



**Análisis de los procesos y procedimientos para la optimización de tiempos de ingreso
de mercancías amparadas bajo el régimen de Transito Aduanero.**

Rosa Angelica Duran Marin

**Universidad Antonio Nariño
Programa Comercio Internacional
Facultad de Ciencias Económicas y Administrativas
Cali, Colombia
2022**



**Análisis de los procesos y procedimientos para la optimización de tiempos de ingreso
de mercancías amparadas bajo el régimen de Transito Aduanero.**

Rosa Angelica Duran Marin

**Trabajo de grado presentado como requisito parcial para optar al título de:
Profesional en Comercio Internacional**

Director:

Cristian Alberto Corrales Ramírez

Universidad Antonio Nariño

Facultad de Ciencias Económicas y Administrativas

Programa Comercio Internacional

Cali, Colombia

2022



Tabla de Contenido

Introducción.....	9
1. Problema de Investigación	12
1.1. Planteamiento del Problema	12
1.2. Pregunta de Investigación	14
2. Objetivos	15
2.1. Objetivo General.....	15
2.2. Objetivos Específicos	15
3. Justificación.....	15
4 Marco Referencial	17
4.1. Estado del arte.....	17
4.2. Marco Teórico.....	19
4.2.1. Comercio Internacional	19
4.2.2. Optimización	21
4.3. Marco Conceptual.....	22
4.4 Marco Legal	24
4.4.1 Decretos.....	25
4.4.2 Resolución	25
4.4.3 Circulares	25
5. Metodología de la Investigación	26
5.1. Estudio de caso	26
5.2. Población muestra.....	27
5.3. Operacionalizaciones de variables	28
6. Resultados	31
6.1 Caracterización	31
6.2 Caracterización de las inconsistencias	37
6.3 Propuesta.....	40
6.3.1 El proceso y procedimiento de tránsito aduanero se realice 100% digital:	41
6.3.2 Mejora en las funciones del grupo interno de tránsito GIT de la Dian:.....	41
6.3.3 Eliminación de casillas irrelevantes de la declaración de tránsito aduanero duta	42



7. Conclusiones	43
8. Referencias	44



Lista de Tablas

Tabla 1 Operacionalizaciones de variables.....	28
Tabla 2. Tránsitos aduaneros del año 2018 que ingresaron a la Zona Franca del pacifico .	33
Tabla 3. Tránsitos aduaneros del año 2019 que ingresaron a la Zona Franca del pacifico .	34
Tabla 4. Tránsitos aduaneros del año 2020 que ingresaron a la Zona Franca del pacifico .	35
Tabla 5. Tránsitos aduaneros del año 2021 que ingresaron a la Zona Franca del pacifico .	35
Tabla 6. Cantidad de inconsistencias por año.....	36
Tabla 7. Inconsistencias presentadas del 1 al 30 septiembre 2022.....	37



Lista de anexos

Anexo A. Encuesta de trabajo de grado “Ingreso de tránsitos aduaneros a ZFP”	47
Anexo B. Inconsistencias y tiempo de demora presentadas en el mes de septiembre del 2022	49



Resumen

El presente documento tiene como objetivo realizar una propuesta para ajustar eficientemente los procesos y procedimientos para la optimización de tiempos de ingreso de mercancías amparadas bajo el régimen de Tránsito Aduanero de cargas provenientes de las aduanas de Bogotá, Buenaventura, Cali, Cartagena e Ipiales a la Zona Franca del Pacífico. Por lo cual se realiza un estudio de caso, recopilando información del periodo 2018 - 2021 y aplicando una encuesta dirigida a los funcionarios del usuario operador de Zona Franca Pacífico y los funcionarios del Grupo Interno de Tránsito (GIT) de la dirección de impuestos y aduanas. Se identifican las inconsistencias más relevantes, tales como placa mal relacionada en tránsito aduanero, precintos errados, sistema no genera aviso de ingreso, porque no tiene aviso de salida de puerto. Esta investigación deriva en una propuesta que ayude a una mejor optimización de tiempo de ingreso de los tránsitos aduaneros a la Zona Franca del Pacífico, donde se tienen en cuenta 3 aspectos: proceso 100% digital, ajuste de las funciones de los funcionarios Dian y reducir las casillas del documento (Duta) que no son relevantes.

Palabras claves: Zonas Francas, Territorio Aduanero Nacional, Beneficios Aduaneros, Tránsito Aduanero, Optimización.



Abstrac

The objective of this document is to make a proposal to efficiently adjust the processes and procedures for the optimization of entry times of goods covered under the Customs Transit regime of cargoes from the customs of Bogotá, Buenaventura, Cali, Cartagena and Ipiales to the Pacific Free Zone. Therefore, a case study is carried out, compiling information from the period 2018 - 2021 and applying a survey directed to the officials of the user operator of the Pacific Free Zone and the officials of the Internal Transit Group (GIT) of the tax and customs department. The most relevant inconsistencies are identified, such as badly related plate in customs transit, wrong seals, system does not generate entry notice, because it does not have port exit notice. This research results in a proposal that helps to better optimize the time of entry of customs transits to the Pacific Free Zone, where 3 aspects are taken into account: 100% digital process, adjustment of the functions of Dian officials and reduce the boxes of the document (Duta) that are not relevant.

Palabras calves: Free Zones, National Customs Territory, Customs Benefits, Customs Transit, Optimization.



Introducción

Las zonas Francas son una parte del Territorio Aduanero Nacional (TAN), en donde se desarrollan actividades industriales de bienes y servicios o comerciales, bajo una normatividad especial. Por ejemplo, en zona franca las empresas tienen beneficios como la tarifa única del impuesto sobre la renta del 20%, que, en Colombia, en el año 2022 es del 35%. Entre otras características se puede encontrar que no se causan ni pagan tributos aduaneros (IVA y arancel) en las mercancías que se introduzcan a la zona franca, las empresas tienen la posibilidad de realizar la exportación de bienes y servicios desde la zona franca hacia terceros países. las mercancías de origen extranjero introducidas a la zona franca podrán permanecer en ella indefinidamente, se tiene exención de IVA para las materias primas, partes, insumos y bienes terminados que se vendan desde el territorio aduanero nacional a los usuarios industriales de bienes o de servicios de las zonas francas, o que se comercie entre estos.

Es importante el correcto funcionamiento de las zonas francas porque son una gran fuente de inversión extranjera, que permite dentro de la región donde se encuentra localizadas, promover la creación de empleo, de economías de escala, ofrecer condiciones de competitividad internacional a los productores nacionales que deseen exportar, transferir tecnología, atraer divisas y la simplificación de procedimientos de comercio, lo que resume un solo fin el desarrollo económico de las regiones.

Sin embargo, su correcto funcionamiento depende en gran medida de la manera en cómo se llevan a cabo los procesos y procedimientos, tanto por parte de los Usuarios



Calificados (UC) como del Usuario Operador (U.O). Cabe mencionar que los Usuarios Calificados (U.C) son las empresas que se encuentran dentro de la Zona Franca y de acuerdo con su razón social se clasifican en Usuario Industrial de Bienes la cual es la persona jurídica instalada exclusivamente en una o varias zonas francas, autorizada para producir, transformar o ensamblar bienes mediante el procesamiento de materias primas o de productos semielaborados. Usuario Industrial de Servicios que es la persona jurídica autorizada para desarrollar, exclusivamente, en una o varias zonas francas, entre otras las siguientes actividades: logística, transporte, manipulación, distribución, empaque, reempaque, etiquetado o clasificación, telecomunicaciones, sistemas de tecnología de la información para captura, procesamiento, almacenamiento y transmisión de datos, y organización, gestión u operación de bases de datos, investigación científica y tecnológica, asistencia médica, odontológica y en general de salud, turismo, reparación, limpieza o pruebas de calidad de bienes, soporte técnico, mantenimiento y reparación de equipos, naves, aeronaves o maquinaria, auditoría, administración, corretaje, consultoría o similares. Usuario comercial que es la persona jurídica autorizada para desarrollar actividades de mercadeo, comercialización, almacenamiento o conservación de bienes, en una o varias zonas francas. Por su parte el UO es la persona jurídica autorizada para dirigir, administrar, supervisar, promocionar, desarrollar y calificar a sus usuarios dentro de la misma.

De acuerdo con lo anterior, el área de operaciones juega un papel muy importante en la Zona Franca del Pacífico, ya que es el personal encargado de vigilar, controlar y autorizar el ingreso de las mercancías bajo control aduanero, sin perjuicio del cumplimiento de lo establecido en la regulación aduanera. Una de las operaciones que se presentan a



diario es el ingreso de tránsito aduanero que es la modalidad que permite el transporte terrestre de mercancías nacionales o de procedencia extranjera, bajo control aduanero, de una Aduana a otra situadas en el territorio aduanero nacional. Al reportarse un tránsito aduanero en las instalaciones de la Zona Franca del Pacifico, el Usuario Operador deberá recibir y revisar los documentos originales verificando la información completa y veraz, como documento de transporte consignado a un usuario de la Zona Franca Pacifico, número de contenedor, placa, remolque, precintos de seguridad, que se encuentran en los documentos relacionados, coincidan con los que se presentan físicos en el vehículo, de lo contrario se debe reportar inmediatamente la inconsistencia ante la Dian (Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales), para que sean subsanadas y continuar con el respectivo proceso.

Este documento tiene como objetivo analizar cómo ajustar eficientemente los procesos y procedimientos para la optimización de tiempos de ingreso de mercancías amparadas bajo el régimen de Transito Aduanero de cargas provenientes de las aduanas de Bogotá, Buenaventura, Cali, Cartagena e Ipiales a la Zona Franca del Pacifico.

En la siguiente parte se describe el planteamiento del problema, posteriormente se describen los objetivos, justificación, marco referencial, metodología de investigación, resultados y por último las conclusiones.



1. Problema de Investigación

1.1. Planteamiento del Problema

El decreto 1165 de 2019 expedido por el Ministerio de Hacienda y Crédito Público dicta las disposiciones relativas al Régimen de Aduanas en desarrollo de la ley 1609 de 2013, artículo 432 define al régimen de tránsito aduanero como el transporte de mercancías nacionales o de procedencia extranjera, bajo control aduanero, de una aduana a otra situadas en el territorio aduanero nacional. Esta normativa permite a los importadores optimizar sus costos y tiempos siempre y cuando la estructura del procedimiento se establezca previamente por el importador.

El enfoque de este documento es el ingreso del tránsito aduanero a la Zona Franca del Pacífico, el cual inicia cuando el conductor entrega los documentos originales del tránsito y documento de transporte, si se trata de un solo vehículo, o copias si son varios, en este caso, el último de ellos debe presentar los originales al Usuario Operador (U.O). El U.O revisa que la documentación se encuentre completa, que se cumplan los términos de la modalidad del tránsito y que el documento de transporte este consignado a un usuario de la zona franca. Si se presenta un documento de transporte que no esté consignado a un usuario de zona franca, pero con endoso previo a la autorización del tránsito, se verificara la validez del endoso con la Cámara de Comercio y copia de cedula de la persona de quien endosa, cuando el transito original o copia presenta el sello de “Inspección física” se debe revisar contra el acta el motivo de inspección e informar al Grupo Interno Transito (GIT) de la Dirección de impuestos y aduanas nacionales (Dian), cuando el transito original o copia presenta el sello de “Seguimiento”, se debe informar al GIT Dian, después de haber



revisado cuidadosamente los documentos se elabora la planilla de recepción manual y se ingresa la información del vehículo al sistema de control de inventarios, modulo camiones. El Usuario Operador autoriza al personal de seguridad el ingreso del vehículo y verifica físico vs documental lo siguiente; Placa, Remolque (si aplica), Unidad de carga y precintos de seguridad, en caso de que el medio de transporte haya sido cambiado, debe existir un radicado de la transportadora ante la Dian, manifestando el hecho y el motivo, en caso de presentarse inconsistencias en el precinto o número de unidad de carga (número de contenedor) se debe informar al grupo interno transito (GIT) perteneciente a la Dian, que realizan el control de zonas francas quienes determinaran el proceso a seguir, en el caso del documento único de tránsito aduanero (DUTA) se realiza el aviso de ingreso, El conductor ubica el vehículo en la báscula de ingreso para que el Usuario Operador tome el peso, verifica antes de la toma del peso, a través de las cámaras que el vehículo se encuentre bien posicionado en la báscula, el conductor se dirige a la bodega del respectivo Usuario. El Usuario debe dar prioridad a los descargues de los tránsitos para lo cual debe de disponer las áreas necesarias para esta actividad.

El Usuario Operador envía correo informando a la Dian sobre el ingreso de la mercancía, indicando el nombre del usuario, numero de tránsito, País de origen, tipo de mercancía e importador y sus respectivas observaciones si las hay, con copia al Usuario Calificado, en el caso de presentarse inconsistencias detectadas por el Usuario Operador, el Usuario Calificado no podrá quitar el precinto del contenedor sin la autorización de la entidad aduanera, Todos los ingresos en tránsitos aduaneros serán reportados por correo electrónico al buzón indicado.



Dado lo anterior y en la optimización del régimen se presentan un gran número de inconsistencias operacionales comprendidas en lo que se refiere al medio de transporte terrestre y a los documentos que la componen en la realización del tránsito desde las terminales de Bogotá, Buenaventura, Cali, Cartagena y desde la aduana de Ipiales a la Zona Franca del Pacífico ubicada en Carretera Yumbo-Aeropuerto Km 6 Cali - Valle Del Cauca.

La Zona Franca del Pacífico presentó 2400 inconsistencias para el año 2018, 2525 para el año 2019, 2100 para el año 2020 y 1800 para el año 2021, para un total de 8825 inconsistencias en este periodo de tiempo en el régimen de tránsito aduanero. Dicha situación no permite la eficiencia en el proceso de ingreso a los diferentes Usuarios de bienes y servicios calificados. Lo anterior puede generar demoras en la llegada del bien final y afectar incluso al cliente final. Además, se convierte en una problemática para la Dian, porque hay un reproceso en el procedimiento y se debe de analizar nuevamente para subsanar el error y el Usuario Operador pueda permitir el ingreso del vehículo. Una vez se cumpla con la optimización de tiempo en este proceso de ingreso, se verán beneficiados los Usuarios de Zonas Franca Pacífico, como la Dian, debido a que se tendrá eficiencia en este proceso de ingreso.

Dado lo anterior el procedimiento debe ser aplicado por el área de Operaciones del Usuario Operador para todos los ingresos de mercancías, maquinaria y equipos destinados a los usuarios de la Zona Franca Permanente y demás Zonas Francas Permanentes Especiales a cargo, que provengan del resto del mundo por vía marítima, terrestre o multimodal y los traslados entre zonas francas.

1.2. Pregunta de Investigación



¿Cómo se ajustarían eficientemente los procesos y procedimientos para la optimización de tiempos de ingreso de mercancías amparadas bajo el régimen de Transito Aduanero de cargas provenientes de las aduanas de Bogotá, Buenaventura, Cali, Cartagena e Ipiales a la Zona Franca del Pacifico?

2. Objetivos

2.1. Objetivo General

Analizar cómo ajustar eficientemente los procesos y procedimientos para la optimización de tiempos de ingreso de mercancías amparadas bajo el régimen de Transito Aduanero de cargas provenientes de las aduanas de Bogotá, Buenaventura, Cali, Cartagena, e Ipiales a la Zona Franca del Pacifico.

2.2. Objetivos Específicos

- Caracterizar el estado actual de los procesos y procedimientos de los tránsitos aduaneros de las cargas provenientes de las aduanas de Bogotá, Buenaventura, Cali, Cartagena, e Ipiales a la Zona Franca del Pacifico.
- Determinar las inconsistencias que se presentan en la obligación de los tránsitos aduaneros desde la aduana de salida al Usuario Operador de la Zona Franca del Pacifico.
- Plantear una propuesta de optimización de ingreso de los tránsitos aduaneros de las mercancías provenientes de las aduanas de Bogotá, Buenaventura, Cali, Cartagena, e Ipiales a la Zona Franca del Pacifico de acuerdo con lo establecido en el Decreto 1165 de 2019 y el decreto 2147 de 2016.

3. Justificación



La optimización de tiempo es muy beneficioso para las empresas, porque permite definir prioridades, plazos y objetivos, lo que evitará retrasos en los procesos y procedimientos que se lleven a cabo en la organización, ayuda tanto en la eficiencia como en el rendimiento de la empresa al eliminar, cambiar y mejorar los procesos de esta, presentando una reestructuración de funciones.

La optimización del tiempo es muy importante para la Zona Franca del Pacífico, porque todos los ingresos deben ser revisados y autorizados por el Usuario Operador, que al agilizarlos también ayudaría positivamente a que sus Usuarios Calificados puedan recibir la mercancía y cumplir con los procesos internos.

Con el presente documento se pretende implementar una propuesta que ayuden a disminuir los tiempos del proceso de ingreso de tránsitos Aduaneros a la Zona Franca del Pacífico y con esto lograr satisfacer a los diferentes Usuarios Calificados dentro de la misma, beneficiando sus procesos productivos, debido a que cada Tránsito Aduanero, tiene una fecha de vencimiento y al presentar alguna inconsistencia al ingreso, se ve perjudicado al continuar con el proceso e incumplir la normatividad.

Es muy importante para la Zona Franca del Pacífico prestar un buen servicio en cuanto a las operaciones que se realizan en su jurisdicción, por tal motivo se busca tener un enfoque en la operación de ingreso de tránsito aduanero desde las aduanas de Bogotá, Buenaventura, Cali, Cartagena e Ipiales, para buscar alternativas que ayuden a optimizar tiempo, ya que van a conocer de forma detallada a través de informes, las falencias que presentan los entes involucrados desde la aduana de salida, hasta la Zona Franca del Pacífico, de las inconsistencias que generan reprocesos para el ingreso.



Generando así un impacto positivo en la continuación de los procesos de los Usuarios que se benefician de este régimen y convirtiéndose en un aliado estratégico para ellos y facilitador de sus procesos de comercio exterior.

4 Marco Referencial

marco referencial está conformado por el estado del arte que presenta la revisión de literatura con los estudios más recientes sobre el tema, el Marco Teórico que presenta las teorías que sustentan el estudio. Después se presenta el marco conceptual con los conceptos más relevantes de la investigación y finalmente se presenta el marco legal con las principales normas y decretos que rige el régimen franco.

4.1. Estado del arte

De acuerdo con González y García (2016), Colombia es un país con vocación de exportación, donde existe mucho talento, productos, bienes y servicios que otros países no tienen, lo cual le permite tener una mayor ventaja competitiva en el mercado internacional y de acuerdo con el contexto internacional ser un polo de desarrollo dinámico que influye en el desarrollo socioeconómico de la nación.

El autor Pavajeau (2019), confirma que las zonas francas ayudan al emprendimiento y a idear un producto nuevo e innovador basado en el fundamento matemático, económico y financiero a partir de las políticas económicas que tiene Colombia y en base a un desarrollo sostenible con alianzas estratégicas y convenios internacionales que contribuya al crecimiento económico y mejoren la calidad de vida de sus habitantes.



También en investigaciones el autor Vaillant (2014) nos menciona lo importante que ha sido este régimen para Uruguay en la última década, la estructura de la especialización comercial del Uruguay cambió, siguiendo parcialmente la línea de transformación de la economía internacional. Los cambios en la especialización estuvieron muy vinculados a la utilización de un régimen de tratamiento especial como fue el de las zonas francas. En este marco el objetivo general del estudio es conocer los nuevos fenómenos y su expresión en el Uruguay dentro de la actividad económica de las zonas francas. Su objetivo específico es analizar la evolución de la actividad económica, del empleo y del comercio exterior en las empresas beneficiarias del régimen de zonas francas.

Schran (2008) examina el desempeño de las Zonas Francas Industriales en la República Dominicana. Muestra que, al especializarse en procesamiento de exportación intensivo en mano de obra no calificada en el contexto de devaluaciones competitivas entre los países centroamericanos, la República Dominicana ha experimentado un crecimiento empobrecedor del empleo.

Hoy en día, las zonas francas se están convirtiendo en una característica importante del mercado laboral en Indonesia. El número de Zonas en sí ha aumentado a lo largo de los años y en un movimiento reciente para renovar las zonas francas, el gobierno ha emitido nuevas regulaciones y ha cambiado el nombre como Zonas Económicas Especiales.

Por otro lado, el autor Ocampo (2018) igual que los autores anteriores, escribe sobre la importancia del régimen para la economía, Las mercancías producidas bajo los regímenes de zona franca de los países centroamericanos son de vital importancia para la



economía regional por su aporte a la producción, su valor agregado y la diversificación de destinos comerciales que han propiciado en cada país. Por esta razón, contar con marcos legales claros y uniformes en este esquema es fundamental para continuar avanzando en el desarrollo económico de los países involucrados.

Al igual que los siguientes y los relacionados con la optimización, Herrán (2008) indica que la optimización de procesos es fundamental en todas las empresas, y plantea la planificación de producción como una opción para optimizar procesos porque una planificación de producción presenta varias estrategias, modelos y pasos para mejorar las actividades de una empresa.

4.2. Marco Teórico

A continuación, se relacionan las teorías sobre comercio internacional y optimización que sustentan la investigación.

4.2.1. Comercio Internacional

El autor Paul Krugman (2008), sostiene que parte del comercio internacional, especialmente el comercio entre países parecidos (por ejemplo, con abundancia de capital), es explicado por la existencia de la competencia imperfecta y de economías de escala crecientes.

Ningún país es tan pobre o ineficiente como para quedar fuera del comercio internacional y todos se benefician de que los países se especialicen en lo que son mejores o menos malos: en otras palabras, en aquello en lo que tengan una ventaja comparativa Ricardo (1817). El libre comercio está acompañado de ventajas y desventajas, según el punto de vista de muchos autores



Otro argumento a favor del libre comercio es que, al proporcionar a los empresarios un incentivo para buscar nuevas vías para exportar o competir con las importaciones, el libre comercio ofrece más oportunidades para el aprendizaje y la innovación que un sistema de comercio «administrado», en el que el Gobierno dicta en gran parte el patrón de importaciones y exportaciones.

Krugman & Obstfeld (2022), Dicen que, en los países pequeños, en general, y en los países en desarrollo, en particular, muchos economistas consideran que hay importantes ganancias asociadas al libre comercio, que no pueden contabilizarse en un análisis convencional coste-beneficio. Un tipo de ganancias adicionales comprende las economías de escala. Los mercados protegidos no solamente fragmentan la producción internacional, sino que, al reducir la competencia y aumentar los beneficios, también atraen a demasiadas empresas a la industria protegida. Con la proliferación de empresas en mercados nacionales estrechos, la escala de producción de cada empresa se hace ineficiente.

Krugman & Obstfeld (2022) también mencionan una teoría en contra donde dice que La mayoría de los aranceles, cuotas de importación y otras medidas de política comercial se impone fundamentalmente para proteger la renta de determinados grupos de interés. Los políticos a menudo reclaman, sin embargo, que las políticas están siendo aplicadas por el interés general de la nación y, a veces, incluso están diciendo la verdad. A pesar de que los economistas suelen considerar que el alejamiento del libre comercio reduce el bienestar nacional, hay, de hecho, algunas razones teóricas para creer que las políticas comerciales activas pueden, a veces, aumentar el bienestar del conjunto de la nación.



Coll (2020) menciona que las operaciones de comercio internacional requieren un profundo conocimiento de los procesos y procedimientos que deben seguirse en su gestión aduanera. La Unión Europea ha desarrollado un modelo regional de integración económica y una estricta normativa aduanera que es necesario conocer si se han de realizar operaciones de importación o exportación, tanto si se opera desde la propia UE o desde terceros países que desean acceder a su mercado.

4.2.2. Optimización

Taiichi Ohno (1990), el hombre que fue pionero de la implantación Justo a Tiempo en Toyota desarrolló este concepto dada la necesidad de tener un sistema eficiente de producir pequeñas cantidades de automóviles, de diferentes modelos. Esta era una forma de producir completamente diferente a la utilizada en los EE. UU. donde se hace grandes cantidades de automóviles del mismo modelo.

Gudlavalleti (2022) La optimización de procesos de producción es clave si queremos cumplir con nuestros plazos, pero sobre todo con nuestro presupuesto. Cada empresa utiliza sus propias técnicas de optimización de procesos, gracias a las herramientas y a los procedimientos que le permiten ajustarse a sus recursos.

Por ello se realiza el análisis para la optimización de tiempo a la Zona Franca del Pacífico y según el autor Stock (2001) define una Zona franca es el área geográfica delimitada dentro del territorio nacional, 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. Las mercancías ingresadas en estas Zonas se



consideran fuera del territorio aduanero nacional para efectos de los impuestos a las importaciones y a las exportaciones.

Tabares y Cabra (2020), resaltan, que las empresas que quieren pertenecer a las nuevas zonas francas deben ajustar nuevas metodologías en su plan estratégico que les permita ser más competitivas, ya que entran en una zona de confort, las cuales solo buscan no perder poder, pero dejan en un segundo plano seguir creciendo y prevalecer con el tiempo; además, las empresas deberán partir de un diagnóstico organizacional que les permita redirigir su plan estratégico y lograr ajustar las mejores prácticas y logren el equilibrio que les permita mantener su rumbo en el sector y de esta manera conozcan cuáles son las estrategias más apropiadas y que pueden ajustar en sus objetivos.

Castro (2008), afirma que la agilidad de negocios, como las capacidades colectivas que se construyen a través de la optimización de los procesos, permite conseguir beneficios y así obtener un buen rendimiento en todas las actividades que la empresa realiza.

4.3. Marco Conceptual

A continuación, se relaciona el marco conceptual con los conceptos más relevantes de la investigación.

- ✓ Aduana de Destino: Es aquella donde finaliza una operación de tránsito. (Decreto 1165 2019).
- ✓ Aduana de paso: Es cualquier Aduana por donde circulan mercancías en tránsito sin que haya finalizado la modalidad. (Glosario, s. f.-b)



- ✓ Aduana de partida: Es aquella donde se inicia una operación de tránsito. (Decreto 1165 2019).
- ✓ Competitividad: Es la productividad con la que cuenta un país para utilizar sus recursos económicos, naturales y humanos en su economía y se mide a partir de los bienes, servicios y por unidad de sus recursos; además, depende del valor de los productos y servicios de un país en comparación con los que se pagan por ellos en el mercado libre (Suarez, 2012).
- ✓ Contenedor: Es un elemento de transporte reutilizable, consiste en un cajón portátil, tanque móvil u otro elemento análogo, total o parcialmente cerrado, destinado a contener mercancías para facilitar su transporte por uno o varios modos de transporte, sin manipulación intermedia de la de fácil llenado y vaciado y de un volumen interior de un metro cúbico, por lo menos. (Ley 1004 2005). Término contenedor comprende los accesorios y equipos propios mismo, el modo de transporte de que se trate, siempre que se transporten junto con el contenedor. No comprende los vehículos, los accesorios o de recambio los vehículos ni los embalajes. (Decreto 1165 2019).
- ✓ Destinatario: la persona natural o jurídica que recibe las mercancías o a quien se haya endosado en propiedad el documento transporte, y que, por las condiciones del contrato transporte, puede no ser mismo consignatario. (Decreto 1165 2019).
- ✓ DIAN: Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales. Entidad pública organizada como una Unidad Administrativa Especial del orden nacional de carácter técnico y especializado, con personería jurídica, autonomía administrativa y presupuestal y patrimonio propio. (Glosario, s. f.)



✓ **Importación:** Es la introducción de mercancías de procedencia extranjera al territorio aduanero nacional cumpliendo con los términos y condiciones previstos en el / presente Decreto. También se considera importación, la introducción de mercancías procedentes de Zona Franca, o de un depósito franco al resto del territorio aduanero nacional, en las condiciones previstas en este Decreto.

✓ **Normatividad:** Conjunto de reglas o leyes que se encargan de regir, guiar o dirigir una materia o actividad. (Glosario, s. f.)

✓ **Persona Jurídica:** Es una sociedad, organismo o entidad conformada por uno o varios individuos para cumplir un objetivo social con o sin fines de lucro. (Glosario, s. f.)

✓ **Persona natural:** Es un individuo que actúa en nombre propio. (Glosario, s. f.)

✓ **Transito aduanero:** Es la modalidad que permite el transporte terrestre de mercancías nacionales o de procedencia extranjera, bajo control aduanero, de una Aduana a otra situadas en el territorio aduanero nacional. (Decreto 1165 2019)

✓ **Zona Franca:** La Zona Franca es el área geográfica delimitada dentro del territorio nacional, 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. Las mercancías ingresadas en estas zonas se consideran fuera del territorio aduanero nacional para efectos de los impuestos a las importaciones y a las exportaciones. (ley 1004 2005)

4.4 Marco Legal

Finalmente se presenta el marco legal en donde se presenta la normatividad referente al tema de la investigación.



4.4.1 Decretos

- ✓ Decreto 278 de (2021) por el cual se modifica el decreto 2147 de 2016
- ✓ Decreto 686 de (2020) por el cual se adoptan disposiciones transitorias en materia de sistemas especiales de importación y exportación, consumidor, turismo y Zonas Francas, para mitigar los efectos causados por la emergencia sanitaria provocada por el coronavirus COVID-19
- ✓ Decreto 411 de (2020) por el cual se toman medidas transitorias debido a la emergencia sanitaria relacionada con el COVID-19 con respeto al régimen de Zonas Francas.
- ✓ Decreto 1165 de (2019) por el cual se dictan disposiciones relativas el Régimen de Aduanas en desarrollo de la ley 1609 del 2013. Por medio de este decreto se derogaron los títulos II y III del decreto 2147 de 2016.
- ✓ Decreto 2147 de (2016) por el cual se modifica el régimen de Zonas Francas y se dictan otras disposiciones.

4.4.2 Resolución

- ✓ Resolución 0046 del (2019) por la cual se reglamenta el decreto 1165 del 2 de julio del 2019.
- ✓ Resolución 1451 de (2017) por la cual se expide el reglamento de la comisión intersectorial de Zonas Francas y se establecen las funciones de la secretaria técnica de la comisión de Zonas Francas.

4.4.3 Circulares



- ✓ Circular 000007 de 22 de febrero de 2019 Sistematización información operaciones carga aérea a través de la Ventanilla Única de Comercio Exterior – VUCE
- ✓ Circular 000006 de 31 de diciembre de 2018 Lineamientos para dar aplicación a la modificación de la base gravable por la cual se liquida el impuesto sobre las ventas -IVA.

5. Metodología de la Investigación

La investigación es de tipo descriptiva aplicando técnicas de investigación cualitativas y cuantitativas con el objetivo de recopilar información de diferentes fuentes bibliográficas, documentales y de campo empresarial para realizar los ejercicios de caracterización y determinación de las variables y fases del proceso de ingreso de tránsito aduanero a la Zona Franca del Pacífico, La investigación es de tipo propositiva por cuanto se fundamenta en una necesidad o vacío dentro de la cadena de distribución física internacional y cuyo resultado es la construcción de una herramienta de optimización de ingreso de los tránsitos aduaneros de las mercancías provenientes de las aduanas de Bogotá, Buenaventura, Cali, Cartagena de Indias e Ipiales. Además, para construir una propuesta sólida se plantea realizar un estudio de caso como se describe a continuación.

5.1. Estudio de caso

Con el objetivo de analizar eficientemente los procesos y procedimientos para la optimización de tiempo de ingreso de tránsitos aduaneros a la Zona franca del pacífico, se propone realizar un estudio de caso, el cual es apropiado para este trabajo de grado, porque



permite conocer y comprender la situación y distinguir cómo funcionan los actores en el entorno.

Un estudio de caso sistematizado a lo largo de un periodo de tiempo una o varias experiencias o procesos, sus momentos críticos, actores y contexto con el fin de explorar sus causas, y entender por qué las experiencias o procesos objeto de estudio se desarrolló como lo hizo, obtuvo los resultados que obtuvo, y que aspectos merecen atención particular en el futuro. (banco interamericano de desarrollo (BID, 2011)

Para la preparación de un estudio de caso se necesitan los siguientes pasos:

- ✓ Diseño del Estudio de Caso
- ✓ Recopilación de la información
- ✓ Análisis de la información
- ✓ Redacción del informe
- ✓ Disseminación

La metodología utilizada en el presente estudio es la siguiente:

- ✓ Tipo de Fuentes: Mixta, Estudio Cualitativo y cuantitativo
- ✓ Unidad de análisis: Zona Franca del Pacifico
- ✓ Participación: 19 usuarios operadores de la Zona Franca Pacifico y 1 funcionario Dian.
- ✓ Técnicas: Encuestas directas (20)
- ✓ Recolección primaria: Cifras de inconsistencias año 2018-2019-2020 y 2021, inconsistencias presentadas el 1 al 30 de septiembre del 2022.

5.2. Población muestra



La población de este análisis se realiza en todos los tránsitos aduaneros que se reportan en el área de Operaciones para el ingreso a la Zona Franca del Pacifico, lo cual generó una muestra de 161 inconsistencias al momento de verificar toda la información de ingreso.

- ✓ Criterios de inclusión: Usuario Operador, Usuarios Calificados y Dian
- ✓ Criterios de exclusión: Tránsitos aduaneros que no van dirigidos a la Zona Franca Pacifico.

5.3. Operacionalizaciones de variables

Con las operacionalizaciones de variables se construye el instrumento de recolección de información de la presente investigación, que se puede observar en el Anexo B. A partir de este ejercicio se formulan las preguntas que están ligadas a cada variable que se quiere medir en el estudio: tiempo, documentación y procedimiento. En ese sentido, se realiza una encuesta a los funcionarios involucrados en el procedimiento y los procesos en el ingreso de los tránsitos aduaneros a la Zona Franca del Pacifico.

Tabla 1 *Operacionalizaciones de variables*

Variable	Definición Conceptual	Pregunta	Posible respuesta
Tiempo	Se refiere al tiempo que se demora al ingresar un tránsito	1). ¿Cree usted que es necesario optimizar tiempo de ingreso de tránsitos en la ZFP?	1 R// A). Si B). No



aduanero a la Zona Franca del pacifico.

2) Cual cree usted que es la inconsistencia que genera más demora, al reportarse un tránsito aduanero para ingreso a la ZFP?

2. R// Pregunta abierta

3). ¿Cuál cree usted que es la inconsistencia que más se presenta al momento de reportarse un tránsito aduanero a la ZFP?

3. R//A. Placa del vehículo mal relacionada.
B. Precintos aduaneros, mal relacionados.
c. Duta No tiene aviso de salida de puerto.
D. Otra, cual _____

4). ¿Considera necesario modificar el documento de soporte de Transito aduanero (Duta)?

4. R// A). Sí
B). No

5). ¿Se puede mejorar la cantidad de inconsistencias presentadas al ingreso de los tránsitos aduaneros, con un documento adicional?

5.R// A). Si
B). No

6). ¿Considera que la Duta es un documento completo o cree que le

6.R// Pregunta abierta

Documentación

Transito aduanero



hace falta algo, para ser más completa?

Procedimiento

Es un conjunto de actividades o proceso ordenado que se realizan para cumplir un objetivo

7). Cree usted que el procedimiento del U, O al enviar correos a la Dian, por las inconsistencias presentadas al momento de reportarse un tránsito aduanero es:

7. A). Rápido
B). Lento

8). ¿Cuál mejora implementaría usted en el procedimiento de ingreso de tránsitos aduaneros, para disminuir la cantidad de inconsistencias que se presentan a diario?

8. R// A). Si
B). No

9). ¿Porque cree que se presentan tantas inconsistencias al momento de ingresar los tránsitos aduaneros a ZFP?

- 9R//A). Procedimiento de ZFP
B). Error de tipo, por parte de la Dian.
C). Error de tipo por parte de la transportadora
D). Todas las anteriores

Fuente: Elaboración propia



4. Resultados

A continuación, se presenta los resultados del presente trabajo de grado, se divide en caracterización del estado actual de los proceso y procedimientos aduaneros, la caracterización de las inconsistencias y por último la propuesta de optimización de tiempo.

6.1 Caracterización del proceso y procedimientos

Se presenta la caracterización de los procesos y procedimientos actuales que aplica el Usuario Operador de la Zona Franca del Pacifico. Inicia cuando el conductor entrega los documentos originales del tránsito y documento de transporte, si se trata de un solo vehículo, o copias si son varios, en este caso, el último de ellos debe presentar los originales al Usuario Operador (U.O). El U.O revisa que la documentación se encuentre completa, que se cumplan los términos de la modalidad del tránsito y que el documento de transporte este consignado a un usuario de la zona franca. Si se presenta un documento de transporte que no esté consignado a un usuario de zona franca, pero con endoso previo a la autorización del tránsito, se verificara la validez del endoso con la Cámara de Comercio y copia de cedula de la persona de quien endosa, cuando el transito original o copia presenta el sello de “Inspección física” se debe revisar contra el acta el motivo de inspección e informar al Grupo Interno Transito (GIT) de la Dirección de impuestos y aduanas nacionales (Dian). Después de haber revisado cuidadosamente los documentos se elabora la planilla de recepción manual y se ingresa la información del vehículo al sistema de control de inventarios, modulo camiones. El Usuario Operador autoriza al personal de seguridad el ingreso del vehículo y verifica físico vs documental lo siguiente; Placa, Remolque (si



aplica), Unidad de carga y precintos de seguridad, en caso de que el medio de transporte haya sido cambiado, debe existir un radicado de la transportadora ante la Dian, manifestando el hecho y el motivo, en caso de presentarse inconsistencias en el precinto o número de unidad de carga (número de contenedor) se debe informar al grupo interno tránsito (GIT) perteneciente a la Dian, que realizan el control de zonas francas quienes determinarán el proceso a seguir.

En el caso del Documento Único de Tránsito Aduanero (DUTA) se realiza el aviso de ingreso, el conductor ubica el vehículo en la báscula de ingreso para que el Usuario Operador tome el peso, verifica antes de la toma del peso, a través de las cámaras que el vehículo se encuentre bien posicionado en la báscula, el conductor se dirige a la bodega del respectivo Usuario. El Usuario debe dar prioridad a los descargues de los tránsitos para lo cual debe de disponer las áreas necesarias para esta actividad. El Usuario Operador envía correo informando a la Dian sobre el ingreso de la mercancía, indicando el nombre del usuario, numero de tránsito, país de origen, tipo de mercancía e importador y sus respectivas observaciones si las hay con copia al Usuario Calificado, en el caso de presentarse inconsistencias detectadas por el Usuario Operador, el Usuario Calificado no podrá quitar el precinto del contenedor sin la autorización de la entidad aduanera. Todos los ingresos en tránsitos aduaneros serán reportados por correo electrónico al buzón indicado.

En la Tabla 2 se presenta la cantidad de ingresos por aduana. Se evidencia el ingreso de 6670 tránsitos aduaneros a la Zona Franca del Pacifico. La aduana de Buenaventura es la que presenta mayor número de operaciones de tránsitos aduaneros que se pueden descomponer en Agua dulce con 1094 tránsitos aduaneros, Sprbuen con 2981 y Tcbuen con



980, para un total de 5055 tránsitos aduaneros de la aduana de Buenaventura en el año 2018. y las aduanas de partida las cuales realizaron menos traslados a la Zona franca del Pacifico, fueron ZF Celpa con 2 unidades, ZF del Cauca con 3 unidades y ZF Rio negro con 3 unidades.

Tabla 2. *Tránsitos aduaneros del año 2018 que ingresaron a la Zona Franca del pacifico*

AÑO 2018	
Aduana	Cantidad de ingreso
Agua dulce	1094
Barranquilla	7
Bogotá	1079
Cali	135
Cartagena	176
Ipiales	204
Parquesur	1
Sprbun	2981
Tcbuen	980
ZF Celpa	2
ZF del Cauca	3
ZF palmaseca	7
ZF rio negro	1
Total general	6670

Nota: en la tabla se muestra las aduanas y la cantidad de tránsitos aduaneros que se presentaron en el año 2018. Fuente: Software Pacifico Zona Franca del Pacifico

En la Tabla 3, se tiene la información del año 2019, para un total de 6721 tránsitos aduaneros, siendo Buenaventura la aduana que más tránsitos presentan, Agua dulce 2125, Sprbuen 1832 tránsitos y Tcbuen 984, para un total de 4941 tránsito aduaneros.



Tabla 3. Tránsitos aduaneros del año 2019 que ingresaron a la Zona Franca del pacifico

AÑO 2019	
Aduana	Cantidad de Ingreso
Agua dulce	2125
Barranquilla	1
Bogotá	1242
Cali	139
Cartagena	147
Ipiales	228
Medellín	1
Sprbun	1832
Tcbuen	984
ZF del cauca	17
ZF palmaseca	4
ZF río negro	1
Total, general	6721

Nota: en la tabla se muestra las aduanas y la cantidad de tránsitos aduaneros que se presentaron en el año 2019. Fuente: Zona Franca Pacifico.

En la Tabla 4, se tiene la información del año 2020, para un total de 6332 tránsitos aduaneros, siendo Buenaventura la aduana que más tránsitos presentan, Agua dulce 1744, Sprbuen 1709 tránsitos y Tcbuen 1086, para un total de 4941 tránsito aduaneros.



Tabla 4. *Tránsitos aduaneros del año 2020 que ingresaron a la Zona Franca del pacifico*

AÑO 2020	
Aduana	Cantidad de Ingreso
Agua dulce	1744
Bogotá	1255
Cali	147
Cartagena	155
Ipiales	201
Sprbun	1709
Tcbuen	1086
ZF del cauca	11
ZF palmaseca	23
ZF parque sur	1
Total, general	6332

Nota: en la tabla se muestra las aduanas y la cantidad de tránsitos aduaneros que se presentaron en el año 2020. Fuente: Zona Franca Pacifico.

En la Tabla 4, se tiene la información del año 2021, para un total de 5716 tránsitos aduaneros, siendo Buenaventura la aduana que más tránsitos presentan, Agua dulce 1402, Sprbuen 1331 tránsitos y Tcbuen 706, para un total de 4941 tránsito aduaneros.

Tabla 5. *Tránsitos aduaneros del año 2021 que ingresaron a la Zona Franca del pacifico*

AÑO 2021	
Aduana	Cantidad de Ingreso
Agua dulce	1402



Bogotá	1524
Cali	196
Cartagena	322
Ipiales	201
Medellín	1
Sprbun	1331
Tcbuen	706
ZF del cauca	29
ZF palmaseca	3
ZF parque sur	1
ZF río negro	1
Total	5717

Nota: en la tabla se muestra las aduanas y la cantidad de tránsitos aduaneros que se presentaron en el año 2021. Fuente: Software Pacifico Zona Franca del Pacifico.

Como resultado de la Tabla 6 se tiene la cantidad total de inconsistencias para el periodo entre 2018 y 2021 con un total de 8825 inconsistencias presentadas en las diferentes aduanas de partida, siendo el año 2019 el que más inconsistencias presentó, con un total de 2525 y el año 2021 el que menos inconsistencias presentó, con un total de 1800 inconsistencias.

Tabla 6. *Cantidad de inconsistencias por año*

Inconsistencias	Cantidad
Año 2018	2400
Año 2019	2525
Año 2020	2100
Año 2021	1800
Total	8825

Nota: en la tabla se puede observar las inconsistencias y el tiempo de demora que presentaron al momento de ingresar a la ZFP. Fuente: Zona Franca Pacifico.



6.2 Caracterización de las inconsistencias

En la caracterización de inconsistencias se puede observar en la Tabla 7, las inconsistencias mencionadas con la cantidad presentada en el mes de septiembre de 2022. Además, se presenta el tiempo medido en minutos que se tardó para resolver la inconsistencia generando costos y retrasos para los actores involucrados como se ha mencionado a lo largo del documento. Se evidenciaron 68 inconsistencia de placa mal relacionada en el tránsito aduanero (T.A) acumulando un tiempo total de demora de 3967 minutos para el mes de septiembre, siendo la inconsistencia que más se evidenció. Además, se presentan 8 inconsistencias del sistema que no permite generar el aviso de llegada, ya que se evidencia que aún no le dan aviso de salida de puerto, con demora total de 4148 minutos en el mes de septiembre, siendo la inconsistencia que más tiempo de demora genera para el ingreso a la Zona Franca del Pacifico.

Tabla 7. *Inconsistencias presentadas del 1 al 30 septiembre 2022*

Inconsistencias	Tiempo minutos	Cantidad de inconsistencias
Ausencia de precintos	455	1
BL consignado a un usuario que no está calificado en ZFP	0	0
Documento no endosado a un U. I	1320	1
Placa mal relacionada en evento	569	9
Placa mal relacionada en TA	3967	68
Precinto aduanero, puerta izquierda	148	1
Precinto botella errado	674	9
Precinto satelital en mal estado y no se puede verificar	1337	3



Precinto satelital errado	1184	17
Remesa mal diligenciada o no presentada al U. O	665	7
Remolque mal relacionado en TA	2080	28
Remolque mal relacionado en evento	571	7
sistema no permite generar el aviso de llegada, ya que se evidencia que aún no le dan aviso de salida de puerto.	4148	10
Total general	17118	161

Nota: en la tabla se puede observar las inconsistencias y el tiempo de demora que presentaron al momento de ingresar a la ZFP. Fuente: Zona Franca Pacifico

En la Tabla 8 se observa la información que se recopiló en el mes de septiembre del año 2022, en donde se evidencia la cantidad y descripción de inconsistencias presentadas en cada aduana. Se pueden identificar las aduanas que más inconsistencias presentan. Es el caso de la aduana de Buenaventura, Sprbun, con un total de 99 inconsistencias para el mes de septiembre del 2022, con un tiempo total de demora de 9867 minutos, seguido de la aduana de Agua dulce con un total de 33 inconsistencias y un tiempo de demora de 5229 minutos. La aduana de Tcbuen con un total de 24 inconsistencias y un tiempo de demora de 1798 minutos, y finalmente se encuentra la aduana de Cartagena con 5 inconsistencias y un tiempo total de 224 minutos. Las demás aduanas Bogotá, Cali, e Ipiales no presentaron inconsistencias en el mes de septiembre, encontrándose el foco crítico en la aduana de Buenaventura.

Tabla 8. Aduanas y tiempo de ingreso septiembre 2022

Aduana	Suma tiempo minutos	cantidades de inconsistencias
--------	---------------------	-------------------------------



Cartagena	224	5
Placa mal relacionada en evento	55	1
Placa mal relacionada en TA	73	2
Remolque mal relacionado en TA	96	2
N/A	0	0
BL consignado a un usuario que no está calificado en ZFP	0	0
Sprbun	9867	99
Placa mal relacionada en evento	184	3
Placa mal relacionada en TA	2265	40
Precinto botella errado	572	7
Precinto satelital en mal estado y no se puede verificar	465	1
Precinto satelital errado	800	11
Remesa mal diligenciada o no presentada al U. O	278	4
Remolque mal relacionado en TA	1724	22
Remolque mal relacionado en evento	358	4
sistema no permite generar el aviso de llegada, ya que se evidencia que aún no le dan aviso de salida de puerto.	3221	7
Tcbuen	1798	24
Ausencia de precintos	455	1
Placa mal relacionada en evento	210	3
Placa mal relacionada en TA	530	11
Precinto botella errado	57	1
Precinto satelital errado	330	5
Remolque mal relacionado en TA	117	2
Remolque mal relacionado en evento	99	1
Agua dulce	5229	33
Documento no endosado a un U. I	1320	1
Placa mal relacionada en evento	120	2
Placa mal relacionada en TA	1099	15
Precinto aduanero, puerta izquierda	148	1
Precinto botella errado	45	1
Precinto satelital en mal estado y no se puede verificar	872	2
Precinto satelital errado	54	1
Remesa mal diligenciada o no presentada al U. O	387	3



Remolque mal relacionado en TA	143	2
Remolque mal relacionado en evento	114	2
sistema no permite generar el aviso de llegada, ya que se evidencia que aún no le dan aviso de salida de puerto.	927	3
Total general	17118	161

Nota: en la tabla se puede observar las aduanas e inconsistencias y tiempo de demora que presentaron al momento de ingresar a la ZFP. Transito aduanero (T.A) Usuario Operador (U.O) Usuario industrial (U.I) Bill of lading (BL) Fuente: Zona Franca Pacifico Fuente: Zona Franca del Pacifico.

6.3 Propuesta

De acuerdo con la investigación y los datos recopilados se plantea la propuesta sobre la presentación del tránsito aduanero a la Zona Franca del Pacifico, teniendo en cuenta que se generan inconsistencias a diario como la placa mal relacionada, precinto errado y que se presentan demoras por la inconsistencia donde la Declaración Única de Tránsito Aduanero (Duta) se encuentra mal diligenciada. Nos enfocamos en estas inconsistencias ya que, de acuerdo con los resultados anteriores, son las que más se presentan y más demoran la operación. En este sentido, se proponen 3 mejoras para optimizar el tiempo de ingreso, los procesos y los procedimientos de tránsito aduanero. Con estas mejoras no solo será beneficiado el usuario operador de Zona Franca del Pacífico, sino también la empresa que hacen parte en los procesos y procedimientos de tránsitos aduaneros, como funcionarios Dian, usuarios calificados y transportadora y finalmente se verá reflejado en mejoras en el sistema general del comercio internacional del país.



6.3.1 El proceso y procedimiento de tránsito aduanero se realice 100% digital:

- ✓ Teniendo en cuenta que las empresas han adaptado un proceso de digitación a raíz de la pandemia y que la tecnología ha avanzado en la actualidad, sería un avance tener acceso a un sistema informático más amigable con el usuario operador de la Zona Franca del Pacífico, como para los involucrados en el proceso de traslado de tránsitos aduaneros, desde la aduana de partida hasta la aduana de llegada, como Transportadora, Dian y usuario calificado, que todo el proceso se realice 100% digital y no como se realiza en la actualidad.

La presentación de toda la documentación digital ayudara a optimizar tiempos de ingreso de tránsitos aduaneros y a subsanar rápidamente las inconsistencias que se puedan generar, cumpliendo así con el objetivo principal del presente trabajo.

6.3.2 Ajustar las funciones del grupo interno de tránsito GIT de la Dian:

- ✓ Con base en la investigación se evidencia la cantidad de inconsistencias presentadas por error de tipeo por parte del funcionario Dian, de este modo se propone una mejora en el manual de funciones de los funcionarios Dian que se encuentran presencial en la Zona Franca del Pacífico. De acuerdo con la normatividad decreto 1165 del 2019, se tiene en las instalaciones de la Zona Franca del Pacífico una oficina para los funcionarios Dian, dotada con puestos de trabajo, equipos de cómputo, acceso a internet y al software pacífico. Se propone, que las inconsistencias presentadas sean subsanadas por los



funcionarios Dian que se encuentran de manera presencial, por medio de una inspección física y se elimine el envío de correo hasta la aduana de partida, ya que este proceso es muy lento y causa demasiado tiempo para el ingreso del tránsito a la Zona Franca del Pacífico.

6.3.3 Eliminación de casillas irrelevantes de la declaración de tránsito aduanero DUTA.

- ✓ La Duta es el documento que más se presenta en la actualidad en la Zona Franca del Pacífico, consta mínimo de 6 páginas y 218 casillas, de las cuales algunas casillas no son relevantes y al llegar los documentos a la Zona Franca del Pacífico se encuentran sin diligenciar. Por este motivo, se propone una mejora para el documento, el cual consiste en eliminar las casillas que no son necesarias y que no se diligencian como:
 - Página 2, casilla 98 hasta casilla 129, son casillas las cuales se repiten como precintos de seguridad 1-2-3-4, precintos electrónicos, precintos usuario, precintos Dian, número identificación medio de transporte, número identificación medio de unidad de carga, tipo de unidad de carga, tipo de equipo, tipo de documento de viaje.
 - Página 3, casillas 138 hasta casillas 143, que también contienen campos sin diligenciar y que no son relevantes como, datos del transportador, porque ya se encuentran diligenciados en otras casillas.



- Página 4, casilla 176 hasta casilla 182, en las cuales se solicita las aduanas de paso, desde la aduana 1 hasta la aduana 12.

Todas estas casillas que se mencionaron anteriormente son campos de la DUTA, los cuales llegan sin diligenciar y no son relevantes. Omitirlos proporcionaría una optimización de tiempo para el usuario operador de la Zona Franca del Pacífico, como los funcionarios Dian de las aduanas de partida como Buenaventura (Agua dulce, Sprbuen, Tcbuen) que son las aduanas en donde se presentan mayor número de inconsistencias.

6. Conclusiones

Por medio de la investigación del presente trabajo, se determina la cantidad de inconsistencias y el tiempo de demora, siendo un punto crítico en los procesos y procedimientos de ingreso de tránsito aduaneros a la Zona Franca del Pacífico, se confirma la información a través de herramientas como las estadísticas recopiladas y una encuesta realizada a los funcionarios involucrados.

También podemos destacar que los objetivos fueron logrados en su totalidad y de acuerdo con los resultados se pueden definir las siguientes conclusiones:

1. Se realiza la propuesta de 3 mejoras: una de ellas es que el proceso y procedimiento de tránsito aduanero se realice 100% digital, dejando en evidencia la importancia del uso de la tecnología, para ayudar a disminuir las inconsistencias presentadas en el ingreso a la Zona Franca del Pacífico, mejorando así la competitividad y productividad de los usuarios calificados. Con las otras dos propuestas, se busca



mejorar funciones de los funcionarios Dian y mejorar las casillas de la declaración de tránsito aduanero (Duta), para permitir la corrección de las inconsistencias que se presentan.

2. Con las mejoras se busca agilidad en los procesos y optimizar los tiempos que se evidenciaron en los datos recopilados y en la encuesta realizada a los diferentes funcionarios Dian y usuario operador de la Zona Franca del Pacifico, y que sirvieron como herramienta para conocer las aduanas de partida que presentan mas inconsistencias, lo que convierte las herramientas útil y pertinente para el mejoramiento de los procesos y procedimientos de ingreso de tránsitos aduaneros a la ZFP.
3. Los tránsitos aduaneros es un régimen el cual beneficia a todas las empresas que requieren realizar un traslado a otra jurisdicción, sin el pago de los tributos aduaneros.
4. Es importante realizar investigaciones que ayuden al mejoramiento de las operaciones de comercio internacional.

7. Referencias

Vaillant, M. (2014). Un caso de transformación productiva y comercial: Zonas francas en el Uruguay.

Ocampo, F. (2018). Consideraciones sobre las regulaciones aplicables en Centroamérica al intercambio comercial de las mercancías producidas en el régimen de zona franca.



Krugman, P. R. & Obstfeld, M. (2022). *Economía internacional: Teoría y política 7ed* (7.^a ed.). Pearson Education.

Yépez, D. (2013). Dspace de la Universidad del Azuay: Análisis de regímenes aduanero.

Legis, E. D. R. (2021). Beneficios de las zonas francas para los empresarios.

Arroyave, J. A. (2014). Eficacia de las zonas francas como estrategia económica en Colombia.

Estatuto aduanero concordado: decreto 1165 de 2019, actualizado con el decreto 572 y 360 de 2021, resolución 46 de 2019, actualizada con la resolución 39 de 2021. (2021). Grupo Editorial Patria.

Decreto 278 de 2021. (2021) Ministerio de comercio, industria y turismo.
<https://www.mincit.gov.co/getattachment/minindustria/temas-de-interes/zonas-francas/normatividad/2021/decreto-278-de-2021/decreto-278-de-2021.pdf.aspx>.

Decreto 686 de 2020. (2020) Ministerio de comercio, industria y turismo.
<https://www.mincit.gov.co/getattachment/minindustria/temas-de-interes/zonas-francas/normatividad/2020/decreto-686-de-2020/decreto-686-de-2020.pdf.aspx>

Decreto 411 de 2020. (2020). Ministerio de comercio, industria y turismo.
<https://www.mincit.gov.co/getattachment/minindustria/temas-de-interes/zonas-francas/normatividad/2020/decreto-411-de-2020/decreto-411-de-2020.pdf.aspx>



Decreto 1165 de 2019 (2019). Ministerio de hacienda y crédito público.

<https://www.mincit.gov.co/getattachment/minindustria/temas-de-interes/zonas-francas/normatividad/2019/decreto-1165-de-2019/decreto-1165-del-2-de-julio-de-2019-compressed-1-comprimido.pdf.aspx>

<https://www.mincit.gov.co/getattachment/minindustria/temas-de-interes/zonasfrancas/normatividad/2021/decreto-278-de-2021/decreto-278-de-2021.pdf.aspx>

Ruiz, F. B. (2016). Régimen de zonas francas de la Ley 1004 de 2005 a la luz del Artículo 3 del acuerdo de subvenciones y medidas compensatorias de la OMC.

Software pacifico (2022)

<https://modernizacion.czfp.net:7002/forms/frmservlet?config=cpacifico>

Formato Ingreso OP-F56-PR22 PLANILLA INGRESO DE CARGA V4 2017. (s.f.) Google Docs.

Formato Ingreso OP-F56-PR22 PLANILLA INGRESO DE CARGA V6 2018. (s. f.). Google Docs.

Formato Ingreso OP-F56-PR22 PLANILLA INGRESO DE CARGA V6 2019. (s. f.). Google Docs.



Formato Ingreso OP-F56-PR22 PLANILLA INGRESO DE CARGA V6 2020. (s. f.-d).

Google Docs.

Compilación de la Legislación Aplicable al Distrito Capital: Régimen Legal de Bogotá. (s. f.)

Zonas Francas | MINCIT – Ministerio de Comercio, Industria y Turismo. (s. f.).

Schrank, A. (2008). Industrial Free Zones in the Dominican Republic: Schools or Provisional? World Development, 36(8), 1381-1397.

<https://doi.org/10.1016/j.worlddev.2007.08.005>

<http://ilo.org/public/french/dialogue/download/epzindonesie.pdfrollo+de+las+ZFI+en+Indonesia>

Trámite aduanero – Tránsito T1. (n.d.). Retrieved November 1, 2022, from icustoms24 website: <https://icustoms24.com/es/profesionales/50-Transito-T1.html>.

Coll, P. (2020). Manual de gestión aduanera. Normativa y procedimiento clave del comercio internacional.

Anexos

Anexo A. Encuesta de trabajo de grado “Ingreso de tránsitos aduaneros a ZFP”

Se realizó la encuesta de ingreso de tránsito aduanero a ZFP, como una herramienta que ayuda a la investigación, el objetivo es recolectar la información más importante que permita identificar las inconsistencias en el proceso y procedimiento de ingreso de tránsitos



aduaneros a la Zona Franca del Pacifico. La encuesta fue dirigida a los funcionarios DIAN del grupo interno de tránsitos (GIT) y los funcionarios del usuario operador de la Zona Franca del Pacifico.

Cargo _____

1). ¿Cree usted que es necesario optimizar tiempo de ingreso de tránsitos en la ZFP?

A). Si

B). No

2) Cual cree usted que es la inconsistencia que genera más demora, al reportarse un tránsito aduanero para ingreso

a la ZFP?

R// _____

3). ¿Cuál cree usted que es la inconsistencia que más se presenta al momento de reportarse un tránsito aduanero a la ZFP?

A. Placa del vehículo mal relacionada.

B. Precintos aduaneros, mal relacionados.

C. Duta No tiene aviso de salida de puerto.

D. Otra. _____

4). ¿Considera necesario modificar el documento de soporte de Transito aduanero (Duta)?

A). Si

B). No

5). ¿Se puede mejorar la cantidad de inconsistencias presentadas al ingreso de los tránsitos aduaneros, con un documento adicional?



A). Si

B). No

6). ¿Considera que la Duta es un documento completo o cree que le hace falta algo, para ser más completa?

R// _____

7). Cree usted que el procedimiento del U, O al enviar correos a la Dian, por las inconsistencias presentadas al momento de reportarse un tránsito aduanero es:

A. Rápido

B. Lento

8). ¿Cuál mejora implementaría usted en el procedimiento de ingreso de tránsitos aduaneros, para disminuir la cantidad de inconsistencias que se presentan a diario?

A). Si

B). No

9). ¿Por qué cree que se presentan tantas inconsistencias al momento de ingresar los tránsitos aduaneros a ZFP?

A). Procedimiento de ZFP

B). Error de tpeo, por parte de la Dian.

C). Error de tpeo por parte de la transportadora

D). Todas las anteriores

Anexo B. Inconsistencias y tiempo de demora presentadas en el mes de septiembre del 2022



En el presente anexo se recopiló la información del mes de septiembre de las inconsistencias, que se presentaron de manera reiteradas, que fue la placa mal relacionada en TA Y la inconsistencias que más tiempo demora al momento de ingresar el tránsito aduanero a la Zona Franca del Pacífico, que el sistema no permite generar el aviso de llegada, ya que se evidencia que aún no le dan aviso de salida de puerto, también se evidencian las aduanas que presentan más inconsistencias como la aduana de Buenaventura.

1 AL 30 SEPTIEMBRE 2022

N° de inconsistencias	Operación	Aduana de partida	Inconsistencias	Tiempo en minutos
1	DUTA	Sprbun	Precinto botella errado	66
2	DUTA	Sprbun	Placa mal relacionada en TA	47
2	DUTA	Sprbun	Placa mal relacionada en TA	34
1	PEM	Sprbun	Precinto botella errado	78
2	DUTA	Sprbun	Placa mal relacionada en TA	30
3	DUTA	Cartagena	Placa mal relacionada en TA	28
1	PEM	Agua dulce	Precinto botella errado	45
2	DUTA	Tcbuen	Placa mal relacionada en TA	38
2	DUTA	Sprbun	Placa mal relacionada en TA	40
2	DUTA	Sprbun	Placa mal relacionada en TA	30
2	DUTA	Sprbun	Placa mal relacionada en TA	36
4	DUTA	Sprbun	Remolque mal relacionado en TA	192
2	DUTA	Sprbun	Placa mal relacionada en TA	35



2	DUTA	Sprbun	Placa mal relacionada en TA	48
2	DUTA	Sprbun	Placa mal relacionada en TA	52
2	DUTA	Sprbun	Placa mal relacionada en TA	42
3	PEM	Sprbun	Precinto satelital errado	49
3	PEM	Sprbun	Precinto satelital errado	188
5	PEM	Agua dulce	Documento no endosado a un U. I	1320
7	DUTA	Agua dulce	Sistema no permite generar el aviso de llegada, ya que se evidencia que aún no le dan aviso de salida de puerto.	299
4	PEM	Sprbun	Remolque mal relacionado en TA	55
4	PEM	Sprbun	Remolque mal relacionado en TA	76
2	PEM	Tcbuen	Placa mal relacionada en TA	45
2	DUTA	Tcbuen	Placa mal relacionada en TA	38
2	DUTA	Tcbuen	Placa mal relacionada en TA	49
2	DUTA	Tcbuen	Placa mal relacionada en TA	35
2	DUTA	Tcbuen	Placa mal relacionada en TA	49
2	DUTA	Sprbun	Placa mal relacionada en TA	41
12	DUTA	Sprbun	Precinto satelital en mal estado y no se puede verificar	465
2	DUTA	Sprbun	Placa mal relacionada en TA	45
2	DUTA	Sprbun	Placa mal relacionada en TA	54
2	DUTA	Sprbun	Placa mal relacionada en TA	48
2	DUTA	Sprbun	Placa mal relacionada en TA	34
2	DUTA	Sprbun	Placa mal relacionada en TA	45
2	PEM	Sprbun	Placa mal relacionada en TA	56
8	DUTA	Sprbun	Placa mal relacionada en evento	78
8	DUTA	Sprbun	Placa mal relacionada en evento	54



11	DUTA	Agua dulce	Remesa mal diligenciada o no presentada al U. O	125
7	DUTA	Sprbun	sistema no permite generar el aviso de llegada, ya que se evidencia que aún no le dan aviso de salida de puerto.	433
4	DUTA	Sprbun	Remolque mal relacionado en TA	93
4	DUTA	Sprbun	Remolque mal relacionado en TA	67
4	DUTA	Sprbun	Remolque mal relacionado en TA	55
7	DUTA	Sprbun	sistema no permite generar el aviso de llegada, ya que se evidencia que aún no le dan aviso de salida de puerto.	588
2	PEM	Sprbun	Placa mal relacionada en TA	99
8	DUTA	Cartagena	Placa mal relacionada en evento	55
2	DUTA	Sprbun	Placa mal relacionada en TA	44
2	DUTA	Sprbun	Placa mal relacionada en TA	42
2	DUTA	Sprbun	Placa mal relacionada en TA	48
2	DUTA	Sprbun	Placa mal relacionada en TA	98
8	DUTA	Agua dulce	Placa mal relacionada en evento	58
8	DUTA	Agua dulce	Placa mal relacionada en evento	62
1	PEM	Sprbun	Precinto botella errado	98
1	PEM	Sprbun	Precinto botella errado	76
2	DUTA	Sprbun	Placa mal relacionada en TA	75
2	DUTA	Sprbun	Placa mal relacionada en TA	79
1	PEM	Sprbun	Precinto botella errado	142
2	PEM	Sprbun	Placa mal relacionada en TA	98



3	PEM	Sprbun	Precinto satelital errado	65
	DUTA	Sprbun	sistema no permite generar el aviso de llegada, ya que se evidencia que aún no le dan aviso de salida de puerto.	527
7				
4	DUTA	Sprbun	Remolque mal relacionado en TA	45
4	DUTA	Sprbun	Remolque mal relacionado en TA	76
	DUTA	Sprbun	Remolque mal relacionado en evento	120
9				
	DUTA	Sprbun	Remolque mal relacionado en evento	88
9				
	DUTA	Sprbun	Remolque mal relacionado en evento	95
9				
4	DUTA	Sprbun	Remolque mal relacionado en TA	56
2	DUTA	Sprbun	Placa mal relacionada en TA	76
2	DUTA	Sprbun	Placa mal relacionada en TA	45
2	DUTA	Sprbun	Placa mal relacionada en TA	65
	DUTA	Agua dulce	Placa mal relacionada en TA	89
2				
	PEM	Agua dulce	Placa mal relacionada en TA	78
2				
	DUTA	Sprbun	sistema no permite generar el aviso de llegada, ya que se evidencia que aún no le dan aviso de salida de puerto.	265
7				
4	DUTA	Sprbun	Remolque mal relacionado en TA	56
4	DUTA	Sprbun	Remolque mal relacionado en TA	45
4	DUTA	Sprbun	Remolque mal relacionado en TA	76
2	PEM	Sprbun	Placa mal relacionada en TA	58



3	PEM	Sprbun	Precinto satelital errado	56
2	DUTA	Sprbun	Placa mal relacionada en TA	48
	DUTA	Sprbun	sistema no permite generar el aviso de llegada, ya que se evidencia que aún no le dan aviso de salida de puerto.	482
7				
8	DUTA	Sprbun	Placa mal relacionada en evento	52
	PEM	Sprbun	Remolque mal relacionado en evento	55
9				
4	PEM	Sprbun	Remolque mal relacionado en TA	58
4	PEM	Sprbun	Remolque mal relacionado en TA	62
4	PEM	Sprbun	Remolque mal relacionado en TA	76
	DUTA	Sprbun	Remesa mal diligenciada o no presentada al U. O	67
11				
1	DUTA	Sprbun	Precinto botella errado	65
1	DUTA	Sprbun	Precinto botella errado	47
3	DUTA	Sprbun	Precinto satelital errado	46
3	DUTA	Sprbun	Precinto satelital errado	76
3	PEM	Sprbun	Precinto satelital errado	53
	DUTA	Sprbun	sistema no permite generar el aviso de llegada, ya que se evidencia que aún no le dan aviso de salida de puerto.	582
9				
	DUTA	Sprbun	sistema no permite generar el aviso de llegada, ya que se evidencia que aún no le dan aviso de salida de puerto.	344
7				
3	DUTA	Tcbuen	Precinto satelital errado	76
3	DUTA	Tcbuen	Precinto satelital errado	87



6	PEM	Tcbuen	Ausencia de precintos	455
11	PEM	Sprbun	Remesa mal diligenciada o no presentada al U. O	54
3	DUTA	Sprbun	Precinto satelital errado	58
3	DUTA	Sprbun	Precinto satelital errado	86
3	DUTA	Sprbun	Precinto satelital errado	74
3	DUTA	Sprbun	Precinto satelital errado	49
2	DUTA	Sprbun	Placa mal relacionada en TA	54
2	DUTA	Sprbun	Placa mal relacionada en TA	87
2	DUTA	Sprbun	Placa mal relacionada en TA	67
2	DUTA	Agua dulce	Placa mal relacionada en TA	78
2	DUTA	Agua dulce	Placa mal relacionada en TA	63
1	DUTA	Tcbuen	Precinto botella errado	57
4	DUTA	Tcbuen	Remolque mal relacionado en TA	45
4	DUTA	Tcbuen	Remolque mal relacionado en TA	72
4	DUTA	Sprbun	Remolque mal relacionado en TA	65
1	DUTA	Sprbun	Remolque mal relacionado en TA	65
1	DUTA	Agua dulce	Remolque mal relacionado en TA	78
3	DUTA	Agua dulce	Precinto satelital errado	54
3	PEM	Tcbuen	Precinto satelital errado	65
8	DUTA	Tcbuen	Placa mal relacionada en evento	38
4	DUTA	Cartagena	Remolque mal relacionado en TA	54



4	DUTA	Cartagena	Remolque mal relacionado en TA	42
9	DUTA	Agua dulce	sistema no permite generar el aviso de llegada, ya que se evidencia que aún no le dan aviso de salida de puerto.	143
12	DUTA	Agua dulce	Precinto satelital en mal estado y no se puede verificar	522
3	DUTA	Tcbuen	Precinto satelital errado	45
3	DUTA	Tcbuen	Precinto satelital errado	57
11	DUTA	Sprbun	Remesa mal diligenciada o no presentada al U. O	68
2	DUTA	Sprbun	Placa mal relacionada en TA	55
2	DUTA	Sprbun	Placa mal relacionada en TA	43
2	DUTA	Sprbun	Placa mal relacionada en TA	42
2	DUTA	Tcbuen	Placa mal relacionada en TA	46
2	DUTA	Tcbuen	Placa mal relacionada en TA	55
2	DUTA	Agua dulce	Placa mal relacionada en TA	77
2	DUTA	Agua dulce	Placa mal relacionada en TA	98
2	PEM	Tcbuen	Placa mal relacionada en TA	55
8	DUTA	Tcbuen	Placa mal relacionada en evento	68
9	DUTA	Tcbuen	Remolque mal relacionado en evento	99
8	DUTA	Tcbuen	Placa mal relacionada en evento	104
2	DUTA	Tcbuen	Placa mal relacionada en TA	66



2	DUTA	Agua dulce	Placa mal relacionada en TA	58
2	DUTA	Agua dulce	Placa mal relacionada en TA	92
2	DUTA	Tcbuen	Placa mal relacionada en TA	54
2	DUTA	Agua dulce	Placa mal relacionada en TA	55
2	DUTA	Agua dulce	Placa mal relacionada en TA	76
2	PEM	Sprbun	Placa mal relacionada en TA	77
12	PEM	Agua dulce	Precinto satelital en mal estado y no se puede verificar	350
2	DUTA	Agua dulce	Placa mal relacionada en TA	78
2	DUTA	Agua dulce	Placa mal relacionada en TA	58
2	DUTA	Agua dulce	Placa mal relacionada en TA	55
2	DUTA	Agua dulce	Placa mal relacionada en TA	56
7	DUTA	Agua dulce	sistema no permite generar el aviso de llegada, ya que se evidencia que aún no le dan aviso de salida de puerto.	485
10	PEM	Agua dulce	Precinto aduanero, puerta izquierda	148
4	PEM	Sprbun	Remolque mal relacionado en TA	155
4	DUTA	Sprbun	Remolque mal relacionado en TA	132



11	DUTA	Sprbun	Remesa mal diligenciada o no presentada al U. O	89
11	DUTA	Agua dulce	Remesa mal diligenciada o no presentada al U. O	124
2	PEM	Agua dulce	Placa mal relacionada en TA	88
2	DUTA	Cartagena	Placa mal relacionada en TA	45
2	DUTA	Sprbun	Placa mal relacionada en TA	76
2	DUTA	Sprbun	Placa mal relacionada en TA	98
2	DUTA	Sprbun	Placa mal relacionada en TA	74
4	DUTA	Agua dulce	Remolque mal relacionado en TA	65
11	DUTA	Agua dulce	Remesa mal diligenciada o no presentada al U. O	138
4	DUTA	Sprbun	Remolque mal relacionado en TA	65
4	DUTA	Sprbun	Remolque mal relacionado en TA	78
4	DUTA	Sprbun	Remolque mal relacionado en TA	76
9	DUTA	Agua dulce	Remolque mal relacionado en evento	59
9	DUTA	Agua dulce	Remolque mal relacionado en evento	55
13	TA	N/A	BL consignado a un usuario que no está calificado en ZFP	0

Fuente: Zona Franca Pacifico