

Tráfico postal y envíos urgentes: facilitador de las importaciones de limitados volúmenes de mercancía*

Carlos Eduardo Sáenz Castillo**

Jannet Restrepo***

Recibido: 27 de noviembre de 2019 • Aceptado: 19 de diciembre de 2019

RESUMEN

Este artículo analiza la modalidad de tráfico postal y envíos urgentes como dinamizadora de las compras internacionales por parte de las pymes y de los consumidores finales en el mercado colombiano. Se presenta la caracterización de esta modalidad desde la normatividad aduanera y tributaria vigente, luego se exponen los servicios prestados por los principales operadores en Colombia y se realiza un análisis comparativo de estos con base en las variables servicios ofertados, tarifas de transporte y tiempos de entrega, involucrando las ventajas, desventajas y barreras que presenta esta modalidad para los usuarios en Colombia. Por último, se realiza un análisis de resultados, a través del cual se concluye que la modalidad de tráfico postal y envíos urgentes facilita la importación de mercancías, simplificando el proceso de importación, generando beneficios tributarios y, ampliando así la oferta de productos con precios más competitivos. El éxito de ésta modalidad se ve afectada por procesos que presentan ineficiencias como es el caso de la falta de interoperatividad (simultaneidad) de los entes de control que incrementan los tiempos de desaduanamiento, brechas logísticas en las entregas en ciudades secundarias y municipios y los altos costos en la logística inversa.

PALABRAS CLAVE

Courier, tráfico postal y envíos urgentes, E-Commerce, operadores postales, emprendimiento digital.

CLASIFICACIÓN JEL

F20, F23, F29, L26

CONTENIDO

Introducción; 1. Tráfico postal y envíos urgentes según el decreto 1165 de 2019; 2. Conclusiones; Referencias.

- * Este texto presenta los resultados de la investigación de reflexión sobre: "la modalidad de importación de tráfico postal y envíos urgentes en la entrada de pequeños volúmenes de mercancía y su impacto en los operadores postales" del grupo de investigación ECOSOL clasificado en B en Colciencias a nivel nacional y avalada por la Universidad Católica Luis Amigó en el 2019.
- ** Negociador internacional, Universidad Católica Luis Amigó, Medellín, Colombia. Magíster en Finanzas, Universidad de Medellín, Medellín, Colombia. Docente e investigador, Universidad Católica Luis Amigó, Medellín, Colombia. Correo electrónico: carlos.saenzca@amigo.edu.co
- *** Administradora con énfasis en Finanzas, Corporación Universitaria Remington, Medellín, Colombia. Especialista en Finanzas, Corporación Universitaria Remington, Medellín, Colombia. Magíster en Gestión de la Organizaciones, Universidad Cooperativa de Colombia, Medellín, Colombia. Coordinadora de prácticas del programa de Negocios. Correo electrónico: rosa.restrepore@amigo.edu.co

Postal traffic and urgent deliveries, facilitator of imports of small volumes of goods

ABSTRACT

This article analysis the modality of postal traffic and urgent shipments as a dynamic of international purchases by SMEs and final consumers in the Colombian market. The characterization of this modality is presented from the current customs and tax regulations, then the services provided by the main operators in Colombia are presented and a comparative analysis of these is carried out based on the variables offered services, transport rates and delivery times, involving the advantages, disadvantages and barriers that this modality presents for users in Colombia. Finally, an analysis of results is carried out, through which it is concluded that the modality of postal traffic and express shipments facilitates the importation of merchandise, simplifying the import process, generating tax benefits and, thus expanding the offer of products with prices more competitive the success of this modality is affected by processes that present inefficiencies such as the lack of interoperability (simultaneity) of the control entities that increase customs clearance times, logistic gaps in deliveries in secondary cities and municipalities and the high Reverse logistics costs.

KEYWORDS

Courier, Postal Traffic and Urgent Shipments, E-commerce, Postal Operators, Digital Entrepreneurship

JEL CLASSIFICATION

F20, F23, F29, L26

CONTENT

Introduction; 1. Postal traffic and urgent shipments according to decree 1165 of 2019; 2. Conclusions; References.

Tráfico postal e envios urgentes: facilitador das importações de limitados volumes de mercadoria

RESUMO

Este artigo analisa a modalidade de tráfego postal e remessas urgentes como catalisador de compras internacionais de PMEs e consumidores finais no mercado colombiano. A caracterização dessa modalidade é apresentada a partir das normas alfandegárias e tributárias vigentes, em seguida, são expostos os serviços prestados pelas principais operadoras da Colômbia e é realizada uma análise comparativa dessas com base nas variáveis serviços oferecidos, taxas de transporte e prazos de entrega, envolvendo as vantagens, desvantagens e barreiras que essa modalidade apresenta para os usuários na Colômbia. Por fim, é realizada uma análise dos resultados, através da qual se conclui que a modalidade de tráfego postal e remessas urgentes facilita a importação de mercadorias, simplificando o processo de importação, gerando benefícios fiscais e, assim, ampliando a oferta de produtos com preços mais competitivos. O sucesso dessa modalidade é afetado por processos que apresentam ineficiências, como a falta de interoperabilidade (simultaneidade) de entidades de controle que aumentam os tempos de desembarço aduaneiro, lacunas logísticas nas entregas em cidades e municípios secundários e alta custos em logística reversa.

PALAVRAS-CHAVE

Correio, tráfego postal e remessas expressas, comércio eletrônico, operadores postais, empreendedorismo digital.

CLASSIFICAÇÃO JEL

F20, F23, F29, L26

INTRODUCCIÓN

Los cambios generados por la normatividad aduanera con respecto a la modalidad de tráfico postal y envíos urgentes denominado así, según decreto 1165 del 2 de julio del 2019, incrementaron el uso de los casilleros virtuales y la entrada de mercancía vía courier, abriendo la posibilidad a pequeños importadores y a consumidores finales de adquirir productos en distintos mercados a nivel mundial, con requisitos mínimos de importación, bajas tarifas de envío y en algunos casos, exentos de IVA (importaciones menores a 200 dólares), generando nuevas oportunidades de negocio e incrementando la competencia que los competidores locales experimentan.

Esta modalidad de importación ha incentivado el desarrollo de canales virtuales, tal como, la venta de productos a través de tiendas online, redes sociales y market places, canales en los cuales los compradores pueden adquirir productos de cualquier parte del mundo con precios altamente competitivos entregados directamente en su domicilio.

Esta operación impacta los canales tradicionales de distribución y venta, pues bajo este modelo no se requiere de la intermediación de un importador o retailer en Colombia, sino que por el contrario el cliente final puede contactar directamente al fabricante, realizar la transacción con este y obtener los productos en la puerta de su casa contratando un solo agente que le preste el servicio de mensajería courier, forzando así al canal tradicional de venta a innovar sus modelos de negocio y a ofrecer valor agregado diferencial en la transacción para poder competir con este modelo.

Las tendencias actuales del e-commerce muestran que a marzo de 2019 según la medición de indicadores de consumo del observatorio e-commerce realizada por el centro nacional de consultoría (CNC, 2018), el uso de internet entre la población mayor de 15 años continúa creciendo: el 82% lo usa todos los días de la semana, el 90% de los internautas realiza actividades de comercio electrónico y cerca del 20% hace e-commerce: compra y paga en línea.

En esta interacción los usuarios reconocen como beneficios percibidos por comprar en línea en orden de importancia la comodidad pues no es necesario movilizarse o visitar tiendas y esto genera ahorro de tiempo, en segundo lugar, encuentran ofertas, promociones y mejores precios, en tercer lugar, reconocen la variedad de productos y marcas, finalmente reconocen que se pueden hacer comparaciones de productos y precios de manera más rápida.

Esta tendencia se ha visto apoyada e impulsada por esta modalidad de importación, la cual facilita el proceso e incrementa la intensidad competitiva, obligando a las organizaciones tradicionales a ajustar sus cadenas de abastecimiento para adaptarlas a la nueva forma de hacer negocios que requiere el mercado actual.

Esta modalidad ha eliminado las restricciones comerciales, logísticas, aduaneras y cambiarias, facilitando operaciones integradas, con tiempos de respuesta ágiles y precios competitivos, lo cual impacta positivamente la satisfacción del cliente final, quien ya no se limita a la oferta local, sino que tiene acceso a distintas alternativas comerciales a nivel mundial.

La oferta de operadores logísticos y proveedores que prestan el servicio de courier se ha incrementado, lo cual ha hecho evolucionar positivamente los servicios prestados, modificando sus ofertas, tarifas y mejorando sus servicios, haciendo las compras internacionales cada vez más atractivas y más fáciles para los usuarios finales.

En esta evolución, empresas que inicialmente prestaban el servicio de mensajería solo en mercado local pasan a ampliar su oferta de servicios y a cubrir parte de esta demanda creciente. Es el caso de empresas como Servientrega con su servicio de casillero internacional Servientrega Box, TCC con Box TCC o Coordinadora con su servicio Coordinadora USA.

En cuanto al envío de paquetería a nivel internacional, las alianzas con DHL, FedEx y UPS entre otros, facilitan este servicio a empresas nacionales quienes hacen uso de sus centros de acopio y prestan el servicio de mensajería courier en exportaciones, como es el caso de Colvanes (Envía) con su servicio Envía internacional (Envía, 2019) e Inter Rapidísimo (Inter rapidísimo, 2019), con cobertura de envíos de mensajería a más de 220 países.

El mercado nacional cuenta hoy con un número creciente de competidores locales e internacionales, en el que la distribución exclusiva de marcas y productos tiende a desaparecer, permitiendo a los consumidores hacer comparativos de precios y buscar la mejor relación costo beneficio tomando como base no solo los proveedores locales sino también los proveedores internacionales, puesto que pueden adquirir estos artículos con una mayor facilidad, acercando el mercado global al alcance local, permitiendo elegir marcas posicionadas, blancas e incluso réplicas.

Con el fin de comprender la evolución positiva de las importaciones se hizo un rastreo de diferentes propuestas que los agentes logísticos ofrecen para apoyar el desarrollo de esta modalidad de importación.

Se presenta a continuación una caracterización de las diferentes propuestas que los agentes logísticos ofrecen para apoyar el desarrollo de esta modalidad de importación. Los resultados de presentados se basan en información recolectada de distintos agentes que prestan el servicio de Courier, para lo cual se hizo uso de instrumentos como la entrevista y la consulta a expertos.

Igualmente se hizo uso de fuentes secundarias como artículos de periódicos y revistas; estudios realizados por diferentes entidades como Mintic, Procolombia, Dane, Cámara Colombiana de Comercio Electrónico, bibliografía de textos académicos y normatividad vigente en materia aduanera y tributaria que puedan aportar a un mejor desarrollo del trabajo.

1. TRÁFICO POSTAL Y ENVÍOS URGENTES SEGÚN EL DECRETO 1165 DE 2019

El decreto 1165 de 2019, establece en su artículo 253 que podrán ser objeto de importación por esta modalidad los envíos de correspondencia, los envíos que lleguen al territorio aduanero nacional por la red oficial de correos y los envíos urgentes siempre que su valor FOB no exceda de dos mil dólares de los Estados Unidos de América (US\$ 2.000) y requieran ágil entrega a su destinatario, estableciendo además como lo indica el artículo 254 las siguientes restricciones: que su peso no exceda de cincuenta (50) kilogramos, que sus medidas no superen un metro con cincuenta centímetros (1.50 mts.) en cualquiera de sus dimensiones, ni de tres metros (3 mts.) la suma de la longitud y el mayor contorno tomado en sentido diferente al de la longitud, que no incluyan mercancías sobre las cuales existan restricciones legales o administrativas para su importación, salvo cuando se trate de envíos que no constituyan expedición comercial, es decir, que no superen seis (6) unidades de la misma clase, que no incluyan los bienes prohibidos por el Acuerdo de la Unión Postal Universal y que no incluyan armas, productos precursores en la elaboración de narcóticos, estupefacientes o drogas no autorizadas por el Ministerio de Salud y Protección Social y mercancías cuya importación se encuentre prohibida por el artículo 81 de la Constitución política o por convenios internacionales a los que haya adherido o adhiera Colombia. (Deo 1165, 2019)

La comunidad en general puede utilizar los minimis no sujetos al pago de tributos aduaneros en Colombia, acogidos al artículo 428 del Estatuto Aduanero reglamentado por el decreto 1103/2014 (Ministerio de hacienda y crédito público, 2014), y modificado. Ley 1943/2018, Art. 3., según el cual la importación de bienes objeto de tráfico postal, envíos urgentes o envíos de entrega rápida, cuyo valor no exceda de doscientos dólares USD\$200 está exenta del pago de IVA.

Este beneficio no es exclusivo de Colombia, a nivel internacional los países están eliminando barreras impositivas a mercancías que viajan bajo esta modalidad, para el caso de los países de la alianza pacífico, el monto autorizado es el mismo de Colombia, pero por ejemplo en el caso de Estados Unidos y China, los montos autorizados son mayores, lo cual genera posibilidades comerciales no solo para pequeños importadores sino también para exportadores:

Tabla 1. Minimis

Países de la Alianza Pacífico	Estados Unidos	China
Menos de US\$ 200.00	Menos de US\$ 800.00 (Trade facilitation and trade enforcement act of 2015, 2015)	Menos de US\$ 750.00 por transacción con un límite anual de US\$ 3.800.00 (Desde 1 de feb de 2019)

Fuente: (Cámara de comercio electrónico CCCe, 2019)

Con el fin de conocer las ventajas que presenta la modalidad de importación de tráfico postal y envíos urgentes, se presenta un comparativo entre esta y la modalidad de importación ordinaria.

Tabla 2. Comparativo entre modalidades de importación

Importación Ordinaria	Tráfico Postal y Envíos Urgentes
No tiene limitantes en cuanto al tamaño, peso de la carga, valor o número de unidades a importar.	Tiene definidas limitantes en cuanto a peso, tamaño de la carga, valor y unidades a importar.
Se paga IVA independiente del valor importado.	Exención en el pago de IVA por importaciones con valor de hasta 200 dólares.
Complejidad en el proceso de entrada al territorio nacional, normalmente requiere de un agente de aduanas	Simplicidad en el proceso de entrada de mercancía, con trámites aduaneros simplificados que no requieren de un agente de aduanas.
Esta modalidad solo está autorizada para usuarios clasificados como personas jurídicas que pertenezcan al régimen común.	Esta modalidad de importación no tiene restricción por tipo de usuario. En exportaciones se restringe a personas jurídicas que pertenezcan al régimen común.

<i>Importación Ordinaria</i>	<i>Tráfico Postal y Envíos Urgentes</i>
El despacho desde cualquier parte del mundo se restringe a las líneas que operan y a las rutas que tengan diseñadas.	Se despacha desde cualquier lugar del mundo, en pequeñas cantidades y en forma constante, generalmente vía aérea.
Para la consolidación de carga se hace necesario contratar un espacio en una bodega con un agente, lo que incrementa el costo de la importación.	Algunos agentes prestan el servicio de consolidación de carga sin costo, para disminuir el valor pagado por el envío.
El pago es más estricto, depende del proveedor y el nivel de confianza que ha desarrollado con su cliente.	Se facilita el pago y el operador puede pagar con su tarjeta y luego el comprador paga con su tarjeta expedida en Colombia.
Se dificulta en algunos casos el uso de herramientas digitales a través de dispositivos móviles. Se requiere coordinación y contacto con distintos agentes para la gestión del proceso de importación	Toda la operación se puede realizar y controlar a través del celular con la ayuda de un solo agente.
Partes de una inteligencia de mercados para rastrear proveedores y solicitar cotizaciones. Los precios no son públicos y dependen de la negociación con el proveedor.	El rastreo de proveedores lo realiza el cliente o su agente. Los precios son públicos, de libre acceso.

Fuente: Creación propia

Oferta de servicios de tráfico postal y envíos urgentes: para analizar la oferta comercial y de servicios de tráfico postal y envíos urgentes disponible en Colombia se tomó como base el informe trimestral del sector postal del 2018 (MinTic, 2018), identificando las diez empresas que mayor participación de mercado por peso bruto transportado tuvieron para el cuarto trimestre de 2017 en Colombia, las cuales transportaron el 96.05% de la carga que ingresó al país clasificada como ámbito internacional de entrada correspondiente a envíos del exterior hacia Colombia.

Tabla 3. Operadores de envíos del exterior hacia Colombia y porcentaje de participación por peso bruto transportado

#	<i>Operador</i>	<i>Peso Bruto Transportado</i>	<i>Porcentaje de Participación</i>
1	UPS Servicios Expresos SAS	134.335	24,52%
2	LARS Courier S.A.	74.021	13,51%
3	Tranexco S.A.	74.021	13,51%
4	Federal Express Corporation	67.884	12,39%
5	New Express Mail Ltd.	40.453	7,38%

#	Operador	Peso Bruto Transportado	Porcentaje de Participación
6	DHL Express Colombia Ltda.	39.099	7,14%
7	J & V Trading Group Sas	34.088	6,22%
8	Usa Co Colombian Worldwide	33.698	6,15%
9	Mar Express S A S	15.200	2,77%
10	Vm Cargo Services Ltda.	13.480	2,46%
11	Otros Operadores	21.663	3,95%
	Total general	547.942	100,00%

Fuente: (MinTic, 2018)

Con el fin de caracterizar a los agentes que prestan el servicio en la modalidad de tráfico postal y envíos urgentes, se realizó un análisis comparativo de estos agentes frente a las siguientes variables: servicios ofertados, tarifas de transporte y tiempos de entrega. Para esto se contactó a los agentes quienes compartieron las rutas en las páginas web para la descarga de las tarifas, tomando como base la información pública de tarifas que ofrecen estos agentes.

En el caso de recibir tarifas por parte de alguno de los agentes, estas se contrastaron con la información publicada con el fin de confirmar la coherencia en los datos brindados.

Para el análisis de los agentes, es necesario realizar una agrupación por las características de los servicios que estos prestan pues éstas definen el tipo de cliente al que están dirigidas, las tarifas cobradas, los tiempos de entrega y el tipo de carga que manejan.

El primer grupo está compuesto por DHL, UPS y FedEx, agentes que tradicionalmente han prestado este servicio a nivel mundial llegando a más de 220 países, enfocadas en clientes empresariales, con compromisos de entrega en tiempos muy cortos dependiendo del servicio contratado, ofreciendo tiempos de 1 a 6 días, con la capacidad de manejar requerimientos especiales en las cargas transportadas, pero con tarifas diseñadas para cargas de alto valor que puedan soportar una tarifa mínima bastante alta frente a la oferta del resto de agentes, la cual varía de 56.48 dólares a 89.7 dólares por los primeros 500 gramos transportados.

Tabla 4. Tarifas para importación desde Estados Unidos y participación de mercado en Colombia

	DHL	FedEx	UPS SERVICIOS EXPRESOS SAS
Share en Colombia	7,14%	12,39%	24,52%
Tarifa Mínima	72,71 dólares por los primeros 500 gramos	56,48 dólares por los primeros 500 gramos	89,7 dólares por los primeros 500 gramos
Tarifa por Libra Adicional	Tarifas de importación desde Estados Unidos de 0,51 kg a 10 kg: una tarifa de 4,68 dólares por cada libra americana adicional (453,592 gr) por cada 0,5 kg adicional de 10.1 - 20.0 kg: 3,99 dólares por cada libra americana adicional (453,592 gr). Por cada 1 kg adicional de 10.1 - 20.0 kg: 3,99 dólares por cada libra americana adicional (453,592 gr).	FedEx International economy desde Estados Unidos: una tarifa de 4,86 dólares por cada libra americana adicional (453,592 gr)	U P S W o r l d w i - d e e x p r e s s s a v e r desde Estados Unidos una tarifa de 6,89 dólares por cada libra americana adicional (453,592 gr). para envíos de peso superior a 31,5 kg, el peso por libra americana adicional es de 6,46 dólares la libra sin tener en cuenta u cobro adicional por los primeros 500 gramos

Fuente: elaboración propia con base en las tarifas publicadas por los agentes

En un segundo grupo se encuentran aquellos agentes enfocados en los envíos desde Estados Unidos, quienes presentan una oferta de servicios con tarifas más económicas para pequeños volúmenes de mercancías que las hacen más atractiva para pequeñas, medianas empresas y personas naturales. Es el caso de agentes como USACO, TRANEXCO, MAR EXPRESS y LARS COURIER, con características muy similares en servicios y tiempos de entrega, pero con variaciones bastante notables en sus tarifas por libra, las cuales se encuentran entre 1,9 y 4,5 dólares por libra transportada.

Tabla 5. Tarifas para importación desde Estados Unidos y participación de mercado en Colombia:

	USA CO	TRANEXCO (COURIER BOX) TRANEXCO S.A.	MAR EXPRESS S A S	LARSGROUP LARS COURRIER S.A.
Share en Colombia	6,15%	13,51%	2,77%	13,51%
Tarifa Mínima	Se cobra un mínimo de 10 libras con una tarifa mínima de 19 dólares	De 0 a 1 libra, 6,5 USD a Bogotá, resto de ciudades con recargo	2,5 dólares la libra con una mínima de 10 libras.	2,0 dólares la libra con una mínima de 10 libras.

	USA CO	TRANEXCO (COURIER BOX) TRANEXCO S.A.	MAR EXPRESS S A S	LARSGROUP LARS COURRIER S.A.
Tarifa Por Libra Adicional	Miami: 1,9 dólares China: 8 dólares España: 7,5 dólares Francia: 6,5 dólares Canadá: 3 dólares	4,5 dólares por libra a Bogotá para envíos de 2 a 50 libras. De 51 a 80 libras 4,3 dólares, de 81 a 110 libras 4 dólares. Resto de ciudades con recargo.	2,5 dólares por libra adicional	2,0 dólares por libra adicional

Fuente: elaboración propia con base en las tarifas publicadas por los agentes

El cobro de la tarifa de envío se distribuye en tres componentes básicos: flete, seguro e impuestos. En algunos casos aparecen cobros adicionales como consolidación, recuperación, bodegaje, fotografía, entre otros, los cuales varían de acuerdo a los requerimientos de los clientes frente al manejo de la carga.

En cuanto al cobro del flete, se establecen tarifas mínimas de envío con seguros en algunos casos obligatorios y en otros opcionales, los cuales varían dependiendo del agente desde 3 a 5 dólares como tarifa mínima por cada 100 dólares asegurados.

Frente a los tiempos de entrega, tomando como referencia las importaciones provenientes de Estados Unidos, se encuentran plazos que van de los 1 a 6 días hábiles para la entrega del producto al consumidor final, pero con la aclaración de que estos tiempos pueden variar dependiendo de factores como retrasos en la aduana, en aeropuertos, en vías, entre otros.

Una de las características que presenta anomalía en el servicio se da en el caso del pago del IVA, pues dos de las empresas evaluadas no transfieren el beneficio de no pago de IVA ante montos de importación con valores inferiores a 200 dólares, y realizan el cobro de este IVA como una tarifa adicional a la importación, estableciendo una tarifa única de 30% sobre el valor declarado, independiente del valor a importar.

Con el fin de obtener una visión más completa de la oferta de servicios que se realiza actualmente en Colombia, es necesario resaltar la importancia que tiene el operador 4-72 en el servicio de tráfico postal, pues ha complementado la oferta con servicios y beneficios adicionales exclusivos para los usuarios. Entre los beneficios ofrecidos por esta empresa se encuentran la exención de impuestos en las compras realizadas en Estados Unidos, seguro gratuito en

envíos de hasta 100 dólares y un beneficio exclusivo en la exención del pago del arancel del 10% en productos cuyo peso sea menor o igual a 2 kg y cuyo valor sea menor o igual a 200 dólares.

Adicional a esto, presentan tarifas muy competitivas por libra, con una tarifa mínima para la primera libra de 6,5 dólares. Cabe resaltar que realizan envíos diarios, pero no establecen tiempo de entrega máximo para el servicio.

Se realizó además un foro de discusión con tres operadores nuevos que prestan el servicio para la ciudad de Medellín, esto con la intención de conocer sus percepciones frente a esta modalidad de importación, pues el servicio que antes era exclusivo de los agentes tradicionales mencionados anteriormente, ahora está siendo prestado por agentes que solo cubrían el servicio para el manejo logístico de mercancías al por mayor (uso comercial).

Los hallazgos del foro muestran como resultado un incremento por parte de las pymes en la utilización de esta modalidad gracias al mayor uso del e-commerce. En segundo lugar, en la utilización de este servicio se encuentran las personas naturales, lo que ha activado el negocio de los operadores postales y su oferta de servicios de valor agregado para lograr satisfacer necesidades particulares de sus clientes.

En la tercera posición frente al nivel de utilización se encuentran las personas jurídicas no registradas como importadoras quedando en último lugar de utilización del servicio de courier, las personas jurídicas registradas como importadoras, quienes en su mayoría hacen uso de esta modalidad para la importación de muestras sin valor comercial o importación de artículos para consumo o uso de la empresa.

Además, manifiestan que la activación de la economía digital (economía naranja) como política pública y Medellín como centro de industria 4.0, ha facilitado la transformación digital y por ende incentiva las compras globales puesto que se vienen promoviendo nuevos emprendimientos que integran la tienda online, los botones de pago, box internacionales y servicios de Courier que capturan un nuevo segmento del mercado, los centennials o nativos digitales quienes tienen una mayor preferencia por las compras en línea.

Dentro de las ventajas reconocidas por los agentes se encuentra la disminución en los costos de la importación gracias a la utilización de los minimis para acogerse al beneficio tributario frente al IVA, el usar un solo operador logístico y

que este asuma los trámites aduaneros, además de que entregue los productos en el domicilio elegido, resulta muy cómodo para éstas nuevas generaciones que valoran este tipo de servicio y para las empresas que deben ajustar su servicio a esta tendencia del consumidor. Los menores tiempos de nacionalización por el proceso aduanero simplificado, resultan muy atractivos para lograr equilibrar el tiempo entre realizar el pedido y recibir el producto. Esta modalidad facilita la logística internacional a las personas naturales, que en otros casos representan un nivel de riesgo alto para los agentes de carga certificados con BASC.

Las desventajas identificadas por los operadores frente a esta modalidad se concentran en la limitante frente al número de unidades que se pueden importar y a la restricción de peso, dimensiones y productos de esta modalidad, ya que esto incrementa la probabilidad de errores aduaneros en la utilización de esta modalidad por desconocimiento por parte de los usuarios, los cuales pueden conllevar al cambio de modalidad de importación con altos sobrecostos para los usuarios, que como consecuencia terminan en muchos casos en el abandono legal del producto. La logística inversa es muy incipiente en estos operadores, pues se presta el servicio, pero con tarifas muy altas.

El análisis anterior permite visualizar las oportunidades comerciales que genera esta modalidad de importación para cierto tipo de productos, gracias a los beneficios tributarios que esta brinda.

Es el caso de artículos de alto valor (menor a 200 dólares la unidad) que presenten un peso bajo, pues los beneficios tributarios que genera esta modalidad pueden generar una disparidad en precios entre mercados que puede ser aprovechada por pequeños importadores.

Por ejemplo, artículos de tecnología, relojería, perfumería, ropa, calzado, dispositivos electrónicos, accesorios, artículos especializados, entre otros, son sensibles a ser importados bajo esta modalidad, pues el ahorro que se genera por la exención de IVA y de arancel en el caso de la empresa 4-72, es en muchos casos suficiente para cubrir el costo del envío y generar ahorros frente a las tarifas que debe pagar un importador tradicional.

Tomando como referencia el caso de los Estados Unidos, podría pensarse que con el TLC muchos artículos llegan con cero arancel, pero teniendo en cuenta que una gran proporción de estos artículos son producidos en mercados asiáticos con los que no tenemos acuerdo comercial, a estos productos no se les puede obtener un certificado de origen y por ende no pueden acogerse a un

tratamiento arancelario preferencial bajo la modalidad de importación ordinaria, teniendo que pagar la tarifa plena de arancel e IVA.

Esta modalidad de importación en la práctica conlleva una serie de problemáticas adicionales que dificultan y retrasan el proceso, este es el caso de la falta de claridad en la normatividad y la falta de coordinación que se genera entre distintas entidades que intervienen en el proceso de importación. Tal como lo señala el observatorio de e-commerce en su informe prospectiva para el comercio electrónico en Colombia para el año 2019, desde el punto de vista aduanero la DIAN ha establecido que la mercancía que esté sujeta a restricciones legales o administrativas para su importación (tales como licencias o registros ante autoridades de control), puede ingresar bajo la modalidad de tráfico postal y envíos urgentes sin requerir de esos vistos buenos ni inspección por parte de las autoridades que ejerzan control y vigilancia en temas aduaneros y agropecuarios, siempre que su importación no refleje intención alguna de carácter comercial y no incluya más de 6 unidades de la misma clase.

En contraposición, entidades como el INVIMA han establecido que así se cumpla con esos requisitos, toda mercancía que llegue al territorio aduanero nacional bajo la modalidad tráfico postal y que esté sujeta a registro, deberá cumplir con este requisito, so pena de que no se pueda realizar su importación. Bajo esta posición, por ejemplo, fue que el INVIMA realizó el decomiso de 11.238 unidades de suplementos dietarios, 598 unidades de medicamentos y un dispositivo médico que pretendían ingresar al país bajo esta modalidad. (INVIMA, 2018).

La falta de información estadística abierta al público es otra barrera que presenta esta modalidad de importación, pues aun cuando existen dos subpartidas por las cuales se clasifican arancelariamente las importaciones bajo esta modalidad, a partir del 2017 se desdoblaron en dos partidas arancelarias: tráfico postal (9807.10.00.99) que corresponde a las operaciones realizadas a través del operador autorizado nacional (servicios postales nacionales - 472 en Colombia) y mensajería expresa (9807.20.00.00) para aquellos realizados por los courier o empresas de mensajería autorizadas por el Mintic. Al realizar la consulta de importaciones en las bases de datos del DANE (DANE, 2019), las subpartidas mencionadas no presentan registros estadísticos de importación, lo cual dificulta el control y la identificación de oportunidades comerciales.

Otra de las barreras a tener en cuenta en este proceso de importación son las demoras en el proceso de desaduanamiento. Como lo menciona Procolombia,

una de las demoras en la obtención del levante de las mercancías es la inspección descoordinada de diferentes autoridades (i.e. DIAN, ICA, INVIMA, Policía Antinarcóticos y FNE), incluso teniendo presente que hoy en día ya se encuentra habilitada la posibilidad de hacer inspecciones simultáneas. Sin embargo, para que estas entidades logren actuar de forma conjunta y armónica, es necesario que se creen sistemas electrónicos y de inspección conjunta que permitan el fortalecimiento de la logística aduanera. Este aspecto sumado al hecho de que hay una centralización del procesamiento de paquetería en el aeropuerto El Dorado en Bogotá pues todos los courier, excepto los 4 más grandes, deben surtir todos los trámites e inspecciones en una sola bodega, en la que solo hay 5 inspectores aproximadamente, por lo que se generan represamientos y demoras. (CCCe, 2019)

Otra barrera no menos importante corresponde a los tiempos de entrega a ciudades secundarias o municipios alejados, pues aun cuando los agentes consultados presentan unos tiempos de entrega tomando como referencia Bogotá de 1 a 6 días hábiles, al realizar envíos a ciudades secundarias o municipios, el tiempo se eleva en 4 días hábiles adicionales y a territorios alejados asciende a 6 días, conllevando además a una reexpedición de la guía de envío que incrementa aún más los costos, con lo cual la cobertura del servicio en condiciones óptimas en cuanto a costos y tiempos se limita a ciudades principales. Si a este factor se le adiciona la dificultad en el manejo de la logística inversa, la calidad en el servicio se ve fuertemente afectada, pues las tarifas de envíos internacionales de exportación son mucho más altas que las de importación, haciendo que las devoluciones en muchos casos se vuelven inviables.

CONCLUSIONES

El operador postal hoy se vio obligado a diseñar un portafolio de soluciones logísticas para acompañar la modalidad de mensajería expresa en relación con el e-commerce abarcando recepción, almacenamiento y alistamiento de paquetería, transporte internacional, aduana y transporte nacional. El servicio actualmente ofertado cumple con los requerimientos del consumidor, pero presenta falencias en la logística inversa, servicio que por sus altos costos hace ineficiente y en algunos casos inviable este proceso.

En la medida en que la infraestructura logística y los procesos de aduana se modernizan y se agilizan, esta modalidad de importación genera nuevas oportunidades que cuestionan los modelos tradicionales de importación de

altos volúmenes de mercancías, los cuales se almacenan o envían a centros de distribución para luego ser reenviados al consumidor final.

Bajo el modelo de tráfico postal y envíos urgentes se eliminan intermediarios pues se vende directamente al consumidor final, lo cual genera ahorros logísticos en transportes y almacenamientos innecesarios, se disminuye o elimina el pago de comisiones a distribuidores, mayoristas y retailers, permitiendo llegar al consumidor final con precios altamente competitivos y márgenes de rentabilidad mucho más altos para el productor que los que ofrece el modelo tradicional de comercialización.

Este modelo, apoyado por el e-commerce permite ampliar sin restricción el portafolio de productos a comercializar, sin la necesidad de acumular stock y por ende sin depender de la rotación que estos productos puedan generar, ya que solo se importa aquello que demanda en tiempo real el consumidor final, pero el éxito de estos modelos depende de los tiempos de respuesta, los cuales deben ser muy ágiles y a la vez con costos muy bajos.

Las limitantes frente al número de unidades, peso, dimensiones y productos que se pueden importar bajo esta modalidad han limitado el uso por parte de las grandes empresas quienes aún hoy encuentran mayores beneficios en la modalidad de importación ordinaria, pero abre oportunidades para las micro, pequeña y medianas empresas, pues los beneficios tributarios que esta genera reducen la brecha en costos que implica la importación de pequeños volúmenes de mercancías.

Estas oportunidades no se limitan exclusivamente al sector importador, sino que, por el contrario, abren la puerta a la exportación de pequeños volúmenes de mercancía, permitiéndole a los productores locales llegar directamente al consumidor local en mercado externo a través de un proceso logístico y aduanero simplificado con beneficios arancelarios.

Se requiere del trabajo conjunto por parte de los entes de control asociados a esta modalidad pues por la falta de claridad en la normatividad y la falta de coordinación, se generan retrasos y sobrecostos en este proceso.

BIBLIOGRAFÍA

CCCe. (11 de Septiembre de 2019). Prospectiva para el comercio electrónico en Colombia. Recuperado el 29 de 10 de 2019, de <https://www.ccce.org.co/sites/default/files/biblioteca/Prospectiva-eCommerce-Observatorio-CCCE.pdf>

- CNC - OE - CCCe. (2019). Medición de Indicadores de Consumo del Observatorio e-commerce. Bogotá: MinTic.
- CNC. (28 de 06 de 2018). Centro Nacional de Consultoría CNC. Obtenido de <https://www.centronacionaldeconsultoria.com/single-post/2019/07/04/Tres-de-cada-10-empresas-colombianas-ofrecieron-sus-productos-en-l%C3%ADnea-en-el-2018>
- Colombiatic. (12 de Diciembre de 2018). colombiatic. Obtenido de <https://colombiatic.mintic.gov.co/679/w3-article-72708.html>
- DANE. (22 de Octubre de 2019). Microdatos. Obtenido de http://microdatos.dane.gov.co/index.php/catalog/473/get_microdata
- Decreto 1165. (02 de 07 de 2019). (M. d. Público, Productor) Recuperado el 24 de 10 de 2019, de https://www.analdex.org/wp-content/uploads/2019/07/DECRETO-1165-DEL-2-DE-JULIO-DE-2019_compressed-1-comprimido.pdf
- Envía. (07 de Julio de 2019). Obtenido de <https://envia.co/servicios#internacional>
- Inter rapidísimo. (06 de julio de 2019). Obtenido de <https://www.interrapidisimo.com/envios-internacionales/>
- INVIMA. (14 de Diciembre de 2018). INVIMA. Obtenido de <https://www.invima.gov.co/trafico-postal-y-mensajeria-expresa-nueva-modalidad-para-comercializar-productos-ilegales>
- Legiscomex (2017) Tráfico postal y envíos urgentes. Obtenido de https://www.legiscomex.com/Documentos/TRAFFICO_POSTAL
- Ministerio de hacienda y crédito público. (17 de Junio de 2014). Decreto 1103 de 2014. Obtenido de <http://wsp.presidencia.gov.co/Normativa/Decretos/2014/Documents/JUNIO/17/DECRETO%201103%20DEL%2017%20DE%20JUNIO%20DE%202014.pdf>
- MinTic. (2018). Boletín trimestral del sector postal - Cifras cuarto trimestre de 2018. Obtenido de colombiatic.mintic.gov.co
- Trade facilitation and trade enforcement act of 2015. (24 de Febrero de 2015). Trade facilitation and trade enforcement act of 2015. Obtenido de <https://www.congress.gov/114/plaws/publ125/PLAW-114publ125.pdf>