

Beneficios de la Zona Franca para la Comercialización de Autopartes en mira a la Disminución del Contrabando en la Frontera Colombo-Venezolana*

Benefits of the Free Tax Zone for the Marketing of Auto Parts in view of the Reduction of Smuggling on the Colombian-Venezuelan Border

Nelson Emilio García Torres*, María José Carrasquilla Rincón**, Ángel David Buitrago Gamboa***

^{1*} Profesional en Finanzas y Comercio Exterior, Magister en Comercio y Finanzas Internacionales, Magister en Administración de Empresas con Especialidad en dirección de Proyectos, Universidad Francisco de Paula Santander, Colombia. Email: r_nelsonemiliogt@ufps.edu.co. ORCID: 0009-0004-3511-198X

^{2**}Estudiante del Programa Comercio Internacional de la Universidad Francisco de Paula Santander, Colombia. Email: rinconmariajosec@ufps.edu.co. ORCID: 0009-0009-9091-3498

^{3**} Estudiante del programa Comercio Internacional de la Universidad Francisco de Paula Santander, Colombia. Email: angeldavidbgam@ufps.edu.co ORCID: 0009-0006-4701-9798

Resumen

Los procesos de internacionalización han sido claves para impulsar las economías globales al permitir que los productos de un país se expandan hacia mercados extranjeros. En este contexto, las zonas francas se destacan como importantes polos de desarrollo regional al facilitar los procesos de exportación e importación. Mencionado esto, el artículo tiene como objetivo analizar los beneficios de la zona franca para la comercialización de autopartes en mira a la disminución del contrabando en la frontera Colombo-venezolana; identificando posibilidades y cómo fortalecer estrategias para impulsar el progreso regional. Se aborda este artículo mediante la revisión sistemática empleando métodos de investigación cualitativa descriptiva de revisión bibliográfica; iniciando con el análisis de los diferentes documentos compilados sobre información general del impacto de comercializar autopartes a través de zonas francas desde una perspectiva integral que abarca la economía, el comercio internacional y las problemáticas sociales en la región. Los principales resultados obtenidos del estudio presentan la importancia de analizar y promover el uso de zonas francas como herramienta para reducir las prácticas ilícitas y fortalecer el desarrollo regional. Finalmente, el artículo refleja que el contrabando es una problemática latente en la región que impacta significativamente en el comercio, la sociedad y la seguridad.

Palabras Clave: Frontera Colombo-Venezolana, Zona Franca, Contrabando y Autopartes.

Abstract

Internationalization processes have been key to boosting global economies by allowing a country's products to expand into foreign markets. In this context, free tax zones stand out as important poles of regional development by facilitating export and import processes. Having mentioned this, the article aims to analyze the benefits of the free tax zone for the marketing of auto parts with a view to reducing smuggling on the Colombian-Venezuelan border; identifying possibilities and how to strengthen strategies to promote regional progress. This

article is approached through a systematic review using descriptive qualitative research methods of bibliographic review; starting with the analysis of the different documents compiled on general information on the impact of marketing spare parts through free zones from a comprehensive perspective that covers the economy, international trade and social problems in the region. The main results obtained from the study present the importance of analyzing and promoting the use of free zones as a tool to reduce illicit practices and strengthen regional development. Finally, the article reflects that smuggling is a latent problem in the region that significantly impacts commerce, society and security.

Key words: Colombian-Venezuelan Border, Free Tax Zone, Smuggling and Auto Parts.

Introducción

En las últimas décadas, las zonas francas han evolucionado convirtiéndose en un factor fundamental para el comercio internacional y un eje de desarrollo regional, además de los múltiples beneficios entre los que se destacan la inversión extranjera para la zona, la generación de empleo y los incentivos para las empresas interesadas en importar y exportar productos dentro de los límites geográficos de esta. En este contexto, se menciona que hace algunos años, Colombia era el socio comercial más importante para Venezuela, puesto que, en la época de auge del país vecino las relaciones comerciales entre ambos países eran amplias representando con esto, una oportunidad de relaciones comerciales y el constante flujo de transporte de mercancía entre los dos países.

En este contexto, se presenta la ciudad de Cúcuta como un centro estratégico para el sector empresarial, resaltando que esta área es una de las zonas fronterizas más importante entre los dos países conectadas entre sí a través del Puente Internacional Atanasio Girardot, anteriormente reconocido como "Tienditas", conecta el departamento de Norte de Santander en Colombia con el Estado de Táchira en Venezuela. Con el paso del tiempo, el departamento colombiano fue directamente afectado por la situación en Venezuela. Según (Gelvez Lombardi, 2019), el señor Héctor Zapata, funcionario de la zona franca de Cúcuta describió la situación en una ponencia institucional como dependencia comercial entre ambos países por esta zona fronteriza principalmente, lo que llevó al aumento del desempleo y la informalidad en la capital del departamento de Norte de Santander. A su vez, destacó el caso de la empresa Fruttec S.A.S., la cual es una compañía líder en la transformación de pulpa que generó más de 200 empleos en la región

Mencionado lo anterior, se resalta que, debido a la actividad comercial dinámica del área de frontera entre las dos naciones, comenzó a presentarse una actividad ilícita impactando la economía y seguridad de la región, pues el contrabando surgió como una alternativa con el fin principalmente de evadir impuestos, falsificar documentos, transportar productos prohibidos y usar rutas no oficiales para evitar el control aduanero y fronterizo. No obstante, estas acciones se desaceleraron debido a la situación económica de Venezuela y al posterior cierre de la frontera que duró alrededor de 7 años. Durante este período el país presentó una caída financiera a gran escala dejando sumergida la economía del país en incertidumbre y una reducción económica del 80% en una década y caída del PIB en más del 50% (Acosta Y. , 2019). En 2006, el comercio bilateral entre Colombia y Venezuela ascendía a casi los US\$2.000 millones, alcanzando los US\$5.000 millones en 2008, actualmente esta cifra se ha reducido a US\$300 millones, pero se espera que con la reapertura de la frontera el comercio entre los dos países pueda llegar los US\$10.000 millones en el futuro (Pardo, 2022). Según (Rodríguez & Ramos Pismataro, 2019), la emigración desde Venezuela se ha convertido en una

de las cinco crisis migratorias más importantes del Siglo XXI, con Colombia absorbiendo el 50% del flujo de emigrantes venezolanos.

Por otra parte, se presentan las zonas francas como un entorno abierto a la comercialización de productos de manera legal y competitiva para la región, al proporcionar beneficios fiscales y logísticos que incentivan la actividad empresarial dentro de un marco regulatorio establecido. Asimismo, como se indica en el informe presentado por PROCOLOMBIA, entidad del Gobierno encargada de la promoción comercial del país en el extranjero; enfatiza que el país tiene una ubicación estratégica que le permite el fácil acceso a mercados mundiales, pero la ciudad de Cúcuta tiene una posición aún más favorable que le ha permitido el comercio directo con Venezuela y las Antillas. Según lo planteado, por (PROCOLOMBIA, 2022) la zona franca industrial y comercial de Cúcuta pertenece a la Región Andina permitiendo una operación aduanera ágil y confiable para las empresas especialmente del sector automotriz y de manufactura; posicionando al país como uno de los principales proveedores de autopartes a países de América Latina.

Por lo que se refiere al sector automotriz como un escenario de oportunidad y reactivación comercial de la frontera de estos productos a través de zonas francas, para con ello evitar las prácticas ilícitas del contrabando que es una preocupación constante en la región fronteriza. En este contexto, los repuestos mecánicos han cobrado una relevancia significativa al ser componentes esenciales en diversas industrias, entre ellas la automotriz, las cuales reflejan un aumento en el comercio desde Norte de Santander hacia Venezuela durante el primer semestre del 2023, alcanzando los USD 141 millones (Cámara Colombo venezolana, 2023). Mencionado lo anterior, el comercio internacional es un factor crucial en la economía especialmente en las zonas de frontera, la cual está estrechamente ligado al crecimiento económico de los países. Según el informe de la asociación (ASOPARTES, 2023), las importaciones de autopartes para julio de 2023 experimentaron una reducción del 22,6% en comparación con julio de 2022; y las exportaciones aumentaron un 32,5% en julio de 2023 en relación al mismo período de 2022.

Por otra parte, teniendo presente que las zonas francas ofrecen un entorno propicio para las operaciones de comercio internacional se presentan como una oportunidad de desarrollo regional y crecimiento del sector en el país de los productos de autopartes de manera legal principalmente en la zona de frontera entre Colombia y Venezuela. Además de ello, el sistema de regulación de zonas francas en Colombia, está regido por el Estatuto Aduanero (Decreto 1165 de 2019) y la Ley 1004 de 2005, esta normativa ha posicionado al país en el ámbito del comercio global, incrementando significativamente la entrada de inversión extranjera y de divisas, la generación de nuevos empleos en la región y el desarrollo de la industria nacional. Haciendo énfasis en lo anterior, según (Vélez Cano & González Sarta, 2019) menciona que para el período de 2008 a 2013, el país experimentó un aumento considerable del 200% en la cantidad de zonas francas, pasando de tener 17 a 60, lo que evidencia el creciente uso de estas áreas para operaciones comerciales.

Finalmente, se plantea que la investigación tiene como objetivo analizar los beneficios de las zonas francas para la comercialización de autopartes con el fin de disminuir el contrabando en la frontera colombo-venezolana, identificando posibles tácticas para potenciar el progreso regional. A través de una metodología de revisión sistemática empleando métodos de investigación cualitativa descriptiva de revisión bibliográfica, se inicia con el análisis de documentos sobre el impacto de comercializar autopartes mediante zonas francas, considerando la economía, el comercio internacional y las problemáticas sociales en la región. Los resultados destacan la importancia de promover el uso de zonas francas como herramienta para reducir prácticas ilícitas y fomentar el desarrollo regional. Para finalizar, el artículo

subraya que el contrabando es una problemática persistente que afecta significativamente el comercio, la sociedad y la seguridad en la región.

Metodología

De acuerdo con lo expuesto por Barrera en 2005, el enfoque cualitativo se caracteriza por su naturaleza inductiva, que implica la recolección de datos descriptivos, y ha sido crucial para el desarrollo y evolución de las dependencias del estudio de las organizaciones (Paz Castro, 2022). Basado en ello, este artículo se desarrolla bajo la metodología de investigación cualitativa descriptiva fundamentada en la revisión sistemática, que busca investigar la importación de repuestos mecánicos mediante zonas francas en la frontera colombo-venezolana, realizando una búsqueda de información relevante.

En referencia a lo anterior, de acuerdo con lo planteado por Gutiérrez en 1985, se define la revisión bibliográfica como el enfoque para analizar documentos, siendo el método más frecuentemente de interpretación de información de este tipo (Vargas Prieto & Rojas Mora, 2022). Mencionado esto, el proceso metodológico implementado en este artículo es el cualitativo descriptiva con un enfoque de revisión bibliográfica, lo cual permitió compilar información de documentos relacionadas con la comercialización de autopartes en la frontera Colombo-Venezolana, durante la ventana de investigación en el período de los últimos años (2018 al 2024) y el cómo mitigar el contrabando mediante el uso de la zona franca en la región.

La información fue recolectada de fuentes como Dialnet, Scielo, Redalyc, repositorios institucionales y libros académicos de investigación. En el cual se destaca el uso de términos clave como "importación de repuestos mecánicos", "zonas francas", "contrabando" y "regiones fronterizas". Se realizará un análisis detallado de la información recopilada con el objetivo de conocer la importancia de estos productos en el comercio nacional y el potencial de las zonas francas para mitigar la problemática del contrabando en la región fronteriza.

Contrabando

La producción ilegal y su comercialización es una práctica milenaria, la cual se define como el actuar en contra de la ley mediante la complicidad de funcionarios públicos y el aprovechar la ausencia de la presencia del Gobierno en determinadas zonas del país, es importante mencionar que la expansión de estas acciones se fortaleció principalmente por el soborno a los servidores públicos los cuales recibían remuneración de este comercio ilícito. Mencionado esto, Campos (2020) define el contrabando como: “el ingreso ilegal de mercancías, evadiendo el control que manejan las autoridades aduaneras, con el fin de no pagar los impuestos pertinentes” (pág. 12).

En este contexto, según lo expuesto por (Riaño Garzón, Raynaud Prado, Albornoz Arias, & Mazuera-Arias, 2021), se presenta el término de economía de frontera el cual se describe como el acto comercial de mercados legales e ilegales en una región fronteriza. Basado en el desarrollo del artículo, se menciona la región de frontera entre el Departamento de Norte de Santander y el Estado del Táchira, la cual se ha caracterizado por ser una zona con una intensa actividad comercial; siendo el contrabando y el conflicto armado de la región unos de los principales factores de afectación negativa de esta área de frontera. Por otra parte, las operaciones ilícitas se han convertido en una fusión del contrabando y la corrupción de los funcionarios públicos de la región, siendo el segundo aspecto el responsable de que esta conducta ilegal se apodere de la zona y ponga en riesgo la seguridad de la misma. Por otra

parte, el abordar el tema en la zona fronteriza es crucial que la política de seguridad siga los principios de seguridad ciudadana y que las políticas públicas para adaptarse a las dinámicas locales de violencia y el contrabando (Linares, 2019).

El contrabando en la frontera entre Colombia y Venezuela, se ha convertido en una preocupación constante para ambos países a lo largo del tiempo, puesto que pone en riesgo principalmente los recursos económicos y la defensa de la seguridad social de la región. Es por ello, que el comercio ilegal en la última década en esta región fronteriza ha presentado un crecimiento significativo del contrabando de bienes a través de la frontera en mención, esto como consecuencias de las disparidades económicas y políticas entre Colombia y Venezuela. En este contexto, de acuerdo con (Albornoz-Arias & Morffe Peraza, 2023), se menciona que debido a las constantes actividades de infracción contrala ley en las zonas de frontera y siendo la única fuente de trabajo para los habitantes, gran parte de la población que habita en esta área normalizó los actos ilícitos como socialmente aceptadas aún tenido el conocimiento de que la comercialización de productos por las denominas trochas es un delito. Es preciso resaltar que la crisis económica en Venezuela está marcada por una hiperinflación severa y la escasez de bienes básicos, lo cual ha creado el entorno propicio para el contrabando de bienes y sumado a esto, las políticas de subsidios y los precios más estables en Colombia han incentivado el tráfico ilegal de productos esenciales como alimentos, medicamentos, combustible y autopartes por trochas para el país vecino.

En la economía de la región, el contrabando representa un problema significativo al proliferar las actividades informales y obstaculizar la formalización laboral. Además, ha contribuido al aumento de la delincuencia al permitir que las organizaciones criminales controlen este negocio ilícito, lo que genera la inestabilidad económica la zona. En base a lo afirmado por (Sepúlveda Rodríguez, 2019), se presenta la Ley 1762 de 2015, en la cual se establecen las normativas para abordar las prácticas ilícitas, específicamente los criterios para determinar las cuantías y variedades de las multas y sanciones aplicadas al contrabando.

Haciendo énfasis en lo anterior, esta problemática afecta la economía formal del país y agrava los problemas sociales en las comunidades fronterizas, donde la seguridad y el bienestar de los ciudadanos están continuamente en riesgo; sumado a ello la debilidad institucional y la corrupción en las fuerzas de seguridad y las aduanas en la región fronteriza facilitan el crecimiento continuo de estas actividades ilegales. Asimismo, el contrabando en la frontera se presenta como una práctica subsistencia, puesto que se comercializan son los productos básicos de la canasta familiar y la gasolina principalmente. Esto ha resultado en pérdidas de alrededor de 200 millones para Colombia según cifras del año 2015 (Mazuera-Arias, Albornoz-Arias, Biasoli-Alves, & Ortiz, 2019).

Por otra parte, se menciona que Colombia y Venezuela comparten una amplia frontera, la cual abarca más de 2,200 kilómetros, lo que hace que el control y la vigilancia sean extremadamente difíciles por los entes de control de las dos naciones. La actividad de grupos ilegales y las organizaciones delictivas, estos actores juegan un papel crucial en la perpetuación del contrabando, utilizando el tráfico de bienes como una fuente importante de financiamiento y que aprovechan la ausencia de organismos de control y orden de la frontera. Es importante señalar que estas organizaciones de crimen organizado aprovechan la crisis social y política en la zona de frontera para obtener beneficios lucrativos. En base al estudio realizado por (Unidad Investigativa de Venezuela, 2023), sobresalen los grupos de guerrilla presente en los diferentes puntos de conexión entre Colombia y Venezuela, de los cuales se destacan: el Ejército de Liberación Nacional (ELN), el Grupo Armado Yeico Masacre (GAYM), las Fuerzas Bolivarianas de Liberación (FBL) y la Organización R.

Por otra parte, el contrabando tiene un impacto devastador en las economías. En el caso puntual de Colombia, se traduce en una disminución de los recursos fiscales; lo que restringe la capacidad del gobierno para financiar servicios públicos y programas de desarrollo. En Venezuela, el contrabando contribuye a la escasez de bienes y exacerba la crisis económica, ya que muchos productos son desviados hacia el mercado negro en lugar de llegar a los consumidores que los necesitan. Estas prácticas ilegales desestabilizan la situación económica de la región y reduce la inversión en el comercio formal de esta; además de distorsionar los mercados legales, afectando a los comerciantes y productores que operan bajo el marco legal.

Colombia y Venezuela tienen 4 pasos fronterizos habilitados y legalmente constituidos por los gobiernos, lo que ha permitido una constante dinámica socio-económica entre ambos países. Para el desarrollo de este artículo, se centra en la zona de frontera conectada por el Puente Internacional Atanasio Girardot que conecta al departamento de Norte de Santander en Colombia con el Estado de Táchira en Venezuela. Sin embargo, debido a la tensión política de Venezuela, está desencadenado un conflicto económico interno en el país vecino y tensiones diplomáticas motivo por el cual se dio el cierre indefinido de este paso fronterizo con Colombia. De acuerdo con lo planteado por (García Torres, Panizo Cardona, & Avendaño Castro, 2022), con el tiempo la situación en Venezuela ocasionó que se elevaran los índices de pobreza, lo que llevó a la pérdida del poder adquisitivo posicionando con esto al país por cuatro veces consecutivas el primer puesto de la economía con mayor miseria mundial.

Zona Franca

En Colombia, se encuentran ubicadas 120 zonas francas en 22 departamentos, clasificadas como permanentes, transitorias y especiales, cada una con características particulares. Estos parques industriales pueden ser empleados para impulsar el desarrollo regional y alcanzar objetivos económicos y diplomáticos en la región.

Tabla 1. Cantidad de zonas francas en el territorio colombiano

Zonas Francas Establecidas Antes de la Ley 1005 de 2009	10
Zona Franca Permanente	31
Zona Franca Permanente Especial	79
Total	120

Fuente 1. Datos tomados de (LegisBlog, 2021)

Con base en (Osorio Franco, 2021), el departamento de Norte de Santander se encuentra una Zona Franca Permanente (Zona Franca de Cúcuta) y dos Zonas Francas Permanentes Especiales (Aceites y Grasas del Catatumbo S.A.S. y Termotasajero Dos S.A. E.S.P.). Durante 28 años, la zona franca industrial de bienes y servicios de Cúcuta ha sido un pilar para la economía en la región, puesto que es un punto estratégico de inversión y de

crecimiento de la economía en la región fronteriza. Actualmente, este parque industrial tiene 22 usuarios clasificados y se enfoca en ofrecer un servicio tecnológico eficiente en su centro de operaciones, además de colaborar directamente con la entidad del Gobierno que es la Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales (DIAN) para evitar prácticas ilegales en la zona (Moreno Moreno, 2023).

En este contexto, como dato importante se menciona que para el año 2019, las mercancías exportadas desde este parque industrial en el país aumentaron en un 35.4% y debido al desarrollo tecnológico en Colombia se optimizaron los tiempos operativos en estas áreas. Asimismo, el grupo ZFB desarrolló un software aduanero y en colaboración con la DIAN pusieron en marchas estrategias para combatir las prácticas ilícitas de contrabando, lo que ha permitido una mayor eficiencia y transparencia en las operaciones aduaneras en las regiones fronterizas del país (Ramírez Freyle, Cujía Guerra, & Monroy Toro, 2020).

La globalización y las nuevas tendencias del comercio mundial marcaron a su vez una línea de trazabilidad en las transacciones internacionales; lo cual hizo necesaria la creación del régimen de estas áreas de libre comercio en el país. El sistema de zonas francas se implementó en el país en 1958 con el establecimiento de la Zona Franca Industrial y Comercial de Barranquilla. Asimismo, en la década de 1970, se inauguraron otras cinco zonas francas en el país: Cartagena, Santa Marta, Cúcuta, Palmaseca y Buenaventura.

Haciendo hincapié en lo anterior, estos parques industriales permiten la promover del comercio exterior en la región, con objetivos específicos como crear nuevos empleos y aumentar las reservas de divisas, transferir tecnología, atraer inversiones extranjeras y fomentar el desarrollo en la región. Proporcionando con esto, incentivar las actividades de importación y exportación de las empresas de la región fronteriza mediante estas zonas de régimen especial. Por otra parte, el desarrollo de la zona franca en la frontera colombo-venezolana impulsa el comercio legal en primera instancia, además de elevar el nivel de vida de los habitantes locales como las nuevas oportunidades laborales y un entorno comercial seguro, mediante la gestión eficaz y de la cooperación bilateral. Mencionado esto, se destaca el interés de los empresarios en reactivar las relaciones comerciales, ejemplificado esto por la Macrorrueda Binacional Venezuela-Colombia 2023, en la cual se sostuvieron alrededor de 477 reuniones de negocio entre empresarios de ambos países, Este tipo de eventos se considera como un espacio de oportunidad de negocio (Camara Colombo Venezolana, 2023).

Por otra parte, la evaluación de reactivación económica en la frontera con Venezuela a diez meses de la reapertura se trabaja en la consolidación de las operaciones comerciales y la confianza por parte de los empresarios, debido a la crisis económica de Venezuela generó deudas sin pagar con empresas en Colombia. Asimismo, este parque industrial de la ciudad Cúcuta se ha consolidado para el transporte internacional principalmente de útiles de aseo, alimentos básicos, medicamentos y productos de consumo avícola (Comvenezuela, 2023). A su vez, el tema de la migración proveniente desde Venezuela, se hace presente en ciudades como Cúcuta y la Guajira principalmente, en ello radica la importancia de contar la implicación del gobierno nacional, los gobiernos regionales, los gobiernos locales, la sociedad civil, los medios de comunicación y la academia en la elaboración y ejecución de una política migratoria. Para que la migración venezolana no sea percibida como un desafío, sino como una oportunidad, considerando los lazos históricos y culturales que unen a ambas naciones (López Díaz, 2019).

Autopartes

El mercado de repuestos mecánicos para vehículos en Colombia surgió en las décadas de los 70 y 90, cuando las operaciones principales estaban centradas en el ensamblaje de vehículos. La llegada de empresas como General Motors Colmotores, CCA Mazda y Sofasa al mercado colombiano fue determinante. Además, el Convenio Automotor Andino tuvo un gran impacto en el país, ya que fomentó el libre comercio entre Colombia, Perú, Ecuador, Bolivia y Venezuela.

Cabe destacar que el país alberga el Centro de Distribución de Repuestos más grande de Latinoamérica, que abarca todas las marcas de vehículos. En los últimos años, el sector automotriz en Colombia ha experimentado cambios significativos debido al aumento de la competencia en el mercado. Hace una década, la oferta de vehículos era limitada en comparación con la actualidad, donde los compradores tienen una amplia variedad de opciones en términos de marcas, modelos y precios.

Por otra parte, las ensambladoras colombianas están equipadas para reducir las importaciones de vehículos, permitiendo la exportación de vehículos ensamblados y evitando así el pago de aranceles aduaneros. La competencia en el mercado automotriz ha hecho difícil aumentar los precios, ya que los consumidores con numerosas opciones y planes de financiamiento, lo que ha facilitado la adquisición de vehículos del segmento bajo e intermedio.

Asimismo, la legislación aduanera colombiana contempla diversas modalidades para la importación de mercancías, ya sea de otros países o de zonas francas; estableciendo que los importadores deben cumplir con ciertos requisitos como la presentación de manifiestos de empaque, documentos de transporte y el pago de impuestos. Sin embargo, los controles aduaneros en la frontera Colombo-venezolana actualmente no reflejan resultados positivos sobre la ilegalidad en las importaciones en el sector. Es por esto, que el contrabando de autopartes es un problema repercute baja en la evasión de impuestos de las importaciones de estos productos y la evasión fiscal ocasiona pérdidas económicas considerables en la región fronteriza y que afecta a la economía nacional. Además, es crucial destacar que esta práctica ilícita no se limita únicamente al sector de autoparte en la frontera colombo-Venezolana, sino que también se observa con frecuencia en puntos estratégicos de las operaciones internacionales como Buenaventura y Barranquilla (Campos Salas, 2020).

Haciendo énfasis en lo anterior, basándonos en lo expuesto por el señor Tulio Zuluaga (2018), presidente de la Asociación del Sector Automotriz y su Partes (ASOPARTES) afirmó que el porcentaje de contrabando de autopartes en el país es significativamente alto, como resultado del mercado no autorizado de autopartes, el cual representa el 49% del sector total de repuestos para automóviles y motocicletas. En Colombia, la tendencia del aumento del contrabando de autopartes está relacionada con las inconsistencias jurídicas del delito y el aumento del IVA del 3% correspondiente a la reforma Tributaria; lo que ha llevado a los consumidores que recurren al mercado informal en busca de autopartes adquiriendo el producto hasta menos de la mitad por debajo de su valor legal.

De acuerdo con información reciente, los robos de autopartes en Colombia entre enero y agosto de 2023 aumentaron en un 7,95% en comparación con el mismo período en 2022, pasando de 6.349 unidades hurtadas a 6.854 unidades hurtadas. Durante este período, las autopartes más robadas en el país fueron las placas de vehículos, con un 33% del total, seguidas de los espejos laterales con un 31%, las llantas con un 9%, los motores con un 8%, las unidades de control electrónico con un 5%, los rines con un 2%, y otras autopartes con un 12% (ASOPARTES, s.f.)

Resultados

Desde la separación de la Gran Colombia en 1830, Colombia y Venezuela han mantenido relaciones comerciales prósperas como países vecinos. A lo largo de su historia, han establecido alrededor de cinco acuerdos, los cuales abordan temas relacionados con las relaciones del comercio binacional y otros asuntos conexos. En este contexto, se resalta las interacciones transfronterizas con el paso de los años entre Colombia y Venezuela se transformaron en complejas y de una intensidad mayor, puesto que las dos naciones están interconectadas a lo largo de los 2.119 kilómetros de frontera (Carvajal Capacho, 2019). Estas interacciones son especialmente significativas para el desarrollo de este artículo la del Estado Táchira en Venezuela y su conexión con el departamento de Norte de Santander en Colombia. Mediante la siguiente ilustración, se presenta gráfico sobre las líneas de estudio para el desarrollo del artículo.

En Colombia, las fronteras geográficas del país ofrecen un ambiente favorable para establecer una plataforma de producción y ensamblaje de vehículos, camiones y autopartes. No obstante, la competitividad en este sector se ve limitada por el tamaño relativamente reducido del mercado interno. Esto resalta la importancia de desarrollar una mayor influencia comercial que pueda estimular una demanda regional lo suficientemente amplia para expandir las economías de escala requeridas y competir a nivel mundial.

El sector de autopartes y ensamblaje de vehículos en Colombia se encuentra entre los 16 sectores prioritarios identificados en el Programa de Transformación Productiva del país. Este programa tiene como objetivo posicionar a Colombia como líder exportador en el mercado de autopartes para el año 2032, con proyecciones de ingresos anuales de USD 10 mil millones (Peña-Meneses & García-Cáceres, 2019). El enfoque estratégico del programa es aprovechar al máximo el potencial del país en este sector y promover su desarrollo económico a largo plazo.

En el ámbito internacional países como Estados Unidos, Japón, China e India han estado trabajando activamente para consolidar su posición e incrementar sus ventas en el sector automotriz a nivel mundial, mediante avances tecnológicos que les permitan reducir costos y producir vehículos a precios más competitivos. En América Latina, los países emergentes se convirtieron en los principales fabricantes de vehículos en 2004, y para 2009 ya producían el doble de vehículos que los países tradicionales. De acuerdo con (Peña-Meneses & García-Cáceres, 2019), se establece que la demanda de la mayoría de los países de la región ha experimentado un aumento en su parque automotor que supera el crecimiento de su población. Se destacan los casos de Colombia y Perú, que han fortalecido su parque automotor y han registrado un crecimiento del 300% en el período de 2000 a 2009.

Tabla 2. Comportamiento de producción y venta de vehículos en Latinoamérica

País	Ventas 2015	Producción 2015	Ventas 2016	Ventas 2015	Producción 2015	Ventas 2016
-------------	------------------------	----------------------------	------------------------	------------------------	----------------------------	------------------------

Brasil	2.568.796	2.429.463	2.050.321	2.568.796	2.429.463	2.050.321
México	1.351.648	3.565.469	1.6477.723	1.351.648	3.565.469	1.6477.723
Argentina	605.993	533.683	709.482	605.993	533.683	709.482
Colombia	272.400	78.070	246.500	272.400	78.070	246.500
Ecuador	82.600	4.800	63.555	82.600	4.800	63.555
Venezuela	14.700	18.300	5.200	14.700	18.300	5.200

Fuente. Datos tomados de (Peña-Meneses & García-Cáceres, 2019)

En cuanto a Colombia, en el año 2014 el país ocupó el cuarto lugar como productor de vehículos en Latinoamérica, con una producción de 71,137 unidades y ventas internas de 314,100 unidades en el mismo período. El sector automotriz y de motocicletas representa aproximadamente el 4% de la producción industrial bruta en Colombia (Peña-Meneses & García-Cáceres, 2019). La industria automotriz en el país se enfoca en tres áreas principales: ensamblaje de vehículos, producción de autopartes y ensamblaje de motocicletas, las cuales desempeñan un papel significativo en la economía nacional al generar empleo y contribuir al crecimiento industrial.

En contraste, Brasil y México destacan como los principales productores de automóviles en Latinoamérica, tanto en términos de producción como de ventas. Estos dos países concentran actualmente el 90% de la producción regional y se sitúan entre los diez mayores productores de automóviles a nivel mundial.

La región frontera entre Colombia y Venezuela se resalta en comparación a las otras del país, puesto que se ha convertido en el epicentro de intercambios intensos y de conflicto bilateral, destacándose como un punto crítico para los mayores intercambios comerciales y sociales entre ambos países.

El sector autopartista en Colombia forma parte del sector industrial del país, el cual está compuesto por las empresas dedicadas a la fabricación de bienes, específicamente piezas de repuesto para el mantenimiento de vehículos. A su vez, Colombia es un país en desarrollo y el sector industrial está en este proceso de crecimiento e industrialización. Por otra parte, los acuerdos comerciales permiten a las economías el aprovechar las exenciones arancelarias y entrar a un mercado con estrategias de precios e innovación de productos como lo es el mercado estadounidense; con el cual Colombia tiene un TLC y que el sector de autopartes no se ha beneficiado debido a los altos precios de sus productos y la escasa industrialización en comparación al otro país (Nope Rubiano, 2018).

Por otra parte, Venezuela desde hace más de una década ha enfrentado una escalada inflacionaria que con el pasó de los años la cifra alcanzaron los tres dígitos, llegando al 189%. A esto, se sumaba un aumento significativo desabastecimiento de alimentos, medicamentos y la pobreza multidimensional que afectaba al 41.3% de la población venezolana. Como

resultado, muchos venezolanos migraron a diferentes países de Suramérica. Según un informe Migration Policy Institute (MPI) de 2019 los países que recibieron la mayor cantidad de inmigrantes venezolanos fueron: Colombia con 1.100.000, Perú con 635.000, Ecuador con 250.000, Argentina con 130.000, Chile con 108.000 y Brasil con 98.000 (Acosta, Blouin, & Freier, 2019).

En este orden, la crisis humanitaria de Venezuela fue uno de los puntos de partidas que incrementaron las actividades comerciales ilegales a pequeña escala entre ciudades y localidades fronterizas, impulsadas por sectores sociales empobrecidos y sin otras oportunidades en un país en crisis, como el sector de autopartes y el tránsito ilegal de combustible. A su vez, el cierre de la zona fronteriza exacerbó el deterioro social y dio lugar a la construcción de trochas, utilizadas como atajos ilegales controlados por grupos delictivos extorsionadores. La apertura parcial de la zona fronteriza en el 2016 reveló que la crisis venezolana se había agudizado, con índices de pobreza multidimensional 46.2%, una inflación acelerada 550%, y niveles altos de desabastecimiento de alimentos 72% y medicinas 85% (Valero Martínez, 2020).

La problemática del contrabando en Norte de Santander parece ser abordada por los Estados, pero en realidad se enfrenta a varios desafíos. Entre los desafíos que enfrenta la región se encuentran la corrupción, la falta de control de los funcionarios públicos, la escasez de oportunidades laborales formales para los residentes, la falta de interés de los inversores debido al entorno fronterizo y el abandono por parte del Estado. Estos problemas se reflejan en la limitada eficacia de las políticas públicas implementadas, las cuales no ofrecen soluciones concretas para los habitantes de la región, convirtiéndola en una zona carente de oportunidades y abandonada por el Gobierno (Edson Louidor, 2019). Asimismo, el aumento del contrabando y la paralización generalizada del comercio formal presentan un panorama desalentador para los habitantes de Norte de Santander, especialmente para los empresarios, quienes en ocasiones se sienten tan desesperados que toman medidas extremas como el suicidio al no ver una salida a la situación actual (Tovar Cuellar, 2018).

Considerando la problemática de la zona franca, es importante destacar que las importaciones en las Zonas Francas experimentaron un notable crecimiento durante el año 2021. Este aumento representó un incremento del 162.9%, pasando de USD CIF 57.1 millones en junio de 2020 a USD CIF 150.2 millones en el mismo mes del año siguiente. Además, el volumen de importaciones en el país mostró un significativo aumento del 200.4% debido al incremento de la actividad comercial y al mayor flujo de bienes a través de las zonas francas durante ese período (Salazar, 2021).

En este orden de ideas, el régimen franco posibilita a las empresas de diversos tamaños y sectores se conviertan en usuarios calificados dentro de las zonas francas, incluso si estas empresas no están directamente involucradas en importaciones o exportaciones, tienen la opción de establecerse en ella. A continuación, se detallan los beneficios que estas empresas obtienen al operar en las zonas francas.

Ilustración 1. Matriz de beneficios para las compañías que operan dentro de estos parques industriales

Beneficios de Comercio Exterior

En la distribución logística, existe la libertad de movimiento de productos procedentes de zonas francas hacia depósitos francos y puertos.

Beneficios Tributarios

El impuesto sobre la renta se reduce al 20%, y no se aplica el IVA ni aranceles a los productos importados introducidos en las Zonas Francas. Además, no se cobra el IVA en los productos nacionales.

Beneficios Cambiarios

Guardar las divisas en cuentas corrientes o depósitos bancarios en Colombia o en el extranjero.

Beneficios Aduaneros

Almacenamiento sin límite de tiempo sin pagar impuestos de nacionalización ni IVA, y la opción de realizar procesamientos parciales entre empresas de una Zona Franca y el TAN.

Beneficios de Inversión Extranjera

Moneda extranjera; Materias primas; Insumos; Propiedad intelectual; Maquinaria y herramientas.

Beneficios en Acuerdos Comerciales

Ofrecen a las empresas la infraestructura, tecnología, personal capacitado, seguridad y servicios necesarios para asegurar un proceso de calidad, lo que las hace más competitivas. Además, estas empresas pueden aprovechar las ventajas de los tratados internacionales firmados por Colombia.

Fuente. Datos tomados de (Quiroga Jimenes, 2021)

Con respecto a lo anterior, se resalta el Acuerdo de Promoción y Protección Recíproca de Inversiones que Colombia firmó con Venezuela, subrayando su importancia en la promoción de inversión y solidaridad al área fronteriza, específicamente la capital del departamento nortesantandereano (Congreso de la República de Colombia, 2024).

Por otra parte, los proyectos enfocados al desarrollo de zonas fronterizas están encaminado a contrarrestar los altos niveles de pobreza, lo que representa un incentivo para las empresas que decidan invertir y contribuir al desarrollo de las zonas menos favorecidas como la del caso de estudio. Un ejemplo de esto, es que, si el Índice de Pobreza Multidimensional supera el 49,8%, se requiere solo el 70% de la inversión inicial, lo que facilita la inversión en proyectos que generen empleo y desarrollo económico en estas áreas vulnerables (Investin Colombia, 2021). Finalmente, la estabilidad política y económica en ambos países es crucial para el éxito, puesto que la cooperación bilateral es esencial para garantizar que las políticas y regulaciones sean coherentes y efectivas. Sin embargo, las zonas francas también presentan numerosas oportunidades, puesto que pueden actuar como catalizadores para una mayor integración económica y cooperación regional, fomentando relaciones comerciales más robustas y sostenibles entre Colombia y Venezuela. Mencionado se menciona que las

exportaciones de mercancías por medio de estas zonas del país presentaron un incremento del 35,4% cifras del mes de abril del 2019 en comparación con el mismo mes del año anterior (Zona Franca Bogota, 2019).

En este escenario, las zonas francas ofrecen diversos beneficios fiscales y comerciales para las empresas que operan en ellas. Por ejemplo, se aplica una tasa única de impuesto a la renta del 20%, en contraposición a la tasa del 35% en el Territorio Aduanero Nacional para el año 2022 (InvestinColombia, s.f.). Además, no se aplican derechos de aduana ni impuestos, como el IVA, a las mercancías importadas. Las empresas también tienen la posibilidad de exportar directamente a terceros países, aprovechando las ventajas competitivas de estas áreas. Las mercancías extranjeras introducidas en estas zonas pueden permanecer indefinidamente y se les concede la exención del IVA para materias primas, repuestos mecánicos, insumos y productos terminados que se venden desde el territorio aduanero nacional a usuarios industriales, fomentando la producción y la industrialización en estas áreas. Según la legislación nacional, las zonas francas se definen como un instrumento que promueve el comercio exterior, estimulando y dinamizando la economía del país.

Un ejemplo de esto es la Alianza del Pacífico, una iniciativa de integración económica y desarrollo progresivo entre los países que la conforman. Entre los beneficios acordados se encuentra el intercambio sin aranceles del 92% de los productos comerciados entre los miembros del acuerdo, así como la eliminación de las visas de turismo y negocios (Gómez, 2022).

Discusión

La ubicación geográfica del departamento de Norte de Santander se evidencia una dinámica en la adquisición de productos, lo que ha dado lugar a que los residentes de estas comunidades limítrofes desarrollen una cultura arraigada en el contrabando, que ha evolucionado más allá de ser simplemente una forma de subsistencia para muchas familias y se ha convertido en una fuente de empleo y oportunidades laborales para un considerable segmento de la población. A lo largo de la historia, el contrabando ha ejercido un impacto negativo especialmente en la economía de Colombia, lo cual repercute de manera directa en las transacciones legítimas por las prácticas ilícitas para introducir mercancías al país sin cumplir con las normativas aduaneras establecidas.

Las acciones delictivas se han arraigado en la cultura de los habitantes locales del área fronteriza entre Colombia y Venezuela, quienes ya perciben estas prácticas como una fuente de empleo y sustento seguro; esto a su vez, ha desencadenado problemáticas relacionadas con actos criminales y el contrabando como un problema económico criminal de larga envergadura para la economía nacional.

En el departamento de Norte de Santander, la recaudación de impuestos enfrenta grandes desafíos debido a los altos niveles de contrabando en la región fronteriza principalmente. Según informes del Departamento Nacional de Planeación (DNP) estos recursos se distribuyen de la siguiente manera: el 30% se destina a la mejora de vías secundarias y terciarias, el 30% se asigna al desarrollo agropecuario y rural, el 25% se utiliza para financiar programas en educación superior e infraestructura, y el restante 15% se destina a proyectos relacionados con el suministro de agua potable y la preservación del medio ambiente (Feria Díaz, 2018)

En este contexto, la relación comercial entre Venezuela y Colombia ha experimentado fluctuaciones significativas para el país, estrechamente ligadas al estado de las relaciones políticas bilaterales. Sin embargo, a mediano y largo plazo, se observa una tendencia clara de deterioro en las exportaciones venezolanas (Legiscomex). Asimismo, la frontera Colombo-Venezolana ha estado marcada por un intercambio social, económico y cultural desde hace muchos años, siendo un espacio donde el cruce de personas en ambas direcciones es algo común. Sin embargo, esta zona está marcada por el conflicto armado y el transporte ilegal de productos provocando pobreza en la zona, desplazamientos forzados, asesinatos de líderes sociales y otros delitos (Guerrero Burbano, 2022). En este contexto, muchos colombianos buscando refugio en Venezuela, que, a pesar de su crisis multidimensional, sigue ofreciendo una opción de tranquilidad y seguridad (Morffe Peraza, Albornoz-Arias, & Mazuera-Arias, 2019).

Dentro de incrementar el uso de estas áreas de promoción regional se destaca que, si los bienes ingresados en estas áreas se consideran fuera del territorio nacional, no se considera una importación según las normativas generales. Por lo tanto, no se genera la obligación de pagar derechos e impuestos a la importación, como los derechos aduaneros y el IVA (Macías Santos, 2018). Es importante tener en cuenta la compleja situación de las actividades delictivas en la región fronteriza entre Colombia y Venezuela, donde el contrabando destaca como una de las prácticas ilegales que impactan significativamente en la economía nacional y la seguridad de la zona. Tras la fase de posacuerdo del Gobierno colombiano con la guerrilla de las FARC, el país tiene la oportunidad de abordar desafíos relacionados con la seguridad y mitigar el crecimiento de actos delictivos en la frontera principalmente (Guzmán Fonseca, 2019). Como resultado de estas actividades ilícitas, la situación en Venezuela es principalmente de incertidumbre y preocupación por la seguridad, donde la migración se ha convertido en un fenómeno masivo y la población venezolana ha sido víctima del crimen organizado, enfrentando situaciones de vulnerabilidad extrema como la explotación sexual, la trata de personas y el reclutamiento forzado para el trabajo (Barrientos Martínez, Prieto Tristancho, & Mariño Cifuentes, 2022).

Conclusiones

Se concluye en primera instancia que el problema del contrabando en la frontera colombo-venezolana se debe abordar mediante una serie de estrategias multifacéticas para la región fronteriza. Además, de promover al fortalecimiento de los controles aduaneros, lo cual es fundamental para combatir esta problemática. Asimismo, la cooperación bilateral entre Colombia y Venezuela es esencial para coordinar esfuerzos para una solución parcial al proporcionar un entorno regulado para el comercio, las políticas económicas para reducir las disparidades de precios y promover la estabilidad económica en ambas naciones que pueden ayudar a reducir el atractivo del contrabando.

El contrabando en la frontera colombo-venezolana representa un desafío multifacético que afecta profundamente a las economías y sociedades de ambos países. Abordar este problema requiere un enfoque integral que combine mejoras en la seguridad, la cooperación bilateral, y políticas económicas inclusivas entre ambos países. Las zonas francas ofrecen un marco legal y de beneficios fiscales para las empresas, las cuales son un factor importante para la mitigación del contrabando. Sin embargo, es imperativo que estas medidas sean acompañadas de esfuerzos sostenidos para fortalecer las instituciones y promover el desarrollo socioeconómico en las regiones fronterizas. Esto mediante un enfoque coordinado entre los dos países para reducir el contrabando y sus efectos perniciosos en la frontera colombo-venezolana.

En este contexto, durante el año 2021 las zonas francas en Colombia registraron un superávit de USD 327.835 miles hasta abril. Según información del DANE, las exportaciones de mercancías desde estas áreas aumentaron un 30% en abril de 2021 (LegisBlog, 2021). Se destaca la importancia del sector de autopartes para la economía colombiana, contribuyendo con el 6,2% del PIB en el año 2016. Según el DANE, entre 2012 y 2017, las principales adquisiciones de Colombia fueron vehículos, piezas y accesorios provenientes de países como México, Japón, Estados Unidos, Brasil, China y Corea, entre otros. En este período, las importaciones disminuyeron y México se mantuvo como el principal proveedor de insumos para el sector automotriz en el país (Bejarano Castañeda & Roa Arévalo, 2018).

En la frontera colombo-venezolana, la zona franca de Cúcuta ha permitido durante varios años la dinámica económica de la región y proponer estrategias para la lucha contra el contrabando, que es un problema persistente en la región. Estas áreas de régimen especial, proporcionan incentivos fiscales, aduaneros y logísticos que facilitan el comercio internacional y atraen inversiones extranjeras para la región, puesto que ofrecen ventajas como las exenciones de aranceles y simplificaciones en los trámites aduaneros, las zonas francas promueven la formalización de negocios y reducen los costos operativos, haciendo que el comercio legal sea más competitivo frente al contrabando.

Referencias

- Acosta, D., Blouin, C., & Freier, L. F. (2019). *La emigración Venezolana: respuestas latinoamericanas*. Agenda 2030. From https://www.fundacioncarolina.es/wp-content/uploads/2019/04/DT_FC_03.pdf
- Acosta, Y. (2019). Escapar por la frontera colombo-venezolana. *Revista Nueva Sociedad*. From https://static.nuso.org/media/articles/downloads/5.TC_Acosta_284.pdf
- AdminCVN. (2018, Mayo 23). *CVN*. From CVN: <https://cvn.com.co/importacion-de-autopartes-y-repuestos-en-colombia/>
- Albornoz-Arias, N., & Morffe Peraza, M. Á. (2023, Octubre 16). Contrabando y anomia social en la frontera entre Colombia y Venezuela. *Estudios Fronterizos*, 24. doi:<https://doi.org/10.21670/ref.2318129>
- ASOPARTES. (2023). *Comercio Internacional ASOPARTES*. ASOPARTES. ASOPARTES. From https://asopartes.com/wp-content/uploads/2023/10/COMERCIO-INTERNACIONAL_JULIO-2023.pdf
- ASOPARTES. (n.d.). *ASOPARTES*. From ASOPARTES: <https://asopartes.com/estadisticas-del-sector/>
- Barrientos Martínez, B., Prieto Tristanco, J., & Mariño Cifuentes, F. (2022). Reclutamiento, migración y seguridad fronteriza: Aproximación al caso Colombia-Venezuela 2016-2020. In B. Barrientos Martínez, J. Prieto Tristanco, & F. Mariño Cifuentes, *Migración y seguridad hemisférica en las Américas*. Editorial ESDEG. From <https://esdeglibros.edu.co/index.php/editorial/catalog/download/98/199/2957?inline=1>
- Bejarano Castañeda, E. M., & Roa Arévalo, M. Y. (2018). Análisis del sector de auto-partes en colombia con la implementación de libre comercio. *Trabajo de grado para optar al título como Profesional en Negocios Internacionales*. Universitaria Agustiniiana, Bogotá. From <https://repositorio.uniagustiniana.edu.co/bitstream/handle/123456789/383/CastanedaBejarano-ErikaMarcela-2018.pdf?sequence=4&isAllowed=y>

- Cámara Colombo venezolana. (2023). *Análisis de la economía colombo-venezolana y aniversario apertura de frontera*. Bogotá. From <https://comvenezuela.com/wp-content/uploads/2024/04/f813e3e9-2955-4d06-90cf-58687d62b446.pdf>
- Camara Colombo Venezolana. (2023). *Boletín 36 de Conyuntura Cámara Colombo Venezolana*. Bogotá: Camara Colombo Venezolana. From <https://comvenezuela.com/wp-content/uploads/2024/05/6.-NOV-2023.pdf>
- Campos Salas, C. M. (2020). Modalidad de ilegalidad en las importaciones de autopartes en Colombia. *Repositorio Unimilitar*, 12. From <https://repository.unimilitar.edu.co/bitstream/handle/10654/37053/CamposSalasClaraMariana2020.pdf?sequence=1&isAllowed=y>
- Carvajal Capacho, W. F. (2019). La producción del espacio urbano en la frontera binacional de Colombia y Venezuela. Área de estudio La Parada. *Trabajo de grado – Maestría*. Universidad Nacional de Colombia, Medellín. From <https://repositorio.unal.edu.co/handle/unal/77628>
- Comvenezuela. (2023, Agosto 10). Se reactiva la economía en la frontera con Venezuela, tras la reapertura de los puentes hace 10 meses. *Comvenezuela*. From <https://comvenezuela.com/se-reactiva-la-economia-en-la-frontera-con-venezuela-tras-la-reapertura-de-los-puentes-hace-10-meses/>
- Congreso de la República de Colombia . (2024, Mayo 22). *Cámara de Representantes*. From Cámara de Representantes: <https://www.camara.gov.co/camara-aprobo-ley-de-acuerdo-de-inversiones-entre-colombia-y-venezuela>
- Edson Loudior, W. (2019). La migración forzada venezolana a Colombia (2015-2018): de una revisión documental a los esbozos de un análisis coyuntural y estructural. *Pontificia Universidad Javeriana*. From https://www.academia.edu/39222096/La_migraci%C3%B3n_forzada_venezolana_a_Colombia_2015_2018_de_una_revisi%C3%B3n_documental_a_los_esbozos_de_un_an%C3%A1lisis_coyuntural_y_estructural
- Feria Díaz , Y. T. (2018). Análisis del contrabando en la zona de frontera colombo-venezolana. *Monografía para obtener el título de Especialista en Gestión Pública*. Bogotá: Repositorio UNAD. From <https://repository.unad.edu.co/jspui/bitstream/10596/21378/3/1110500811.pdf>
- García Torres, N. E., Panizo Cardona, C. A., & Avendaño Castro, W. R. (2022). Situación migratoria transfronteriza en Norte de Santander, desafíos binacionales. *Revista Gestión y Desarrollo Libre*, 7(14). doi:<https://doi.org/10.18041/2539-3669/gestionlibre.14.2022.9378>
- Gelvez Lombardi, M. J. (2019, Abril 9). La zona franca: Potencial para fomentar el comercio y la empresa. *Noticias Unisimón*, pp. <https://unisimon.edu.co/cucuta/blog/la-zona-franca-potencial-para-fomentar-el-comercio-y-la-empresa/1348>.
- Gómez, N. (2022). Análisis comparativo del régimen de zonas francas en los países que conforman la Alianza del Pacífico. *Monografía para obtener el título de Maestría en Tributación Internacional, Comercio Exterior y Aduanas*. Universidad Externado de Colombia, Bogotá. From <https://bdigital.uexternado.edu.co/server/api/core/bitstreams/ab23de21-8520-496a-b645-aa9c946f32d9/content>
- Guerrero Burbano, E. F. (2022). Análisis del contrabando de combustible como Crimen Organizado Transnacional. Caso de Estudio: Departamento de Nariño frontera terrestre entre Colombia y Ecuador. *Título obtenido: Magíster en Relaciones y Negocios Internacionales Internacionales*. Universidad Militar Nueva Granada, Bogotá. From <https://repository.unimilitar.edu.co/handle/10654/43970>
- Guzmán Fonseca, A. (2019). Contrabando como crimen transnacional frontera Norte de Santander, Arauca y Venezuela. *Magíster en Relaciones y Negocios Internacionales*. Universidad Militar Nueva Granada, Bogotá. From <https://repository.unimilitar.edu.co/handle/10654/31925>

- Henao Giraldo, J. D., Mejía Manco, E., & Valencia González, D. (2019). Consecuencias del contrabando y el beneficio de legalización de mercancías en Colombia por medio de zonas francas. *Repositorio Unilibre*. From <https://repository.unilibre.edu.co/handle/10901/20198>
- Investin Colombia. (2021, Septiembre 2). *Investin Colombia*. From Investin Colombia: <https://investincolombia.com.co/es/recursos/zonas-francas-en-colombia-actualizaciones-y-beneficios-del-nuevo-decreto>
- InvestinColombia. (n.d.). *InvestinColombia*. From InvestinColombia: <https://investincolombia.com.co/en/how-to-invest/free-trade-zone-regime-colombia>
- LegisBlog. (2021, Julio 29). *LegisBlog*. From LegisBlog: <https://blog.legis.com.co/comercio-exterior/cuantas-zonas-francas-hay-en-colombia>
- Legiscomex. (n.d.). *Crisis de la frontera colombo-venezolana vista desde Venezuela*. Legiscomex. From <https://www.legiscomex.com/Documentos/crisis-frontera-colombo-venezolana-meliant-guzman-actualizacion>
- Linares, R. (2019, Marzo 13). Seguridad y política fronteriza: una mirada a la situación de la frontera entre Venezuela y Colombia. *Universidad de los Andes*. doi:<https://doi.org/10.18601/16578651.n24.08>
- López Díaz, J. A. (2019). Migración venezolana en Colombia: Un desafío para la seguridad. *Título obtenido Profesional en Relaciones Internacionales y Estudios Políticos*. Universidad Militar Nueva Granada, Bogotá. From <https://repository.unimilitar.edu.co/handle/10654/32380>
- Macías Santos, K. (2018). Análisis de las operaciones de compraventa en las que intervienen usuarios de zona franca. El caso del IVA. *Revista Universidad del Externado de Colombia*. doi:<https://doi.org/10.18601/16926722.n12.06>.
- Mazuera-Arias, R., Albornoz-Arias, N., Biasoli-Alves, G., & Ortiz, F. (2019, Marzo 10). Corrupción y contrabando en la frontera Norte de Santander (Colombia) y Táchira (Venezuela). *Revista de Ciencias Sociales*. From <https://www.redalyc.org/journal/280/28065583011/html/>
- Moreno Moreno, W. F. (2023). *Informe Final Práctica Profesional*. Universidad Santo Tomás. Repositorio USTA. From <http://hdl.handle.net/11634/52303>
- Morffe Peraza, M. Á., Albornoz-Arias, N., & Mazuera-Arias, R. (2019). *El rostro de la violencia: el postconflicto colombiano y su impacto en la frontera colombo-venezolana (Apure-Arauca, Táchira – Norte de Santander)*. Observatorio de Investigaciones Sociales en Frontera. From <https://bonga.unisimon.edu.co/items/2e068315-935b-46af-ae0c-d6868342052d>
- Nope Rubiano, J. C. (2018, Octubre 31). Análisis del sector de autopartes en el TLC Colombia-Estados Unidos. *Monografía para optar por el título de Especialista en Negocios Internacionales e Integración Económica*. Fundación Universidad de América, Bogotá. doi:<http://hdl.handle.net/20.500.11839/7186>
- Osorio Franco, C. A. (2021). Planteamiento de un Modelo de Nuevas Zonas Francas que Impulsen el Desarrollo Económico en la Región de Santander. *Trabajo de grado en la Maestría en Administración*. Universidad Pontificia Bolivariana Seccional Bucaramanga, Bucaramanga. From https://repository.upb.edu.co/bitstream/handle/20.500.11912/9945/427_1.pdf?sequence=1&isAllowed=y
- Pardo, D. (2022, Agosto 29). 3 formas en las que Colombia puede ayudar en la recuperación económica de Venezuela (y los riesgos que implica). *BBC News Mundo*. From <https://www.bbc.com/mundo/noticias-america-latina-62694763>
- Paz Castro, A. Y. (2022). Las cooperativas como instrumento de desarrollo local. Un estudio de caso de la cooperativa Fresota en el municipio de Sotará, Departamento del Cauca. *Tesis de maestría*. Pontificia Universidad Javeriana, Bogotá, D.C., Colombia. doi:<https://doi.org/10.11144/Javeriana.10554.61284>

- Peña-Meneses, G. R., & García-Cáceres, R. G. (2019, Junio 30). Elementos importantes de la cadena de abastecimiento del sector automotriz en Colombia. *Revista Científica INGE CUC*, 15(1). doi:<https://doi.org/10.17981/ingecuc.15.1.2019.15>
- PROCOLOMBIA. (2022). *Directorio Zonas Francas*. PROCOLOMBIA. From <https://investincolombia.com.co/es/recursos/directorio-de-zonas-francas>
- Quiroga Jimenes, A. (2021, Octubre 30). Importancia de las zonas francas en Colombia y su impacto en las empresas en los años 2020 y 2021. *Repositorio UAN*. From <https://repositorio.uan.edu.co/server/api/core/bitstreams/a0fd45ac-0f9b-4a94-a1f6-43096e5cd717/content>
- Ramírez Freyle, E., Cujía Guerra, E., & Monroy Toro, S. (2020). *Operadores logísticos de zona franca*. Riohacha: Repositorio inst. uniguajira. From <https://repositorioinst.uniguajira.edu.co/bitstream/handle/uniguajira/425/43.%20Operadores%20log%C3%ADsticos%20de%20zonas%20francas%20-web-.pdf?sequence=1&isAllowed=y>
- Riaño Garzón, M., Raynaud Prado, N. C., Albornoz Arias, N., & Mazuera-Arias, R. (2021). Perceived severity of smuggling at the border of Táchira-North of Santander: Health Psychology Approach. *Repositorio Digital UFPS*. From <http://repositorio.ufps.edu.co/handle/ufps/687>
- Rodríguez, R. F., & Ramos Pismataro, F. (2019). Colombia de cara a los desafíos y oportunidades que representa la migración venezolana. *Repositorio Uniandes*. From https://isfcolombia.uniandes.edu.co/images/2019-intersemestral/17_de_junio/La_crisis_venezolana._Impactos_y_desafos-546-577.pdf
- Salazar, N. (2021). Zona Franca Internacional del Valle de Aburrá en Antioquia - ZOFIVA. *Requisito de grado del programa Negocios Internacionales de la facultad Comercio*. Institución Universitaria Esumer, Medellín. From <https://repositorio.esumer.edu.co/jspui/bitstream/esumer/2673/1/Zona%20Franca%20Internacional%20del%20Valle%20de%20Aburr%C3%A1%20en%20Antioquia%20-%20ZOFIVA.pdf>
- Sepúlveda Rodríguez, J. D. (2019). Aplicabilidad de la ley 1762 de 2015 para la prevención, control y sanción del contrabando en el área metropolitana de Cúcuta departamento Norte de Santander. *Proyecto de grado presentado como requisito parcial para optar al título de Abogado*. Universidad Libre Seccional Cúcuta, Cúcuta. From <https://repository.unilibre.edu.co/handle/10901/19013>
- Tovar Cuellar, G. (2018). Análisis de la incidencia del contrabando frente a las relaciones comerciales colombo-venezolanas en Norte de Santander durante el periodo 2013-2016. *Trabajo de grado*. Universidad de La Salle, Bogotá. From https://ciencia.lasalle.edu.co/cgi/viewcontent.cgi?article=1280&context=finanzas_comercio
- Unidad Investigativa de Venezuela. (2023, Febrero 16). Los 10 grupos criminales que dominan el hampa en Venezuela en 2023. *InShight Crime*. From <https://insightcrime.org/es/noticias/los-10-grupos-criminales-dominan-hampa-venezuela-2023/>
- Valero Martínez, M. (2020, Octubre). La frontera colombo-venezolana: Escenarios de conflictos. *Revista Nueva Sociedad*. From <https://biblat.unam.mx/hevila/Nuevasociedad/2020/no289/10.pdf>
- Vargas Prieto, A., & Rojas Mora, J. E. (2022, Abril 20). Contribuciones del Cooperativismo al Modelo de Desarrollo Rural en Colombia - Revisión Literaria. *Revista Tendencias, Vol. XXIII No. 2 – 2do Semestre 2022*. doi:<https://doi.org/10.22267/rtend.222302.201>
- Vélez Cano, E. J., & González Sarta, A. (2019). Impacto Económico y Social de las Zonas Francas en el Desarrollo de la Región. *Repositorio Unilibre*. From <https://repository.unilibre.edu.co/bitstream/handle/10901/20194/IMPACTO%20ECON%C3%93MICO%20Y%20SOCIAL%20DE%20LAS%20ZONAS%20FRANCAS.pdf?sequence=1&isAllowed=y>

Zona Franca Bogota. (2019, Agosto 15). *Zona Franca Bogota*. From Zona Franca Bogota:
<https://zonafrancabogota.com/noticias/articulo/8-razones-porque-las-zonas-francas-contribuyen-colombia/>