoción de Colombia por parte de Proexport, convirtiendo al país en uno de los más grandes atractivos para hacer negocios.

De igual forma, como estrategia del gobierno nacional, Colombia es miembro y posee el apoyo de diferentes organizaciones internacionales en busca del desarrollo económico y social, ayudando a aumentar su participación en las relaciones diplomáticas y políticas con otras naciones. Las Organizaciones Internacionales y Económicas a las cuales Colombia pertenece son:

² Para mayor información sobre la fuerza laboral en Colombia y las tasas de desempleo actuales, ver *El desempleo en Colombia*, elaborado por Arango, Luis E y Posada, Carlos E. disponible en <http://www.banrep.gov.co/docum/ftp/borra176.pdf>, o el reporte mes de septiembre por el DANE. Principales indicadores del mercado laboral, recuperado de <http://www.banrep.gov.co/docum/ftp/borra176.pdf>

- Asociación de Estados del Caribe (ACS)
- Asociación Internacional de Fomento (AIEA)
- Asociación Latinoamericana de Integración (ALADI)
- Banco Interamericano de Desarrollo (BID)
- Banco Internacional de Reconstrucción y Fomento (BIRF)
- Banco Mundial (BM)
- Comisión Económica de Naciones Unidas para América Latina y el Caribe (CEPAL)
- Corporación Andina de Fomento (CAF)
- Corporación Financiera Internacional (CFI)
- Fondo Monetario Internacional (FMI)
- Banco Centroamericano de Integración Económica
- Grupo Andino – Acuerdo de Cartagena (GRAN)
- Grupo de los 3 (G-3). Grupo de los 77 (G-77) 32
- Asociación Multilateral de Garantía de Inversiones (MIGA)
- Organización de Estados Americanos (OEA)
- Organización Mundial del Comercio (OMC)
- Organización de las Naciones Unidas (ONU)
- Sistema Económico Latinoamericano (SELA)
- Conferencia de Naciones Unidas para el Comercio y el Desarrollo (UNCTAD)
- Movimiento de los No Alineados
- Asociación de Estados del Caribe (ACS)
- Asociación Internacional de Fomento (AIEA)

(Organizaciones Internacionales Económicas y Comerciales de las que Colombia es miembro. Oficinas comerciales, y Oficina Económica y Comercial de España en Bogotá - 2012).

En otro orden de ideas, el reporte entregado en el 2013 para Colombia realizado por Doing Business donde se evalúa la facilidad de hacer negocio en Colombia, dentro de 185

países que han sido calificados, Colombia ocupa el puesto número 45, un puesto menor al año anterior; esta calificación posee diferentes variables para dar el porcentaje total del puesto a nivel mundial, de igual forma, se realiza el comparativo con Chile en la evaluación de la misma variable, donde posee el puesto número 34 en la facilidad de hacer negocios.

Tabla .8. Facilidad para hacer negocios en Colombia

REGIÓN: América Latina y el Caribe y OCDE	COLOMBIA	CHILE
Chile: Ingreso alto Colombia: Ingreso alto medio	Puesto 45 dentro de 189 economías evaluadas	Puesto 34 dentro de 189 economías evaluadas
VARIABLES	N° DE PUESTO 2013	N° DE PUESTO 2013
Apertura de un Negocio	61	30
Manejo de permisos de construcción	27	87
Obtención de electricidad	134	44
Registro de Propiedades	52	53
Obtención de crédito	70	52
Protección de los inversores	6	32
Pago de impuestos	99	40
Comercio Transfronterizo	91	39
Cumplimiento de contratos	154	64
Resolución de insolvencia	21	98

Fuente: Elaboración propia. Información tomada y modificada de Doing Business, reporte 2013

Según información brindada por el BBVA, el siguiente gráfico evidencia las proyecciones que se tienen para la economía Colombiana en el 2014 tras el comportamiento que ha tenido en los últimos años.

Tabla .9. Proyecciones para Colombia 2014

COLOMBIA	2011	2012	2013	2014
Actividad				
PIB Real	+6.6	+4.0	+4.1	+4.7
Consumo privado (%)	+5.9	+4.7	+3.5	+4.1
Consumo público (%)	+3.6	+5.1	+4.6	+4.8
Formación Bruta de Capital (%)	+18.7	+6.1	+6.0	+8.4
Demanda Interna (Contribución al crecimiento)	+9.4	+5.4	+4.2	+5.8
Exportaciones (%)	+12.9	+5.4	+3.7	+6.2
Importaciones (%)	+21.2	+9.1	+2.7	+8.0
Demanda Externa (Contribución al crecimiento)	-2.8	-1.4	-0.1	-1.1
Mercado de Trabajo				
Empleo	+4.6	+1.7	+1.7	+2.6
Tasa de Paro (% Población Activa)	+10.4	+10.2	+10.3	+10.1
Tipo de Cambio				
Tipo de Cambio (Frente USD) Promedio	+1848.02	+1798.01	+1859.58	+1868.00
Tipo de Cambio (Frente USD) Fin de período	+1934.08	+1793.94	+1885.00	+1869.00

Fuente: Elaboración propia. Información tomada de BBVA Research, Proyecciones de Colombia.

2.2.2 Comercio exterior de Colombia.

En el desarrollo de políticas económicas para el comercio transfronterizo se plantea la internacionalización de las empresas. El comportamiento del comercio exterior de Colombia es dinámico ya que posee varios tratados comerciales que le permiten poseer un gran porcentaje del mercado, tratados estratégicos con grandes potencias mundiales como lo es Estados Unidos y China que se encuentran dentro de sus principales socios

comerciales, seguidos por países como México, Brasil y España. Los acuerdos comerciales que existen actualmente para Colombia son:

- CAN
- Acuerdo de alcance Parcial con Venezuela
- México
- CARICOM
- MERCOSUR (Argentina, Paraguay, Uruguay y Brasil)
- Chile
- Triángulo Norte (El Salvador, Guatemala, Honduras)
- Canadá
- Cuba
- EFTA (Suiza, Liechestentein, Islandia, Noruega)
- Estados Unidos
- Unión Europea
- Nicaragua

Acuerdos suscritos:

- Corea del Sur
- Costa Rica
- Israel
- Alianza Pacífico

(MinCit-Acuerdos Vigentes).

Con respecto a los Tratados de Libre Comercio se puede hablar sobre dos puntos de vista discutibles y ajustables al beneficio de cada empresa; es decir, se puede ver desde un panorama positivo y otro negativo.

Actualmente en Colombia se puede apreciar como el sector agrícola se ve cada vez más deteriorado, primero que todo porque no tienen la capacidad suficiente para competir

con los mercados extranjeros y además la falta de apoyo del Gobierno es evidente, estas dos causas han hecho que el mercado interno no sea competitivo en precios, calidad e inclusive productividad.

Tal como afirma Martínez (2013) en su artículo TLC ¿oportunidad o Amenaza? Dice:

El riesgo es que con tantos tratados vigentes y sin competitividad, las empresas colombianas tiendan a desaparecer y el país se convierta en una especie de puerto libre dependiente de las importaciones para satisfacer necesidades básicas como la alimentación, teniendo en cuenta, que Colombia es un país de innegable origen campesino y con la capacidad de autoabastecerse

En el caso particular de Estados Unidos, mediante programas como Farm Bill subsidian a sus campesinos y los ayudan en el proceso agroindustrial y logístico con miras a la exportación. En contraste, Colombia dejó solos a sus campesinos frente los pares de otros países. El paro agrario busca entre otras cosas esto mismo (subsidios), así lo pidieron los cafeteros y así lo quieren hoy otros sectores. El problema es que el Estado no tiene los recursos suficientes porque la mitad de la plata se la gastan en guerra y la otra mitad se la roban. Prueba de ello es el programa Agro Ingreso Seguro que fue creado supuestamente para ayudar a los campesinos más pobres pero terminó enriqueciendo a poderosos hacendados, políticos corruptos y hasta personajes de farándula

Esta es la forma positiva de trabajo en los Estados Unidos, que sin duda alguna se convierte en una amenaza persistente para el sector agricultor de Colombia.

En otro contexto del comercio exterior colombiano, la economía colombiana es pequeña a nivel mundial, los factores productivos y la mano de obra en el siglo XX era de baja calificación ya que la mayoría de la población para esta época era analfabeta,

adicionalmente los altos costos en el transporte debido topografía colombiana rodeada de altas montañas.

Sin embargo, a pesar de estos obstáculos el comercio exterior en Colombia ha crecido a lo largo de los años y ha realizado acuerdos comerciales paulatinamente, buscando el cambio de ser un país más productivo a industrial, haciendo fuerza en la exportación de servicios, promocionando más productos como el oro, el petróleo y las esmeraldas de las cuales Colombia posee grandes cantidades.

El crecimiento del país en comercio exterior se presentó luego del incremento de la producción del café como producto estrella, lo cual conllevó a su reconocimiento a nivel mundial, contribuyendo altamente al cambio de la economía y la sociedad colombiana.

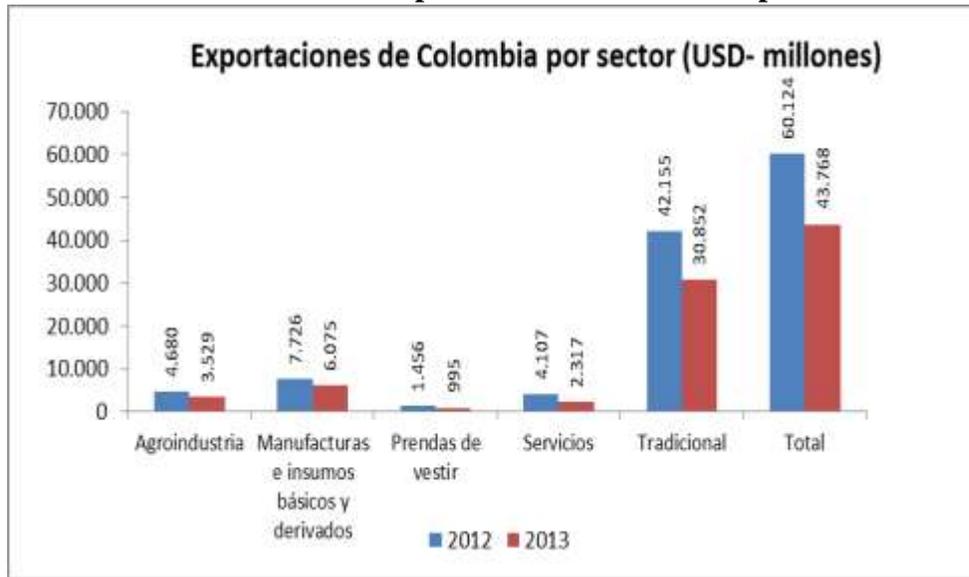
“Antes de la era del café, Colombia todavía no era una nación” El café es un producto de exportación que se puede cultivar eficientemente en casi todo el país. A principios de siglo se cultivaba en los Santanderes, Cundinamarca, Tolima, Huila, Antioquia, Caldas, Valle, Cauca, Nariño y aún en la Sierra Nevada. Como las exportaciones eran los productos monetizables por excelencia, este hecho fue fundamental en la creación de un mercado nacional en términos de una demanda monetaria nacional. (Urrutia 1979b, pp. 41 y ss. Citado en Comercio Exterior y Activas Económica de Colombia en el Siglo XX del Banco de la Republica).

Sin embargo la participación de Colombia a nivel mundial en la producción del café ha ido decreciendo, un hecho que se le atribuye a la reducción de tierra cultivada, todo por problemas de orden público que generaron el aumento de desplazados en el campo, además de la falta de mano de obra calificada; todos estos factores abrieron una coyuntura que permitió que otros países se destacaran con el mismo producto como Vietnam.

En la actualidad la diversificación de productos que posee Colombia para sus exportaciones son muchos, por lo tanto se observa la participación de los sectores

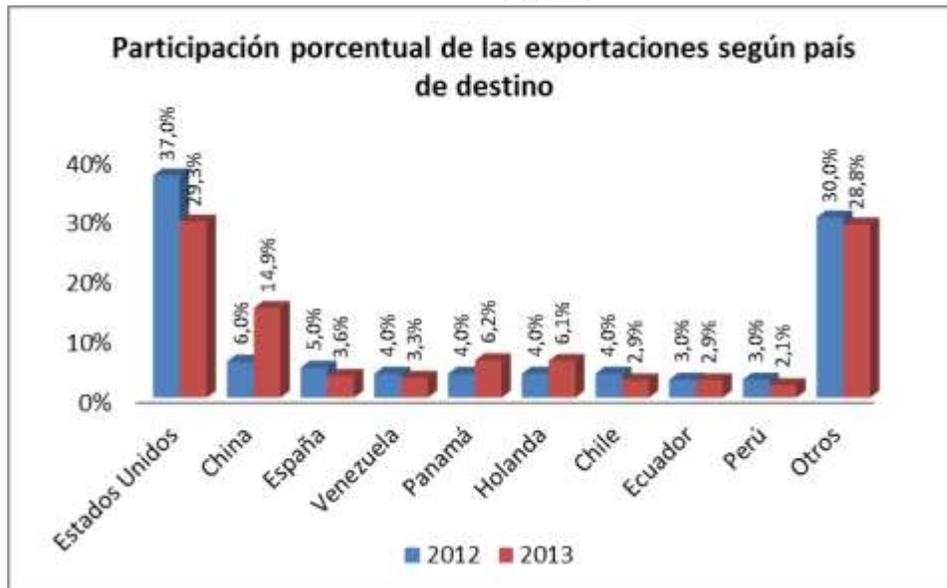
económicos en las exportaciones y principales países de destino para el 2013 con el fin de evaluar sus respectivos cambios.

Gráfico .5. Exportaciones colombianas por sector



Fuente: Elaboración propia. Información tomada y modificada de Proexport, bajo los datos del DANE en su aplicativo Silverlight y ANALDEX con datos del DANE

Gráfico .6. Participación porcentual de las exportaciones según país de destino



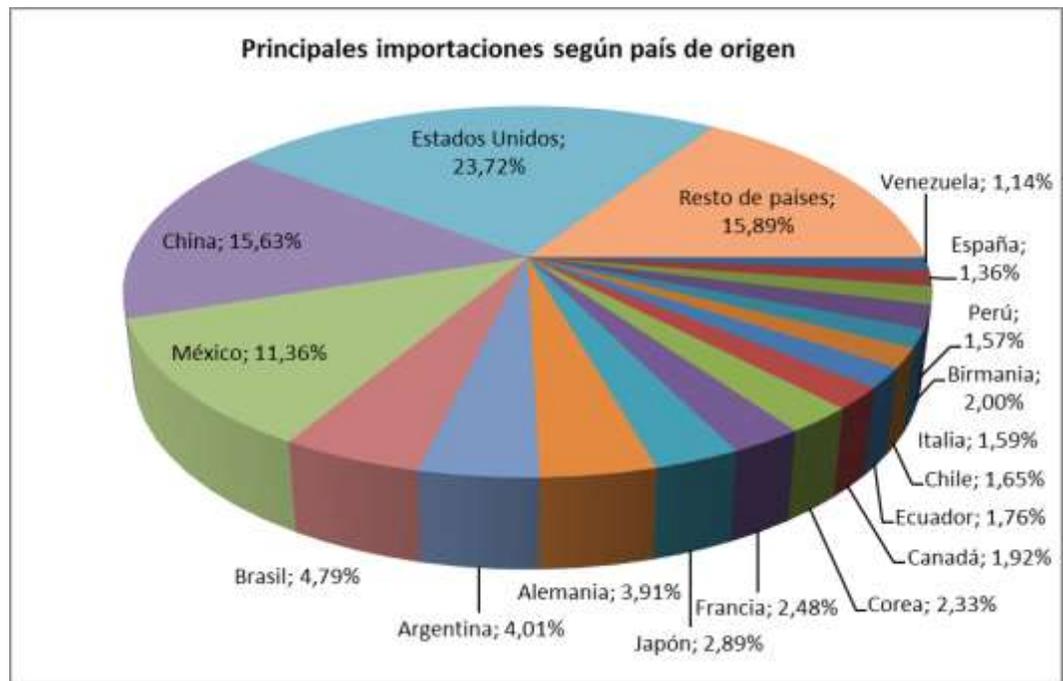
Participación porcentual de las exportaciones según país de destino. (Fuente: Elaboración propia. Información tomada y modificada de DANE. Boletín de prensa Comercio Exterior Exportaciones 2013 y ANALDEX con datos del ITC)

El gráfico anterior muestra como Estados Unidos sigue siendo el principal destino de las exportaciones colombianas, afianzado el tratado de libre comercio entre dichos países. Dentro de los sectores es importante mencionar la política nacional establecida en el Plan Nacional de Desarrollo 2010-2014, el cual busca aumentar la competitividad de la economía, fortaleciendo el sector agropecuario ya que este tiene el alto potencial en el impulso para el desarrollo económico³. Como se observó anteriormente en las exportaciones colombianas por sector, el agropecuario es el mayor generador en la entrada de divisas, productos como el café, flores, frutas, carne bovina, azúcar, alimentos procesados, aceites y grasas, forman parte de este sector.

Posteriormente, se observan los siguientes gráficos sobre la participación de las importaciones en miles de dólares según el sector económico y principales productos al igual que los países de donde provienen los bienes y servicios.

³ El Ministerio de Agricultura y Desarrollo Rural, creado mediante la Ley N° 25 de 1913. Para mayor información ingresar a http://www.minagricultura.gov.co/07presupuesto/07a_ein_caficul.aspx.

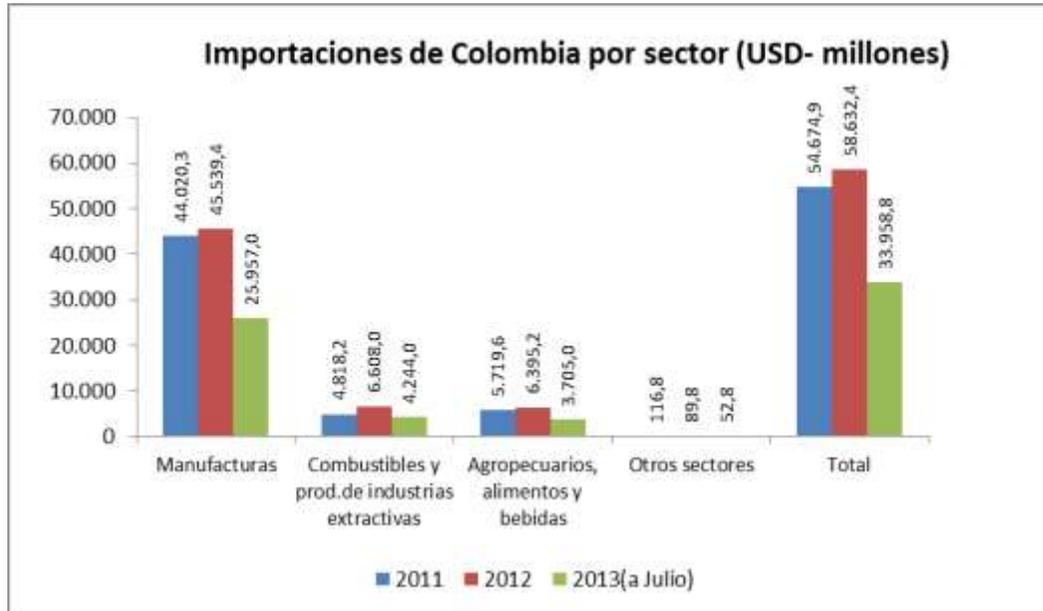
Gráfico .7. Principales importaciones según el país de origen



Fuente: Elaboración propia. Información tomada y modificada de Ministerio de Relaciones Exteriores. Perfil económico y comercial de Colombia y ANALDEX con datos del ITC.

En el 2012, Estados Unidos tuvo la mayor participación en el envío de mercancías hacia Colombia, con una intervención casi del 24% de los bienes y servicios que ingresaron al país aportando casi USD15.057 millones de dólares en valor FOB, seguido por países como China con USD2.252 millones de dólares, entre otros. La mayor cantidad de importaciones en productos se realizaron por parte de gases, automóviles, aviones y demás aeronaves, aceites livianos y productos de materias primas para las manufacturas del país, como se explica en los siguientes gráficos.

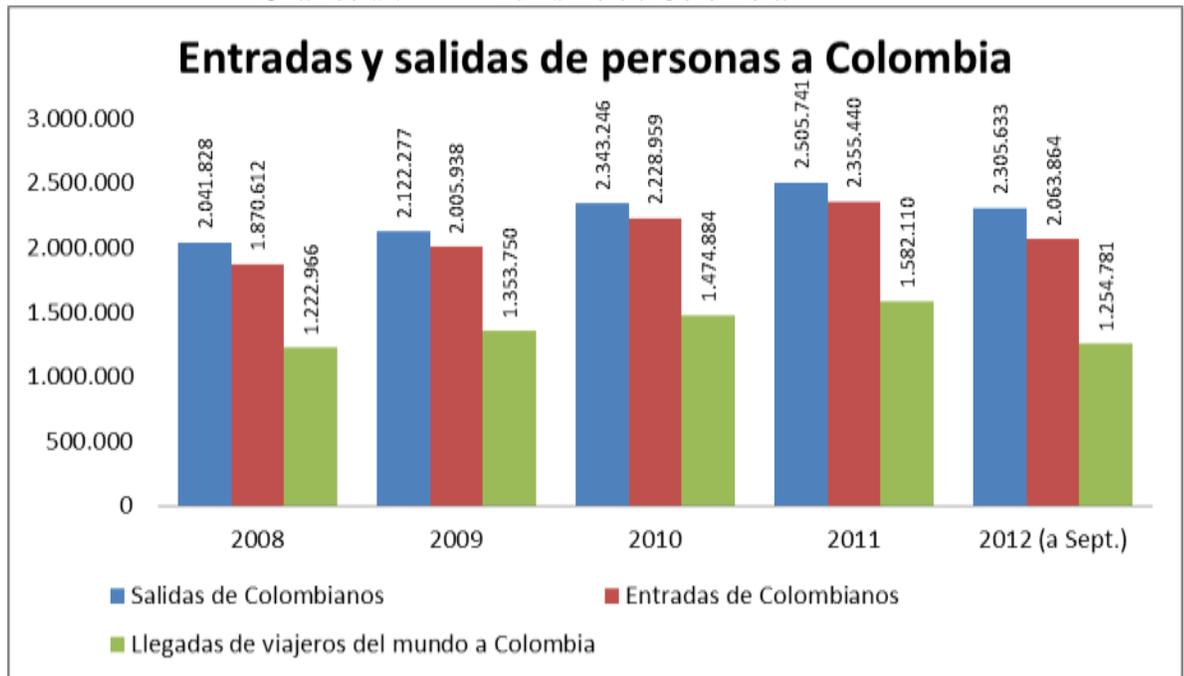
Gráfico .8. Importaciones de Colombia por sector



Fuente: Elaboración propia. Información tomada y modificada de DANE. Para Legiscomex en su informe de Inteligencia de Mercados, perfil económico y comercial de Colombia y ANALDEX con datos del DANE

Colombia también ha presentado un desarrollo en el sector turismo, la diversidad demográfica y tipográfica le ha permitido ser un atractivo para el mundo. Sin embargo para el aumento de este es necesario destacar la seguridad de los viajeros, aumento en la infraestructura de carreteras y aeropuertos, mejorar la calidad hotelera y de hostales y sin duda alguna la alfabetización de la población en un segundo idioma; un caso particular es Perú que se ha encargado de explotar al máximo este campo turístico y con todas las características mencionadas.

Gráfico .9. Turismo de Colombia



Fuente: Elaboración propia, Información tomada y consolidada de Ministerio de Relaciones Exteriores, quien toma datos de Migración Colombia en su reporte de septiembre 2012 y DAS- Calculosa Anato

2.2.3 Perfil Logístico de Colombia

El Banco Mundial realiza un estudio en el índice de desempeño logístico donde analizan la eficiencia de los procesos de tramitación por parte de aduanas y organismos en frontera, evaluación de la infraestructura portuaria y aeroportuaria, la tecnología en información logística y otros. En esta evaluación Colombia obtuvo el puesto 64 de 155 países evaluados subiendo su posición el 2012 frente al año anterior. Estos datos arrojaron que la exportación en Colombia se puede demorar aproximadamente 4 días con un costo de USD1275 y una importación hasta 8 días con un costo de USD1783.

Según lo anterior, Colombia debe implementar proyectos que lo lleven a mejorar la competitividad a nivel mundial, el gobierno nacional tiene el reto de crear mecanismos para aumentar la efectividad de medios de transportes, tecnología y personal idóneo para los procesos de comercio exterior.

“La infraestructura de transporte en Colombia se encuentra rezagada para enfrentar la apertura de sus mercados y participar de la globalización. Mientras en la dirección norte sur hemos olvidado las mayores ventajas para el transporte de carga que ofrecen los medios ferroviario y fluvial frente al modo carretero, en el sentido transversal falta desarrollar ejes viales de mejores especificaciones para conectar los mayores centros de producción al Pacífico y salvar a más bajo costo las cordilleras.” Duque. Gonzalo (2009).

Para los procesos logísticos Colombia cuenta con nueve zonas portuarias, siete de ellas en la Costa Caribe: la Guajira, Santa Marta, Ciénaga, Barranquilla, Cartagena, Golfo de Morrosquillo, Urabá y San Andrés, y dos en el Pacífico: Buenaventura y Tumaco. Cartagena, Barranquilla y Santa Marta son los principales puertos del Caribe colombiano, conforman una oferta diversificada tanto en terminales públicos como en privados que compiten entre sí y con otros de la región. Por su parte, en el Pacífico, Buenaventura se ha consolidado como el principal puerto multipropósito del país, epicentro de buena parte de las exportaciones e importaciones de productos no tradicionales.

Uno de los mayores retos para Colombia es mejorar la infraestructura y los servicios marítimos, ya que el desarrollo de la mayoría de las operaciones comerciales se efectúan por esta vía y se ha convertido en una de las prioridades para el Gobierno y el sector privado en los próximos 12 años, con el fin de incrementar la productividad y la competitividad del país en el comercio internacional. Todo esto teniendo en cuenta que hoy en día más del 90% de las exportaciones e importaciones se realizan por este medio.

Actualmente el objetivo es lograr que los terminales marítimos colombianos propicien la prestación de servicios portuarios eficientes, con un alto nivel de calidad, aumentar la capacidad instalada de uso público, fomentar la competencia en los servicios portuarios e incentivar la inversión social sostenible, tal como lo explica uno de los documentos del Plan de Expansión Portuaria (Conpes) realizado por el Ministerio de Transporte.

Además el DPN (Departamento Nacional de Planeación) realizó un informe donde propone:

- Promover, entre el 2007 y el 2020, el diseño e implementación de planes estratégicos de exportación para los 12 departamentos que hacen parte de las zonas costeras e insulares del país.
- Desarrollar para el 2010 una normativa que favorezca la creación de empresas de servicios marítimos y fomentar la creación y consolidación de al menos cinco cadenas productivas, relacionadas con el transporte marítimo de cabotaje y la industria naval, que cubran las necesidades nacionales y regionales en el marco de la integración regional.
- Diseñar e implementar, para el 2019, un plan regional para el transporte intermodal de mercancías y personas que articule funcionalmente el territorio marino- costero con el continental.
- Consolidar un sistema de integración, manejado por la Autoridad Marítima Nacional, que vincule y estructure los procesos de inspección, certificación, homologación estatutaria relativos a las empresas de servicios asociados a la industria marítima.
- Promover la implementación de medidas integradas de facilitación marítima por todos los entes del Estado involucrados, que ayuden a normalizar procedimientos para mejorar la competitividad del sector.
- Incorporar la Evaluación Estratégica Ambiental (EEA) a la planificación estratégica del país, con el fin de aprovechar de manera sostenible los recursos del territorio marítimo- costero.

(Los puertos marítimos colombianos se la juegan por la infraestructura. Revista Logística.)

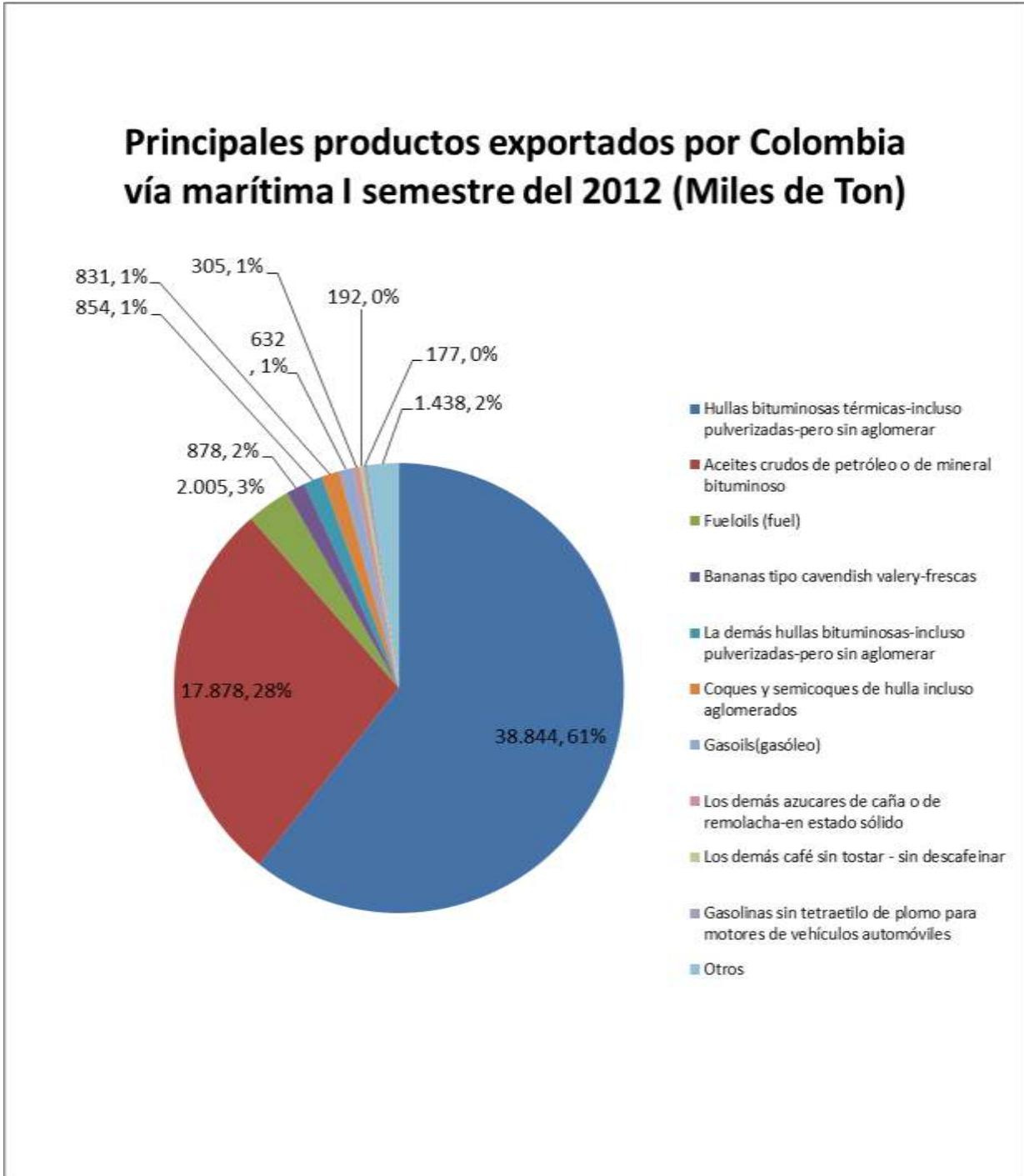
Sin embargo, cada una de estos proyectos se realiza a paso lento, puesto que constante se generan modificaciones ejecutadas por del Gobierno y voceros de las entidades privadas.

De acuerdo con el documento “Aprovechar el Territorio Marino – Costero en Forma Eficiente y Sostenible” publicado para discusión por el Departamento Nacional de Planeación (DNP), el pasado 26 de julio de 2007, debe mejorarse el desempeño portuario en cuanto a la seguridad, la rotación de la carga, la confiabilidad para responder al servicio, la utilización y las capacidades potenciales de las instalaciones, entre otros.

Para lograr la mejora diaria en los puertos Colombianos se está implementando una acción llamada “Marca de Garantía”, vigente en los puertos de Cartagena y Buenaventura, escogidos por manejar el mayor tráfico de contenedores. La Marca de Garantía es un modelo aplicado exitosamente en el puerto de Valencia, España y es el eje central del programa “Puertos de Primera” creado por la Corporación Andina de Fomento (CAF) para mejorar el desempeño de los terminales marítimos, mediante la implementación de una filosofía de la gestión basada en la calidad. Así mismo, busca ofrecer servicios con una calidad garantizada a los clientes del puerto, disminuir costos para los agentes navieros y de la carga y aumentar la competitividad de los puertos y las regiones de influencia del país. También, se pretende reducir las inversiones necesarias, utilizando la infraestructura existente de manera más eficiente y promoviendo una cultura de calidad en empresas e instituciones. (Tomado de Marca de Garantía Puerto de Valencia).

A continuación se muestra los principales productos que son enviados por vía marítima desde Colombia, donde Estados Unidos es el principal destino según información del DANE, seguido por naciones como China, Países Bajos, Reino Unido y España. El carbón a granel tiene la mayor participación en el envío marítimo con un porcentaje del 44.20%, seguido del granel líquido con 27.16%, contenedores con el 18.95%, Granel solido diferente al carbón 5.89% y carga general con el 3.80% información dada por la superintendencia de puertos y transporte.

Gráfico .10. Principales productos exportados por Colombia vía marítima I semestre del 2012 (Miles de Ton)



Fuente: Elaboración propia. Información tomada y consolidada de DANE, cálculos Leghiscomex.com – 2012 y MinCIT

En materia de importaciones a través del medio marítimo durante el 2012, Estados Unidos tiene el primer lugar con 3.7 millones de toneladas, seguido de Argentina con una participación de 2.6 millones de toneladas, México con 1.3 mm toneladas, China con 1.06 mm toneladas y en último lugar el país Vecino Venezuela con 772.805 toneladas.

Por otra parte, tenemos en los servicios aeroportuarios, Colombia cuenta con nueve aeropuertos para la circulación de carga internacional, esta información es brindada por la Aeronáutica Civil de Colombia. En orden de importancia tenemos:

- El Dorado: La importancia de su edificación tiene que ver con el reto de Colombia de conservar su liderazgo en materia de aviación, desde que en 1919 se convirtió en el primer país de América Latina y segundo en el mundo, en organizar una empresa de transporte aéreo comercial. El Dorado es sin duda uno de los aeropuertos más importantes en Latino América, y el de mayor actividad en el país, con algo más del 65% de movimiento de pasajeros y carga. El Aeropuerto continúa su transformación modernizando su infraestructura para prestar un mejor servicio a los usuarios, con la clara misión de ser un modelo de eficacia y eficiencia en Latinoamérica.
- José María Córdova (Ríonegro): Está ubicado en el municipio de Ríonegro, el cual sirve a Medellín y su Área Metropolitana o Valle de Aburra. Este aeródromo es el más importante en el departamento de Antioquia y, en términos de infraestructura, segundo después del Aeropuerto Internacional El Dorado de Bogotá.
- Alonso Bonilla Aragón (Cali): También conocido como Aeropuerto Internacional de Palmaseca, está ubicado en el municipio de Palmira y sirve a la capital del Valle del Cauca, Santiago de Cali, Colombia. Conecta con la autopista Cali-Palmira. Se inauguró en 1971 y es el tercer aeropuerto en movilidad de pasajeros internacionales y en carga de Colombia, después del Aeropuerto El Dorado de la ciudad de Bogotá y del Aeropuerto José María Córdova de Medellín

- Ernesto Cortissoz (Barranquilla): Localizado en el municipio de Soledad, exactamente a 7 kilómetros del centro de Barranquilla, es uno de los pocos aeródromos de Colombia capaz de recibir aviones de gran envergadura como Boeing 747, McDonnell Douglas DC-10 y Lockheed L-1011. De hecho, en su época fue el aeropuerto más importante de Colombia. En la actualidad, el aeródromo es quinto en número de pasajeros, y el tercero en carga. El aeropuerto consta de dos terminales: el doméstico, al que corresponden los puentes desplegables para embarque comprendidos en las salas 6 a 13, y el internacional, al que corresponden los comprendidos entre las salas 1 a 5 y 5A. Funciona como un hub internacional para la aerolínea Aires y como hub secundario para la aerolínea Avianca durante la alta temporada. En julio de 2007, la Aeronáutica Civil otorgó al aeropuerto “Cielos Abiertos”, esto quiere decir, que cualquier aerolínea del mundo puede volar a Barranquilla en cualquier equipo y con las frecuencias que considere necesarias. Esto se hizo para fomentar el turismo y a Barranquilla como ciudad clave en el área de El Caribe.
- Internacional Matecaña (Pereira): Posee una dependencia de carga construida en 1978. Éste sirve a la ciudad de Pereira, departamento de Risaralda, Colombia. En caso de emergencia es el aeropuerto alternativo al de las ciudades de Armenia, Cartago y Manizales. Tiene operación regional, nacional e internacional.
- Palo Negro (Lebrija). Está ubicado al occidente de Bucaramanga, en el municipio de Lebrija, por la vía a Barrancabermeja, en el cerro histórico de Palonegro, Colombia. El 4 de octubre de 2007, pasa a convertirse en un terminal internacional, cuando la aerolínea AeroRepública anuncia el inicio de sus operaciones desde Bucaramanga hacia Panamá.
- Camilo Daza, en Cúcuta,
- Gustavo Rojas Pinilla, en la isla de San Andrés.

Actualmente se busca mejorar la infraestructura, incrementar el tráfico de pasajeros y ofrecer mejores servicios a los usuarios a través las administraciones y concesiones

aeroportuarias; También se pretende generar políticas públicas y alineamientos con los marcos legales que ayuden a su evolución.

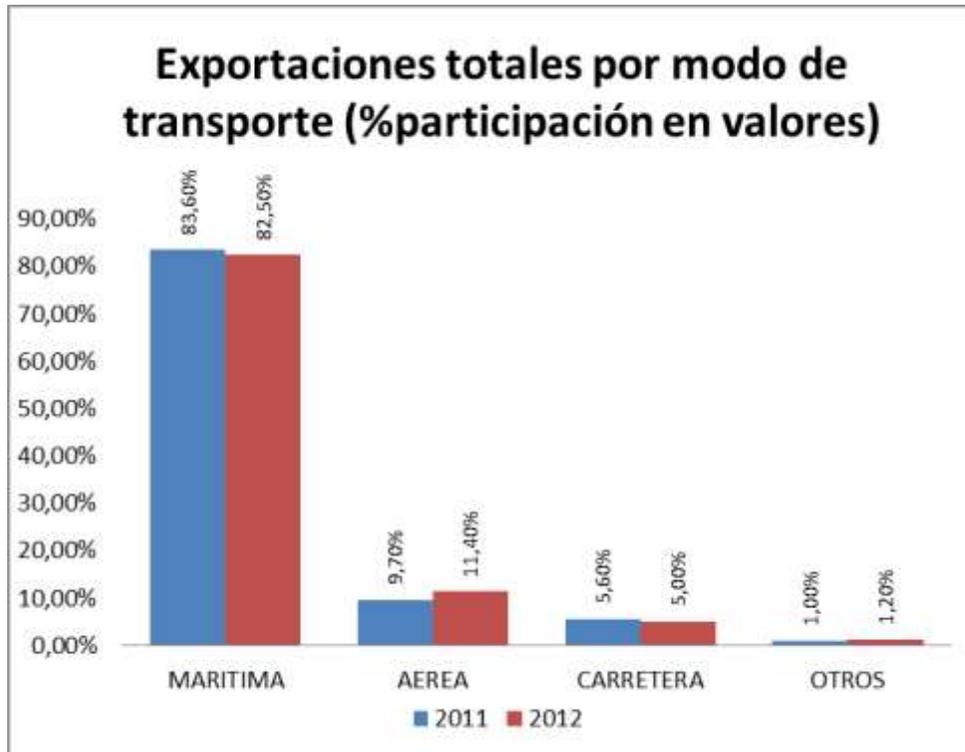
Con el fin de profundizar el tema, la Asesora del Sistema de Concesiones Aeroportuarias de la Dirección General de Aeronáutica Civil de Chile, María Ignacia Cabrera, explicó que “En términos generales, el sistema de concesiones de obras públicas en Latinoamérica nació para dar respuesta a la limitación de recursos financieros de los Estados para inversión en infraestructura pública en los años 80 y 90. En ese contexto, y como una alternativa de aliviar el gasto público, los Estados iniciaron procesos de concesión sobre aquellos servicios públicos que tenían establecido un sistema de cobro a los usuarios directos, como era el caso de los aeropuertos y aeródromos. La idea conceptual era incentivar la inversión privada sobre aquellos servicios públicos de carácter monopólico que aseguraran un retorno adecuado sobre la inversión por un periodo de tiempo preestablecido, de manera que el Estado no perdiera la propiedad de ese servicio público y a su vez impactara lo menos posible el gasto público”.

Otro factor relevante para la mejora de la gestión aeroportuaria son las tecnologías asociadas en los procesos propios para su funcionamiento, ya que facilitar la entrega del equipaje, minimizar las etapas relacionadas con el cobro de impuestos por ingreso, además de la automatización de trámites de migración.

En la revista Dinero el artículo llamado “Transporte aéreo colombiano, de los más dinámicos de la región” publicado el 24 de Octubre de 2012 afirma que la carga aérea también reportó un desempeño muy positivo en el segmento nacional, creciendo a una tasa del 5,5%, lo que significa un transporte de 91mil toneladas. Mientras el segmento internacional de carga, registró un incremento del 1,1%, pasando de 364 mil a 368mil toneladas. Aunque el crecimiento fue leve, es superior al del mercado de carga internacional en la región latinoamericana y del mundo según estadísticas de International Air Transport Association, Iata.

En el siguiente gráfico, se muestra las exportaciones de Colombia a través del medio marítimo y aéreo entre Enero y Mayo del 2012, realizado por el Ministerio de industria y turismo en su informe del TLCS E INFRAESTRUCURA (2012).

Gráfico .11. Exportaciones totales por modo de transporte (% participación en valores)



Fuente: Elaboración propia. Información tomada de DANE. Cálculos OEE-MCIT. Tomado del informe del Ministerio de Industria y Turismo, se realiza consolidación de los dos gráficos en uno

Por otro lado, el transporte de carretera de Colombia está formado por 128.000 kilómetros de carreteras, una infraestructura extendida por todo el territorio nacional, como red primaria encontramos 10923 km, donde se encuentra 7960 km pavimentados (no precisamente en buen estado, algunos de estos tramos con fuertes daños por impactos geológicos y de materiales no resistentes a sismos y carga pesada) y 2963 km no pavimentados.

Teniendo en cuenta la importancia que tiene la estructura vial para el desarrollo económico de un país, porque permite la movilidad de bienes a nivel nacional, incluso internacional y el acercamiento de poblaciones aisladas.

Tras la incursión de Colombia en la apertura económica, se incrementó la movilidad de vehículos a nivel nacional que transportaba mercancías para las importaciones y exportaciones, adicional de la movilidad de pasajeros, animales, entre otros, se vio la necesidad de replantear el sistema vial que se tiene actualmente, sin embargo por diversos motivos como la corrupción en concepciones para la creación de carreteras, interrupciones por problemas climáticos en obras y fallas geológicas por nuestra diversidad natural siempre es complicado un cambio total y efectivo, naturalmente este se debe hacer paulatinamente lo cual implica que aun tengamos muchos años atrás de retraso frente a otras naciones que por geografía les permite la realización de súper carreteras, un ejemplo de ello lo tenemos con Perú, donde la mayoría de sus carreteras principales son doble calzada.

Para el año 2006-2010, se tenía el Plan Nacional de Desarrollo, donde se buscaba la continuidad de mejoramiento de infraestructura bajo la campaña de “Corredores Arteriales Complementarios de Competitividad” orientada a mejorar el transporte para pasajeros y una mejor conexión entre los lugares de producción hacia los destinos de consumo, además de mejorar la calidad para los procesos de comercio exterior. Para estos años se tenían propuestos la creación de 38 proyectos según el informe brindado por Conpes 3536 del 2008, buscando los niveles de competitividad interna y externa. Claramente era muy ambicioso la idea de ejecutar 38 proyectos, pero sin embargo si se realizó el desembolso de recursos para lograr 20 proyectos de corredores de línea vial, entre ellos el corredor del Pacífico, que serían creados en un periodo de 4 años (2009-2013)

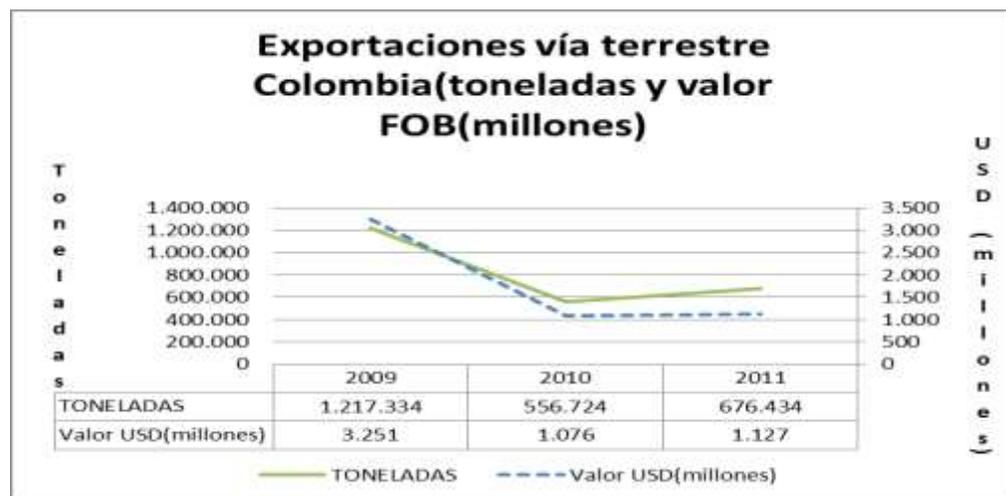
Tabla .10. Corredores prioritarios para la propiedad

CORREDORES PRIORITARIOS PARA LA PROSPERIDAD	
Transversal de la Macaren	Transversal cafetera Honda - Manizales
Corredor del sur	Marginal de la selva (Longitudinal del oriente)
Corredor del Paletará	Transversal del Libertador (Transversal del sur)
Troncal norte de Nariño	Anillo del macizo colombiano
Transversal del Carare	Transversal de Boyacá
Transversal del Cusiana	Transversal del Sisga (Vía alterna al Llano)
Troncal central del norte	Carretera de la soberanía
Transversal Medellín - Quibdó	Troncal del nordeste
Corredor de las palmeras	Corredor del Pacífico
Doble calzada Bucaramanga - Cúcuta	Doble calzada Bogotá - Buenaventura

Fuente: Elaboración propia. Información tomada de Documento Caracterización del Transporte en Colombia. Diagnóstico y Proyectos de Transporte e Infraestructura, 2011 Ministerio de Transporte

Por este medio de transporte, se realiza entre el 8 y el 12% de las exportaciones, con destino hacia Ecuador por la aduana de Ipiales y Venezuela por la aduana de Cúcuta. Siendo el principal destino Venezuela, donde las siguientes gráficas muestran la movilidad de las exportaciones a este país por carretera en el 2011, para el primer semestre del 2012 se movilizaron 416816 toneladas a dicho país, seguido por Ecuador con 245238 toneladas.

Gráfico .12. Toneladas y valor FOB Exportados de Colombia hacia Venezuela



Fuente: Elaboración propia. Información tomada y modificada de Proexport. Perfil de logística desde Colombia hacia Venezuela

2.2.4 Zonas francas Colombianas

El régimen contempla dos tipos de Zonas Francas:

- Zonas Francas Permanentes (Multiusuario): Área en la que se instalan múltiples empresas que gozan de un tratamiento tributario y aduanero especial y que es administrada por un usuario operador.
- Zonas Francas Permanentes Especiales o Zona Franca Unipresarial: Régimen especial que permite el reconocimiento de zona franca para una nueva persona jurídica, que pretenda desarrollar un proyecto de inversión de alto impacto económico y social para el país.

Las Zonas Francas Permanentes en Colombia son:

Región Caribe

- Atlántico: La Cayena, Internacional del Atlántico, Zona Franca Barranquilla
- Bolívar: Dextón, Parque Central S.A.S., Puerta de las Américas S.A., Zona Franca de La Candelaria S.A., Zona Franca de Cartagena
- Guajira: Brisa
- Magdalena: Las Américas S.A., Tayrona S.A., Zona Franca de Santa Marta

Región Andina

- Norte de Santander: Zona Franca de Cúcuta
- Santander: Santander S.A.
- Boyacá: Gea S.A.S.
- Cundinamarca: Intexzona S.A., Metropolitana S.A.S., Occidente, Plic S.A., Zona Franca de Tocancipá, Zona Franca de Bogotá.

Región Occidental

- Antioquia: Zona Franca de Rionegro, Zona Franca Urabá Agrícola Santa María.
- Quindío: Zona Franca del Eje Cafetero

- Caldas: Agroindustrial Magdalena Medio, Andina S.A.S.
- Risaralda: Internacional de Pereira

Región Pacífico

- Huila: Surcolombiana S.A.S.
- Cauca: Cencauca, Parque Sur
- Valle del Cauca: Celpa S.A.S., Zona Franca del Pacífico S.A., Zona Franca

Palmaseca

(Informe de Zonas francas elaborado por Ministerio de Comercio, Industria y Turismo)

Tal como lo dice Juan Pablo Rivera, presidente de la Zona Franca de Bogotá, se puede concluir que el balance que tienen las compañías que se han trasladado a este modelo ha sido positivo, tanto para el país como para las diferentes regiones donde se ubican; todo esto ha llevado a un desarrollo o avance que ha sido notorio en los últimos años para el país. “En la actualidad existen cerca de 750 entidades que están vinculadas al esquema de ZF en Colombia, unas de ellas se localizan en las ZF Permanentes, que son las empresas de parque industrial, como es el caso de la de Bogotá, en donde hay 230 o en las ZF Permanentes Especiales o Uniempresariales, como es el caso de la Zona Franca Industrial Colmotores (Zoficol) o de la Cervecería del Valle”, anota Rivera.

Además se puede agregar que las Zonas Francas se han convertido en una plataforma ideal para beneficiarse de los requisitos exigidos en los TLC, ya que un empresario ubicado en un país que no tenga TLC puede exportar parte de su producto a una zona franca de Colombia sin tener que pagar la nacionalización del producto, transformarlo para obtener el origen colombiano como parte de la cadena de producción del mismo, y reexportarlo a un país con el cual Colombia tenga un tratado de libre comercio.

(Empleo y desarrollo, aportes de las empresas que están en ZF. Portafolio).

2.3 Análisis

Luego de tener la investigación para Colombia y Chile sobre temas puntuales como la apertura económica, el comercio exterior y el perfil logístico se denota el siguiente análisis generalizado:

En materia Económica (incluye el comercio exterior)

1. Al observar los perfiles económicos de ambos países, se manifiesta la alta diferencia del manejo de las políticas económicas. Si bien, Colombia no está en un atraso total porque incluso se encuentra dentro del grupo Latino Americano que representa la sexta economía mundial AP (Chile, Perú, México y Colombia) que mejor desempeño tendrán en el 2014 indicado por la señora Christine Lagarde gerente deL FMII. Su evolución o criamiento no están contantes y sostenibles como Chile, que ha experimentado cambios pósitos cada año.

2. El ingreso per cápita de Chile ocupa el segundo lugar, un poder adquisitivo de sus pobladores que les permite el acceso a la satisfacción de las necesidades básicas y puntuales de forma fluida e inmediata. La educación tras la lucha vivida en años anteriores es gratis, otro punto que hace que su país sea fuerte porque es un catalizador del desarrollo del presente y futuro para una nación

3. Mantener acuerdos de libre comercio es de vital importancia en la alimentación de una economía; Chile estratégicamente tiene el primer lugar con más acuerdos comerciales en el mundo, teniendo como aliados a los cuatro principales focos económicos que son Estados Unidos, China, Europa y Japón.

4. Para nadie es un secreto que Colombia se ha ido caracterizando por ser un país de commodities y esto se puede plantear como un problema a largo plazo, ya que consigo puede venir la enfermedad holandesa a la que se encuentra expuesto. Colombia debe incrementar sus fuerzas en el aumento de las exportaciones en los sectores agroindustrial y

manufacturero para que a futuro no se vea afectado por la dependencia del sector micro energético

En materia logística

1. Chile posee los procesos de forma estructurada que le permite ver falencias o ventajas en tiempos reales para generar soluciones si son necesarias o en su defecto mejorar aquellas que se encuentran estables y que contribuyan al incremento de resultados

2. Ambos países cuentan con una posición geográfica estratégica e importante para los cambios económicos del futuro al poseer acceso al Pacífico.

3. Las aduanas en Chile tienen el poder de fiscalizar, lo que le permite casi que una independencia total de sus decisiones para el mejoramiento de la legislación aduanera.

4. La topografía de Colombia posee grandes impedimentos ya que aumenta los costos de operación; transportar una mercancía desde una ciudad interior a las zonas costeras conlleva al gran consumo de dinero tanto para la gasolina como para los peajes.

5. Las inversiones en infraestructura generan un impacto positivo en el crecimiento económico, disminuyen la desigualdad del ingreso y promueven el desarrollo social.

2.3.1 La importación de bienes, observatorio del proceso y normatividad para Colombia y Chile

Para el alcance y desarrollo de los objetivos propuestos durante la investigación, es necesario realizar el análisis de los procesos de importación para Colombia y Chile, un panorama que muestre los procesos aduaneros y la práctica para la nacionalización de mercancías, ya que en ambos países se puede presentar de dos formas (físico o en línea). Dentro de cada proceso existe un marco normativo el cual ampara los decretos o leyes bajo los cuales se deben realizar y están consignados en:

- Decreto 2685 de 1999, República De Colombia. por el cual se “Modifica la legislación aduanera Colombiana”.

- La Ordenanza de Aduanas (Decreto Con Fuerza De Ley De Hacienda - DFL N° 30)

Estos son el marco legal más importante donde se expresa todos los procesos tanto de importación como de exportación de bienes y servicios de cada país, adicional a estos y como soportes se tienen:

- Decreto 4589 de 2006. República De Colombia. “Por el cual se adopta el Arancel de Aduanas y otras disposiciones”.
- Resolución 4240 de 2000. República De Colombia. “Por la cual se reglamenta el Decreto 2685 de diciembre 28 de 1999”.
- Resolución 2245 de 2011. República de Colombia. “Por el cual se establece el Régimen Sancionatorio y el Procedimiento Administrativo y Cambiario a seguir por la Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales.”
- Ley 1189 del 2008 la cual reza: “El acuerdo de libre comercio entre la Republica de Colombia y la Republica de Chile-Protocolo adicional al Acuerdo de Complementación Económica para el establecimiento de un espacio económico ampliado entre Colombia y Chile (ACE 24) del 6 de diciembre de 1993” .
- Normas técnicas- Aranceles y salvaguardias generadas cada año. Circulares disponibles en <http://www.dian.gov.co/dian/13Normatividad.nsf/TecnicaAranceles?openview>
- Decreto con Fuerza de Ley N° 329 “Aprueba Ley Orgánica del Servicio **Nacional de Aduanas**”
- Otras leyes importantes para el sistema aduanero de Chile (Ordenanza de Chile) Disponibles en <http://www.aduana.cl/otras-leyes/aduana/2007-02-15/102245.html>

Que contienen acuerdos para el transporte internacional, instrucciones para el almacenamiento en depósitos aduaneros de la mercancía, sistemas de pago, entre otros.

2.3.2 Proceso de importación de bienes en Colombia

El comercio exterior en Colombia están legislado bajo el Decreto 2685 de 1999, el cual se conoce con el nombre de Estatuto Aduanero Colombiano, donde se brinda la normatividad para cada actividad a realizar, proporcionando lineamientos y restricciones de cada proceso. Adicional Colombia está sujeta a la normativa de la Organización Mundial del Comercio, que fue adoptada en el país bajo la Ley 70 de 1994, con el fin de promulgar la facilidad y simplicidad de las operaciones de exportación e importación del tránsito aduanero, contribuyendo así al desarrollo y crecimiento económico de la nación.

Para esto, Colombia posee organismos o entes estatales que canalizan y regulación del paso de mercancías dentro y fuera del territorio nacional aduanero, estas organizaciones son:

- DIAN- Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales
- VUCE- Ventanilla Única de Comercio Exterior
- ICA- Instituto Colombiano Agropecuario
- INVIMA- Instituto Nacional De vigilancia de Medicamentos y Alimentos

Colombia ha incursionado en la implementación de los OEA (Operadores Económicos Internacionales) Como figura internacional, los cuales realizan actividades reguladas por la legislación aduanera o vigiladas y controladas por la superintendencia de puertos y transporte, con el objetivo de garantizar niveles mínimos de seguridad y facilitar el flujo del comercio exterior, traducido a inspecciones más fáciles, reducción de costos en procesos de embalajes y desembalajes, reducción de tiempo para las exportaciones e importaciones para la entrega rápida y efectiva de las mercancías, además de la competitividad tanto en el mercado local como internacional. Adoptado en Colombia por medio del Decreto 3568 de 2011 y las resoluciones Reglamentarias 1143 y 11435 del 2011 y 104 del 2012 regulo la OEA; de esta forma se da respuesta a la necesidad de la modernización aduanera. Con la incursión de los OEA, Se da paso al cambio fundamental en la desaparición de las figuras de ALTEX (Usuarios Altamente Exportadores) y UAP

(Usuarios Aduaneros Permanentes), donde se realiza las capacitaciones a las empresas interesadas en este nuevo rol mediante entidades como Proexport, Legixcomex y DIAN.

Posteriormente, en los procesos de importación para Colombia, toda la mercancía que ingresa al territorio nacional aduanero esta codificada bajo la nomenclatura Arancelaria, que es el lenguaje internacional, la cual está regulada bajo la Ley 1609 del 2013, en afinidad con el Decreto 4927 del 2011, para proporcionar el lenguaje común con el resto del mundo. Esta codificación permite la aplicación del impuesto o gravamen fiscal a la mercancía generando la protección de la economía interna, el control de entrada de productos, facilidad en la integración económica mediante acuerdos (libre movilidad de bienes y servicios de los países participantes del acuerdo), el equilibrio de la balanza comercial y la regulación del Dumping para prevenir un déficit comercial generado por naciones que importan más de lo que exportan, esta última parte recibe muchas críticas, mientras unos críticos ven favorable la protección de la industria nacional y la necesidad de poner medidas restrictivas, otros critican la medida argumentando que un país con altos niveles de pobreza Como es el caso de Colombia aun pretenda la restricción de bienes a bajos precios para que su población tenga acceso a ellos, el crítico Kalmanovitz (2007) opina

“En un país con un índice de pobreza que envuelve al 48% de la población y donde el 20% es indigente, restringir el acceso a la comida para beneficiar a unos cuantos es escasamente civilizado. La libre importación de alimentos contribuiría a que el banco central pueda ejecutar una política monetaria más holgada, en la medida en que el índice general de precios reciba los benéficos impactos de la acción y reduzca las expectativas de inflación hacia el futuro. (El Espectador. 4 Diciembre de 2007.)

Una vez la mercancía traída desde el exterior ingrese al territorio nacional aduanero, se empieza una serie de procedimientos establecidos en el Capítulo V del Decreto 2685/99, ligeramente mencionados:

1. La solicitud de la pre-inspección de la mercancía, para tener clara la descripción de la mercancía, números de serie, o identificación de cantidad, con el fin de presentar una declaración de importación ante la DIAN, real y concisa.
2. Si el valor de la importación es mayor a USD 1.000 es obligatorio el uso de las agencias de aduana, si el valor es superior a USD 5.000 se debe diligenciar la Declaración Andina de Valor de Aduana, como soporte a la Declaración de Importación, ya que permite conocer la base de la liquidación de tributos aduaneros.
3. Diligenciamiento de la Declaración de Importación, para la liquidación de tributos aduaneros que se realizan ante intermediarios financieros. La presentación de este documento se puede presentar en un período no mayor a 15 días antes de la llegada de la mercancía o si se encuentra ya en el Depósito aduanero, no debe superar dos meses desde la fecha del manifiesto de carga.

La Declaración de Importación es el Formulario 500. El cual contiene toda la información necesaria de la mercancía, tales como valor de ella, peso, descripción, valor del flete, gastos de origen, entre otros datos importantes para la identificación plena del bien importado. Pueden declarar las Sociedades de Intermediación aduanera (Los cuales están obrando en representación y encargo por parte de importadores), los ALTEX, los UAP, los OEA.

(Cartilla de instrucciones formulario 500 DIAN)

4. Una vez se realice el pago de los tributos, se debe solicitar el LEVANTE de la mercancía, dirigiéndose al Deposito Habilitado de Aduanas en donde se encuentre a disposición la mercancía, para esto se debe adjuntar documentos soporte que son:
 - a) Factura comercial
 - b) Registro o licencia de importación si necesita o es requerida
 - c) Declaración de importación
 - d) Declaración Andina en Valor de Aduana (para mercancías que supere los USD 5.000)
 - e) Lista de Empaque

- f) Certificado de Origen (para acceder a preferencias arancelarias, en caso de que la mercancía sea importada de algún tratado comercial)
- g) Documento de transporte
- h) Otros certificados o vistos buenos si lo requiere
- i) Adicional como soporte de la importación, se puede presentar el contrato de compraventa internacional.

Toda esta documentación debe ser guardada por un periodo de 5 años por parte de las empresas importadoras, para atender requerimientos que se presenten en el futuro por Entidades como la DIAN o Banco República.

El levante se puede presentar de dos formas, Física, lo cual requiere un funcionario de la Dian en puerto para la inspección de esta, o Automático, lo cual no es necesaria la presencia del funcionario y la mercancía puede ser retirada inmediatamente del lugar.

5. El pago de la importación se debe realizar ante una entidad financiera, quien posee la figura de IMC (Intermediario del Mercado Cambiario) ya que todo pago en divisas que se realice desde Colombia hacia el resto del mundo debe ser canalizado por estas entidades, quienes realizan los reportes al banco de la republica mediante la Declaración de Cambio, para el caso de las importaciones con el formulario N 1, y su respectivo numeral cambiario. Este proceso está reglamentado bajo la Resolución 2245 del 2011, donde se establece la obligatoriedad de la canalización de las operaciones internacionales ante los IMC, de no ser así o de realizarse el reporte de forma errada, se incurre a sanciones por parte del Banco de la Republica, que compromete a la entidad financiera y el Importador o sanciones por parte de la DIAN, reglamentadas en el Decreto 1074 de 1999 donde se especifica las sanciones cambiarias que darán lugar a infracciones cometidas por los importadores en el reporte de sus operaciones y movimiento de divisas.

Los tiempos en el proceso de importación de Colombia son difíciles de establecer ya que dependen de la aduana en la cual se está realizando el trámite

2.3.3 Proceso de importación de bienes en Chile

Los procesos de comercio exterior en Chile están legislados bajo la Ordenanza de Aduanas realizado por el Ministerio de Hacienda D.F.L. n° 30/2004. Para los proceso de comercio exterior en Chile, existe la figura de los OEA (Operador Económico Autorizado), dentro del rol como país en el cuidado de la seguridad en el comercio internacional en la cadena logística internacional, que abarca desde la producción de bienes hasta la entrega de este al consumidor final. Los OEA acredita el desempeño de las empresas en la cadena de suministros internacionales que brinda a los usuarios de esta figura competitividad global, donde poseen beneficios como menores controles aduaneros y preferencia en la inspección física o documental de las mercancías. Se encuentra bajo la normatividad de la Resolución Exenta N° 0849 Que contiene la implementación del piloto del Sistema de Operador Económico Autorizado.

<http://www.aduana.cl/aduana/site/artic/20090305/pags/20090305093340.html>

Según la reglamentación actual en Chile, se puede importar cualquier mercancía, salvo aquellas que están prohibidas como son los Vehículos, Motos usadas pornografía, desechos industriales tóxicos, mercancías peligrosas para los animales, agricultura y la salud, entre otros. Hay algunas mercancías que requieren visaciones, certificados y vistos buenos específicos para su entrada al país, ejemplo la importación de armas, municiones, explosivos y sustancias químicas, que deben ser expedidas por la Dirección General de Movilización Nacional. De igual forma, el proceso de importación en Chile, se puede realizar de dos formas según el valor de la Mercancía:

- a) USD 1.500 FOB con carácter comercial, o USD 1.000 Facturado con carácter comercial, lo puede realizar personalmente el importador. Para ello debe entregar la documentación soporte ante la aduana como el Conocimiento de Embarque, Factura comercial, vistos buenos o certificados si la mercancía lo requiere y poder notarial del dueño si el proceso lo va realizar un tercero.

- b) Si el valor FOB de la mercancía es superior a USD 1.000, se debe contratar un agente de Aduanas, al cual se le debe entregar la documentación soporte por parte del importador, para el proceso de desaduanamiento (Nacionalización).

Para el caso Chileno, la presentación de la Declaración de Ingreso, es el documento que me soportara el ingreso de las mercancías extranjeras al país, reglamentado en el Artículo D.F.L. Ministerio de Hacienda 1/97 Art 74.

Los Derechos de aduana o pago de los tributos aduaneros que se especifican en el arancel de aduanas son del 6% a todas las mercancías y adicional a este se debe aplicar el impuesto al Valor agregado (IVA) del 19% sobre el valor CIF.

Un ejemplo de este cálculo es

Tabla .11. Ejemplo Liquidación de Tributos

EJEMPLO LIQUIDACION DE TRIBUTOS		
VALOR MERCANCIA CIF	16000	USD
AD VALOREM (6%)	960	USD
VALOR CIF MAS AD VALORES	16960	USD
IVA (19%)	3222,4	USD
TOTAL TRIBUTOS ADUANEROS	4182,4	USD

Fuente: Elaboración propia

Si la mercancía es importada de un país con el cual Chile posee acuerdo de tratado de libre comercio o de complementación económica, el valor ad valorem dependerá de dicho acuerdo y el desgravamen que posea la mercancía acogida a él, en algunos casos puede presentarse un arancel del 0%.

El pago de los tributos aduaneros se debe realizar antes de requerir el retiro de la mercancía ante la aduana. Esto se especifica en la página web del Gobierno de Chile - Aduanas

2.3.4 EDI: Envío de Declaraciones por Vía Electrónica

El proceso de importación de ambos países pueden realizarse de forma electrónica a través del sistema EDI (Intercambio Electrónico de Datos) para las mercancías acogidas a los acuerdos de complementación económica y tratados de libre comercio suscritos por Chile, para Colombia todas las mercancías a través del programa SIGLO XIX (COMEX).

Chile: Se posee un cupo automatizado para estos procesos el cual se puede solicitar que se amplie cuando la DIN desborde la cantidad del saldo automático que se tiene se le conoce con el nombre de “Reserva Provisoria de Cupo”

El procesos se realiza así: Aceptación de la DIN > la cual debe ser firmada electrónicamente, posteriormente se genera la liquidación de tributos aduaneros, se solicita la forma de inspección física o documental, se realiza el levante y retiro de la mercancía de los recintos aduaneros. Las declaraciones entran cronológicamente al sistema, por tal motivo si una Declaración de Ingreso es rechazada se pierde su ubicación.

Colombia: El Artículo 5- Sistematización de los procedimientos aduaneros del Decreto 2685/99 dice

“Los procedimientos para la aplicación de los diferentes regímenes aduaneros de que trata el presente Decreto, deberán realizarse mediante el uso del sistema de transmisión y procesamiento electrónico de datos, adoptado por la autoridad aduanera. En casos de contingencia, la autoridad aduanera podrá autorizar el trámite manual mediante la presentación física de la documentación.”

El proceso se realiza así: Aceptación de la DIM, Se firma electrónicamente, se realiza el pago de los tributos aduaneros, solicitud de la forma de inspección (Física o documental), revisión de la aduana. Levante y retiro de la mercancía.

3. Hallazgos

Flujogramas: procesos de nacionalización de cada país (elaboración de las declaraciones pertinentes para los procesos de desaduanamiento aduanero)

La simplicidad en los procesos aduaneros para las importaciones de bienes en un país, se convierte en un factor evaluativo y determinante. La parte más importante de la importación se constituye en el momento de la nacionalización de la mercancía que ha entrado al país

A continuación, se muestra el flujograma con base a la información recolectada y los pasos de ambos procesos de forma manual

3.1 Flujograma de Colombia y Chile

Ver Figura 2 y 3

Figura .2. Flujograma Colombia

PROCESO DE DESADUANAMIENTO ADUANERO EN COLOMBIA- FORMA MANUAL		
DIAGRAMA DE FLUJO COLOMBIA	DESCRIPCION DE LA ACTIVIDAD	MARCO LEGAL
	<p>El importador entrega los documentos que amparan la mercancía al Agente de aduanas,.</p>	
	<p>Se elabora la Declaración de Importación por parte del Agente de aduanas y se realiza de forma manual. Posteriormente, se radica la Declaración con los demás documentos que son soportes ante la aduana, esta tiene horario extendido hasta las 16:30 hrs.</p> <p>Si la documentación se entrega después del medio día, estos no serán entregados al área encargada hasta el día siguiente.</p> <p>La revisión manual de los documentos entregados por parte del funcionario encargado, puede tardar entre 12 a 24 horas.</p>	<p>Art 119, 120, 121- Decreto 2685/99 Cap V</p>
	<p>Si se presenta rechazo de la Declaración, esta se debe realizar nuevamente desde el momento de la radicación, realizando las correcciones indicadas por el funcionario de Aduana</p> <p>Cuando es Aceptada, se genera el número de aceptación a la DIM</p> <p>La liquidación de tributos se hace ante una entidad financiera, y una vez se tenga el sticker de pago, se devuelve la DIM para que entre a reparto el día siguiente</p>	<p>Artículo 122, 123, 124- Decreto 2685/99. Cap V</p>
	<p>El tramite manual, siempre arroja una inspección física de la mercancía</p> <p>La inspección se realiza por parte de un funcionario de la DIAN y de un funcionario de la agencia de aduanas, verificando que la información de los documentos coincidan con la parte física</p> <p>Hay un plazo de 24 horas para la entrega del acta con el resultado de la inspección.</p> <p>Se suspende el levante de la mercancía si se identifican errores, por lo cual se deben realizar las correcciones indicadas en el acta a la DIM y se radica nuevamente</p>	<p>Artículo 126, 128- Decreto 2685/99. Cap V</p>
	<p>Se presenta la DIM nuevamente para genera el número de aceptación nuevo y definitivo</p> <p>Se paga impuestos y sanciones generadas por los errores de la primera entrega de la DIM</p>	

Fuente: Elaboración propia. Información tomada del Decreto 2685/99 Estatuto aduanero colombiano- Capítulo V

Figura .3. Flujo grama de Chile

PROCESO DE DESAUDANAMIENTO ADUANERO EN CHILE- FORMA MANUAL		
DIAGRAMA DE FLUJO CHILE	DESCRIPCION DE LA ACTIVIDAD	MARCO LEGAL
	<p>El despachador entrega los documentos soportes de la importación a la Aduana, De esta forma realiza una pre inspección que dura entre 1/2 tarde y día de forma documental.</p>	DFL Hacienda 1/97 Art 41-42
	<p>Se realiza por parte del por sistema en línea/ software interno para realizar transición vía EDI en el sistema informático de las aduanas de Chile mediante formato GEMI</p>	GEMI (Movimiento interno de documentos) Estos documento deben ser entregados en días hábiles y en horario de oficina
	<p>El sistema de Aduana verifica la información, si esta esta de forma correcta, asignan el número de aceptación a la DI, si encuentra discrepancias en los datos, este arroja señal de alerta: Inconsistencia y puede exigir al importador más documentos soportes que acrediten la importación</p>	Resolución N° 3. 344 - 29. 06.07 y Art 69 Ordenanza Ley 19.738 Art. 10 b y DFL Hacienda 1/97
	<p>Una vez se acepte, se informa al despachado el mismo día en un horario hasta las 16:30 hrs</p>	Art. 89
	<p>El sistema elige la forma de inspección, física o documental</p>	Resolución N° 3517 - 11.04.2013
	<p>Si el levante se da de forma documental: Los A.A deben preparar todos los documentos necesarios que se deben presentar ante aduana para esta actividad. Una vez se realice, el importador puede retirar las mercancías del Depósito Aduanero</p>	
	<p>Esta actividad se notifica antes de las 12:30 Hrs del día en el cual se presentó la Declaración de Ingreso</p>	
	<p>Para la inspección física, se debe entregar toda la documentación foliada mediante GEMI. Documentos y declaraciones que fueron seleccionadas para el aforo o la inspección documental. Se debe realizar ante la Aduana establecida.</p>	Resolución N° 1.342 - 06.02.08 y Ley 19.806 Art. 46
	<p>Dentro de esta revisión, el fiscalizador debe señalar la mercancía que ha sido revisada y los resultados el examen físico, dando fe de esto mediante la firma en la Primer hoja de la Declaración. Si se presenta falta de documentos o incumplimiento de los requisitos, se considera como un acto incompetente por parte del despachador, dando lugar a sanciones disciplinarias</p>	Articulo 202/ Ordenanza de Chile (acciones disciplinarias)
	<p>Se paga los Derechos Aduaneros ante una entidad bancaria autorizada</p>	Articulo 64/ ordenanza de Chile
	<p>Se presenta la Declaración legalizada y la constancia del pago de los derechos aduaneros</p>	(DFL Hacienda 1/97 Art. 109-110)
	<p>Retiro de la mercancía</p>	
	<p>FIN</p>	

Fuente: Elaboración propia. Información tomada y modificada de la Ordenanza de Aduanas de Chile- Ingreso de mercancías, y el Decreto con fuerza de Ley de Hacienda N° 213 DE 195

Según la información anterior y otras fuentes de consulta, se observa las siguientes semejanzas y diferencias en los procesos de nacionalización de las mercancías realizada de forma manual por cada país.

Tabla .12.

N	PAIS	SEMEJANZA	DIFERENCIA
1	Colombia	Se entregan los documentos soportes para los procesos de desaduanamiento	Los documentos se pueden entregar en horarios flexibles (dentro de los horarios de prestación de servicios de la DIAN), Y no hay tiempo determinado para la respuesta por parte de ellos.
	Chile	aduanero	La entrega de los documentos se realiza en horarios fijos y la respuesta ante estos se debe realizar el mismo día.
De esta forma se identifica el retraso de Colombia, para dar comienzo a los procesos de importación, el no tener un plazo fijo determinado para la entrega de documentos y respuesta de los funcionarios públicos da lugar a eventualidades tanto internas como externas. Los importadores Colombianos no tendrían manera exacta de determinar el cumplimiento de sus compromisos, obligándolos a realizar un estimado de tiempos de entrega, iniciación de procesos, entre otros.			
2	Colombia	Elaboración y transmisión de	La DIM es revisada manualmente por un funcionario de la DIAN
	Chile	Declaración (DIM, DIN)	Declaración de Ingreso, se revisa a través de software
La revisión física de las DIM por parte de un funcionario permite márgenes de error, ya que un sistema informático posee los parámetros necesarios para la identificación de alertas e inconsistencias. Adicional, es mucho más lento el proceso, por lo que requiere mayor esfuerzo humano para la identificación de discrepancias en los documentos. Un punto muy importante, la revisión física de este documento puede dar lugar a casos de corrupción por parte del funcionario público.			

3	Colombia	Aceptación y levante	Si se encuentra errores en la DIM, esta debe ser realizada nuevamente para la corrección de las inconsistencias; posteriormente, radicarla, pagar impuestos y sanciones por errores
			El levante se da de forma física
	Chile		Si se encuentran errores para la aceptación, la aduana pide documentos soportes adicionales, no hay que volver a realizar la DING.
			Se puede presentar el levante físico o documental
<p>Por errores en la DIM se presentan reprocesos que conllevan tiempo y dinero para el importador, obligando a realizar el proceso de la presentación y radicación de la Declaración desde el comienzo, adicionalmente la inspección siempre se debe de realizar de forma física por un funcionario de la DIAN en la aduana, lo que requiere mayor disponibilidad de tiempo y retraso para la disposición y retiro de mercancías, esto afecta también el bolsillo de los importadores colombianos quienes deben pagar mayores costos por almacenamiento de la mercancía en aduana.</p>			
<p>Chile es ágil, ya que las aduanas tiene la figura de fiscalización y actúan bajo la premisa de la buena fe.</p>			
4	Colombia	Pago de los derechos aduaneros	El pago debe realizar físicamente para obtener el sticker en la DIM, que se debe llevar nuevamente para que entre a reparto
	Chile		Poseen coordinación con los bancos autorizados para la recolección de dineros de tributos aduaneros, implementando sistemas de pagos electrónicos (hay limitaciones que se denotan en la Ley 19.888 Art 3 n° 2)

La posibilidad de un pago electrónico le brinda a Chile la agilidad para liquidación de los tributos aduaneros sean rápidos y efectivos, sin embargo, Colombia sigue presentando demoras ya que los pagos físicos implica mensajeros, largas filas, espera de transaccionalidad por parte del cajero, entre otros.

Fuente: Elaboración Propia

Las diferencias anteriores señala algunas causas del porque las empresas colombianas no ven atractiva la importación de bienes, ya que pueden presentar retrasos que no satisfacen la necesidad de tiempos esperados para la obtención de productos extranjeros y genera sobrecostos en aduanas por largos tiempos de almacenamiento; a diferencia de las empresas chilenas que son incentivadas por la agilidad y responsabilidad de los organismos de control que tiene la facultad de auxiliares de la función pública.

Comparativo de la legislación aduanera Colombia- Chile

El siguiente cuadro muestra el comparativo entre la legislación aduanera de Colombia y Chile para el proceso de importación de bienes, este especifica los ítems más puntuales y relevantes en los procesos de nacionalización de las mercancías.

Tabla .13. Comparativo de la legislación aduanera Colombia – Chile

	ESTATUTO ADUANERO COLOMBIANO	ORDENANZA DE CHILE
	DECRETO 2685/1999	DECRETO CON FUERZA DE LEY DE HACIENDA DFL N°30
Importación	Es la introducción de mercancías de procedencia extranjera al territorio aduanero nacional. También se considera importación la introducción de mercancías procedentes de Zona Franca Industrial de Bienes y de Servicios, al resto del territorio aduanero	La introducción legal de mercancía extranjera para su uso o consumo en el país. (Art. 2 -DFL Hacienda 1/97 Art. 2°).

	nacional en los términos previstos en este Decreto. (Art. 1).	
Modalidades de importación	Ordinaria, con franquicia, Reimportación por perfeccionamiento pasivo, Reimportación en el mismo estado, cumplimiento de garantía, temporal para reexportación en el mismo estado, temporal para perfeccionamiento activo, temporal para perfeccionamiento activo de bienes de capital, temporal en desarrollo de Sistemas Especiales de Importación - Exportación, temporal para procesamiento industrial, transformación o ensamble, tráfico postal y envíos urgentes, entregas urgentes y viajeros. (Art. 116).	Admisión temporal (Art 107), Admisión temporal para perfeccionamiento activo (Art 108), Almacén particular (Art 109), Reingreso (Art. 106)- Fuente: Ordenanza de aduanas- Normas legales- introducción de mercancías Cap. 3.
Obligación aduanera	Nace una vez la mercancía entra al territorio aduanero nacional, y comprende la presentación de la Declaración de importación, el pago de los derechos aduaneros y las sanciones si da lugar, entregar y conservar los documentos soportes en el momento de ser requeridos por las autoridades aduaneras. (Art. 87- Título V). Son responsables de la obligación aduanera los importadores, los exportadores, el propietario, el poseedor o el tenedor de la mercancía; así mismo, serán responsables de las obligaciones que se deriven por su intervención, el transportador, el agente de carga internacional, el depositario,	Las mercancías introducidas al territorio nacional deberán ser presentadas a la Aduana. DFL Hacienda 1/97 Art. 42 (Art. 34). Se aplicarán los derechos, impuestos, tasas y demás gravámenes vigentes al momento de la aceptación a trámite por parte del Servicio de Aduanas de la respectiva declaración. Asimismo, el despachador quedará sujeto al cumplimiento de las obligaciones que le impongan las leyes u otras disposiciones vigentes a esa fecha. (Art. 82). También se presenta la obligación tributaria aduanera, Los derechos, impuestos, tasas, multas y otros

	intermediario y el declarante, en los términos previstos en el presente Decreto. (Art. 3). Pago de tributos aduaneros Presentada y aceptada la declaración, el pago de los tributos aduaneros y de las sanciones a que haya lugar, deberá efectuarse a través de los bancos y entidades financieras autorizadas por la Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales (Art. 124)	gravámenes que se adeuden por actos u operaciones aduaneras, deberán ser pagados en la forma y plazos que fija esta Ordenanza y los reglamentos. (Art. 99).
Base gravable	La base gravable, sobre la cual se liquida el gravamen arancelario, está constituida por el valor de la mercancía, determinado según lo establezcan las disposiciones que rijan la valoración aduanera. (Art. 88- Título V).	Los gravámenes a que dé origen una obligación tributaria aduanera se aplicarán a las mercancías en base a la clasificación arancelaria y valoración, y determinación de origen, cuando corresponda. Marco normativo DFL Hacienda 1/97 Art. 71 (Art. 64)
Presentación de la Declaración	La Declaración de Importación deberá presentarse ante la Administración de Aduana con jurisdicción en el lugar donde se encuentre la mercancía, a través del sistema informático aduanero, en la forma que determine la Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales. (Art. 120)	La formalización de las destinaciones aduaneras se hará mediante el documento denominado "declaración", el que indicará la clase o modalidad de la destinación de que se trate. DFL Hacienda 1/97 Art. 78 (Art. 72)

Documentos soportes de la importación	Registro o licencia de importación que ampare la mercancía, cuando a ello hubiere lugar; Factura comercial, cuando hubiere lugar a ella; Documento de transporte; Certificado de origen, cuando se requiera para la aplicación de disposiciones especiales; Certificado de sanidad y aquellos otros documentos exigidos por normas especiales, cuando hubiere lugar; Lista de empaque, cuando hubiere lugar a ella; Mandato, cuando no exista endoso aduanero y la Declaración de Importación se presente a través de una Sociedad de Intermediación Aduanera* o apoderado y, Declaración Andina del Valor y los documentos soporte cuando a ello hubiere lugar. (Art. 121)	Conocimiento de embarque, factura comercial, Poder notarial del dueño o consignatario para un despacho determinado, en los casos en que la persona que trámite sea un tercero, Vistos Buenos o Certificaciones cuando procedan. Toda declaración deberá ser confeccionada de acuerdo a los datos que suministren los documentos que le sirven de antecedentes y al reconocimiento de las mercancías que pueden efectuar los interesados en los recintos de depósito aduanero. DFL Hacienda 1/97 Art. 82 (Art. 76)
---------------------------------------	---	--

<p>Causales de rechazo para una Declaración</p>	<p>Cuando la Declaración de Importación se haya presentado con posterioridad al término establecido en el artículo 115o. de este Decreto, Cuando la Declaración de Importación se presente ante una Administración de Aduanas diferente a la que tenga jurisdicción en el lugar donde se encuentre la mercancía; Cuando la liquidación de los tributos aduaneros realizada por el declarante sea diferente a la efectuada por la Aduana a través del sistema informático aduanero, con base en los datos suministrados por el declarante; cuando no contiene modalidad de la importación, Nit del importador y del declarante, país de origen de las mercancías, sub partida arancelaria, descripción de la mercancía, cantidad, valor, tributos aduaneros y tratamiento preferencial si a éste hubiere lugar; Cuando de la información suministrada por el declarante se infiera que la mercancía declarada no está amparada con los documentos soporte a que hace referencia el artículo 121o. del presente Decreto, según corresponda; Cuando el nombre del declarante sea diferente al del consignatario del documento de transporte y no se acredite el endoso, poder o mandato correspondiente. (Art. 122)</p>	<p>Cuando haya sido aceptada a trámite una declaración de destinación y la Aduana tenga motivos fundados para dudar de la veracidad y exactitud del valor declarado o de los documentos presentados que le sirven de antecedente, podrá, por una vez, exigir al importador que proporcione otros documentos o pruebas que acrediten que el monto declarado representa efectivamente el valor de transacción de las mercancías. Ley 19.738 Art. 10 b) (Art. 69)</p>
---	--	--

Determinación de inspección o levante	<p>Efectuado y acreditado el pago a través del sistema informático aduanero, se procederá de manera inmediata a determinar una de las siguientes situaciones: a) Autorizar el levante automático de la mercancía; b) La inspección documental o, c) La inspección física de la mercancía (Art. 125)</p>	<p>La Aduana aceptará a trámite las declaraciones presentadas, previa verificación de que contienen los datos, menciones y formalidades exigidas. (Art. 81). Aceptada a trámite la declaración, las Aduanas, para la comprobación de los datos declarados, podrán practicar las operaciones de examen físico, revisión documental o aforo de las mercancías. El examen físico consiste en el reconocimiento material de las mercancías. La revisión documental consiste en examinar la conformidad entre la declaración y los documentos que le sirvieron de base. (Art. 84)</p>
Autorización del levante	<p>La autorización de levante procede cuando ocurra uno de los siguientes eventos: 1. Cuando la Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales, a través del sistema informático aduanero así lo determine. 2. Cuando practicada la inspección aduanera documental, se establezca la conformidad entre lo declarado y la información contenida en los documentos soporte. (Art. 128)</p>	<p>Si de la verificación, revisión documental examen físico o aforo no aparecieren observaciones que formular, se procederá a validar la liquidación de los derechos, impuestos, tasas y demás gravámenes que afecten a las mercancías (Art. 88). Las declaraciones aduaneras que no causen tributos, gravámenes quedarán desde ese momento en condiciones de ser legalizadas y notificadas. (Art. 89). La legalización es el acto por el cual el Administrador o los funcionarios en quienes éste delegue esta facultad, constatan que el respectivo documento ha</p>

		<p>cumplido todos los trámites legales y reglamentarios otorgándole su aprobación y verificando, además, la conformidad de la garantía rendida en aquellas declaraciones en que sea exigible. (Art. 92)</p>
Manifiesto de carga	<p>Es el documento que contiene la relación de todos los bultos que comprende la carga, incluida la mercancía a granel, a bordo del medio de transporte y que va a ser descargada en un puerto o aeropuerto, o ingresada por un paso de frontera, excepto los efectos correspondientes a pasajeros y tripulantes y que el representante del transportador debe entregar debidamente suscrito a la Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales. (Art. 94)</p>	<p>El documento, suscrito por el conductor o por los representantes de la empresa de transporte, que contiene la relación completa de los bultos de cualquier clase a bordo del vehículo con exclusión de los efectos postales y de los efectos de los tripulantes y de los pasajeros. (Art. 31-numeral e)</p>
Recinto de Depósito Aduanero	<p>Es el recinto público o privado habilitado por la autoridad aduanera para el almacenamiento de mercancías bajo control aduanero. Para todos los efectos se considera como Zona Primaria Aduanera. (Art. 1)</p>	<p>El lugar habilitado por la ley o por el Servicio de Aduanas donde se almacenan mercancías bajo su potestad. El concepto de equipaje de este artículo es aplicable tanto a los viajeros que provengan del extranjero, como a aquellos que provengan de zona franca o zona franca de extensión. (Art. 31)</p>

Permanencia de la mercancía en el depósito	Para efectos aduaneros, la mercancía podrá permanecer almacenada mientras se realizan los trámites para obtener su levante, hasta por el término de un (1) mes, contado desde la fecha de su llegada al territorio aduanero nacional, el término establecido en este artículo podrá ser prorrogado hasta por un (1) mes adicional en los casos autorizados por la autoridad aduanera (Art. 15).	El plazo general de almacenamiento en los recintos de depósito será de hasta 90 días, contados desde la fecha en que las mercancías fueren efectivamente recibidas. Tratándose de mercancías en tránsito que se acojan a convenios internacionales suscritos por Chile, se estará a los plazos estipulados en dichos acuerdos. (Compendio de Normas. Cap. 3: Ingreso de Mercancías, Resolución N° 1342 06.020.8)
--	---	--

Comparativo legislación Aduanera (Fuente: Elaboración propia, Información tomada textual del Decreto 2685/99 y la Ordenanza de Chile Decreto con fuerza de Ley de Hacienda DFL n°30)

Análisis Comparativo Legislación Aduanera

Según el cuadro anterior, se puede identificar la terminología para cada situación propia que se genera en los procesos de importación de bienes, es decir, se denota el comparativo frente al significado que se le da al término importación, obligación aduanera, modalidades de importación y otros, además menciona el marco legal por el cual se rige. Existe una gran similitud en los requerimientos y procesos, como por ejemplo, la liquidación de los derechos aduaneros donde ambos países utilizan como proceso fundamental para la entrega de la mercancía al importador, el pago de los tributos bajo los aranceles estipulados para cada producto y el IVA que genera; cabe resaltar que en la legislación aduanera de ambos países existen diferencias que se presentan así:

- La explicación de que es considerado importación; Colombia es más específico al detonar que no solo la mercancía que procede del exterior es considerada ingreso, ya que incluye las zonas francas como fuente de importación al territorio nacional aduanero. Chile por su parte indica una definición más amplia, que puede dar lugar a errores por parte de empresas

principiantes en los procesos internacionales y consideren que sacar mercancías de una zona franca no sea importación.

- Las modalidades de importación, denotan el tratamiento que se debe realizar a cada mercancía según su destinación aduanera. Colombia realiza una clasificación más concreta de estas modalidades, permitiendo una interpretación idónea para el adecuado manejo de estas y evitar errores, sanciones y reprocesos en la legalización de las mercancías. Chile abarca estas modalidades de forma más general, es decir una sola modalidad chilena puede abarcar varias colombianas, ejemplo: en Chile es categorizada la modalidad de Admisión Temporal para perfeccionamiento activo, mientras que en el caso colombiano se discriminan en temporal para reexportación en el mismo estado, temporal para perfeccionamiento activo, temporal para perfeccionamiento activo de bienes de capital, temporal en desarrollo de Sistemas Especiales de Importación – Exportación y temporal para procesamiento industrial, transformación o ensamble.
- El proceso de liquidación de los tributos aduaneros para cada país se dan en momentos diferentes (Ver detalle en los flujogramas). Para Colombia es necesaria la liquidación para continuar con el trámite de inspección de la mercancía, sea física (si el proceso se realiza de forma manual) o documental (si el procedimiento se está realizando vía EDI); esto puede contribuir a un aumento de los tiempos de entrega de la mercancía, porque la revisión de la DIM con los documentos soportes genera la base de la liquidación aduanera, si se encuentra una inconsistencia, el proceso comienza nuevamente desde la radicación de la nueva declaración con las correcciones, por lo cual la mercancía continua en aduana estancada y generando costos. En el caso chileno, el pago de los tributos se realiza una vez la mercancía haya pasado la aceptación e inspección, generando el acta de esta misma con un plazo máximo de 15 después de la inspección.
- El almacenamiento de las mercancías en los depósitos aduaneros para Colombia son más cortos a comparación de Chile, el estatuto aduanero 2685/99 establece un plazo de 30 días de almacenamiento con posibilidades de prórroga de 30 días adicionales; la Ordenanza de aduanas de Chile establece un tiempo máximo de 90 días para el retiro de la mercancía de

los recintos aduaneros. Dependiendo de la cantidad de tiempo que se establece para esta actividad, los importadores tienen mayor holgura para dar respuesta a eventualidades que se presenten durante los procesos de nacionalización.

3.2 Entrevistas

Las siguientes entrevistas realizadas a Agencias de Aduana en Medellín Nivel 1, pretende mostrar opinión sobre los funcionarios de estas empresas en los procesos de importación y de opinión personal frente al comercio exterior de Colombia.

3.2.1 Entrevista N° 1.

- 1. NOMBRE:** SOL ANGELA MORALES
- 2. OCUPACION:** Analista de procesos de importación.
- 3. EMPRESA EN LA QUE LABORA:** AGENCIA DE ADUANAS BSP Y SECOMEX LTDA Medellín.

Correo corporativo: www.secomex.com.co **Tel:** 3516768

- 4. FECHA:** 10 de Noviembre 2013

A continuación encontrará una serie de preguntas relacionada con el tema de Nacionalización de mercancías dentro del territorio aduanero Colombiano. Las preguntas se encuentran de forma abierta, para suministrar la información exacta y requerida desde su punto de vista y conocimientos.

PROCESOS (IMPORTACIÓN)

1. ¿Cuántas operaciones de importación se realizan mensualmente en su empresa?
Aproximadamente un promedio de 70 operaciones/mes.
2. ¿Contratan personal Outsourcing (terceros) para gestionar los procesos de importación?,
¿cuáles procesos se contratan?
No, todo es realizado por nosotros.
3. ¿Cuáles son los principales países de Origen de las mercancías que se importan al País?
Mencione algunos.
Chile y Estados Unidos es de donde más llega mercancía al país.
4. ¿Qué es un INHOUSE? ¿Trabaja usted en este campo?
No, no se posee esta forma de trabajo.

OPINION PERSONAL (Entorno económico del comercio exterior)

1. ¿Cómo observa el panorama del comercio exterior en Colombia, desde un punto de vista analítico en su día a día?

Quedado, en cuestión de agilidad ante otros países.

2. ¿Considera que Colombia debe seguir en la búsqueda de firmar nuevos tratados comerciales?

No, hasta que las políticas aduaneras y de la administración sean más claras y cumplibles.

3. ¿Cree usted que Colombia posee una desventaja en la gestión documental aduanera frente a otros países de Sur América? Puede enunciar cual o cuales considera más avanzados.

Sí, es muy notorio el atraso como Chile.

4. Que recomendaciones de mejora menciona sobre el actual sistema de nacionalización de mercancías.

Agilidad de los procesos, que la aduana trabaje los 7 días de la semana y las 24 horas para la continuidad del negocio, que los funcionarios públicos tenga el conocimiento del tema y no sean empíricos y que la policía fiscal aduanera sea acorde a las políticas de aduana.

3.2.2 Entrevista N° 2.

1. **NOMBRE:** ELIANA MARÍA ARIAS
2. **OCUPACION:** Administradora procesos de importación
3. **EMPRESA EN LA QUE LABORA:** ADUANERA ANTIOQUEÑA LTDA SIA
Correo corporativo: aduaneraantioquena.amawebs.com **Tel: 270 20 48**
4. **FECHA:** 06 de Noviembre del 2013

A continuación encontrará una serie de preguntas relacionada con el tema de Nacionalización de mercancías dentro del territorio aduanero Colombiano. Las preguntas se encuentran de forma abierta, para suministrar la información exacta y requerida desde su punto de vista y conocimientos.

PROCESOS (IMPORTACIÓN)

1. ¿Cuántas operaciones de importación se realizan mensualmente en su empresa?
50 operaciones durante el mes más o menos.
2. ¿Contratan personal Outsourcing (terceros) para gestionar los procesos de importación?, ¿cuáles procesos se contratan?
No, todo es por cuenta nuestra.
3. ¿Cuáles son los principales países de Origen de las mercancías que se importan al País? Mencione algunos.
China y Estados Unidos.
4. ¿Qué es un INHOUSE? ¿Trabaja usted en este campo? No

OPINION PERSONAL (Entorno económico del comercio exterior)

1. ¿Cómo observa el panorama del comercio exterior en Colombia, desde un punto de vista analítico en su día a día?
Se ha mermado mucho el comercio exterior por el TLC con Estados Unidos, esto no beneficio en absoluto en importaciones y exportaciones, sin embargo la dinámica con otros países se mantiene constante un ejemplo China.

2. ¿Considera que Colombia debe seguir en la búsqueda de firmar nuevos tratados comerciales?

No, porque tiende a caer la industria nacional.

3. ¿Cree usted que Colombia posee una desventaja en la gestión documental aduanera frente a otros países de Sur América? Puede enunciar cual o cuales considera más avanzados.

Si, desventaja total y como ejemplo esta Venezuela y Perú.

4. Que recomendaciones de mejora menciona sobre el actual sistema de nacionalización de mercancías.

Menos tramites, principalmente en la presentación de documentos ante la DIAN.

3.2.3 Entrevista N°3.

1. **NOMBRE:** ADRIAN ANDRES ORLAS BUITRAGO
2. **OCUPACION:** Líder Área de Importaciones
3. **EMPRESA EN LA QUE LABORA:** AGENCIA DE ADUANAS PROFESIONAL SIAP
Fax: 372 32 80 **Tel:** 354 79 30
4. **FECHA:** 13 de Noviembre de 2013

A continuación encontrará una serie de preguntas relacionada con el tema de Nacionalización de mercancías dentro del territorio aduanero Colombiano. Las preguntas se encuentran de forma abierta, para suministrar la información exacta y requerida desde su punto de vista y conocimientos.

PROCESOS (IMPORTACIÓN)

1. ¿Cuántas operaciones de importación se realizan mensualmente en su empresa?
400 de importación al mes.
2. Contratan personal Outsourcing (terceros) para gestionar los procesos de importación, ¿cuáles procesos se contratan?
Todo es directo pero tenemos alianzas con Panalpina y Dapsa.
3. ¿Cuáles son los principales países de Origen de las mercancías que se importan al País? Mencione algunos.
Los más representativos son China, Estados Unidos y Alemania.
4. ¿Qué es un INHOUSE? ¿Trabaja usted en este campo?
Es tener a uno de nuestros funcionarios directamente en las empresas a las cuales les realizamos los procesos de comercio exterior, si trabajamos de esta forma y a nivel región tenemos 8 inhouse actualmente.

OPINION PERSONAL (Entorno económico del comercio exterior)

1. ¿Cómo observa el panorama del comercio exterior en Colombia, desde un punto de vista analítico en su día a día?

Creció a nivel de empresa industrial, en las microempresas las negociaciones son lentas y se evidencia una falencia por la falta de capacitación para enfrentar el comercio exterior, incluso el gobierno le falta capacitación por que generan muchas restricciones y regulaciones, lo cual es difícil acomodarnos a las exigencias internacionales.

2. ¿Considera que Colombia debe seguir en la búsqueda de firmar nuevos tratados comerciales?

Si claro, son más oportunidades de negocio que evita la crisis que se vivió cuando se cerraron los mercados con Venezuela, estábamos centrados en un solo lado y nos obligó abrirnos mucho más al mundo, buscar nuevas alternativas para estar a la par de un mundo globalizado.

3. ¿Cree usted que Colombia posee una desventaja en la gestión documental aduanera frente a otros países de Sur América? Puede enunciar cual o cuales considera más avanzados.

Si, ejemplo Perú y Chile están mucho más adelante en este tema, su régimen aduanero es mejor.

4. Que recomendaciones de mejora menciona sobre el actual sistema de nacionalización de mercancías.

Necesitamos plataformas sincronizadas y sobre todo evitar la tramitología manual pasar a trámites virtuales.

El resultado que entrega las entrevistas permite afirmar que:

- un obstáculo, así se le puede denominar a los procesos que hoy en día vive Colombia. Todos coinciden en lo que se ha basado la realización de toda esta monografía, la tramitología aduanera es demasiado cargante para las agencias de aduanas, empresas, operadores logísticos y organismos de control en sí.
- Chile, incluso muy mencionado el país de Perú y hasta Venezuela poseen mejores procesos aduaneros frente a Colombia, la agilidad de sus operaciones son reconocidas sin duda alguna y se ponen como ejemplo a seguir.
- Es fundamental la continuidad del negocio es fundamental; Colombia se dice que es un país pujante, pero esto no es tan claro al momento de observar que la aduana no posee la atención al público de manera permanente, esta debería ser 24 horas al día los 7 días de la semana, permitiendo de esta forma un cubrimiento constante de las operaciones de comercio exterior.
- Los funcionarios públicos deben ser personal capacitado, evitar aquellos empleados que trabajen de forma empírica que pongan en riesgo el proceso y los resultados.

4. Conclusiones y Recomendaciones

4.1 Conclusiones

Colombia es un país con grandes capacidades y una de las promesas a futuro para la economía global, sin embargo, se deben verificar factores externos como las carreteras, los puertos, los aeropuertos, las zonas francas y en general, todo lo que tenga que ver con infraestructura y es hora de abarcar un panorama diferente cuanto a las importaciones para la agilidad de procesos de las empresas colombianas que requieren de materias primas del exterior para su producción.

La inversión en infraestructura genera impactos positivos para el crecimiento y desarrollo económico de los habitantes, Chile ha sido participe de esto, manteniendo sus políticas monetarias estables y seguridad democrática que atrae al inversionista privado y el aumento de destinaciones de dineros del PIB para infraestructura.

Siempre una nación debe cuestionarse cuando ve el avance de otros países que estuvieron en su misma situación, el gobierno colombiano y toda la población en sí, debe pensar como un país como Chile, que tan solo tiene menos de la mitad de extensión territorial que Colombia y la tercera parte de sus pobladores posee mejores desempeños logísticos y aduaneros y observar que estrategias ha implementado para tan buenos resultados y de esta forma empezar a trabajar en las proyecciones y cambios para Colombia.

Colombia ya es conocido en el mundo, no es una nación aislada, posee diversos tratados comerciales pero sin embargo no tiene la capacidad en este momento de entregarlos adecuadamente para no verse en desventaja. Se desea estar en el mundo globalizado, ser parte de él, ser partícipe de la tajada de la torta de dinero a los cuales muchos países Latinos están participando, entonces hay que revolucionar, pensar y mitigar tramitología innecesaria que se convierte en un troncal para el progreso nacional. La incompetitividad en materia de comercio exterior por parte de Colombia es evidente, aun

subiendo el puntaje del Ranking al puesto 69 dentro de 144 países evaluados subiendo 5 puestos mayor al año anterior, falta mucho camino por recorrer y una intervención urgente del gobierno nacional para la implementación de inversión en las aduanas.

Los costos operacionales por procesos no contundente por parte de la aduana, hace menos atractivo a las empresas Colombianas entrar en este rol, lo que afecta grandemente todo el crecimiento y desarrollo sostenible de Colombia.

Los retrasos Colombianos, se denotan en la falta de una sistematización para la transmisión de documentos y solicitudes aduaneras, si bien hay una parte de todo el proceso que se puede realizar por este medio, no se cuenta con la totalidad, lo que incurre en tiempos y costos para la operación.

4.2 Recomendaciones

4.2.1 Para el proceso aduanero en Colombia

El aprendizaje es vital en todo proceso de crecimiento; Colombia posee un acuerdo bilateral con Chile que le permitiría solicitar capacitaciones de la entidad aduanera de este país en los procesos del comercio internacional, con el objetivo de minimizar los tiempos actuales. Esta retroalimentación le permitiría a Colombia abrir los ojos no solamente en la evaluación de la importación sino también en la exportación que permitiría equilibrar la balanza comercial.

El principio de la buena fe en Colombia no debería estar simplemente consagrado en la norma, se debería cumplir, ya que no es aplicado y se denota por la cantidad de trámites, documentos y controles por los cuales deben pasar las empresas colombianas que deseen incursionar en la actividad internacional.

La sistematización y el manejo de las nuevas tecnologías le permiten a todas las organizaciones del mundo una evolución en procedimientos. Las Entidades Estatales no deben estar enajenadas a este cambio global; la sistematización del proceso de importación en Colombia es urgente, si bien una parte se puede realizar de esta forma, la intervención humana en la revisión de la documentación aún está muy vigente, permitiendo así dos cosas gravísimas: 1. La corrupción por parte de los funcionarios. 2. La omisión de errores no perceptibles al ojo humano, que darán lugar a sanciones futuras.

Es necesaria la homologación de conceptos por parte de los funcionarios de la DIAN frente a los procesos de importación, para evitar subjetividades o interpretaciones propias de la norma de forma errada, porque esto perjudica a los importadores cuando no encuentran personal competente ya que retrasa los tiempos para la entrega de las mercancías.

Para implementar la recomendación anterior, es necesario que los organismos de control adopten la estrategia de la cadena de aprendizaje; es decir, que los funcionarios públicos con más experticia en el campo de importaciones apadrinen a las personas nuevas o a aquellos que presentan mayores falencias en los índices de calidad, afectando los procesos de nacionalización. Así un equipo fuerte en sus conceptos puede generar ideas, soluciones y proyecciones de nuevas formas de trabajo que intervienen directamente en la disminución de trámites.

4.2.2 Para las empresas colombianas

En la medida de lo posible, las empresas que ejercen el comercio internacional y posean buen músculo financiero deberían acogerse a la figura de Operador Económico Aduanero (OEA) ya que se obtienen grandes beneficios porque sus procesos aduaneros son simplificados, lo que repercute positivamente en los flujos de caja.

Actualización continua de las reformas que se generan en el Estatuto Colombiano Aduanero, de esta forma se evitan errores en los procedimientos de importación de bienes. Para esto, es necesario que el departamento de comercio exterior en las empresas, tanto grandes como pequeñas creen la obligación de capacitación en las normas y su respectiva interpretación.

4.2.3 Para los procesos logísticos en Colombia

Inversión pública y privada (a través de concesiones) para:

La adquisición de tecnologías de punta que faciliten la movilidad de las mercancías dentro del puerto,

en las carreteras para la entrada y salida de mercancías a la aduana,

la utilización adecuada de todos los medios de transportes existentes, que evita el congestionamiento de un solo medio, y

la adquisición de software competentes en materia logística, para la eliminación de documentos impresos

Reducción de los costos logísticos, por lo que se requiere que la continuidad en las reformas constitucionales, legales y administrativas por parte del gobierno Nacional.

Contar con diversos planes de acción para la contingencia que sean oportunos, ágiles y que no estancuen los procesos de importación y exportación del país.

Referencias Bibliográficas

- Acuerdo Comercial, Colombia Unión Europea. (En línea)
http://eeas.europa.eu/delegations/colombia/documents/page_content/colombia_unio_n_europea_acuerdo_comercial_jul_11_heavy_es.pdf
- Armonización y simplificación de procedimientos aduaneros. Pág149. Universidad Javeriana. Bogota D.C, Colombia. (En línea)
http://www.javeriana.edu.co/juridicas/pub_rev/international_law/revista_5/5.pdf
- ANDI. (2012. Diciembre) Informe Balance 2012 y Perspectivas 2013. Colombia: Balance 2012 y Perspectivas 2013 (en línea)
<http://www.larepublica.co/sites/default/files/larepublica/andi.pdf>
- Arvind Panagariya. Apertura Económica y Crecimiento. Ministerio de Comercio, Industria y Turismo. República de Colombia. (En línea)
<https://www.mincomercio.gov.co/publicaciones.php?id=11202>
- Araújo Segovia, Ramiro. (2005. Abril 27) Comentarios sobre el convenio de Kyoto para la
- Avendaño Cruz, Hernán. (2013. Octubre 03) Coyuntura / Pinocho y los TLC. Periódico Portafolio. (en línea) <http://www.portafolio.co/opinion/coyuntura-pinocho-y-los-tlc>
- Banco Central, Republica de Chile. Indicadores de Comercio Exterior, Primer Trimestre de 2013. (en línea) <http://www.bcentral.cl/publicaciones/estadisticas/sector-externo/pdf/ice012013.pdf>
- Banco Central, Republica de Chile. (2012, Diciembre) Informe de Política Monetaria. (en línea) <http://www.bcentral.cl/publicaciones/politicas/pdf/ipm122012.pdf>
- Banco Central, Republica de Chile. (2012. Mayo) Cuentas Nacionales, Evolución de la actividad económica en el primer trimestre de 2012. (en línea) http://www.bcentral.cl/estadisticas-economicas/publicaciones-estadisticas/trimestrales/pdf/CuentasNacionales_primer_trimestre2012.pdf
- Banco de la República de Colombia-Funciones. (en línea) http://quimbaya.banrep.gov.co/el-banco/fu_bc.htm
- Banco de la Republica de Colombia. Urrutia, Miguel 979b. “La creación de las condiciones iniciales para el desarrollo: el café”, en Cincuenta años de desarrollo económico colombiano, La Carreta. (en línea) <http://www.banrep.gov.co/docum/ftp/borra163.pdf>
- BANCOLDEX – ANATO. XIV Congreso Nacional de Agencias de Viajes. (2009. Junio 03-04). Comportamiento de los viajes y el turismo, en Colombia y el Mundo. Santa Marta, Colombia. (en línea)
<http://dl.dropboxusercontent.com/u/31793741/NO%20DESMONTAR/ESTUDIOS%20POR%20TAL%20WEB/informe%20final%20estadistica%20CONGRESO%20SANTA%20MARTA%202009.pdf>

- Barbero, José. Los puertos públicos colombianos ante los retos del TLC. Coordinado por Acevedo, Jorge Director del Departamento de Ingeniería Civil y Ambiental de la Universidad de los Andes. Bogotá D.C, Colombia. (en línea) <http://www.scielo.org.co/pdf/ring/n24/n24a15.pdf>
- BBVA. (2013. Noviembre 06) Research, Chile. (en línea) http://serviciodeestudios.bbva.com/KETD/ketd/esp/SuscripcionesController?XWnumSaccion=28&XWtxtcod_app=KETD&XWtxtcodidi=ESP&xml=previsiones&tipo=pdf&localizacion=http://www.bbva.com/zone=chile&d=20131107102044
- BBVA Research. (2013. Tercer Trimestre) Análisis Económico: Situación Chile. (en línea) <http://www.bbva.com/zone=chile&d=20131107102044>
- Central Intelligence Agency. The Work of a Nation. The Center of Intelligence. The World Factbook. (en línea) <https://www.cia.gov/library/publications/the-world-factbook/geos/ci.html>
- Comercio exterior de Chile con países Latinoamericanos, por vía marítima.
- DANE, Departamento Administrativo Nacional de Estadística. (2013. Marzo 06). República de Colombia. Boletín de Prensa. Comercio Exterior- Exportaciones. Enero de 2013. Legiscomex.com. (en línea) <http://www.legiscomex.com/BancoConocimiento/M/modernizacion-aduanera-retocomercio-exterior-colombia-legiscomex-actualizacion/modernizacion-aduanera-retocomercio-exterior-colombia-legiscomex-actualizacion.asp?CodSubseccion=473&numarticulo=&CodSeccion=205>
- DDTS Dirección de Desarrollo Territorial Sostenible- DNP Departamento Nacional de Planeación. 2019 Visión Colombia II Centenario. Aprovechar el territorio marino-costero en forma eficiente y sostenible, propuesta para discusión. (en línea) https://www.dnp.gov.co/Portals/0/archivos/documentos/DDTS/Ordenamiento_Desarrollo_Territorial/MC1_Territorio%20marino_costero%202019.pdf
- DIAN, Dirección de Impuestos y Aduanas. República de Colombia. Normatividad. Por el cual se modifica la Legislación Aduanera. Ministerio de Hacienda y Crédito Público. Decreto N° 2685, Diciembre de 1999. (en línea) <http://www.dian.gov.co/dian/13Normatividad.nsf/e9f4a60f9d1ed93a05256f8800650b07/b7b949878ddfc474052575b50055089e?OpenDocument>
- DIAN, Dirección de Impuestos y Aduanas. República de Colombia. Normas Técnicas: Técnica / Normas Técnicas / Aranceles y salvaguardias. (en línea) <http://www.dian.gov.co/dian/13Normatividad.nsf/TecnicaAranceles?openview>
- DIAN, Dirección de Impuestos y Aduanas. República de Colombia. Declaración de Importación. Cartilla de Instrucciones Formulario 500 Año 2007. (en línea) http://www.dian.gov.co/dian/13Normatividad.nsf/Formularios/2007/Tributaria/IMPORTACION_2007.pdf
- Duque, Gonzalo (2009. Febrero 08). “Frenado” el transporte en Colombia. UN Periódico. Universidad Nacional de Colombia. Colombia. (en línea) <http://www.unperiodico.unal.edu.co/dper/article/frenado-el-transporte-en-colombia.html>

- Exchange Rates, the UK's favorite Currency Site. Trasferimenti Internazionali di Denaro. (en línea)
<http://es.exchangerates.org.uk>
- Franco Camacho, Guillermo. (2000) Relaciones Aduaneras Internacionales: Un enfoque. Universidad de Bogotá Jorge Tadeo Lozano (en línea)
<http://informativo.utadeo.edu.co/dependencias/publicaciones/reladuaneras.pdf>
- Gobierno de Chile. Aduanas Chile. Direcciones Regionales, Administraciones y Horarios de los Pasos Fronterizos a lo largo de Chile. Gobierno de Chile. Aduanas Chile. (en línea)
http://www.aduana.cl/direcciones-regionales-administraciones-y-horarios-de-los-pasos-fronterizos-a-lo-largo-de-chile/aduana/2007-02-28/115652.html#vtxt_cuerpo_T4
- Gobierno de Chile. Aduanas Chile. Normas Legales. Ordenanza de Aduanas. (en línea)
<http://www.aduana.cl/ordenanza-de-aduanas/aduana/2007-02-13/171854.html>
- González Miranda, Sergio. (1992) La Zona Franca de Iquique en su perspectiva industrial: un dilema regional. Revista EURE, vol XVIII N°54 pp. 79-90. Santiago de Chile, Chile. (en línea) http://www.eure.cl/wp-content/uploads/2010/07/Doc0006_____pdf
- Gobierno de Chile. Aduanas Chile. Normas Legales: Resolución Exenta N° 0849. (en línea)
<http://www.aduana.cl/aduana/site/artic/20090305/pags/20090305093340.html>
- Hoffmann, Jan. (2011. Septiembre) Serie 32: Recursos Naturales e Infraestructura. Transporte marítimo regional y de cabotaje en América Latina y el Caribe: el caso de Chile. Naciones Unidas CEPAL. Santiago de Chile, Chile. (en línea)
<http://www.eclac.org/publicaciones/xml/5/8655/Lc11598-P-E.pdf>
- Información tomada de Departamento de estudios, DIRECON, sobre la base de datos Banco central de Chile Exportaciones chilenas por acuerdo comercial
- Información tomada de CEPAL- serie recursos naturales e infraestructura, tomado de la base de datos del transporte internacional
- Legiscomex. com. Proceso general de una importación, conozca los 12 pasos que debe llevar a cabo un empresario para realizar una importación. (en línea)
http://www.legiscomex.com/BancoConocimiento/C/col_procesoimpo_new/col_procesoimp_o_new.asp?DivMenu=Menu2&DivSubMenu=Menu2&DivMenu=Menu13&DivSubMenu=Menu13
- Legiscomex.com. (2013. Julio 17) Inteligencia de mercados-Perfil económico y comercial de Colombia. Perfil económico y comercial de Colombia/Inteligencia de mercados. (en línea)
<http://www.legiscomex.com/BancoMedios/Documentos%20PDF/perfil-economico-comercial-Colombia-perfil-economico-2013.pdf>
- Legiscomex.com. (2013. Septiembre 12). Zonas Francas de Colombia. (en línea)
<http://www.legiscomex.com/BancoConocimiento/Z/zonas-francas-Colombia/zonas-francas-Colombia.asp>

- Legiscomex.com. Infraestructura Logística en Chile y sus Perspectivas (en línea) <http://www.legiscomex.com/BancoMedios/Documentos%20PDF/estudio-logistica-chile-rci-277.pdf>
- Legiscomex.com. Chile: Infraestructura Logística en Chile y sus Perspectivas. (en línea) <http://www.legiscomex.com/BancoConocimiento/E/est-infraestructura-logistica-perspectivas-en-chile-rci-277/est-infraestructura-logistica-perspectivas-en-chile-rci-277.asp?CodSeccion=>
- Lodoño Rendón, Carlos Enrique. (1998) La apertura económica en Colombia. Revista Pensamiento Humanista N° 4. UPB Universidad Pontificia Bolivariana. Colombia. (en línea) <http://revistas.upb.edu.co/index.php/PensamientoHumanista/article/view/336>
- Marca Garantía, Puerto Valencia. (2009. Enero 01) Un total de 161 empresas ya disponen de la autorización del uso de la Marca de Garantía. (en línea) <http://www.marcagarantia.com/historico/es/5/2010/7/historico>
- Martínez Castro, Juan Carlos. (2013. Septiembre) TLC: ¿Oportunidad o amenaza? Periódico El tiempo (en línea) <http://www.siglodata.co/s/septiembre/20130831ETnotacafe.pdf>
- Masip Moriarty, Sonia. Aeropuertos: Infraestructura y Servicios Aeroportuarios en Chile. Cámara de Comercio e Industria de Madrid. ICEX España Exportaciones e Inversiones. (en línea) <http://www.icex.es/servicios/documentacion/documentoselaborados/icex/pdfs/aeropuertos%20chile.pdf>
- Ministerio de Relaciones Exteriores Dirección General de Relaciones Económicas Internacionales, DIRECON (2013. Mayo) Comercio Exterior de Chile Enero – Marzo 2013. Gobierno de Chile. (en línea) <http://www.direcon.gob.cl/wp-content/uploads/2013/09/Informe%20C%20%20Exterior%201trimestre%202013.pdf>
- Ministerio de Relaciones Exteriores. Embajada de Chile en Colombia. Gobierno de Chile. Exportaciones / Importaciones. (en línea) <http://chileabroad.gov.cl/colombia/asuntos-comerciales/oficina-comercial/exportaciones-importaciones/>
- Ministerio de Comercio, Industria y Turismo. República de Colombia. Puertos marítimos movieron 153 millones de toneladas en 2012. (en línea) <http://www.mincit.gov.co/publicaciones.php?id=5871>
- Moreno Díaz, Alfredo. (2010) El principio de proporcionalidad en el régimen sancionador aduanero. Cuadernos de Investigación UNILIBRISTAS. Derecho Administrativo, serie de estudios de postgrado en Derecho Administrativo N°1. (en línea) http://200.30.74.19/Descarga/PDF/ciencias_Derecho/Libro_ARTICULOS_CIENTIFICOS_Adtivo2.pdf#page=24
- Naciones Unidas CEPAL, Comercio Internacional e Integración. Sistema Interactivo Gráfico de Datos de Comercio Internacional SIGCI. División de Comercio Internacional e Integración. Santiago de Chile. Chile. (en línea) <http://www.cepal.org/comercio/SIGCI/>
- Naciones Unidas CEPAL, Comercio Internacional e Integración. (2013) Documento informativo: Panorama de la Inserción Internacional de América Latina y el Caribe, Lenta poscrisis, mega negociaciones comerciales y cadenas de valor: el espacio de acción regional (en línea) <http://www.cepal.org/publicaciones/xml/5/50845/2013-597-PIE-Lanzamiento-WEB.pdf>

- Periódico Portafolio. (2013. Julio 03) Contrabando le cuesta a Colombia 6.000 millones de dólares. (en línea) <http://www.portafolio.co/economia/contrabando-colombia>
- Proexport Colombia, Promoción de Turismo, Inversión y Exportaciones. Portal de Exportaciones. Estadísticas de Exportación- Sectores. (en línea) <http://www.colombiatrade.com.co/herramienta/estadisticas-exportacion/importacion-sectores>
- Proexport Colombia. Perfil logístico de Colombia, localización competitiva con fácil acceso a los mercados mundiales. (en línea) http://www.proexport.com.co/sites/default/files/directorio_zonas_franca_colombia.pdf
- Proexport Colombia, Promoción de Turismo, Inversión y Exportaciones. Perfil de Logística desde Colombia hacia Venezuela. (en línea) http://www.colombiatrade.com.co/sites/default/files/perfil_venezuela.pdf
- Oficina Económica y Comercial de España en Santiago de Chile. (2013. Marzo) Informe Económico y Central Chile. (en línea) <http://www.icex.es/icex/cma/contentTypes/common/records/mostrarDocumento/?doc=4661750>
- Organizaciones Internacionales Económicas y Comerciales de las que Chile es Miembro. Indicadores Económicos. Pág. 54 (en línea) www.icex.es 2012.
- Organización Mundial del Comercio. (2009. Octubre 7 y 9). Comunicado de Prensa: Prensa/TPRB/320. Exámenes De La Políticas Comerciales: Chile. La política comercial abierta ha contribuido al crecimiento y a la reducción de la pobreza. (en línea) http://www.wto.org/spanish/tratop_s/tpr_s/tp320_s.htm
- República de Colombia. Ministerio de Relaciones Exteriores. Perfil económico y comercial de Colombia. Información General. (en línea) <http://www.colombia-eu.org/uploads/Modules/Documents/a-octubre-2012.PDF>
- Reina, Mauricio. (2013. Febrero 14) Retos y oportunidades de los TLC con E.U., Unión Europea y Corea. (en línea) http://www.asorinoquia.org/sites/default/files/foro_retos_y_oportunidades_de_los_tlc_con_e.u._union_europea_y_corea_para_el_meta._1.pdf
- República de Colombia. Ministerio de Comercio Industrial y Turismo. ¿Cómo importar en Colombia? (en línea) <http://www.mincit.gov.co/mincomercioexterior/publicaciones.php?id=16268>
- Rombiola, Nicolás. (2013. Enero 06). Inflación 2012 Colombia. [Inflación.com.co](http://www.inflacion.com.co). (en línea) <http://www.inflacion.com.co/inflacion-2012-colombia.html>
- Tenreiro Girón, José Domingo. (2009) El procedimiento aduanero. Estudio comparativo y analítico entre Estados Unidos de América y México. Un ensayo de derecho comparado. Boletín Mexicano de Derecho Comparado. Universidad Autónoma de México. (en línea) <http://www.revistas.unam.mx/index.php/bmd/article/view/15253>

- Senior Pava, Carlos. (2011). Apuntes sobre Derecho Aduanero Colombiano, ruta hacia una nueva legislación. ASAPRA, Asociación de Agentes Profesionales de Aduana de las Américas. Montevideo, Uruguay. (en línea) http://www.asapra.com/docs/circulares/2011/Circ.26-11_ADJ.pdf
- Superintendencia de Bancos e Instituciones Financieras Chile. (2008. Abril) Enfoque estándar de riesgo de crédito: clasificaciones y ponderadores de riesgo. Pág. 9 (en línea) http://www.sbif.cl/sbifweb3/internet/archivos/publicacion_5624.pdf
- Zamora Fandiño, Nelida. Barrera Reyes, Oscar Leonel. (2012. Octubre) Diagnóstico y Proyectos de Transporte e Infraestructura, 2011 Ministerio de Transporte. Universidad EAN, Facultad de Postgrados. Colombia. (en línea) <http://repository.ean.edu.co/bitstream/10882/3405/1/ZamoraNelida2012.pdf>
- Vargas-Alzate, Luis Fernando. Sosa, Santiago y Rodriguez-Rios, Juan David. (2012. Diciembre) El comercio como plataforma de la política exterior colombiana en la administración de Juan Manuel Santos. Revista Colombia Internacional N° 76. Págs. 259-292. Universidad de los Andes. Bogotá D.C. (en línea) <http://colombiainternacional.uniandes.edu.co/view.php/9116/view.php>
- Welcomechile.com. ZOFRI como punto más visitado del Norte Chileno. (en línea) <http://www.welcomechile.com/iquique/zona-franca-iquique-chile.html>
- Zona Franca de Chile Punta Arenas (Web) <http://zonaaustral.cl/zona-franca/>.