

SEMINARIO INTERNACIONAL DE FINANZAS Y NEGOCIOS INTERNACIONALES CON
LA UNIVERSIDAD PRIVADA DE TACNA, ALAS PERUANAS Y ARTURO PRAT 2018-2

LA REGULACIÓN ADUANERA EN LAS ZONAS FRANCAS Y EL RETO DE LA
LOGÍSTICA EN COLOMBIA.

LÓPEZ LOZANO MARÍA STEFANIA

VALENCIA RINCÓN NATALIA

VARGAS ISAZA ALEJANDRO

SINDY VIVIANA GIRALDO ARCILA

ASESORA

UNIVERSIDAD LIBRE SECCIONAL PEREIRA.

FACULTAD DE INGENIERÍA.

INGENIERÍA FINANCIERA.

2019

TABLA DE CONTENIDO

Resumen.....	3
Introducción.....	5
Justificación.....	6
La regulación aduanera en las zonas francas y reto de la logística en Colombia.....	7
Tipos de Zonas Francas.....	7
Tipo de usuarios de las zonas francas.....	10
Causales y procedimiento para la pérdida de la calificación de los usuarios.....	11
Beneficios de establecimiento dentro de una zona franca.....	11
Beneficios tributarios.....	12
Beneficios aduaneros.....	15
Beneficios logísticos.....	16
Reto de la logística en Colombia.....	20
Encuesta nacional logística 2018.....	23
Conclusiones.....	25
Bibliografía.....	26

LISTA DE ILUSTRACIONES

Ilustración 1. Zonas francas en Colombia.....	8
Ilustración 2. Evolución del número de zonas francas y su inversión.....	14
Ilustración 3. Puntajes y dimensión calidad de servicios logísticos.....	24

Resumen

Las Zonas Francas (ZF) empezaron a ser reguladas por La Ley 105 y la Ley 109 del año 1958 donde se establecieron las actividades que tienen permitido realizar en el país, años más tarde, en julio de 1994 se dio el proceso de privatización de las ZFs existentes y desde entonces el funcionamiento de estas ha sido de gran importancia por ser gran generador de empleo e impulsar la competitividad en el país mediante los beneficios tributarios, aduaneros y logísticos; Además, es importante destacar que Colombia es referente en implementación de las ZFs debido al gran número de estas existente y por el desarrollo que han tenido, por lo que el objetivo principal del presente trabajo es comprobar mediante estudios y estadísticas ya realizados que hace falta para llegar a generar una competitividad a nivel de otros países pioneros; se evidencio que el mayor problema con el que se enfrenta Colombia, es el tema de la logística, específicamente en la infraestructura que afecta los costos y tiempo de transporte de la mercancía por lo que con el fin de que el país se convierta más atractivo para el comercio exterior se tienen cinco retos logístico que afrontar en cuanto a transporte, normatividad, seguridad, comercio electrónico y servicio. En conclusión, todas estas se convierten en limitaciones para la economía nacional ya que es un tema de importancia para el comercio internacional teniendo en cuenta que esto representa un atraso considerable en los retos mencionados que afectan significativamente la logística del país, por esto se espera que se logren cumplir con estas necesidades al asumir dichos retos puesto que Colombia sigue siendo un punto estratégico para los inversionistas extranjeros.

Palabras claves: Logística, Regulación aduanera, Zonas Francas.

Abstract

The Law 105 of 1958 began to regulate the use of Free Trade Zones in Colombia and through Law 109 of 1958 the activities they can carry out in the country were established. Years later, in July 1994, the privatization process took place. Since then the operation of these in the country is important to keep on being great generators of employment and for boosting the competitiveness in the country through tax benefits, customs benefits and logistic benefits; In terms of taxes, the most important benefit is the exemption of VAT payment on importation process and the reduction to 20% in the income tax, talking about the custom benefits the exemption of payment of custom tariffs to import machinery and goods, and partial nationalization of merchandise with unlimited time; and in logistics, the privileged location facilitates transportation, the Free Trade Zones offer security, current regulations, etc. because of this, Colombia is a reference in the implementation of Free Trade Zones, due to its abundance in the country and the development they have had. Therefore, the main objective is to establish through studies and statistics what the country lacks to improve its competitiveness, so it becomes as competent as the other countries that have been successful with this model. Free Trade Zones are delimited territories within the country where industrial and commercial activities are carried out involving the operator user and the commercial user, who must obey to a list of rules and procedures to keep operating in these zones and the non-compliance of these rules can be cause of a penalty and even the expulsion of the Free Trade Zone. The greatest problem the country is facing is the logistic, specifically with its infrastructure that affects the costs and time of transport of the goods. For those reasons and pretending the country becomes more attractive for international trade, Colombia has five logistical challenges to face in terms of transport, regulations, security, electronic commerce and service. To conclude, all of these become limitations for the country's economy since it is an issue that keeps with its affectation in

the international trade taking in count that this represents a great backwardness in the mentioned challenges that deeply affect the country's logistics. this is expected to accomplish the needs of the country when assuming these challenges taking into consideration that Colombia remains in a strategic point for foreign investors.

Keywords: Logistics, Customs regulation, free trade zone.

Introducción.

A través de distintas leyes expedidas por el gobierno nacional de Colombia se han formado, cambiado y redefinido la forma de administración y utilización de las zonas francas en el territorio nacional, por medio del proyecto de ley 141 de 2005 de la Cámara de Representantes Colombia estableció una definición y reglamentación formal para el uso y funcionamiento de las zonas francas en el país; aunque el verdadero régimen que empezó a normativizar su uso fue la ley 105 de 1958 la cual tuvo como principal fin asumir a las zonas francas que hoy conocemos como establecimientos públicos nacionales que agilizaran y esquematizaran los procesos de importación y exportación de Colombia. Dentro del régimen de esta última ley que funciono hasta 1994 entraron en funcionamiento 6 zonas francas en Colombia: Barranquilla, Cartagena, Santa Marta, Cali, Cúcuta y Buenaventura; siendo la de Barranquilla la primera de todas funcionando desde 1958. Más tarde, en 1985 y con la creación de la ley 109 de este mismo año, se establecieron formalmente las actividades permitidas a desarrollar dentro de las ZF y su porcentaje mínimo de ventas a mercados externos. A partir de julio de 1994 y por medio de la ley 7 de 1991, se autorizó la constitución de zonas francas de carácter privado y su administración por sociedades particulares y por las cuales se dieron en carácter de arrendamiento los terrenos francos que son propiedad del país (Camara de representantes, 2005).

En el presente documento se realizará una puntual caracterización del funcionamiento de las Zonas Francas (ZF) con las que cuenta Colombia abordando sus puntos más básicos, explicando el funcionamiento y los beneficios tributarios, aduaneros y logísticos que traen estas para el país.

Teniendo en cuenta también el estado actual de la economía nacional se hará énfasis en las ventajas comparativas que posee Colombia y en el factor diferenciador en el que deberá trabajar para hacer que su oferta de zonas francas se vuelva aún más atractiva para la comunidad internacional como es el caso del reto de logística que debe afrontar el país.

Justificación

El presente trabajo se enfoca en el reto de la logística de Colombia y la regulación aduanera en las zonas francas donde se desarrolla el funcionamiento de estas y los diferentes incentivos con los que se cuenta al ser usuario de la misma.

Colombia cuenta con un gran número de zonas francas siendo referencia en cuanto a la implementación de este tipo de modelos por lo que el país es un gran atractivo para la inversión extranjera. Vincularse a una zona franca es una ventajosa opción para empresarios e inversionistas, opción en la que se recalca la importancia que tienen los beneficios aduaneros, tributarios y logísticos con los que se cuenta en el régimen franco.

Lo anterior se realiza con el objetivo de establecer como se encuentra el país en cuanto a zonas francas mediante estadísticas y estudios que se han realizado determinando las brechas que hacen falta para que Colombia genere una competitividad logística nacional e internacionalmente logrando nivelarse con otros países, aprovechando que el país cuenta con una ubicación

geográfica estratégica y con gran avances en el tema lo que le permite ser pionero en el régimen franco por el desarrollo y mejoramiento de los últimos años.

La regulación aduanera en las zonas francas y reto de la logística en Colombia.

Colombia ha tenido gran crecimiento económico ubicándose como una de las economías más estables de Latinoamérica, parte de este posicionamiento se debe a la aparición de los diferentes tipos de zonas francas en el país debido a que potencializan el comercio internacional incrementando las cifras de exportación e importación. Además, las zonas francas estimulan la inversión extranjera y generan empleo en la región impulsando la competitividad del país.

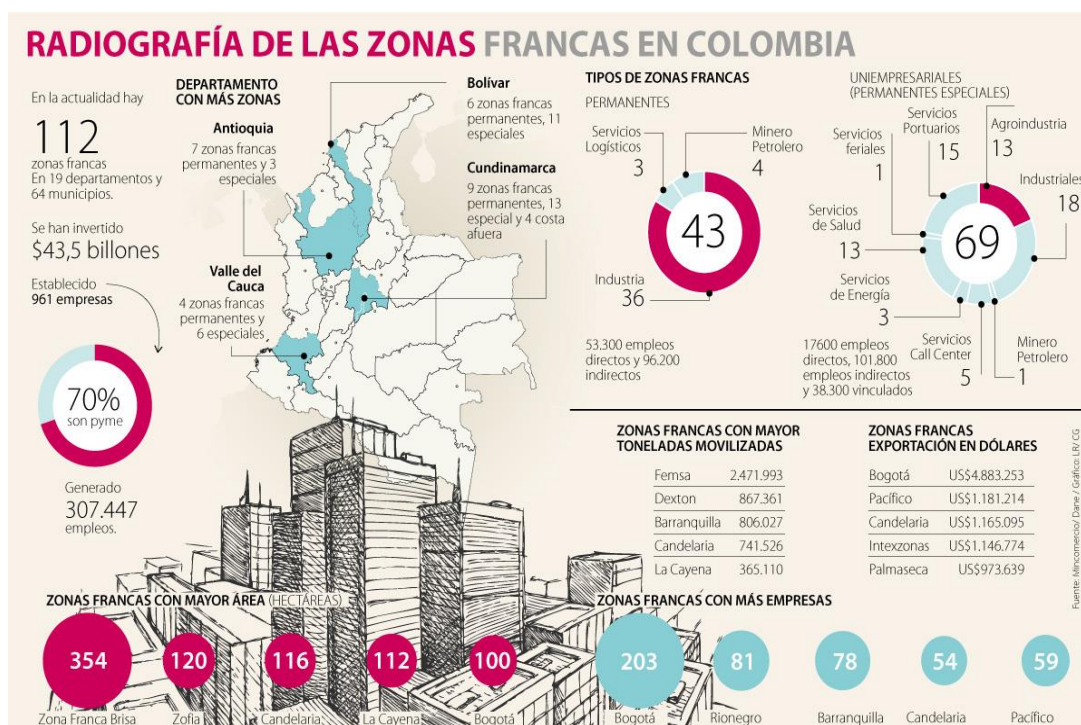
De acuerdo al artículo 1 de la Ley 1004 de 2005, “las zonas francas (ZF) se definen como áreas geográficas delimitadas dentro del territorio colombiano, en donde se desarrollan actividades industriales de bienes y de servicios, o actividades comerciales, bajo una normatividad especial en materia tributaria, aduanera y de comercio exterior” (Congreso de Colombia , 2005).

Tipos de Zonas Francas.

En el país se ha utilizado ampliamente el modelo de zona franca para incentivar la economía nacional; se considera una nación pionera en su implementación dado que se establece como el país con el mayor número de zonas francas en América latina contando con un aproximado de 112 clasificadas en tres diferentes tipos que son: zonas francas permanentes, permanentes especiales y transitorias. Estas se definen como:

Las zonas francas permanentes siendo 43 en total, son grandes áreas debidamente delimitadas donde los usuarios (las empresas) tendrán la posibilidad de establecerse por tiempo indefinido y disfrutar así de los beneficios tributarios que estas ofrecen para el desarrollo de sus actividades económicas, las zonas francas especiales o uniempresariales en las que a diferencia de las primeras solamente podrá constituirse una empresa con un tipo de actividad económica establecido y por último las zonas francas transitorias, estas se establecen en el territorio colombiano por un tiempo limitado; es una figura ampliamente utilizada para eventos internacionales que implican grandes importaciones de mercancía extranjera que solo estará dentro del país por el tiempo del evento y la cual deberá abandonar el territorio o ser nacionalizada una vez se termine el plazo de la zona franca (González Bell, 2018).

Ilustración 1. Zonas francas en Colombia.



Fuente: González Bell, J. (17 de Mayo de 2018). Zonas Francas en Colombia generan 307.447 empleos. *La Republica*.

Observando la imagen 1, es notable como Colombia posee por lo menos una zona franca en las inmediaciones de sus ciudades grandes e intermedias, lo que le otorga una gran ventaja comparativa respecto al resto de países con mucha menor oferta de cantidad en sus territorios. Esto establece diferentes y nuevas clases de retos en cuanto a la administración de dichas zonas, la manera de optimizarlas y la visión que se tiene para cada una de ellas.

Entre uno de los nuevos retos para el país se destaca la necesidad de diferenciación, ya que se presume que en toda América latina existen alrededor de 400 zonas francas permanentes que como las de Colombia ofrecen grandes beneficios tributarios, aduaneros y tributarios. Además, se han generado más de 900 mil empleos en las más de 8.000 compañías que operan en las zonas francas de Latinoamérica; por las cuales salen alrededor del 65% de las exportaciones de la región generando empleo ocho veces más rápido que en las compañías normales del mercado. En esta misma región la apertura económica también se ha hecho notar, debido a que en esta se han firmado más de 50 Tratados de Libre Comercio TLC; no solo con varias e importantes naciones exportadoras como Estados Unidos, China y Japón sino también grandes bloques económicos como lo es la Unión Europea; aunque los TLC no sean una competencia directa para el funcionamiento de las zonas francas internacionalmente, serán modelos que afectaran de una u otra forma al desarrollo esperado de la economía de dichas zonas (García Cáceres & Ospina Estupiñan , 2017).

Aunque Colombia figure como un país de referencia cuanto de zonas francas se trata, hay que considerar la gran expansión que tiene este modelo por todo el continente latinoamericano; esto debido a que los demás países de la región también se encuentran dispuestos a otorgar los diversos beneficios que otorgan las zonas francas a quienes deseen establecerse a operar en ellas,

haciendo que este sea un negocio realmente competido. Por este motivo, el país tendrá entonces que poner mayor atención en los factores diferenciadores que llamen la atención de los inversionistas por el hecho de no existir otro país que ofrezca condiciones como estas, que bien pueden ser: una ubicación estratégica para el comercio internacional, fácil o económico acceso a las materias primas de producción, menores costos tributarios por operación en zonas francas, mejores plazos en sus licencias de funcionamiento, etc.

Tipo de usuarios de las zonas francas.

De acuerdo al Estatuto aduanero en el régimen de las zonas francas existen diferentes tipos de usuarios catalogados de la siguiente manera: el usuario operador quien es el que se encarga de la administración de la ZF y quien además otorga la calificación a los usuarios que se establezcan en ella; el usuario industrial de bienes es quien se encarga de fabricar, producir, transformar o del ensamblaje de los diferentes bienes dentro de la ZF; el usuario industrial de servicios es el encargado de prestar servicios como logística, transporte, telecomunicaciones, turismo, consultoría, etc. en la misma ZF o desde allí puede realizar sus operaciones hacia otros lugares; y por último, el usuario comercial quien es el que realiza la comercialización dentro de la ZF, además también se encarga de almacenar y conservar bienes (Jorge Enrique Cahavarro Cadena, 2000).

Los usuarios de las zonas francas realizan una serie de operaciones que están reguladas por el Ministerio de Industria y Comercio y la Dirección de Impuesto y Aduanas Nacionales (DIAN) y como toda política regulada por el estado, las ZF también cuentan con una serie de normas que se deben cumplir para el normal funcionamiento y organización de las operaciones aduaneras y comerciales, las cuales se detallan a continuación:

Según el Artículo 84, Decreto 2147, una empresa situada en una ZF no tiene la posibilidad de dejar ingresar dentro de sus instalaciones a otra empresa que tenga como fin realizar operaciones distintas a las funciones que la empresa en cuestión realiza, ya que no serviría como una empresa de apoyo en la operación. Este acto se sancionaría con 200 UVT y, además, tendrá gran probabilidad de ser expulsado de la ZF (DIAN , 2018).

Causales y procedimiento para la pérdida de la calificación de los usuarios

De acuerdo al Decreto 659 del 2018, se hará cese de las actividades cuando no se efectúen transacciones comerciales por lo últimos seis meses, no se acrediten las diferentes transacciones por medio de documentos o facturas, no se desarrolle el objeto social o la actividad económica principal que se estableció inicialmente o por lo cual se le dio la calificación al usuario o no se realice ninguna operación de ingreso o de salida (DIAN , 2018).

Por otro lado, el usuario puede descalificar o retirarse voluntariamente cuando lo desee, solo es necesario la notificación del proceso liquidatorio donde indique que el deseo de ser descalificado por lo que no requiere autorización del Ministerio de Comercio, Industria y Turismo.

Beneficios de establecimiento dentro de una zona franca.

En Colombia se ofrecen tres tipos de beneficios: tributarios, aduaneros y logísticos, donde cada uno de estos cuenta con una gran importancia para quienes se establezcan dentro de una ZF en el país.

Beneficios tributarios

En Colombia existen más de 200 beneficios tributarios, entre los cuales los más importantes se encuentra la exención o la reducción de algunos impuestos como el impuesto sobre las ventas y el impuesto sobre renta.

En Colombia, de acuerdo a la ley de financiamiento del 2018, el impuesto sobre renta en el territorio nacional es del 33% para el 2019, con una reducción del 1% anual hasta el llegar al 30% en el año 2022, además, con este proyecto se adicionó un nuevo esquema llamado Simple donde obliga inclusive a las micro y pequeñas empresas a cumplir dicha obligación tributaria (EL TIEMPO, 2018). Sin embargo, en cuanto al impuesto de renta, cuando se trata de una ZF se aplica una tarifa especial de renta del 20% como incentivo tributario para los usuarios; además de esto, con la ley de financiamiento se ofrecen otros incentivos adicionales relacionados con el régimen franco como la exención del impuesto por siete años en empresas pertenecientes a las zonas francas y que sean parte del proyecto Economía Naranja planteado por el Gobierno actual, es decir, empresas que generen mínimo 3 empleos y realicen inversiones por \$150 millones pero deben tener ingresos brutos menores a \$2.700 millones, dicha nueva estrategia es una gran ventaja ya que las empresas pueden ser usuarios de ZF y también tener a la vez la exención del impuesto de renta por un largo periodo y luego seguir contando con la tarifa especial por pertenecer al régimen franco (Instituto Nacional de Contadores Públicos, 2019). Además, también cuenta con exoneración del impuesto de renta CREE o de la sobretasa del CREE a algunas zonas francas, la cual actualmente se aplica con una tarifa del 4% (Camargo González, 2016).

En cuanto al Impuesto al Valor Agregado (IVA), conforme a la reforma tributaria del 2016 la tarifa general en el país es del 19% donde además, se recaudará en la mayoría de productos que estaban exentos del impuesto quedando solo el 35% de la canasta familiar exenta, por lo que el impuesto es aplicable en la mayoría de bienes ubicados en rubros como el vestuario, transporte o diversión, bienes de lujo y servicios (La República , 2018).

Sin embargo, cuando de ZF se trata, el IVA tiene una aplicabilidad diferente para cada una de las operaciones comerciales que se realicen en estas:

Por un lado,

En aquellos casos en los que los usuarios de ZF introduzcan bienes que provengan de otros países, se entiende que éstos no han ingresado al país para efectos de los tributos aduaneros, y por ende no se generan los tributos típicos de la importación, entre ellos el IVA. (Ramírez Álvarez, 2009).

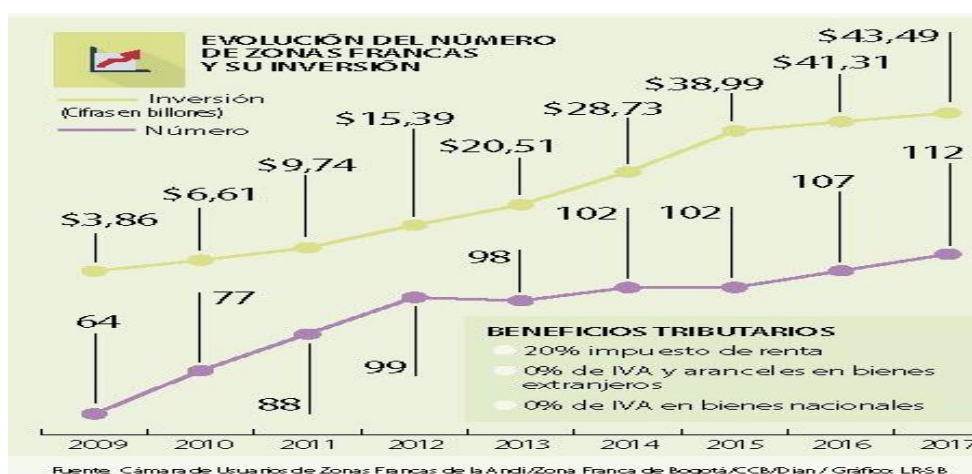
Es decir, cuando se refiere que un bien entra al territorio de zona franca, importación, al está no ser considerada parte del territorio nacional, dicha operación se encuentra exenta del IVA. Sin embargo, cabe destacar que, aunque estas operaciones no se genere un impuesto a pagar, si tiene una serie de normas y procedimientos que deben ser cumplidos y acatados al momento de entrar a la zona franca con el fin de evitar cualquier tipo de fraudes o de procedencia ilícita.

Por el contrario, cuando se trata de salida de bienes desde la zona franca hacia otros países, en este caso si es considerada como una exportación, y aplican las normas que para este caso están establecidas ordinariamente, es decir, cuando se realiza venta de bienes a otros países sin necesidad de ser zona franca, se aplican beneficios tributarios como la exención del IVA, lo

único que lo diferencia es que si deberá cumplir con una serie de requisitos diferentes de la exportación habitual relacionados con el movimiento de mercancía en zonas francas.

De acuerdo a lo anterior, los beneficios tributarios han cumplido con el propósito en el país ya que se ha tenido una importante evolución en el número de zonas francas y la inversión que se ha realizado, lo cual se puede evidenciar en la siguiente gráfica:

Ilustración 2. Evolución del número de zonas francas y su inversión



Fuente: La República. (2018 de Octubre de 2018). Obtenido de <https://www.larepublica.co/especiales/contexto-de-la-ley-de-financiamiento-/conozca-como-pagan-sus-impuestos-las-zonas-francas-y-las-fundaciones-2786570>

De acuerdo con lo anterior, los incentivos que se han ejecutado han tenido efectos positivos en las estadísticas de las zonas francas durante los últimos 10 años donde se ha obtenido una notable evolución evidenciando que el país es un atractivo para los inversionistas permitiendo un desarrollo en la economía nacional, por lo cual el objetivo del Gobierno es impulsar estas áreas con el fin de potenciar la competitividad del país a nivel internacional con el fin de llegar ser como otros país, como por ejemplo Estados Unidos, pioneros en temas de comercio exterior.

Asimismo, existen otros incentivos tributarios adicionales de los cuales pueden ser beneficiarios los usuarios de las ZF como es el derecho a exoneración de parafiscales sobre el pago de salarios menores a 10 SMMLV siempre y cuando se empleen más de dos empleados estipulado en el artículo 114 del Estatuto Tributario (Estatuto Tributario Nacional, 2016).

Incentivos tributarios locales.

Además, en algunas zonas francas gozan de beneficios tributarios locales que solo aplican en una sola zona franca específica por instalar sus procesos productivos o servicios en dicha ZF con el fin de estimular la inversión en la región, como por ejemplo en la Zona Franca Internacional de Pereira, se otorgan dos incentivos extras en cuanto a la exoneración del 100% en dos impuestos, uno es el impuesto predial por un periodo de 5 años y el otro es el impuesto de industria y comercio por un periodo de 10 años (Zona Franca Internacional de Pereira).

Beneficios aduaneros

A diferencia de la normal operación de las aduanas en el mundo, estas en las ZF trabajan totalmente diferente a la hora y forma de liquidar los tributos, como lo es el caso de que las ZF comúnmente y como se menciona se tratan como terceros territorios fuera del territorio aduanero de una nación.

Existen distintas clases de beneficios aduaneros a los que se puede acceder siendo un usuario de ZF, como el más conocido ejemplo de esto se tiene que: no será necesario pagar ninguna clase de aranceles por importación de los distintos tipos de maquinarias o bienes necesarios para operar dentro y solo dentro de la ZF (Ramirez Pavas & Maya Ossa, 2017).

Entre otros beneficios no menos importantes podemos encontrar que:

Operando dentro de una ZF y tratándose de importaciones, será posible realizar nacionalizaciones parciales y sin límites de tiempo por bodegaje de mercancías provenientes de la ZF, a diferencia de las importaciones comunes en las que según la DIAN existen unos tiempos estipulados para el desaduanamiento de mercancías además de que este debe ser total (Banco de la Republica, 2015).

Según Procolombia entidad encargada de promover el Turismo, la inversión extranjera en la nación, las exportaciones no minero energéticas y la imagen del país, son bastante destacables los siguientes beneficios aduaneros: El almacenamiento ilimitado de mercancías dentro de la ZF sin el pago de tributos por conceptos de aduanas, creación de encadenamientos productivos que permitan cooperación entre usuarios de las ZF y otras ZF, los tributos para las ventas nacionales serán cancelados únicamente sobre el componente extranjero y el procesamiento parcial de mercancías en el territorio aduanero nacional que hace que no sea necesario el pago de aranceles hasta por el 40% del costo total de la producción en el año fiscal (ProColombia, 2019).

Se debe recordar que todas las operaciones realizadas entre empresas dentro de una ZF no requieren de una nacionalización previa de la mercancía, ya que está en términos legales aún no ha sido importada dentro del territorio colombiano, lo cual puede hacer un más atractivo dicho lugar para una multinacional o un grupo inversor el cual tenga el control de todo el proceso productivo y necesiten movimientos de mercancía a nivel internacional (ECA S.A.S, 2018).

Beneficios logísticos

Los beneficios logísticos más básicos, tienen que ver con el tema de la seguridad y logística general; esto debido a que las ZF están permanentemente vigiladas y delimitadas por un encerramiento inicial, además de que de acuerdo al Ministerio de Comercio, Industria y Turismo

“las ZF deben de ofrecer a los usuarios condiciones adecuadas que les permitan competir con eficiencia, a través de una regulación que consulte las tendencias normativas internacionales” (Ministerio de comercio, Industria y Turismo, 2016).

Hoy en día la logística juega un papel muy importante en las organizaciones puesto que permite establecer la distribución, control y manejo de mercancías con los medios necesarios llevando a cabo el cumplimiento del envío de las mismas y de esa manera mejorar el servicio para los clientes; por lo tanto, por medio de la logística las organizaciones tienden a ser más competitivas tanto nivel nacional como internacional y estar preparadas ante cualquier situación por medio de estrategias que permitan continuar con los procesos de distribución y control eficiente buscando siempre incrementar las utilidades, minimizar los costos y el tiempo en algunas actividades ya sea en producción o en distribución.

Visto en otro contexto,

La logística es la parte de la cadena de suministros que planifica, implementa y controla el flujo efectivo y eficiente; el almacenamiento de artículos y servicios la información relacionada desde un punto de origen hasta un punto de destino con el objetivo de satisfacer a los clientes (Ramirez, 2015).

Por lo tanto, uno de los beneficios logísticos más importantes de las zonas francas es el de la ubicación, ya que estas se encuentran en puntos estratégicos permitiéndoles una mejor movilidad de mercancías en las vías de acceso y un espacio determinado para que se pueda cumplir con un almacenamiento y/o producción de los usuarios de las ZF. Por lo tanto, ubicarse en dichos puntos conlleva a tener diversas ventajas competitivas como: la de la aglomeración de un gran número de empresas en un mismo lugar lo que promueve la generación de encadenamiento productivos con otras empresas ubicadas dentro y fuera de zona franca permitiendo reducir costos de producción hasta en un 59%, la infraestructura competitiva de

clase mundial a costos razonables por medio del aprovechamiento de los diferentes incentivos. Además, los productos fabricados en una ZF se consideran originarios para el efecto del acceso a los tratamientos preferenciales que Colombia haya establecido con otros países, lo cual da acceso sin restricciones a un mercado de más de 1.500 millones de consumidores teniendo la posibilidad de realizar nacionalizaciones parciales sobre un mismo documento de transporte, esto permite pagar los tributos aduaneros solo al momento de realizar la salida de los productos de la ZF al territorio aduanero nacional, permitiendo reducción en los costos financiero y alivio en el flujo de caja de las empresas. Es viable realizar parte del proceso productivo en el territorio nacional mediante la figura de “procesamiento parcial” sin perder los beneficios de las zonas francas. Además, también cuentan con vigilancia 24 horas los 7 días de la semana, a través de sistemas informáticos que permiten reducir pérdidas y generan un mejor seguimiento a las operaciones (ANDI, s.f.).

De acuerdo a estos procesos que permiten realizar las ZF, la logística que se maneja al interior de esta consiste también en que se reduzcan los fletes de carga en el transporte de mercancías y mejorar los procesos logísticos lo que genera un incremento en la vinculación de empresas en las ZF mejorando la economía del país.

Por otro lado, las ZF deben tener una infraestructura que cumpla con todas las necesidades de los usuarios desde el ingreso de mercancías hasta el almacenamiento y/o producción de los bienes; teniendo en cuenta esto, se sabe que en la actualidad la tecnología es fundamental para toda clase de procesos en las empresas así como la logística donde es indispensable tener la información disponible en todo momento para mayor facilidad y como parte del control de las mercancías, para esto hay herramientas especializadas en este tipo de procesos como por ejemplo PICIZ que es el software líder en la gestión de tecnologías de zonas

francas, el cual permite ver el ingreso y cantidad de la mercancía, donde se almacena, inventario existente y la ruta que se va utilizar en el momento de la distribución. Además, el software también cuenta con los formularios necesarios para la comercialización en las ZF pues estos salen automáticamente teniendo en cuenta que todo esto queda en el sistema y se pueden sacar estadísticas sobre todo lo que se maneja en las ZF ya que les permite estar comunicadas entre sí.

De este se dice que:

Este software desarrollado por Zona Franca de Bogotá ha venido evolucionando en el tiempo de acuerdo con las tendencias tecnológicas y exigencias del mercado, permitiendo aumentar la productividad y el impacto financiero de manera positiva, optimizando recursos a través de la integración de sistemas que reducen los tiempos de operación y la mano de obra (Zona Franca de Bogota, 2017).

Hasta el año 2017 en Piciz se habían realizado más de 595.000 operaciones de comercio exterior con un valor aproximado a los 14.000 USD millones. Actualmente, el 41% de las zonas francas en Colombia y más de 720 empresas de los diversos sectores productivos del país operan con Piciz (Grupo ZFB , 2018).

Esta herramienta cuenta con el certificado digital expedido por Certicámara S.A., la cual es definida como: “La entidad de certificación digital abierta, constituida con el propósito de asegurar jurídica y técnicamente las transacciones, comunicaciones, aplicaciones y en general cualquier proceso de administración de información digital, de conformidad con la Ley 527 y los estándares técnicos internacionales” (Certicámara, s.f.); este certificado es válido en cualquier parte del mundo brindando seguridad en cualquier tipo de transacción y evitando fraude o suplantación y por estas razones está teniendo éxito en el mercado por su eficiencia en dichas operaciones.

Reto de la logística en Colombia.

En Colombia el sector de la logística ha ido creciendo notablemente por lo que con ellos debe evolucionar a su medida. Lo anterior se puede demostrar de acuerdo a la calificación del Banco Mundial donde indica que Colombia ocupa el puesto 58 entre 160 países en el Índice de Desempeño Logístico en el año 2018, mejorando el desempeño logístico ya que en el año 2017 ocupaba el puesto 78, sin embargo el país todavía tiene grandes retos por superar. Se estudiaron variables de infraestructura, envíos internacionales, aduana, calidad logística, rastreo y seguimiento, donde la variable que más afecta la evolución en el tema logístico es la infraestructura, la cual tiene gran impacto en los costos logísticos y tiempos de transporte de la mercancía, gran parte de este suceso se da debido a la falta de integración que existe entre los sistemas de transportes y servicios asociados, todo esto genera que los inversionistas evalúen la viabilidad de los proyectos para invertir en el país (Dinero, 2017).

En cuanto a tiempos logísticos, según el Departamento Nacional de Planeación (DNP), se tarda hasta 180 horas en la exportación de un producto que se produce localmente, teniendo en cuenta que el estándar internacional es de 48 horas, donde se incluye todos los procesos de cargue/descargue, transporte y aduana. Además, se resalta que la brecha más grande se encuentra en que el 70% de este tiempo, equivalente a 120 horas, hace parte únicamente a tramites de aduana y gestiones de legalización de carga debido a que un mismo contenedor le realizan el mismo proceso varias autoridades, es decir, primero es abierto, inspeccionado y vuelto a sellar por autoridades como el ICA o el Invima y después se le realiza la misma operación pero por otra autoridad como la DIAN o la Policía Antinarcóticos. Por otro lado, están los costos

logísticos donde sale más costoso transportar mercancía en el territorio nacional que realizar un movimiento internacional, por ejemplo, un contenedor de 14 toneladas entre Estados Unidos y la costa colombiana cuesta 2.000 dólares, cifra comparable al costo de transportar la misma cantidad dentro del país lo cual quiere decir que el valor por kilómetro de tonelada dentro del país es tres veces mayor a si se realiza internacionalmente (Behrentz, 2018).

Sin embargo, en el país existen zonas francas que cuenta con una ubicación privilegiada, una de ellas es la Zona Franca de Pereira, gracias a su ubicación estratégica en el denominado triángulo de oro de Colombia permite disminuir los tiempos de desplazamiento en comparación a otras ciudades, esto además genera una reducción del costo logístico hasta en un 2,57% a diferencia del costo promedio nacional. En el año 2018, se registraron 12.822 operaciones frente a 9.497 en el año 2017, con 35% de crecimiento en operaciones de comercio exterior y \$85 mil millones de pesos en inversión, por lo tanto, la Zona franca de Pereira genera un gran impacto en el desarrollo de la región de Risaralda y del país (El Diario , 2019).

Por lo que, de acuerdo a los hechos mencionados anteriormente Colombia tiene una serie de retos que afrontar con el fin de mejorar la logística en el país, según el Gerente General de Desarrolladora de Zonas Francas, dichos retos son los siguientes: transporte, normatividad, seguridad, comercio electrónico y servicio:

El primer reto es el transporte, donde se buscan más medios de distribución ya que todavía se depende del medio de transporte terrestre y esto perjudica la competitividad de las empresas ya que su proceso interno puede ser exitoso, pero en el momento de distribución el proceso tiene demoras ya que no se cuenta con sistemas de transporte alternativo. El segundo reto es la normatividad donde se pretende crear alianzas con el Gobierno Nacional con el fin de que

contribuyan a agilizar los procesos logísticos debido a que actualmente existen muchas restricciones en las vías internas de las principales ciudades y esto dificulta la llegada del producto final al consumidor por lo se busca trabajar en dicha problemática y así aprovechar las oportunidades de inversión y comercio exterior que benefician a ambos. El tercer reto busca trabajar en una infraestructura de seguridad de la mano con las fuerzas militares, policía y empresas con el fin de evitar la delincuencia que afecta el transporte y los productos finales que salen del punto de distribución. El cuarto reto es el de comercio electrónico como un nuevo aliado en los procesos de logística debido a que el sector debe innovar en los procesos de comercio exterior de acuerdo a las tendencias mundiales y así poder escoger y tener accesibilidad del producto en los centros de distribuciones ya que actualmente los procesos de comercio exterior se demora de 2 o 3 meses en llegar el producto final, sin embargo las ZFs tienen un plazo máximo de 10 días para distribuir las mercancías o la producción de bienes al consumidor final y esto es gracias a los beneficios que ellas ofrecen y el quinto reto es el del servicio lo cual es un punto clave para generar valor agregado por lo que se debe tener presencia en las empresas la eficiencia en procesos de diseño, construcción o compra con el fin de ayudar a mejorar los procesos logísticos, por ejemplo en algunas ZFs del país se ofrecen incentivos con el fin de contribuir con el sector logístico como en la Zona Franca de Bogotá se realizan modelos de economía de escala, disminución en costo de la energía en 20% y educación a los usuarios y procesos de reciclaje y seguridad (Grupo ZFB , 2018).

Por lo tanto, el gran reto de Colombia es mejorar la competitividad logística ya que sin esta herramienta no hay progreso por lo que el Gobierno deberá crear estrategias donde se facilite la cadena logística y que, además, permita hacer un empalme con los demás incentivos que ofrece el régimen franco.

Encuesta nacional logística 2018.

Por medio de La Política Nacional Logística formulada por el Gobierno de Colombia y a través del documento CONPES 3547 de 2008, el cual establece como objetivo de gran importancia la generación de información en logística, se desarrolla la encuesta nacional logística, esta cuenta también con otras versiones realizadas en 2008 y 2015 en las que también se caracterizó la logística de las empresas nacionales. Esta encuesta permite a empresarios contrastar su operación en materia logística en un contexto sectorial, nacional y regional y con esta información encontrar nuevas oportunidades de mejora para sus empresas; con esta medición se hace posible generar distintos indicadores e información que le posibiliten al sector privado tomar acciones para mejorar su desempeño logístico (Observatorio Nacional de Logística., 2018).

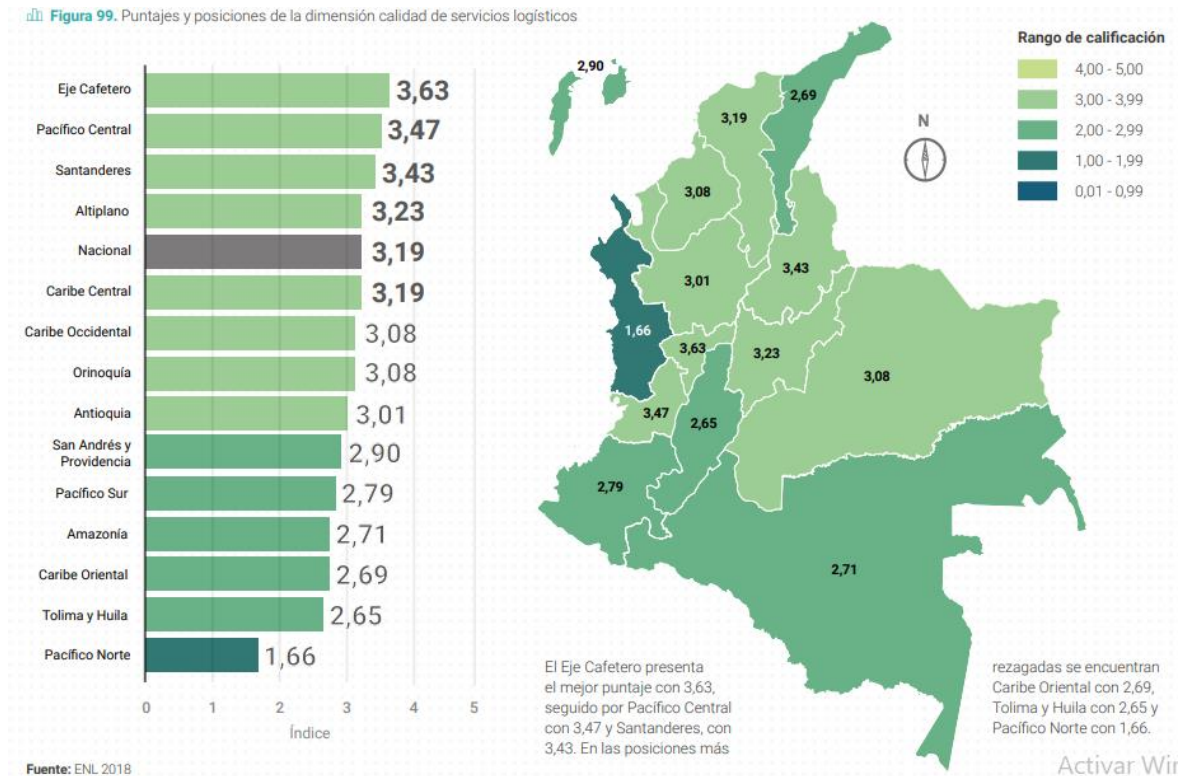
El mejorar el desempeño logístico del país constituye uno de los principales medios para alcanzar altos niveles de competitividad que le permitan a Colombia tener un mejor posicionamiento en los mercados globales y una mejor productividad en las empresas y por ende mejor calidad de vida para sus habitantes.

Inicialmente se contaba con 848.986 empresas y establecimientos comerciales de las cuales se tomó una muestra total de 2.738 empresas que cumplen con los estándares estadísticos mínimos para ejecutar la encuesta. Dicha muestra representa las 848.986 empresas que componen la población objetivo y la modalidad de captura de la información, en su mayoría, fue presencial (Observatorio Nacional de Logística., 2018).

Después de analizar una cantidad de variables en la encuesta, como lo son: el desempeño logístico, tercerización, comercio exterior, perspectivas de los servicios logísticos y

competitividad regional, se calificó de 1 a 5 la dimensión calidad de los servicios logísticos en cada una de las regiones del país así:

Ilustración 3. Puntajes y dimensión calidad de servicios logísticos.



Fuente: (Departamento Nacional de Planeación, 2018) Encuesta nacional logística 2018.

Con base en los resultados obtenidos en la encuesta se hace posible afirmar que la mayor oportunidad de mejora en términos de logística para todas las regiones del país en el uso de tecnologías y el mejoramiento de la infraestructura vial ya que presentan las menores puntuaciones.

De la imagen se infiere que en el índice de logística regional el Eje Cafetero posee el mejor puntaje con 3,63, la pacífico norte el más bajo con 1,66, mientras que la calificación a nivel nacional es 3,19. La encuesta también arroja que el costo logístico más bajo es el de la región Eje

Cafetero con 10% sobre los beneficios de las empresas, mientras que la región Orinoquía tiene el costo logístico más alto con 38,1% (Departamento Nacional de Planeación, 2018).

Conclusiones

Como resultado de la investigación presentada, es posible concluir que Colombia es un país que ha tenido un desarrollo positivo en cuanto a la instalación de zonas francas ya que les permiten a las empresas realizar distintas operaciones de comercio, almacenaje y procesos logísticos que las hace visibles a los empresarios e inversionistas del mundo; sin embargo, aún existe una problemática dentro del país que no permite alcanzar un equilibrio frente a la competencia.

En este sentido, se evidencia que esta problemática es el proceso logístico que ralentizan la actividad comercial de las empresas importadoras o exportadoras ya que estas pueden tener un proceso interno satisfactorio, pero al momento de distribuir los productos se evidencia una falencia puesto que para todos estos procesos logísticos se necesita que las vías se encuentren en buen estado, que haya una mejor conexión con vías principales y que exista seguridad en ellas para el transporte de todo tipo de mercancías por lo que se dificulta dentro del país y se hace mucho más costoso.

Por todos estos motivos, el reto más importante en Colombia es el del desarrollo logístico, ya que de esto depende la realización y optimización de la actividad comercial que tanto aporta al desarrollo del país. El mejoramiento de la logística interna facilitaría el desempeño de las empresas que se afilien a las zonas francas nacionales; permitiendo así, estas consigan un posicionamiento que pueda aumentar con el mejoramiento de toda la infraestructura general del país, llegando a tener una mayor una ventaja competitiva a nivel internacional, equilibrándonos y

tomando a favor el número de zonas francas que se tienen en este momento y contribuyendo así un mejor desarrollo de la economía Colombiana.

Bibliografía

ANDI. (s.f.). *Camara de Usuarios de Zonas Francas*. Obtenido de

<http://andizonasfrancas.com/preguntas-frecuentes-2/>

Banco de la Republica. (10 de Septiembre de 2015). *BanRep*. Obtenido de

<http://www.banrep.gov.co/es/jornadas-capacitacion-dcin-2015-1>

Behrentz, E. (1 de 05 de 2018). *El Tiempo*. Recuperado el 20 de 4 de 2019, de

<https://www.eltiempo.com/opinion/columnistas/eduardo-behrentz/reto-logistico-para-el-proximo-presidente-211872>

Camara de representantes. (2005). *Artículo 36, Ley 5a de 1992*. Obtenido de

http://sidn.ramajudicial.gov.co/SIDN/NORMATIVA/TEXTOS_COMPLETOS/93_ANTECEDENTES/ANTECEDENTES%20ACTOS%20LEGISLATIVOS/Antecedentes%20Acto%Legislativo%203%20de%202005/GC%20636%20de%202005.pdf

Camargo González, J. M. (05 de 2016). ZONAS FRANCA Y OTROS PRIVILEGIOS TRIBUTARIOS

ADJUDICADOS MEDIANTE DECRETO. *IMPUESTOS*, 4-9.

Certicámara. (s.f.). Obtenido de <https://web.certicamara.com/nosotros>

Congreso de Colombia . (30 de Diciembre de 2005). *Ley 1004 de 2005*. Obtenido de

http://www.secretariasenado.gov.co/senado/basedoc/ley_1004_2005.html

Departamento Nacional de Planeación. (2018). <http://www.andi.com.co>. Obtenido de

<http://www.andi.com.co/Uploads/Encuesta%20Nacional%20Log%C3%ADstica%202018.pdf>

DIAN . (7 de 6 de 2018). *Preguntas y Respuestas Régimen de Zonas Francas - parte 1*.

Recuperado el 30 de 03 de 2019, de Youtube.com: <https://youtu.be/qtSJaerXoRw>

- DIAN. (17 de 04 de 2018). *DIAN*. Recuperado el 30 de 03 de 2019, de https://www.dian.gov.co/aduanas/Regulación-Aduanera/Jornada-de-divulgación/Documents/JD_16052018/Decreto%20659-17%20de%20abril%202018.pdf
- DIAN. (22 de 3 de 2019). *Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales*. Recuperado el 22 de 3 de 2019, de <https://www.dian.gov.co/impuestos/reformatributaria/aspectosdelareforma/Paginas/iva.aspx>
- Dinero. (4 de 11 de 2017). Obtenido de <https://www.dinero.com/edicion-impresa/informe-especial/articulo/logistica-en-colombia-necesita-nuevas-conexiones/243936>
- ECA S.A.S. (10 de 09 de 2018). Recuperado el 30 de 03 de 2019, de [ecacolombia: https://ecacolombia.com/noticias-comercio-exterior/ventajas-dentro-de-zona-franca.html](https://ecacolombia.com/noticias-comercio-exterior/ventajas-dentro-de-zona-franca.html)
- El Diario . (26 de 3 de 2019). Recuperado el 15 de 4 de 2019, de <https://www.eldiario.com.co/zonas-francas-impulsan-la-internacionalizacion/>
- EL TIEMPO. (21 de 12 de 2018). *EL TIEMPO*. Recuperado el 2019, de <https://www.eltiempo.com/economia/sectores/asi-quedaron-los-impuestos-tras-la-aprobacion-de-ley-de-financiamiento-307272>
- Estatuto Tributario Nacional. (2016). Recuperado el 15 de 04 de 2019, de <https://estatuto.co/?e=1460>
- García Cáceres, R., & Ospina Estupiñán, H. (2017). Evolución del modelo de zonas francas permanentes en el mundo; Con un énfasis en el caso Latinoamericano. doi:10.15446/dyna.v84n202.59402
- González Bell, J. (17 de Mayo de 2018). Zonas Francas en Colombia generan 307.447 empleos. *La Republica*. Recuperado el 21 de Febrero de 2019, de <https://www.larepublica.co/especiales/el-regimen-de-zonas-francas/zonas-francas-en-colombia-generan-307447-empleos-2727256>

- Grupo ZFB . (28 de 8 de 2018). Recuperado el 2019, de www.grupozfb.com/noticias/cinco-retos-que-enfrenta-el-pais-para-seguir-mejorando-en-logistica
- Grupo ZFB . (18 de 08 de 2018). *Piciz Web: un aliado de las zonas francas en la era digital*.
Obtenido de <https://www.grupozfb.com/noticias/piciz-web-un-aliado-de-las-zonas-francas-en-la-era-digital>
- Instituto Nacional de Contadores Públicos. (1 de 04 de 2019). Recuperado el 15 de 04 de 2019,
de <https://www.incp.org.co/beneficios-tributarios-aduaneros-los-mayores-atractivos-las-zonas-francas-pais/>
- Jorge Enrique Cahavarro Cadena. (2000). *Estatuto Aduanero Colombiano, Decreto 2685 de 1999*. Obtenido de https://legislacion.vlex.com.co/vid/estatuto-aduanero-decreto-58407505#section_5
- La República . (26 de 10 de 2018). Conozca cómo pagan sus impuestos las ZF. (N. Cigüenza Riaño , Ed.) Obtenido de [tps://larepublica.co/especiales/contexto-de-la-ley-de-financiamiento/conozca-como-pagan-sus-impuestos-las-zonas-francas-y-las-fundaciones-2786570](https://larepublica.co/especiales/contexto-de-la-ley-de-financiamiento/conozca-como-pagan-sus-impuestos-las-zonas-francas-y-las-fundaciones-2786570)
- Ministerio de comercio, Industria y Turismo. (1223 de 2016). *Presidencia de la Republica*.
Recuperado el 2018, de
<http://es.presidencia.gov.co/normativa/normativa/DECRETO%202147%20DEL%2023%20DE%20DICIEMBRE%20DE%202016%201.pdf>
- Obrevatorio Nacional de Logística. (2018). *ONL*. Obtenido de
<https://onl.dnp.gov.co/es/Publicaciones/SiteAssets/Paginas/Forms/AllItems/Presentacion%20Encuesta%20Nacional%20Log%C3%ADstica%202018.pdf>
- Observatorio Nacional de Logística. (2018). *ONL*. Obtenido de
<https://onl.dnp.gov.co/es/Publicaciones/Paginas/Encuesta-Nacional-Log%C3%ADstica-2018.aspx>

ProColombia. (2019). *Procolombia*. Obtenido de <http://www.procolombia.co/procolombia/que-es-procolombia>

Ramírez Álvarez, L. A. (Diciembre de 2009). Efectos de la nueva reglamentación de zonas francas sobre el impuesto al valor agregado en Colombia. *Revista de Derecho Privado*, 3-18. Obtenido de <https://www.redalyc.org/html/3600/360033191006/>

Ramirez Pavas, L. J., & Maya Ossa, J. S. (2017). *Universidad Libre Seccional Pereira*. Obtenido de <http://repositorio.unilibrepereira.edu.co:8080/pereira/bitstream/handle/123456789/872/PROPUESTA%20DE%20MEJORA%20ZONA%20FRANCA.pdf?sequence=1>

Ramirez, A. C. (2015). *Logística Comercial Internacional*. Barranquilla, Colombia. Obtenido de https://books.google.es/books?hl=es&lr=&id=-7-QCgAAQBAJ&oi=fnd&pg=PP1&dq=que+es+logistica+2015&ots=K4gvZYtLvX&sig=D9Bi8ROoyxVNIgW2kGCE7C_ubT0#v=onepage&q&f=false

Zona Franca de Bogota. (30 de Junio de 2017). *PICIZ Web, el software líder en la gestión tecnológica de zonas francas*. Obtenido de <http://zonafrancabogota.com/piciz-web-el-software-lider-en-la-gestion-tecnologica-de-zonas-francas/>

Zona Franca Internacional de Pereira. (s.f.). Recuperado el 1 de 04 de 2019, de www.zonafrancadepereira.com/es/ipaginas/ver/G19/18/beneficios/