

Implicaciones en la logística de las empresas derivadas de la expedición del decreto 390 de 2016 y decreto 349 de 2018.

Companies logistics implication derived from the issuance of decree 390 of 2016 and decree 349 of 2018.

MOSQUERA ZUÑIGA YOHANA ANDREA
Yohana.mosquera00@usc.edu.co

Universidad Santiago de Cali, Facultad de Ingeniería, Programa de ingeniería comercial. (1)

Resumen

El objetivo propuesto en este artículo es analizar las implicaciones en la logística de las empresas derivadas de la expedición de los decretos 390 de 2016 y 349 de 2018. Se recurrió a un estudio descriptivo, aplicando el método inductivo, como técnica de recolección de información se utilizó la revisión bibliográfica de documentos académicos que han analizado los regímenes aduaneros y arancelarios en Colombia, así como la legislación vigente. Los cambios que se introdujeron con el Decreto 390 de 2016, buscaron que el país se ajuste a los estándares internacionales que desde hace algunos años se han abocado en usar las Tecnologías de Información y Comunicación (TIC) para facilitar las operaciones de comercio. Antes de la expedición de los decretos analizados, en el país los estándares en la materia fueron revisados por la Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales (DIAN), dado que la información aduanera y arancelaria guarda relación directa con el tema tributario. Para el año 2018, el Ministerio de Hacienda y Crédito Público expide el Decreto 349 de 2018, el cual modifica y amplía la regulación aduanera, lo anterior con la misma lógica de actualizar la regulación del país a los estándares internacionales y lograr que el país sea competitivo en materia de comercio exterior. Los decretos 390 de 2016 y 349 de 2018 generaron varias implicaciones al proceso logístico de las empresas en relación, por un lado, se resalta la implementación y adopción de los sistemas de información electrónica que son una herramienta para tramitar y presentar la documentación, lo que reduce en gran medida los tiempos demandados por el trámite de permisos y demás. Esto genera que se inviertan menos recursos económicos en tema de gastos administrativos a la vez que se tiene mayor capacidad de respuesta, haciendo de las empresas más competitivas. La expedición y aplicación de los decretos analizados permiten tener menores tiempos de trámites, a la vez que facilita la trazabilidad de la información correspondiente a los movimientos comerciales, tanto en los aspectos logísticos como tributarios.

Palabras Clave: Logística, comercio exterior, régimen arancelario, decreto 390 de 2016, decreto 349 de 2018.

Abstract

The aim of this article is to analyze the implications in companies logistics derived from the issuance of decrees 390 of 2016 and 349 of 2018. A descriptive study was used, applying the inductive method, as a technique of information collection was used to review the literature of academic documents that have analyzed the regime customs and tariffs in Colombia, as well as current legislation. The changes that were introduced with Decree 390 of 2016, sought that the country conforms to international standards that for some years have focused on using information technologies and communication (ICT) to facilitate trade operations. Before the issuance of the decrees analyzed, in the country standards in the matter were reviewed by the Director of National Taxes and Customs (DIAN), given that the customs and tariff information is directly related to the tax issue. For 2018, the Ministry of Finance and public credit issues Decree 349 of 2018, which modifies and expands customs regulations, the foregoing with the same logic of update the country's regulation to international standards and make the country competitive in foreign trade. Decrees 390 of 2016 and 349 of 2018 generated several implications for the logistics process of companies in relation, on the one hand, it highlights the implementation and adoption of electronic information systems that are a tool to process and present the documentation, which greatly reduces the times demanded by the permit process and others. This generates that they invest less economic resources in the matter of administrative expenses while having a greater capacity to respond, making the most competitive companies. The issuance and application of the decrees analyzed to allow for shorter processing times, while facilitating the traceability of the information corresponding to the commercial movements, both in the logistic aspects as tributaries

Keywords: Logistics, foreign trade, tariff regime, decree 390 of 2016, decree 349 of 2018.

1. INTRODUCCIÓN

La actividad de comercio exterior, tanto exportación como importación implican actividades logísticas desde la toma del pedido, su alistamiento, despacho, transporte, almacenamiento y entrega al cliente (Ballau, 2004). Al tratarse de operaciones entre un país y otras dichas actividades logísticas están supervisadas y controladas, en el contexto colombiano, por ejemplo,

por la Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales (DIAN). Con el Decreto 390 de 2016 se logra reducir los tiempos de aduana, se logra que la importación este en un plazo este en promedio entre 17 horas a 10,4 días para la movilidad aérea, para la marítima esta puede llegar de 3,7 a 9,6 días promedio según el tipo de declaración (Sánchez, 2018), la modificación también a los procesos arancelarios reduce los riesgos para empresarios como contrabando, aspectos que sumados aporta a la competitividad.

A pesar de lo crítico de la logística empresarial en el comercio, muchas veces la legislación aduanera se convierte en una limitación porque acrecienta los requerimientos de una empresa para exportar e importar (Cano, 2016). La modernización de esta legislación la competitividad sin que esto implique riesgos para los países, como para las partes de una negociación.

La legislación aduanera busca aportar a la competitividad de las empresas, a través de una mayor fluidez de los procesos logísticos que van desde el abastecimiento, la producción y distribución, las cuales varían en función del objeto económico, el tipo de producción y la estrategia de mercados. En todos los casos se debe considerar que la gestión de la logística tiene un impacto en la competitividad, y en la estructura de costos, además en el caso de las empresas con operaciones de comercio exterior se debe considerar las implicaciones legales que se derivan de la legislación aduanera (Sanabria y Ospina, 2017) (Molins, 2012). La logística empresarial debe considerar aspectos internos de sus operaciones, y en el caso de las empresas dedicadas al comercio exterior deben valorar las exigencias de las aduanas que implican un control a las mercancías, tramites tributarios, que terminan incidiendo en el tiempo de movilización de las mercancías

De acuerdo, Castellanos (2015) y Molins (2012), los procesos de la logística empresarial implican distintas actividades, estas son:

- Gestión de materiales, la cual incluye la administración del suministro de los mismos.
- Planificación de la producción, conforme a la demanda.
- Distribución del producto terminado.

Cada una de las actividades, mencionadas anteriormente, varían de una empresa a otra, implicando ajustarse a la disponibilidad de recursos, políticas definidas y las condiciones del mercado. Además, en el contexto del comercio exterior, se debe considerar la legislación aduanera, dado que compromete cómo se ejecuta cada actividad (Carro y Gonzáles, 2013).

La gestión logística de una empresa debe considerar el contexto y las variables que inciden en las distintas operaciones del negocio, donde intervienen distintos actores como proveedores, transportadores, centros de acopio, distribuidores y clientes, de la misma forma, se debe considerar la legislación aduanera, de transporte, movilización, compra y venta de bienes y servicios (Molins (2012). Considerando las autoridades cómo, las aduanas que para una exportación exigen documentación de las mercancías sobre su procedencia, esto demanda tiempo y un proceso administrativo, requiriendo la trazabilidad de la información.

Se debe considerar que la logística implica la movilización de recursos en un menor tiempo a costos razonables, que aporte competitividad para la empresa y rentabilidad para la sostenibilidad de la misma., reduciendo riesgos sobre la producción y logística, con el fin de mantener la capacidad de respuesta ante las peticiones de clientes, garantizando así estándares de satisfacción. La optimización de la cadena de suministros, obedece a la lógica de un sistema donde las distintas partes se encuentran interconectadas generando de cierta manera una dependencia, añadiéndole valor a la operación en términos de eficiencia (en tiempo) y costos (Carro y Gonzáles, 2013).

La gestión empresarial implica la planificación y control de las actividades, valoración de los posibles riesgos, que conlleven al diseño de planes de contingencia según la situación o coyuntura del negocio, incluyendo los eslabones de la cadena de suministros como proveedores, transportadores y distribuidores (Castellanos, 2015).

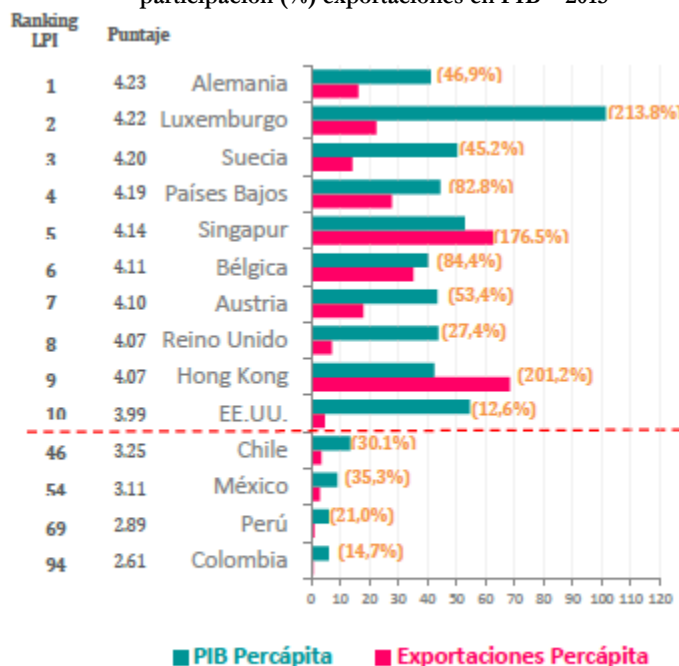
Para facilitar una negociación clara en el contexto del comercio exterior se han definido los INCOTERMS (International Commercial Terms), los cuales se entienden como “Reglas Internacionales para la interpretación de los términos comerciales”, estas fueron planteadas y establecidas por la Cámara de Comercio Internacional (C.C.I.), desde el año 1936, con distintas actualizaciones, la última en el año 2010. Estos términos tienen como objetivo establecer criterios definidos sobre la negociación de gastos y trasmisión de riesgos entre las partes que negocian en un contrato de compraventa internacional, considerando la legislación aduanera de cada país (Mulins, 2012).

Los INCOTERMS son aceptados de forma voluntaria entre las partes en el marco del comercio internacional, mediante 11 denominaciones normalizadas (Molins, 2012). Sin embargo, se debe considerar que cada país (exportador e importador) tiene una legislación que aplica las actividades de movilización de mercancía, desde el empaque, embalaje, transporte, almacenamiento, despacho, recepción y distribución, esto último ha sido modificado conforme a los tratados de libre comercio de los distintos países.

Colombia ha firmado tratados con distintos países, entre ellos Estados Unidos, Canadá, Unión Europea, Chile, Corea del Sur y México, además, hace parte de la Comunidad Andina (CAN) y Mercosur. mejorado los aspectos que tienen que ver con el proceso logístico, teniendo en cuenta reducir los tiempos que toma la movilización de las mercancías, logrando ser más competitivos (Ospina y Sanabria, 2017).

Los cambios buscan mejorar la posición del Colombia en el Índice de Desempeño Logístico (LPI, por sus siglas en inglés), calculado por el Banco Mundial, el cual refleja las percepciones de los operadores de comercio exterior frente a la calidad logística, considerando aspectos como: velocidad y simplicidad de aduanas. Respecto a este indicador LPI, Colombia ha buscado obtener un mejor desempeño, para el año 2014 el país se ubicó en el puesto 12 entre 19 países de América (Cámara Regional de Competitividad, 2016), con la actualización del régimen aduanero se busca que el país sea más competitivo y obtenga una mejor calificación.

Figura 1. Ranking Índice de Desempeño Logístico (LPI) 2016, PIB per cápita (USD miles), exportaciones per cápita (USD miles) y participación (%) exportaciones en PIB – 2015



Fuente: Banco Mundial, UN Comtrade - Elaboración Comisión Regional de Competitividad del Valle del Cauca

Fuente. Sanabria Rangel, P. E., & Ospina Díaz, M. R. (2017). Competencias profesionales en el campo de logística para Latinoamérica: Un análisis desde Colombia. Documento pendiente de publicación.

Mejorar la posición del país en el Índice de Desempeño Logístico permitirá a las empresas ser más eficientes y competitivas, además, tendrán menores costos, derivados de la movilizados desde del área de producción en Colombia hasta el consumidor final en el mercado destino (García, Collazos, López y Montes, 2017).

Colombia ha respondido a los cambios que ha tenido el comercio internacional, tomado una posición de economía abierta, lo que ha implicado profundizar sus relaciones comerciales con otros países firmado tratados de libre mercado. Este proceso de internacionalización ha producido cambios significativos en la logística, mejorando la infraestructura y actualizando la legislación aduanera (Ospina y Sanabria, 2017).

Desde políticas públicas se ha buscado mejorar los procesos logísticos, así lo demuestra la política nacional de competitividad y productividad de Colombia, que destaca a la logística como un requisito para que el país sea más competitivo respecto a su comercio exterior, lo que ha llevado a actualizar la legislación aduanera.

La legislación aduanera es un régimen reglamentario relativo a las importaciones, exportaciones, circulación y depósito de mercancías, este régimen se da a cumplir en las aduanas., se modificada cada año siempre y cuando exista algún cambio motivado por las obligaciones asumidas por el país frente a sus tratados comerciales, o por cambios tecnológicos que afecten los procesos de embarque, manipulación o movilización de mercancías. En Colombia en el año 2016 se expidió el Decreto 390 y para el año 2018 el Decreto 349, con los cuales modificaron aspectos de la logística empresarial, que comprometen el proceso de importación, como el uso de centros logísticos y operaciones de transito aduanero, transporte, entre otras actividades clave para el éxito del negocio internacional (Presidencia de la República de Colombia, 2018).

Actualmente la legislación aduanera ofrece beneficios a los exportadores, gracias a la sistematización de los procedimientos de exportación, la utilización de las Tecnologías de la Información Comunicación (TIC) reduce el tiempo usado en cada actividad, a la vez minimiza los errores humanos por pérdida o deterioro de documentos, contribuyendo a la competitividad del sector privado. Según Cano (2016) esto ha implicado reducir tramites y procedimientos administrativos fijados por legislación anterior.

En la presente investigación se analiza el Decreto 390 de 2016 y Decreto 349 de 2018, que conllevan a cambios en los procesos logísticos, procurando evitar delitos como el contrabando. Así mismo, las normas procuran garantizar la seguridad en la cadena logística.

Los cambios en la legislación aduanera pueden implicar, una simplificación de actividades administrativas y tributarias asociadas al comercio, considerando que se realice un desaduanamiento de las mercancías en un tiempo de 48 horas no en 156 horas o en algunos casos de 45 días. Esto implica beneficios y ventajas competitivas, sin embargo, cuando los controles se vuelven más rigurosos en los procesos puede ser más dispendioso y complejo, comprometiendo a las empresas a diferentes plazos de entrega (Orrego, Castaña y Londoño, 2017). De acuerdo a lo mencionado anteriormente, los cambios aduaneros hacen que una empresa sea cada vez más competitiva o por el contrario se le puede restar competitividad (Torres y Chávez, 2015). El objetivo propuesto en este artículo es determinar las implicaciones que se derivan del decreto 390 de 2016 y decreto 349 de 2018, respecto a la logística de las empresas tributario (Regine Adele Ngoni Fouda, Nana Darcis Romeo, Muhammad Azizi, S. Rick Fernandez, 2014).

2. MATERIALES Y MÉTODOS/METODOLOGÍA

Para el desarrollo del presente artículo se recurrió a un estudio descriptivo, que se enfoca en analizar el régimen aduanero de Colombia, partiendo de los decretos 390 de 2016 y 349 de 2018, estudiando cuales son los principales cambios que se le

realizaron y que implicaciones tienen para la logística de las empresas, principalmente a nivel de la importación y exportación.

A nivel del método de investigación se recurre al método cualitativo mediante el cual se describe los aspectos que se modificaron en la nueva legislación aduanera: Decretos 390 de 2016 y Decreto 349 de 2018. Se recurrió al análisis de documentos a través de la revisión bibliográfica de documentos académicos que han analizado los regímenes aduaneros y arancelarios en Colombia, se consultó bases de datos académicas, documentos e informes de entidades oficiales como la Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales (DIAN); Ministerio de Comercio, Industria y Turismo, entre otras.

3. RESULTADOS Y DISCUSIÓN

Resultados

La logística y el comercio exterior, son dos temas ligados que deben implementarse en una empresa, considerando la normatividad de cada país. En Colombia se ha desarrollado una normatividad que busca brindar garantías para los actores de una negociación, fortaleciendo las actividades de comercio internacional. La legislación del país se ha ido adaptando a cambios derivados de los tratados de libre comercio e integración económica firmados con distintos países, adoptando tecnologías que han permitido llevar trazabilidad de las operaciones, facilitar el control de delitos asociados al comercio e incluso a temas de seguridad y prevención en materia de comercio de ilícitos (Peña y Martínez, 2018).

Colombia desde la década de los años de 1990 viene internacionalizando su economía, con la expedición de la Constitución Política de 1991, el país se abre paso hacia la apertura económica, buscando la consolidación de los tratados de libre comercio. Anteriormente, la legislación aduanera, o Estatuto Aduanero estuvo definido por el Decreto 2685 de 1999, con sus modificaciones y adiciones, mediante las normas: decreto 2101 de 2008, decreto 111 de 2010, decreto 771 del 2010, con cada modificación se corrigieron falencias, buscando ajustar las obligaciones de los actores de comercio exterior, dando claridad a sus obligaciones y dando directrices a los procedimientos de exportación e importación.

Aunque el estatuto aduanero definido por el decreto 2685 de 1999, buscó ajustarse a las tendencias de la economía, aspectos como la adopción de las tecnologías de información fue apenas insipiente, ya que gran parte de los procedimientos se realizaban para la fecha en forma manual, claro está con el apoyo de importantes herramientas como el sistema MUISCA de la DIAN, y aunque este estatuto aduanero definió actividades y responsabilidades para los distintos actores que intervienen en la exportación e importación, no se tenía claro la manera de lograr la trazabilidad de los movimientos estén acorde a las directrices de la ley.

El decreto 2685 de 1999 con sus normas reglamentarias buscó en su momento dar claridad al proceso de exportación e importación, definiendo los requisitos y la documentación exigida, sin embargo, fue necesario incorporar en mayor medida las TIC, y sobre todo alinear el estatuto tributario a estándares internacionales, para que se tenga homogeneidad en la documentación requerida, minimizando los tiempos de trámites y garantizar mayor control al movimiento de las mercancías.

El decreto 390 de 2016, buscó “regular las relaciones jurídicas que se establecen entre la administración aduanera y quienes intervienen en el ingreso, permanencia, traslado y salida de las mercancías, hacia y desde el Territorio Aduanero Nacional, con sujeción a la Constitución y la Ley” (Ministerio de Hacienda y Crédito Público, 2016). Dicho decreto presentó la actualización de algunos conceptos, entre los cambios que tiene mayor implicación en las operaciones logísticas esta la adopción de los sistemas de información electrónicos, estos facilitan la trazabilidad de las operaciones, a la vez reducir los tiempos de espera entre procedimientos. Lo anterior se deriva del artículo 4, citado a continuación:

Artículo 4º. Servicios informáticos electrónicos. Los procedimientos para el cumplimiento de las formalidades, operaciones u obligaciones aduaneras, así como para la aplicación de los diferentes destinos aduaneros, incluidos los

regímenes aduaneros, deberán llevarse a cabo mediante el uso de los servicios informáticos electrónicos (Decreto, 390 de 2016).

Lo anterior guarda relación directa con los cambios tecnológicos que se han implementado en el campo administrativo que inciden en comercio exterior, para las empresas el uso de las Tecnologías de Información y Comunicación (TIC), han facilitado el control de las operaciones de mercancías desde su despacho, movilización, almacenamiento transitorio y embarque. Lo anterior resulta más eficiente en la organización de la documentación reduciendo el riesgo de pérdida de información o datos.

Los cambios que se introdujeron con el Decreto 390 de 2016, buscaron que el país se ajuste a los estándares internacionales que desde hace algunos años se han abocado a usar las TIC, para facilitar las operaciones de comercio. En Colombia los estándares en la materia fueron revisados por la Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales (DIAN), dado que la información aduanera y arancelaria guarda relación directa con el tema tributario.

De acuerdo con lo contenido en el Decreto 390 para el desarrollo y facilitación de dichas operaciones, la DIAN es la responsable de expedir normas y establecer los parámetros técnicos y procedimientos que regulen la emisión, transferencia, digitalización, uso y control de la información. Lo anterior resulta relevante porque el comercio exterior guarda relación con el tema tributario, esto último implica limitaciones para movilizar, recibir o despachar mercancía mientras las autoridades realizaban las verificaciones respectivas, teniendo en cuenta que en el pasado se trataba de documentos impresos, el proceso resultaba lento y no siempre eficiente. Adoptando servicios informáticos electrónicos, logrando reducción de tiempo, mayor exactitud en datos e información, a la vez que se las entidades del Estado tendrán mayor control de las operaciones y las obligaciones que de allí se deriven incluidas las tributarias.

Para el año 2018, el Ministerio de Hacienda y Crédito Público expide el Decreto 349 de 2018, modificando y ampliando la regulación aduanera, entre ellas el Decreto 2685 de 1999, Decreto 390 de 2016 y los títulos II y III del Decreto 2147 de 2016, lo anterior con la misma lógica de actualizar a los estándares internacionales y ser más específicos en los temas abordados, según la DIAN (2019) la modificación que se logró con el Decreto 349, está enmarcada en armonizar la legislación internacional conforme a los compromisos exigidos.

Con el Decreto 349 de 2018 en gran medida se buscó corregir algunos aspectos que se había omitido, según recomendación de distintos actores que intervienen en el comercio exterior tanto empresas del sector privado, como entidades como el ICA, INVIMA, Federación de Cafeteros, Ecopetrol, entre otras. De igual manera la administración aduanera detectó la necesidad de complementar, corregir, precisar e incluir algunos conceptos que se desarrollan en las operaciones de comercio, a la par que se encontró también una oportunidad por hacer más eficiente dichas operaciones y hacer al país más competitivo.

Aspectos cómo los sistemas de información electrónicos, que fueron abordados en el Decreto 390 de 2016, se mantienen, a pesar de la expedición del Decreto 349 de 2018, sin embargo, este último da claridad de posibles situaciones no deseadas con dichos sistemas, ejemplo de ello es el numeral 11 del artículo 132, que define multas cuando no se entregue a la Unidad Administrativa Especial Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales, con los cuales se busca abordar situaciones específicas o contingencias en que se recurra a registros manuales de información. Es decir, esta norma realizó ajustes y abordó elementos que inicialmente habían quedado por fuera.

Discusión

Los cambios en la legislación aduanera van de la mano con las políticas públicas que buscan modernizar el funcionamiento del Estado, tanto en los aspectos de comercio exterior, como en lo tributario. La adopción de las tecnologías de información y comunicación (TIC) han facilitado realizar trazabilidad a los movimientos comerciales, realizando control más efectivo al

tema de impuestos, exportaciones e importaciones (Núñez, 2017). Para el Estado esto implica ser más eficiente en el recaudo tributario, combatir la evasión, garantizando que los actores económicos compitan en condiciones formales y equitativas. Para las empresas la actualización de la legislación les ha permitido tener operaciones más transparentes y organizadas, a la vez que se ha logrado reducir los trámites administrativos y el tiempo que demoran los mismos.

Con la expedición de los decretos 390 de 2016 y 349 de 2018, se logró actualizar la legislación, donde el Estado enfatiza en su rol de control sobre las actividades empresariales, generando condiciones favorables para que las empresas sean competitivas. Entre los cambios logrados se evidencia una reducción del tiempo de los trámites necesarios gracias a la virtualización de los mismos (Sánchez, 2019), acogiendo el país estándares internacionales, lo que garantiza que las empresas colombianas no encuentren barreras en los temas administrativos para la exportación, anteriormente los tramites manuales mediante papelería impresa tomaban mayor tiempo e implicaban mayor probabilidad de cometer errores humanos por la pérdida o deterioro de un documento.

Con el objetivo de ser más competitivo, el decreto 390 de 2016, establece un concepto; nivel de confiabilidad, con este se busca facilitar las operaciones de comercio exterior mediante la racionalización de los controles, en este sentido y como lo indica el artículo 34, a ciertos exportadores que cumplan unos requisitos se les otorga una calificación de bajo riesgo, facilitando los controles, permitiendo realizar exportaciones en menor tiempo y con menor desgaste en trámites.

Conexo a los tiempos y procedimientos logísticos, los decretos 390 de 2016 y 349 de 2018, conllevan a que se tenga mayor transparencia de los aspectos tributarios derivados del comercio exterior, para los empresarios esto implica unas condiciones más claras y transparente frente a sus obligaciones, reduciendo el riesgo potencial de tener sanciones por parte de la DIAN (Sánchez, 2018). Para el Estado, esto contribuye a aumentar el tema del recaudo, un objetivo que se viene trazando el gobierno central y que ha sido abordado en distintos contextos, desde la facturación electrónica, la supervisión y monitoreo de movimientos financieros, hasta las actividades de exportación e importación (Núñez, 2017).

El comercio exterior implica una serie de actividades complejas con los decretos analizados, el país define con mayor claridad las obligaciones de todos los actores; declarantes, operadores, exportadores, importadores, entre otros. Esto facilita la delegación de responsabilidades ante las autoridades aduaneras como tributarias, si bien la legislación anterior consideraba esta dimensión, era necesario la actualización de estos temas considerando que país ha asumido compromisos internacionales mediante sus tratados vigentes, lo que amerita revisar la legislación actual (Cámara Regional de Competitividad, 2016).

Respecto a los tiempos de aduana de una exportación o importación gracias a los cambios logrados mediante el decreto 390 de 2016, logrando que la importación este en un plazo promedio entre 17 horas a 10,4 días para la movilidad aérea, para la modalidad marítima esta puede llegar de 3,7 a 9,6 días promedio según el tipo de declaración. Por su parte, la exportación los plazos desde la presentación de la solicitud de aviso de embarque hasta el embarque como tal, el plazo para la modalidad aérea se redujo a 1,5 días y para la marítima a 6,5 días promedio (Sánchez, 2018).

4. CONCLUSIONES

El comercio exterior implica una serie de operaciones logísticas, que van desde los aspectos comerciales que concretan una venta y/o compra, hasta los aspectos tributarios que derivan de las mismas, pasando por el tema del transporte, almacenamiento y recepción. Dichas operaciones deben realizarse conforme a la legislación vigente, la cual se transforma conforme Colombia ha firmado tratados comerciales y de integración económica. Dicha legislación como el Decreto 390 de 2016 y 349 de 2018, han permitido que el país acate estándares internacionales que facilitan las operaciones, el control y

monitoreo de las mercancías.

Los beneficios que trajo los cambios del Decreto 390 de 2016 y Decreto 349 de 2018, expedidos por el Ministerio de Hacienda y Crédito Público, han permitido que la Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales (DIAN) tenga mayor control de las obligaciones tributarias que derivan de las actividades de comercio exterior. Las empresas, por medio de los sistemas de información electrónicos podrán tener un mayor control de la documentación y con ello trazabilidad sobre las operaciones lógicas y obligaciones tributarias.

Las implicaciones al proceso logístico de las empresas en relación con los cambios derivados del decreto 390 de 2016 y decreto 349 de 2018, son varias, por un lado, resaltando la implementación y adopción de los sistemas de información electrónica que son una herramienta para tramitar y presentar la documentación, lo que reduciendo los tiempos demandados por el trámite de permisos. Esto genera que se inviertan menos recursos económicos en tema de gastos administrativos, a la vez teniendo mayor capacidad de respuesta, incidiendo en la competitividad de la empresa, delimitando unos lineamientos claros, acorde a los estándares internacionales, donde los sistemas de información son indispensables para la planeación logística, el control de las operaciones, integrando aspectos comerciales, tributarios y de transporte.

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

Ballou, R. (2004). Business Logistics management. Prentice Hall, USA, 2004.

Cámara Regional de Competitividad (2016) Reporte de competitividad Logística. Cámara de Comercio de Cali. Recuperado el 10 de febrero de 2019 de: <https://www.ccc.org.co/file/2016/08/CRC-Reporte-de-Competitividad-Logistica-.pdf>

Cano, J. (2016). La nueva regulación aduanera: ¿solución a los problemas del comercio exterior colombiano? Revista de Derecho Fiscal, 8, 29-42.

Carro P. R., Gonzáles G. D. (2013) Administración de operaciones. Logística empresarial. Universidad Nacional del Mar del Plata. Argentina.

Castellanos R. A. (2015) Logística Comercial Internacional. Universidad de Norte. Ediciones ECOE.

Consejo Superior de Comercio Exterior (2004) Racionalización y automatización de tramites de comercio exterior. República de Colombia. CSCE – Sesión 75. Bogotá D.C., 8 de noviembre de 2004

Correa E. A. (2009). Tecnologías de la información en la cadena de suministro information technologies in supply chain management. Universidad Nacional de Colombia. Revista. DYNA. Vol 76, No 157

García G. J., Collazos. M. M., López D. C., Montes U. E. (2017) Los costos de comercial en Colombia. Resultados de la encuesta de comercio exterior del Banco de la República. Cuadernos de Economía, número 1015. 2017. Bogotá.

Garzón G, J. (2008) Un estudio sobre la comercialización y logística de flores colombianas a Estados Unidos, M T.AD 1718 G17, Bogotá, D.C.: Biblioteca General, Universidad Javeriana. Ciencias Económicas.

- Ministerio de Comercio Exterior; Ministerio de Comercio, Industria y Turismo (2014) Definición Comercio Exterior. Recuperado el 10 de enero de 2019 de: <http://www.mincomercio.gov.co/eContent/NewsDetail.asp?ID=6912&IDCompany=7>
- Molins A. (2012) Logística internacional. Escuela de Organización Industrial. Recuperado el 10 de marzo de 2019 de: http://api.eoi.es/api_v1_dev.php/fedora/asset/eoi:75375/componente75373.pdf
- Moreno Yebra, F. (2011). La relevancia del Derecho Aduanero en la actividad financiera del Estado: Reflexiones. 7 (p. 2), 560-576.
- Fernandez Hurtado, L. Martinez Martinez (2018), Internationalization of Colombian Firms: Competitive and Productivity as a Problem to Enter the Asian Market, Asian Social Science, DOI:10.5539/ass.v14n1p183
- Fernández Hurtado, Martínez Martínez, Ngono Fouda (2019), Barreras que dificultan la planeación estratégica en las organizaciones, Tendencias, <http://dx.doi.org/10.22267/rtend.192001.108>
- Nuñez R. I. (2017) Impacto de la nueva regulación aduanera en el desaduanamiento en el régimen de importación de mercancías. Vol. 38 (N° 51) Año 2017. Pág. 14
- Orrego E. L., Castaña G., Londoño O. S. (2017) La facilidad del régimen de importación en un estudio comparativo de los procesos consagrados en el decreto 2685 de 1999 y el decreto 390 de 2016. Revista Mercatec Núm. 32.
- Ospina Díaz, M. R. & Sanabria Rangel, P. E. (2017). Marco general de análisis de la formación logística en Colombia. Rev. Cient. Gen. José María Córdova 15(19), 237-267. DOI: <http://dx.doi.org/10.21830/19006586.80>
- Fernandez Hurtado, Martinez Martinez (2018), Challenges to Undertake and Innovate in Colombia: Is the New Problematic of the 21st Century?, International Education Studies, v11 n3 p29-37, DOI:10.5539/ies.v11n3p29
- Paliwoda S (1996) La esencia de la mercadotecnia internacional. Prentice Hall, Colombia.
- Regine Adele Ngono Fouda, Nana Darcis Romeo, Muhammad Azizi, S. Rick Fernandez (2014), Port Logistics in West and Central Africa: A Strategic Development under Globalization, Open Journal of Applied Sciences, DOI: 10.4236/ojapps.2014.42009
- Peña Cuervo, J. J., Martínez Espinosa, L. F. & Peña Cuervo, L. A. (2018). El delito aduanero de contrabando: identificación de los elementos de su tipo penal en Colombia. Revista Prolegómenos Derechos y Valores, 21, 41, 131-147.
- Presidencia de la República de Colombia (2018) Decreto 349 de 2018. Por el cual se modifican los Decretos 2685 de 1999 y 390 de 2016 y se dictan otras disposiciones. Recuperado el 15 de marzo de 2018 de: <http://es.presidencia.gov.co/normativa/normativa/DECRETO%20349%20DEL%2020%20FEBRERO%20DE%202018.pdf>
- ProColombia (2018) Guía Legal para hacer negocios en Colombia. Comercio y adunas. Capítulo 4. Bogotá. Recuperado el 10 de abril de 2019 de: https://www.inviertaencolombia.com.co/COMERCIO_EXTERIOR_Y_ADUANAS_C4GL_2018.pdf
- Romero A. (2006). “El TLC Colombia-USA”, artículo en: Tendencias – Revista de la Facultad de Ciencias Económicas y Administrativas Vol. VII, No.2, Colombia 2006

- Sanabria Rangel, P. E., & Ospina Díaz, M. R. (2017). Competencias profesionales en el campo de logística para Latinoamérica: Un análisis desde Colombia. Documento pendiente de publicación
- Sánchez A. J. (2019) Regulación aduanera en Colombia. Aspectos didácticos de la parte sustantiva. Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales -DIAN. Dirección de Gestión de Aduanas. Bogotá.
- Tassara, C. (2016). La política exterior de Colombia, la OCDE y la revisión entre pares de las políticas públicas. *Revista Internacional de Cooperación y Desarrollo*, 2(2), 69-103.
- Torres, A. I. Z., & Chávez, J. C. L. N. (2015). Competitividad de la administración de las aduanas en el marco del comercio internacional. *Contaduría y administración*, 60 (1), 205-228.
- Villarroel, F. (2016). El Acuerdo sobre Facilitación del Comercio de la Organización Mundial del Comercio y el trato especial y diferenciado: Una nueva mirada. *Estudios*