



# Características especiales del comercio internacional

**AUTOR:** Luis Felipe Meléndez



**San Marcos**

Introducción . . . . .	3
Características especiales del comercio internacional en Colombia . . . . .	4
Los reguladores del mercado cambiario . . . . .	8
Organizaciones, convenios y tratados internacionales en Colombia . . . . .	9
Convenios vigentes . . . . .	9
Normas exigidas para el comercio internacional colombiano . . . . .	10
Manual, normas y regulación virtual referente al comercio exterior colombiano . . . . .	11
Los regímenes del comercio exterior en Colombia. . . . .	12
Régimen de importación (ingreso de mercancías a territorio nacional) . . . . .	12
Régimen de exportación (salidas de mercancías a territorio extranjero) . . . . .	14
Régimen de tránsito aduanero . . . . .	17
Bibliografía . . . . .	22



Características  
especiales del comercio  
internacional en  
Colombia



Uno de los modelos mejores evaluados se denomina ventaja comparativa por David Ricardo, la idea se basa en el comercio internacional y establece su relación con la capacidad de poder ofrecer los productos o servicios con los cuales se destaque dicho país u oferente, es decir que, si Colombia tiene una actividad productiva como un producto como el café y además es mejor que Perú u otro país que le compite, Colombia deberá especializarse en ese tipo de proceso específico del café, para así estar dentro del modelo conocido como **ventaja comparativa**, ya que su producto final tendrá ventajas como la productiva, generando beneficios en el incremento de oportunidades y desarrollo económico interno.



### Visitar página

Para profundizar en la biografía de David Ricardo, visite el enlace sugerido.

David Ricardo, *british economist*

<https://www.britannica.com/biography/David-Ricardo>

Es por eso por lo que los beneficios con los que cuenta el país son una gran ventaja hoy en día, pese a su gran biodiversidad y avance frente a sus productos y servicios, cuentan con reconocimiento y calificaciones internacionales que lo ubican como un país apto para los inversionistas comerciales internacionales, esto debido también a los tratados internos de paz, donde el país es visto internacionalmente como un sitio de crecimiento económico y donde se puede garantizar un incremento en transformación de seguridad monetaria pública y privada.

Es por ello por lo que los modelos de políticas que regulan el comercio exterior e interior del país están siendo actualizados, ya que los que existían anteriormente no estaban adecuados con el actual nivel de crecimiento económico del país, no obstante, las políticas de regulación son establecidas acorde a los procesos internacionales vigentes como un estándar frente a los convenios entre naciones, y que se acoplan a los condicionados entre el exportador e importador.

Todo esto debido a que la política de comercio exterior busca promover el desarrollo interno y la comercialización internacional de la producción central o de ventaja comparativa, fundamentado en mejores oportunidades para los empresarios actuales, y preservando las inversiones que están articuladas dentro del marco normativo y regulatorio de las políticas que determinan el control y equilibrio que debe existir entre el gobierno y sus empresarios.



Figura 1.  
Fuente: Shutterstock /293144267

En el año de 1990 durante el mandato presidencial del señor César Augusto Gaviria Trujillo, hubo cambios que reformaron las medidas con respecto al comercio exterior, creando nuevas entidades de respaldo como el Ministerio de Comercio Exterior, Banco de Comercio Exterior de Colombia (Bancoldex), Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales de Colombia (DIAN), Consejo Superior de Comercio Exterior, y los reguladores del mercado cambiario.

**El Ministerio de Comercio Industria y Turismo:** fue creado en procura de conceder el mayor privilegio de autonomía frente a los escenarios económicos de la época, y cuyo objetivo era la de ejecutar un desarrollo basado en el comercio internacional estable pero ascendente, permitiendo exportar e importar bienes, servicios, y tecnología dentro del marco normativo de libertad de comercio internacional, denominado como la apertura económica en Colombia.

**El Banco de Comercio Exterior de Colombia (Bancóldex):** fue creado para generar y promover competitividad de los sectores empresariales correspondientes al comercio internacional, enfocados en la producción innovadora y competitiva sin importar el tamaño de las mismas, el objetivo era generar un sistema sostenible en conjunto y mediante entidades de intermediación financiera para la obtención de estos recursos al sector empresarial, debido a que Bancoldex se cataloga como un banco de segundo piso y es necesario que la entidades financieras de primer piso entren en ejecución mediante acuerdos que el gobierno establece para el desarrollo conjunto de los sectores.

**Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales de Colombia (DIAN):** fue creado para contribuir al control económico de compromisos tributarios, arancelarios, aduaneros y de seguridad fiscal en la nación, así mismo para ser una herramienta frente a las operaciones conjuntas con el comercio exterior bajo los estándares internacionales adaptados para su normal cumplimiento frente a las prácticas con los países tratantes.

**El Consejo Superior de Comercio Exterior:** fue creado como un ente asesor del Gobierno Nacional el cual lo relaciona con todas las características pertinentes del comercio exterior frente a los factores claves de competencia en las empresas nacionales.

Son funciones del Consejo Superior de Comercio Exterior: (Decreto 2553 de 1999).

Recomendar al Gobierno Nacional la política general y sectorial de comercio exterior de bienes, tecnología y servicios, de inversión extranjera y de competitividad en concordancia con los planes y programas de desarrollo del país.

- Recomendar los factores clave de política arancelaria, tributaria, de régimen aduanero y de las operaciones de importación y exportación.
- Asesorar al Gobierno en la adopción de medidas frente a las entidades internacionales delegadas en asuntos de carácter de comercio internacional.
- Formular los conceptos, de acuerdo con los parámetros establecidos por el Ministerio de Relaciones Exteriores, cuando se trate de emitir conceptos para celebrar tratados y/o acuerdos internacionales de comercio, siempre que estos estén acordes a la capacidad, progreso, participación y generación de desarrollo interno, frente a los países que desean hacer dichos convenios.
- Proponer al Gobierno políticas ajustables a los instrumentos normativos en ventaja de un mejor desarrollo interno frente a las exportaciones.
- Inspeccionar, evaluar y recomendar al Gobierno las mejores prácticas normativas frente a los conceptos de riesgo en el comercio internacional para protección de su normatividad de política interna.
- Inspeccionar, evaluar y recomendar al Gobierno proyectos que faciliten el flujo normal del comercio garantizando su adecuado proceso logístico tanto interno como externo.
- Establecer las normas de regulación en la administración de los registros frente al comercio exterior, los cuales deben precisar las garantías a las que están expuestas, determinando la seguridad en su cumplimiento y determinando las sanciones para quienes quebranten dichos parámetros de ley.
- Establecer sus propias normas de regulación y/o actualizar las que se consideren.

El Consejo Superior de Comercio Exterior estará compuesto por:

El presidente de la república, quien lo administrará:

- Ministro de Comercio, Industria y Turismo.
- Ministro de Relaciones Exteriores.
- Ministro de Hacienda y Crédito Público.
- Ministro de Agricultura y Desarrollo Rural.
- Ministro de Minas y Energía.
- Ministro de Transporte.
- Ministro de Ambiente, Vivienda y Desarrollo Territorial.
- Director del Departamento Nacional de Planeación.
- Gerente del Banco de la República.

El presidente del Banco de Comercio Exterior, el presidente de Proexport, los directores generales de Comercio Exterior y de la DIAN, así como ministros y funcionarios distintos a los nombrados, podrán asistir a las sesiones del consejo cuando se realice una invitación con relaciones a temas que pueden ser intervenidos por cada una de las entidades en función, además tendrán voz, pero no voto, así mismo, se establece para los asesores del Consejo Superior de Comercio Exterior.



### Instrucción

Para afianzar los conceptos expuestos anteriormente, le invito a revisar la galería que encuentra en los recursos de aprendizaje del eje.

## Los reguladores del mercado cambiario

Son los encargados de hacer cumplir las propuestas normativas que resguardan a los intermediarios de los mercados. Esto propende a asegurar la integridad total en los mercados, dando cumplimiento a toda obligación que esté y sea regulada por este tipo de organismos administradores de inversiones, estos tienen el deber de reportar a las entidades gubernamentales cualquier irregularidad que se llegase a presentar con sus clientes administrados, ya que recae como principal intermediario del mercado central frente a cualquier tipo de simulación que afecte la protección del desarrollo y economía

de la nación y de sus inversores o intermediarios, determinando que son igual de responsables a sus actores, ya que tienen como función la regulación normativa como ente de control reglamentaria.

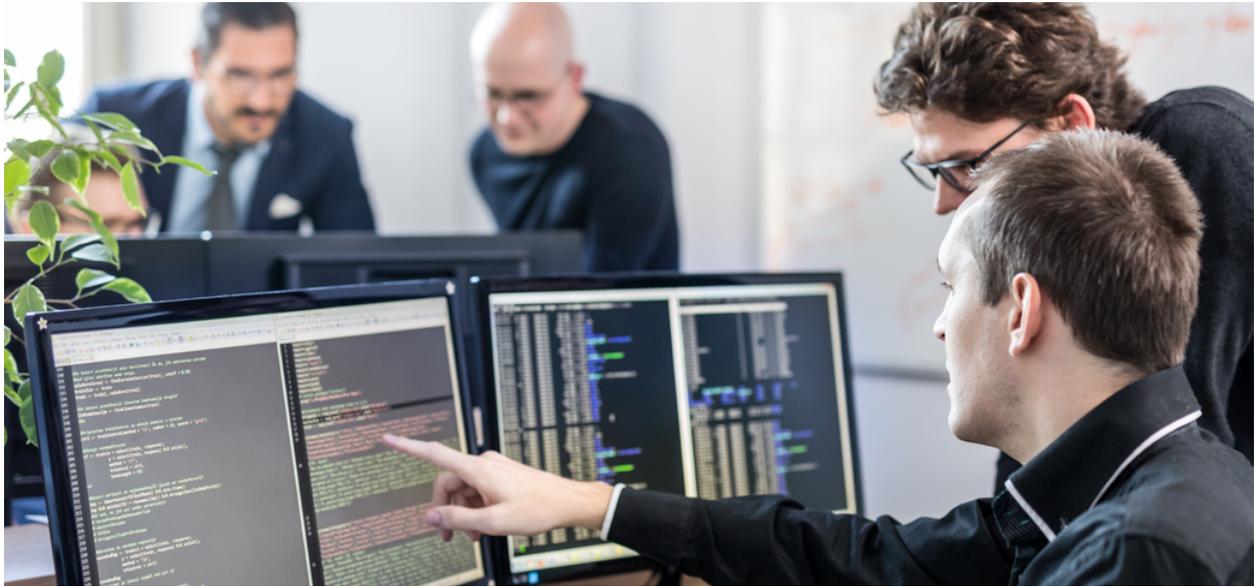


Figura 2. Control aduanero  
Fuente: Shutterstock/768252712

## Organizaciones, convenios y tratados internacionales en Colombia

El objetivo del Gobierno y sus entidades es poder realizar y mantener actualizado los mejores convenios o tratados de comercio internacional para permitir que sus actividades se desarrollen conforme a sus normas establecidas o condicionadas para el crecimiento interno económico y político del país, manteniendo una integridad entre las alianzas y las políticas establecidas con los países con acceso a los mercados internos y/o externos.

### Convenios vigentes

El gobierno colombiano cuenta con múltiples tratados en diferentes países, con términos de vigencia de acuerdo con su tratado político económico, que se constituye en relaciones de desarrollo comercial y de oportunidades que favorecen cada una de las naciones tratantes.

Dentro de los tratados entre Colombia tenemos a países como México, los participantes del Triángulo Norte de Centroamérica (El Salvador, Guatemala y Honduras), Canadá,

Estados Unidos, Venezuela, Cuba, Nicaragua, los Estados EFTA (Suiza y Liechtenstein). También cuenta con acuerdos con la Comunidad Andina (CAN), la Comunidad del Caribe (Caricom), con Mercosur, Alianza del Pacífico y la Unión Europea (Ministerio de Comercio, Industria y Turismo, s.f.).

Este tipo de tratados comprenden temas muy específicos y muchas veces actualizados entre los países partícipes, e influyen en la apertura, ventaja económica y desarrollo de sus mercados, y de los productos oferentes y demandados.

Las relaciones comerciales internacionales facilitan la implementación cuando se acuerda formalmente sus normativas técnicas, esto con el fin de hablar un mismo idioma comercial frente a la relación importador y exportador, fortaleciendo los vínculos entre las partes.



### Instrucción

Revise en este momento el recurso de aprendizaje de demostración de roles, el cual encuentra en la página principal del eje.

## Normas exigidas para el comercio internacional colombiano

La normatividad es propuesta por entidades del gobierno nacional u organismos de control internacional, en uso de las actividades comerciales de carácter legal contrarrestando las diferencias que pudiesen existir por parte del control legal que emite cada una de las dependencias exigidas, dentro de las actuales normas encontramos Gestión del riesgo - ISO 31000, Gestión de la calidad - ISO 9001, Gestión ambiental - ISO 14001, Gestión de la Seguridad para la cadena de suministro - ISO 28000, Seguridad de la información - ISO 27001, Gestión en control y seguridad en el comercio internacional - Norma BASC, y las que se requieran para su actividad comercial o proceso conexo.



Figura 3.  
Fuente: Shutterstock/273811961

Cada una de estas normas se emplean de acuerdo con las condiciones de cada entidad o empresa, pero siempre deben estar sujetas incondicionalmente a los mecanismos de control nacional e internacional, ya sea mediante normas o entidades de control directas como lo son la DIAN, Policía Portuaria o Aeroportuaria, Invima, entre otros entes partícipes del adecuado control de entrada o salida, de bienes o servicios de importación o exportación.

## Manual, normas y regulación virtual referente al comercio exterior colombiano

De acuerdo con la normativa ejecutada por el gobierno nacional colombiano, se establece un manual de regulación en el comercio, el cual es un factor clave y referente oportuno frente a los diversos sucesos que acontecen cada día.



### Visitar página

Para conocer dicho manual, el cual está a disposición pública para su conocimiento detallado, puede seguir el enlace:

*Manual de normas sobre comercio exterior colombiano*

Ministerio de Comercio, Industria y Turismo

<https://goo.gl/3D4xk4>

También puede consultar:

*Biblioteca virtual de tratados*

Ministerio de Relaciones Exteriores

<https://goo.gl/qXNpXW>



### Lectura recomendada

Realice la lectura de los obligados aduaneros, que se encuentra en las páginas 27 a 37, de la lectura complementaria:

*Nueva regulación aduanera en Colombia - Aspectos didácticos de la parte sustantiva*

Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales (DIAN)

## Los regímenes del comercio exterior en Colombia

Los regímenes aduaneros son métodos de aplicabilidad que se ejecuta en las mercancías que deben ser sometidas bajo control y vigilancia del organismo de custodia nacional acorde a las normas para su trámite aduanero en el país, denominada como la Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales (DIAN), entre estos regímenes se encuentran los siguientes:

1. Régimen de importación.
2. Régimen de exportación.
3. Régimen de tránsito aduanero.

### Régimen de importación (ingreso de mercancías a territorio nacional)

Es el mecanismo introductorio de productos de origen internacional a territorio nacional, además de ello también se debe establecer que se conoce como importación a todo producto que sale del almacenamiento de una zona franca para ser legalizado en el territorio nacional.

Los productos que ingresan a territorio nacional le son aplicados los siguientes controles aduaneros:

- Control previo: se ejecuta en la llegada de los productos a territorio nacional, hasta su proceso de nacionalización, se establece en la primera zona de control legal (puntos de arribo, zonas de almacenamiento públicos y privados).
- Control simultáneo: se ejecuta en la nacionalización de los productos.
- Control posterior: se ejecuta en el tránsito de los productos en zonas secundaria (carreteras, zonas de almacenamiento públicos y privados, etc.).

### Responsabilidades en la obligación aduanera

Son responsables de la obligación aduanera en Colombia:

- El importador.
- El exportador.
- El propietario, poseedor o tenedor de la mercancía.
- El transportador.
- El agente de carga internacional.

- El depositante y/o zona franca.
- El declarante.

### **Proceso de nacionalización**

Este proceso se realiza mediante una declaración de importación de mercancía con el organismo de control y vigilancia determinado por el gobierno, denominado en nuestro territorio como la Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales, esto con el fin de hacer el debido pago de entrada por conceptos de impuestos que generan la entrada y comercialización tributaria en el territorio nacional o al que haya lugar.

### **Tipos de declaración**

- Inicial. Código 1: no antecede de otra declaración de importación.
- Legalización. Código 2: aprobación de obligaciones tributarias a los que el producto o mercancías sea establecido por el ente de control fiscal aduanero.
- Anticipada. Código 3: se deberá presentar dentro de los 15 días de la fecha de arribo del producto y no antes de 5 días de la fecha indicada.
- Corrección. Código 4: término para enmendar el incumplimiento de las obligaciones tributarias en productos con términos de corregir su control aduanero.
- Modificación. Código 5: método para liquidar las propiedades de importación temporal o tránsito.

### **Modalidades de importación**

De acuerdo con el destino de los productos, se determina el régimen tributario al que serán evaluados, dentro de ello encontramos las siguientes modalidades:

- Importación ordinaria.
- Importación con franquicia.
- Reimportación en el mismo estado.
- Importación en cumplimiento de garantía.
- Importación temporal para reexportación en el mismo estado.
- Importación temporal para perfeccionamiento activo.

- Importación temporal para perfeccionamiento activo de bienes de capital.
- Importación temporal para procesamiento industrial.
- Importación para transformación o ensamble.
- Importación por tráfico postal y envíos urgentes.
- Entregas urgentes.
- Viajeros.



### Instrucción

Refuerza los conceptos aprendidos revisando el recurso de aprendizaje: zonas activas, dispuesto en la página principal del eje.

## Régimen de exportación (salidas de mercancías a territorio extranjero)

### Formas de embarque

Es el mecanismo de salidas de productos a territorio extranjero, y de acuerdo con los parámetros que requiera su control aduanero, se puede transportar bajo una de estas modalidades:

- Exportación con embarque único.
- Exportación con embarques fraccionados.

El cumplimiento y aprobación de los controles y vigilancia del organismo de custodia nacional se determinan bajo factores como:

- Solicitud a tiempo de Autorización de Embarque (SAE): antes o después de su ingreso a zona de embarque.
- Lugar de destino de la mercancía fuera del TAN o una zona franca o de trasbordo en proceso transitorio.
- Modo de transporte: marítimo, aéreo, férreo o multimodal.

- El lugar donde se va a realizar la inspección de la mercancía: zonas secundarias (zonas de embarque o almacenes de salida dispuestos para el transporte aéreo).

De acuerdo con los demás referentes específicos se deberá tomar los decretos, resoluciones actuales tal como lo es el Decreto 390 de 2016, el cual está determinado a un óptimo manejo frente al área en regulación aduanera y convenios internacionales, particularmente con las normas de la Comunidad andina y el Convenio internacional para la simplificación y armonización de los regímenes aduaneros.



Figura 4. Exportación con embarque único  
Fuente: [http://www.banrep.gov.co/sites/default/files/images/dian\\_2015\\_2-1.jpg](http://www.banrep.gov.co/sites/default/files/images/dian_2015_2-1.jpg)

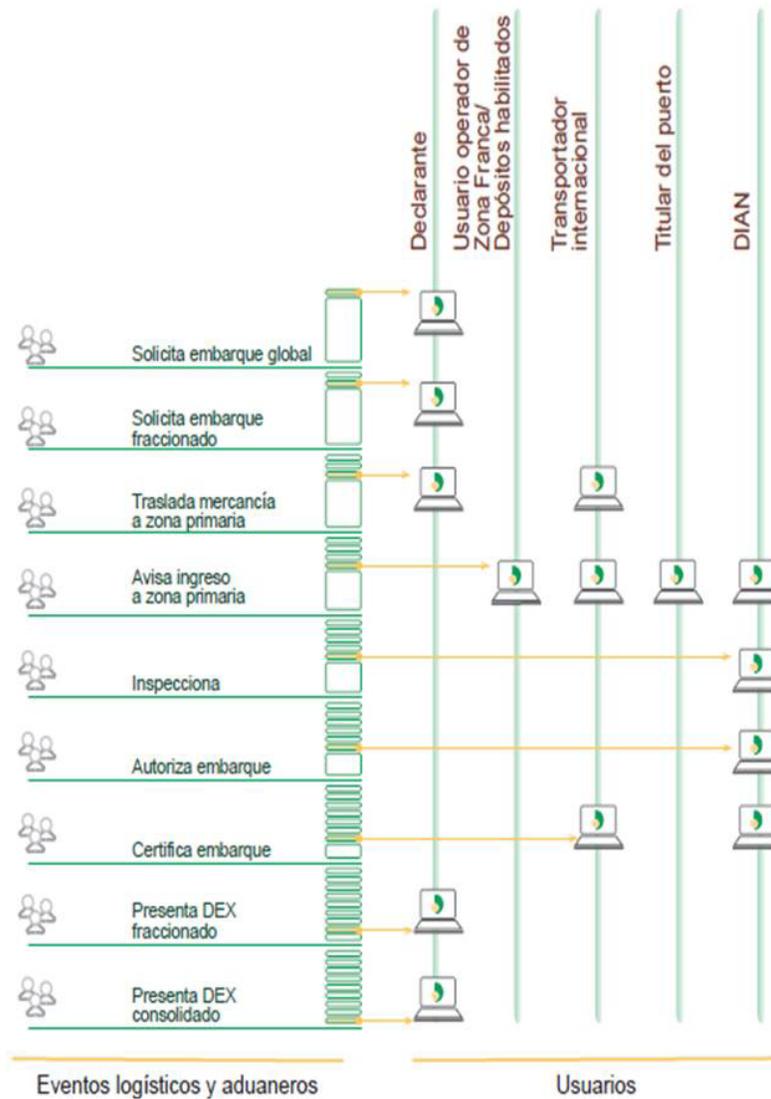


Figura 5. Exportación con embarque fraccionado  
 Fuente: [http://www.banrep.gov.co/sites/default/files/images/dian\\_2015\\_2-2.jpg](http://www.banrep.gov.co/sites/default/files/images/dian_2015_2-2.jpg)



### Instrucción

Compruebe los aprendizajes adquiridos realizando la prueba objetiva propuesta en las actividades de aprendizaje del eje.

## Régimen de tránsito aduanero

Se denomina el considerado bajo los regímenes estimados por la normatividad legal para determinar que la mercancía está en un proceso de no legalización inmediata y que se encuentra en tránsito a su lugar de almacenamiento temporal o parcial. La DIAN elabora en su misión el modelo conocido como Muisca, cuyo acrónimo es Modelo Único de Ingresos, Servicios y Control Automatizado, con este tipo de modelo virtual les permite a sus usuarios tener una serie de beneficios en sus procesos tales como:

- Trazabilidad.
- Rapidez.
- Facilidad documental.
- Cobertura y mejoramiento de la información.
- Internacionalización.
- A través del servicio informático electrónico Muisca, los usuarios generan la información solicitada previo al arribo de sus productos.
- Genera una sincronía de la información entre los registros tributarios y las declaraciones de importación presente o histórica.
- La norma que rige el control y vigilancia aprueba la selección de acuerdo con el perfil de la mercancía y de la empresa usuaria.

## Autorización de embarque

La autorización de embarque se hace efectiva cuando sucede lo siguiente:

- Acceso directo a través de los servicios virtuales como el Muisca, VUCE.
- Efectuada la intervención de control aduanero se establezca la validación de lo declarado en los documentos aduaneros y que estos sean totalmente legales a lo declarado.

## Certificación de partida de embarque

Verificado y establecido el embarque, en las siguientes 24 horas el transportador debe generar la información de la partida arancelaria que corresponda a cada una de las mercancías a bordo y en custodia para su transporte.

Si ocurrido algún tipo de error frente a lo manifestado por el transportador en su manifiesto electrónico, tendrá 24 horas para corregir dichos reportes por inconsistencia.

Se exceptúan de este trámite:

- Exportaciones con destino a zona franca.
- Exportaciones de hidrocarburos, derivados y energía.

Aprobado los manifiestos, el declarante deberá efectuar su firma y presentar los documentos que soportan lo manifestado como dueño o custodio de la mercancía.



### Instrucción

Desarrolle la actividad de aprendizaje de control de lectura con la que reflexionará sobre lo dispuesto en la Ley 9 de 1991.

### Modalidades de exportación

- Exportación definitiva (Decreto 2685 de 1999).
- Exportación temporal para perfeccionamiento pasivo (Art. 289).
- Exportación temporal para reimportación en el mismo estado (Art. 297).
- Reexportación (Art. 303).
- Exportación por tráfico postal y envíos urgentes (Art. 310).
- Exportación de muestras sin valor comercial (Art. 318).
- Exportaciones temporales realizadas por viajeros (Art. 322).
- Reembarque (Art. 306).

En conclusión frente a este extenso y normativo tema, se aprecia que el sistema de gestión interna estima mejorar y controlar los momentos críticos, minimizando los riesgos y optimizando los recursos a nivel administrativo y sistemático en un proceso que involucra las relaciones comerciales internacionales y que brinda beneficios al establecer mecanismos especiales que mejoren cada día las operaciones, es por ello que los entes gubernamentales son totalmente indispensables para mantener un control específico en

los procesos arancelarios y de tributación interna que mantienen el desarrollo económico del país y que gracias a ello su crecimiento es cada vez mayor, generando confianza en los inversionistas internacionales.

Esto también estima como se ha ido actualizando las diferentes direcciones de los organismos sistémicos, que buscan estandarizar sus procesos internacionales a través de los servicios tecnológicos, manteniendo una agilización en sus procesos y brindando seguridad basada en el desarrollo e innovación que se requiere en un mundo donde todo debe ir en armonía y sincronía, pero de manera ágil y sin errores frecuentes.

Es determinante que la logística en la DFI debe ser aplicable frente a las operaciones internacionales en concordancia con la participación frente a la economía global, con operaciones basados en sistemas multimodales donde se busca detonar toda una relación con facilidad de generar transacciones de productos o servicios, alcanzado fácilmente acuerdos internacionales con niveles de respuestas óptimas y con la infraestructura logística acorde a las actividades realizadas, con operaciones estratégicas dentro del comercio y relaciones internacionales.

Con respecto a la facilitación del comercio exterior, el exportador, importadores y los operadores intermediarios cumplirán con sus obligaciones aduaneras ya que son su campo de desarrollo tanto particular como el de la nación.

De igual manera son los organismos estatales quienes mejorarán la manera de efectuar los trámites aduaneros, prescindiendo o consolidando trámites que son importantes, pero lo más significativo es poder establecer niveles de cobertura

documental con los mínimos errores frente a los procesos que se exigen en la entrada como en la salida de los países involucrados, facilitando los sistemas de regulación que suministran este tipo de información, y cumpliendo con las formalidades para evitar sanciones por no acatar o suministrar la información adecuada en las declaraciones.

El compromiso y la optimización interna y externa frente al comercio exterior refleja la responsabilidad empresarial y oficial en la ejecución de un proceso estándar internacional donde las técnicas normativas se deben centrar en el mejoramiento para el sector en pro del desarrollo económico entre las partes tanto empresariales como estatales, así mismo como sectores públicos o privados.

### **La gestión de la DFI determina:**

La creciente internacionalización de la economía mundial, producida durante la última década genera el ingreso de más países proveedores al mercado internacional; obligando a las naciones del mundo a buscar un mayor grado de competitividad de sus exportaciones e importaciones.

Por ello, la DFI (Distribución Física Internacional) requiere una mejora sustancial en la capacidad de gestión, generando nuevos enfoques para mejorar el transporte internacional de cargas y se adquiere así un concepto más integral que involucra a todos los componentes y servicios de una operación de DFI para el traslado de mercancías, desde su punto de origen a su punto de destino y todos ellos enmarcados dentro de la LCI (Logística Comercial Internacional).

Una operación de DFI supone la utilización de un cierto número de servicios, cuyo valor constituye un componente del "costo".

Por otra parte, la ejecución secuencial del servicio constituye el llamado “tiempo de tránsito”, es decir, que el “costo” y tiempo, como parámetros cualitativos junto con la “calidad” de los servicios, son los tres aspectos que sustentan el buen fin de los embarques al extranjero.

El objetivo principal de la efectiva “gestión de la DFI” para los exportadores e importadores constituye una herramienta que permitirá superar los problemas de competitividad de las empresas en el mercado internacional, logrando con ello una mayor inserción de sus productos en ese ámbito y paralelamente un mayor nivel de rentabilidad en las exportaciones e importadores.

Optimizar las operaciones de Comercio Exterior en términos de costo, tiempo y calidad de servicio, alcanza no solo a los exportadores e importadores propiamente dichos, sino también a transportistas y operadores en general, en virtud de que el precio del producto al consumidor final está representado por la suma de los costos de producción, gastos de comercialización, distribución y el grado de eficiencia que tengamos en estas variables constituye **“la logística comercial internacional”**.

Este criterio lleva a la regla de oro de la DFI: transportar el producto adecuado, en la cantidad requerida, al lugar acordado y al menos coste total, para satisfacer las necesidades del consumidor en el mercado internacional justo a tiempo y con calidad total.

El conocimiento adecuado sobre la DFI por parte de las empresas exportadoras e importadoras no solo aumenta la eficiencia en la gestión de los embarques y sus ventas y compras, sino que contribuye a nivel macroeconómico a mejorar la balanza de pagos, sobre todo para los países en vías de desarrollo que ven con preocupación cómo afectan la mismas los pagos de fletes, seguros, y otros servicios que contribuyen un drenaje importante de divisas.

Es decir, que la carencia en los servicios que prestan las flotas mercantes y aerolíneas comerciales para el transporte de las cargas de exportación o importación obliga a contratar estos servicios de proveedores extranjeros.

Este déficit se reduce con el adecuado conocimiento y mejoramiento de las técnicas de gestión para la DFI, influyen en el logro de una más provechosa relación costo-beneficio en el movimiento internacional de bienes.

El mercado internacional nos permite, eventualmente, acceder a insumos importados en condiciones de calidad y precio favorables, insumos que se incorporan con insumos nacionales para el desarrollo de un producto final con destino al extranjero.

Debemos tener en cuenta en cuenta el análisis al sistema transporte, que abarca a los medios de transporte propiamente



Figura 6.  
Fuente: Shutterstock/704890213

dichos, a la infraestructura y a la organización como el elemento motor del sistema.

Los medios de transportes tales como: marítimo, fluvial, aéreo terrestre, o ferrocarril.

La infraestructura, que se refiere a las vías de comunicación: carreteras, ferroviarias, acceso a puertos, las terminales (estaciones, aeropuertos y puertos).

La infraestructura se encuentra, por lo general, bajo la responsabilidad de los gobiernos y últimamente impulsada por los procesos de integración económica.

Para un efectivo análisis de la DFI debemos tener en cuenta:

- d. La carga por transportar y su preparación para el transporte.
- e. Los medios de transporte y su adecuación a la carga por transportar.
- f. El costo de la cadena de la DFI: embalaje, marcado, documentación, unitarización, almacenamiento, manipuleo, transporte, seguro, aduana, agentes, bancos, etc.

### **Cadena de distribución física:**

Se considera:

- Su preparación: embalaje y marcado.
- Unitarización: paletización y consolidación.
- Manipuleo: en terminales terrestres, portuarios y aéreos, almacenes y centro de transferencia de carga.

- Almacenamiento: en almacenes y depósitos privados o estatales.
- Transporte: a lo largo de la cadena de distribución.
- Seguro de carga: riesgos y pólizas.
- Documentación: facturas certificados, documentos de pagos, carta de porte, etc.
- Aduaneras: exportación e importación.
- Bancarias: bancos, agentes y corresponsales.
- Los agentes: si van a tener todo o parte de la distribución.
- Administración o gestión de la distribución: incluyendo al personal ejecutivo y operacional de la empresa.

Como conclusión podemos precisar que una buena gestión de DFI debe tener un doble impacto:

A nivel microeconómico: para la empresa, aumentando sus ingresos obtenidos por sus exportaciones o bien disminuyendo gastos ocasionados por la importación.

A nivel macroeconómico: debe permitir equilibrar la balanza de pago en lo referente al rubro de bienes y servicios (fletes y seguros).

Autorregulador del Mercado de Valores de Colombia (AMV). (s.f.). *Regulación*. Recuperado de <http://www.amvcolombia.org.co/index.php?pag=home&id=80|0|0>

Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales (DIAN). (2015). *Memorias de las presentaciones*. Recuperado de <http://www.banrep.gov.co/sites/default/files/publicaciones/archivos/dian-memorias-2015.pdf>

DIAN. (2016). *Regulación aduanera de Colombia – Aspectos didácticos de la parte sustantiva*. Recuperado de [http://www.dian.gov.co/descargas/centrales/2017/Libro\\_Aduana\\_jun21.pdf](http://www.dian.gov.co/descargas/centrales/2017/Libro_Aduana_jun21.pdf).

Ministerio de Comercio Industria y Turismo. (s.f.). *Funciones, Miembros del Consejo Superior de Comercio Exterior y Asesores*. Recuperado de [http://www.mincit.gov.co/mincomercioexterior/publicaciones/139/funciones\\_miembros\\_del\\_consejo\\_superior\\_de\\_comercio\\_exterior\\_y\\_asesores](http://www.mincit.gov.co/mincomercioexterior/publicaciones/139/funciones_miembros_del_consejo_superior_de_comercio_exterior_y_asesores)

Ministerio de Comercio, Industria y Turismo. (s.f.). *Manual de comercio exterior*. Recuperado de <http://www.mincit.gov.co/loader.php?!Servicio=Documentos&lFuncion=verPdf&id=48525&name=Manual%20de%20Normas.pdf&prefijo=file>

Ministerio de Relaciones Exteriores. (s.f.). *Biblioteca virtual de tratados*. Recuperado de <http://apw.cancilleria.gov.co/tratados/SitePages/Menu.aspx>

Universidad América Latina. (s.f.). *Teoría clásica. La ventaja comparativa*. Recuperado de [http://ual.dyndns.org/Biblioteca/Economia\\_Internacional/Pdf/Unidad\\_03.pdf](http://ual.dyndns.org/Biblioteca/Economia_Internacional/Pdf/Unidad_03.pdf)

