



Cláusula de cesión de derecho de publicación de tesis/monografía

Yo... Wendy Adriana Rocabado Rocabado C.I. 5974731 LP
autor/a de la tesis titulada

Análisis a la logística de transporte por el circuito
carretero La Paz - Tambo Quemado - Puerto de Anca
mediante el presente documento dejo constancia de que la obra es de mi exclusiva
autoría y producción, que la he elaborado para cumplir con uno de los requisitos previos
para la obtención del título de

Maestría en Comercio Internacional e Integración
.....

En la Universidad Andina Simón Bolívar, Sede académica La Paz.

1. Cedo a la Universidad Andina Simón Bolívar, Sede Académica La Paz, los derechos exclusivos de reproducción, comunicación pública, distribución y divulgación a partir de la fecha de defensa de grado, pudiendo, por lo tanto, la Universidad utilizar y usar esta obra por cualquier medio conocido o por conocer, siempre y cuando no se lo haga para obtener beneficio económico. Esta autorización incluye la reproducción total o parcial en formato virtual, electrónico, digital u óptico, como usos en red local y en internet.
2. Declaro que en caso de presentarse cualquier reclamo de parte de terceros respecto de los derechos de autor/a de la obra antes referida, yo asumiré toda responsabilidad frente a terceros y a la Universidad.
3. En esta fecha entrego a la Secretaría Adjunta a la Secretaria General sede Académica La Paz, los tres ejemplares respectivos y sus anexos en formato impreso y digital o electrónico.

Fecha. 16-04-2019

Firma: Wendy Rocabado

**UNIVERSIDAD ANDINA “SIMON
BOLIVAR”**

**MAESTRÍA EN COMERCIO
INTERNACIONAL E INTEGRACION**



ESTUDIO DE CASO

**ANÁLISIS A LA LOGÍSTICA DE
TRANSPORTE POR EL
CIRCUITO CARRETERO LA PAZ
– TAMBO QUEMADO – PUERTO
DE ARICA**

Nombre de la Postulante

Wendy Adriana Rocabado Rocabado

La Paz, abril de 2018

AGRADECIMIENTOS

Un agradecimiento de forma especial a Marwin Flores por aceptar la tutoría del presente trabajo de investigación, su colaboración y paciencia en todo momento. A Daniel Agramont por su calidad humana y colaboración brindada, ambos son ejemplo académico que aportan al desarrollo de nuestro país.

Sin duda alguna agradecer a los docentes de la maestría cursada, todos fueron parte de un gran sueño académico que aportará en la toma de decisiones para mejor futuro de nuestras generaciones.

DEDICATORIA

Dedicar este trabajo a las tres personas más importantes en mi vida: mi madre Beatriz Rocabado quien es la luz de mi vida, mi guía y mi impulso; a mi padre Aldo Rocabado que me encamina en la investigación. Ambos fortalecen mi vida.

Finalmente, dedicar la presente investigación a la razón y amor de mi vida mi hija Ariana Beatriz para que tenga más aspiraciones académicas y pueda contribuir al desarrollo de nuestro país.

Los amo mucho.

ÍNDICE

Contenido

1. MARCO GENERAL.-	5
1.1. Introducción.-.....	5
1.2. Justificación.-	6
1.3. Formulación del problema.-	8
1.3.1. Preguntas de Investigación.-	9
1.4. Objetivos.-	9
1.4.1. Objetivo General.-	9
1.4.2. Objetivos Específicos.-.....	9
1.5. Metodología.-	10
1.5.1. Tipo de Investigación.-	10
1.6. Alcances.-.....	11
1.6.1. Alcance de espacio.-.....	11
1.6.2. Alcance temporal.-.....	11
1.6.3. Alcance temático.-	11
2. MARCO TEÓRICO.-	11
2.1. Aspecto Institucional.-.....	11
2.1.1. Instituciones bolivianas.....	11
2.1.1.1. Ministerio de Relaciones Exteriores.....	12
2.1.1.2. Aduana Nacional de Bolivia (AN).....	12
2.1.1.2. La Administración de Servicios Portuarios – Bolivia (ASP-B).....	13
2.1.2. Instituciones chilenas.....	14
2.1.2.1. Aduanas Chile.....	14
2.1.2.2. Empresa Portuaria de Arica (EPA).....	15
2.1.2.3. Terminal Puerto Arica S.A. (TPA).....	15
2.1.2.4. Somarco.....	16
2.1.2.5. Servicio Agrícola y Ganadero (SAG).....	17
2.1. Aspecto histórico del tema.....	18
3. MARCO PRÁCTICO.-	22
3.1. Análisis a la dependencia con Chile por el circuito La Paz – Tambo Quemado – Puerto de Arica.....	22

3.2. Análisis a los instrumentos legales bilaterales en el ámbito comercial entre Bolivia y Chile referidos a transporte.....	59
3.2.1. Tratado de Paz y Amistad de 1904.	62
3.2.2. Convención de Tráfico Comercial de 1912.	63
3.2.3. Convención sobre Tránsito de 1937.	64
3.2.4. Declaración de Arica en 1953.	65
3.2.5. Sistema Integrado de Tránsito (SIT) de 1975.	66
3.2.6. Acta de Cochabamba de 1995.	68
3.3. Incidencia de los pasos de frontera, la ubicación geográfica y puerto del circuito carretero La Paz – Tambo Quemado – Puerto de Arica sobre la accesibilidad.....	69
3.3.1. Incidencia de los pasos de frontera.-	69
3.3.2. Incidencia de la ubicación geográfica y del Puerto de Arica.-	71
3.3.3. Incidencia del Puerto de Arica.-	73
4. MARCO PROPOSITIVO.-	75
5. RECOMENDACIONES.-.....	83
ANEXOS.-	84
BIBLIOGRAFÍA.-.....	85

1. MARCO GENERAL.-

1.1. Introducción.-

El presente estudio de caso, nace del estímulo de evidenciar las implicancias de la utilización del circuito carretero La Paz - Tambo Quemado – Arica, en el comercio exterior boliviano; pues es importante indicar que esto ocurre tras los sucesos de la Guerra del Pacífico con la República de Chile y la pérdida de la costa marítima, es decir, una salida soberana al mar por el litoral Pacífico.

Lo precedente, entonces supone altos costos económicos¹, por lo que es de precisar que únicamente se abordó el tema de los costos de la logística de transporte, más aún cuando existe poca información o información con cierto grado de restricción respecto a las actividades aduaneras, costos de transporte y/o seguridad fronteriza. Sin embargo, se realizó un análisis a los costos de la condicionalidad a la que nos vemos obligados como país enclaustrado y su incidencia en el comercio exterior.

En ese contexto, cabe mencionar que la presente investigación no trata de crear teoría, más bien da a conocer el caso de los costos y tiempo de exportaciones e importaciones únicamente por el circuito La Paz – Tambo Quemado - Puerto de Arica, analizando sus implicaciones, alcances e incidencia en el comercio.

Saber cuánto realmente implica el costo para los bolivianos por el citado circuito es de vital importancia porque como en toda estructura económica es parte de la Balanza Comercial que luego implica resultados en la Balanza de Pagos, por lo que podrá ser un instrumento de colaboración y de alto impacto al sector público a manera de aplicar políticas como incentivo a las

¹ United Nations Conference on Trade and Development – UNCTAD (en inglés) Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo, documento TD/LDC/AC.1/19

exportaciones; y, de igual manera para el sector privado a fin de visualizar la verdadera realidad y obstaculización de la logística internacional por el circuito.

En un primer capítulo se tocarán temas generales al estudio de caso, como los problemas con sus respectivos objetivos, se abordará el alcance de la investigación en sus distintos ámbitos; en un segundo capítulo se verá el marco teórico con sus diferentes aspectos; el tercer capítulo está dedicado a la parte práctica mediante la operativización de las variables a ser analizadas; finalmente, se ingresará al marco propositivo.

1.2. Justificación.-

Es ineludible conceptualizar que un país sin litoral marítimo es un país que no tiene accesibilidad al mar con soberanía, como es el caso de Bolivia a consecuencia de la Guerra del Pacífico y como país enclaustrado, nos vemos obligados a utilizar países de tránsito como se mencionó anteriormente.

De manera general, es menester señalar que el enclaustramiento marítimo conlleva el costo de una amplia gama de variables como ser los costos de transporte, costos de la administración aduanera, así como los costos de autonomía de infraestructura entre otros; sin embargo, como país sin acceso a litoral marítimo los costos de fletes, seguros y tiempo se incrementan tanto para las exportaciones como importaciones.

Es así que Bolivia tiene que invertir mucho más tiempo y dinero en el envío a destino para la exportación de bienes o dado el caso para internar productos que no producimos, más aún cuando se trata de países de ultramar², es decir, que el traslado de la mercancía requiere mayor tiempo y costos que un país que cuenta con litoral marítimo.

² Países de ultramar son aquellos que se encuentra al otro lado del mar. Fuente: <http://definicion.de/ultramar/>

Diversos estudios afirman que el desarrollo de un país, está totalmente ligado a una condición de enclaustramiento, es así que Gallup et al. (1998), Gallup, Mellinger y Sachs (1999), Sachs (2001) y Gallup (2000) indican que países que tienen climas tropicales y/o regiones montañosas asumen mayores costos de transporte y mantenimiento de infraestructura vinculadas a transporte, por lo que es evidente que no tener un acceso al mar es negativo para el desarrollo del país. Asociado a ello las exportaciones bolivianas dependen en mayor proporción a productos con bajo valor económico, resultando altos costos de transporte, por ejemplo pagar el transporte de 10Kg de joyería de plata no es lo mismo que pagar el transporte por 10Kg de mineral de plata, lógicamente en el primer caso se tendrá mayor rédito; a ello se suma el enfoque que los costos de transporte influyen de manera directa en los precios de exportación y también de importación pues el costo es recargado al consumidor final.

A lo señalado en el párrafo anterior, se puede añadir que la dificultad del enclaustramiento principalmente es el país tránsito al que nos vemos obligados a recurrir, pues en resumen ello conlleva a mayores costos³ de transporte internacional. En el presente caso, hasta el Puerto de Arica en Chile los mayores costos de transporte son el carretero, ya que necesariamente se recurre al transporte intermodal⁴ si se trata de mercados de ultramar; aspecto que no es justo para Bolivia y demás países enclaustrados, toda vez que se considera a los costos de transporte como una variable exógena dentro de la teoría de los costos de comercio internacional.

³ Mayores costos de transporte internacional implica paso de frontera, peajes, sujetarse a políticas cambiarias del país tránsito entre otros.

⁴ Transporte Intermodal es la articulación entre diferentes modos de transporte utilizando una única medida de carga (generalmente contenedores), a fin de realizar más rápida y eficazmente las operaciones de trasbordo de materiales y mercancías. Las subdivisiones del transporte terrestre (camión y ferrocarril) y las subdivisiones del transporte por agua (transporte marítimo y transporte en vías navegables interiores), se consideran como modos diferentes. Fuente: <https://es.wikipedia.org>

Finalmente y no menos importante, es nombrar una variable no cuantificable, siendo esta un inconveniente en el aspecto logístico de la carga en tránsito, además del costo social del país tránsito, pues claramente trae consigo pérdidas principalmente a las exportaciones, por ejemplo una huelga en el servicio portuario Chileno retardaría la entrega de la mercancía a exportar o en su caso un paro general en la Aduana o migración chilena dejaría al transporte varado en frontera, aspecto que sin duda alguna resta competitividad a productos bolivianos.

1.3. Formulación del problema.-

El enclaustramiento marítimo, es sin duda alguna un problema profundo para un país enclaustrado de litoral marítimo en temas comerciales, logísticos, autonómicos infraestructurales, institucionales, monetarios, geográficos y hasta de derechos humanos para los transportistas operadores que necesariamente tienen que trasladarse hasta Puerto para enviar los productos hasta países de ultramar.

Por lo tanto es claro que ante el enclaustramiento marítimo boliviano entre altiplano, llanos y selva de su topografía, existen pérdidas. Pues ya en el año 1776 Adam Smith visualizaba desventajas en ámbitos comerciales en términos generales de varios países; en la actualidad podemos con mucha más especificidad presumir las desventajas del transporte intermodal y la “travesía fronteriza”, es decir, la logística de transporte, en el entendido de tratarse de una dependencia al país costero, en ese entendido rápidamente surge la pregunta principal de investigación:

¿Cuáles son los factores determinantes que inciden en los rendimientos logísticos de la carga en tránsito de y hacia Bolivia, en el circuito carretero La Paz – Tambo Quemado – Puerto de Arica?

1.3.1. Preguntas de Investigación.-

Para el presente estudio de caso, rápidamente surgió una amplia gama de interrogantes; sin embargo, se tomó como principales preguntas de investigación las siguientes:

- a) ¿Por qué es necesario para Bolivia determinar su dependencia con Chile por el circuito La Paz – Tambo Quemado – Puerto de Arica?
- b) ¿Cuál es el estado actual de los instrumentos legales bilaterales para el comercio entre Bolivia y Chile?
- c) ¿Cuál es la incidencia de los pasos de frontera, la ubicación geográfica y puertos del circuito carretero La Paz – Tambo Quemado – Puerto de Arica sobre la accesibilidad?

1.4. Objetivos.-

1.4.1. Objetivo General.-

En atención a la problemática del presente estudio de caso, rápidamente surge el siguiente objetivo de forma general:

“Identificar los factores determinantes que inciden en los rendimientos logísticos de la carga en tránsito de y hacia Bolivia, a través de un proceso analítico de información en el circuito carretero La Paz – Tambo Quemado – Puerto de Arica, a objeto de contar con una herramienta de análisis logístico que permita a los actores del comercio internacional boliviano elegir las variables óptimas en el transporte terrestre de la mercancía”.

1.4.2. Objetivos Específicos.-

- a) Determinar la dependencia que se tiene con Chile en el circuito La Paz – Tambo Quemado – Puerto de Arica, por medio del estudio serial y evidencia in situ, a fin de comprobar su importancia comercial para Bolivia.

- b) Analizar el estado de los instrumentos legales bilaterales entre Bolivia y Chile, verificando su respectivo cumplimiento en el ámbito comercial, así comprobar su importancia en la logística de transporte.

- c) Determinar la incidencia de los pasos frontera, la ubicación geográfica y puertos del circuito La Paz – Tambo Quemado – Puerto de Arica sobre la accesibilidad, a través de la descripción del estado del circuito, para tener en consideración sus consecuencias en el transporte internacional.

1.5. Metodología.-

La metodología que se realizó se encuentra enmarcada en la descripción de información con fuente primaria y secundaria; asimismo, se utilizó información de series históricas que así fueron pertinentes en su alcance. Se realizó además la interpretación del estado y los análisis comparativos que fueron necesarios de acuerdo a los requerimientos de la investigación.

El tipo de investigación que fue aplicado es el descriptivo, toda vez que el objetivo principal del presente estudio de caso fue examinar la problemática logística en transportes por el circuito La Paz – Tambo Quemado – Puerto de Arica; problema poco analizado y difundido hasta el momento.

1.5.1. Tipo de Investigación.-

Ya que con la propuesta de investigación se describió incidencia, impactos, situaciones y eventos enmarcados por el enclaustramiento marítimo y los costos de transporte, el tipo de estudio utilizado es el descriptivo.

1.6. Alcances.-

1.6.1. Alcance de espacio.-

Para la limitación espacial es menester indicar que se tomó en cuenta el circuito carretero La Paz – Tambo Quemado – Puerto de Arica y según requerimiento el mismo Puerto de Arica a fines comparativos.

1.6.2. Alcance temporal.-

Respecto el alcance temporal, se analizaron los periodos 2010 – 2015, toda vez que la periodicidad de los mencionados años representan una muestra significativa y actualizada, aunque preliminar en los años 2014 y 2015 del comportamiento del comercio exterior para Bolivia.

1.6.3. Alcance temático.-

El alcance temático se encuadra dentro del análisis a los costos de la logística de transporte en el circuito La Paz – Tambo Quemado - Puerto de Arica. Es importante precisar que el estudio no abarca otra salida al Litoral Pacífico; sin embargo, existió la incorporación de otras variables, pues así lo requirió el presente caso.

2. MARCO TEÓRICO.-

2.1. Aspecto Institucional.-

2.1.1. Instituciones bolivianas.

Las Instituciones bolivianas que se ven incluidas en operaciones de comercio exterior, en el circuito carretero La Paz – Tambo Quemado – Puerto de Arica son el Ministerio de Relaciones Exteriores, la Aduana Nacional y la Administración de Servicios Portuarios Bolivia, ambas se encuentran comprometidas con el Estado Boliviano en su correcto funcionamiento, éstas son descritas a continuación:

2.1.1.1. Ministerio de Relaciones Exteriores⁵

El Ministerio de Relaciones Exteriores se constituye la entidad rectora de las relaciones internacionales del Estado Plurinacional que desarrolla la gestión de la política exterior para la defensa de su soberanía, independencia e intereses, mediante la aplicación de la diplomacia de los pueblos por la vida, en beneficio de las y los bolivianos.

Sus competencias y atribuciones se encuentran en el marco de los principios y valores del derecho, vivir bien, pluriculturalidad, diplomacia de los pueblos por la vida, derechos de los pueblos y naciones indígenas, conocimientos y prácticas de los pueblos y naciones indígenas, derecho a la paz, seguridad con soberanía alimentaria, reivindicación marítima, integración y fronteras, comercio solidario y complementario; e, interculturalidad.

2.1.1.2. Aduana Nacional de Bolivia (AN)

Tal como establece la Ley 1990 de 28 de julio de 1999, “Ley General de Aduanas” en su artículo 3 la Aduana Nacional es la institución encargada de vigilar y fiscalizar el paso de mercancías por las fronteras, puertos y aeropuertos del país, entre otros. Asimismo, la Administración Aduanera debe registrar la salida y entrada de mercancía para nuestro país.

La Aduana Nacional, sin duda alguna tiene el rol de facilitar y controlar el flujo internacional de mercancías a fin de recaudar tributos para beneficio del Estado boliviano; tiene presencia en el Puerto de Arica a través de la Agencia Aduanera Exterior Arica, misma que depende de la Gerencia General que en concordancia con el Tratado de 1904 entre Bolivia y Chile se encuentra constituida en el mismo Puerto de Arica para realizar el control y fiscalización de la mercancía proveniente de ultramar que se encuentra en tránsito a Bolivia. Los trámites en

⁵Fuente: Ley del Servicio de Relaciones Exteriores del Estado Plurinacional de Bolivia, 23 de diciembre de 2013

esta sección no tienen costo alguno y se encuentran disponibles las 24 horas del día y todo el año, para la facilitación del comercio boliviano.

2.1.1.2. La Administración de Servicios Portuarios – Bolivia (ASP-B)

La ASP-B es una entidad pública descentralizada bajo tuición del Ministerio de Economía y Finanzas, no tiene fines de lucro, con autonomía de gestión técnica, administrativa, financiera, personalidad jurídica y patrimonio propios.

La ASP-B es la entidad estatal oficial acreditada por el Gobierno boliviano en los puertos y lugares habilitados y por habilitarse, para el tránsito de mercaderías bolivianas ya sean de importación o exportación.

Entre sus principales facultades se encuentra el ejercer la potestad que tiene el Estado Boliviano en los puertos habilitados, para el tránsito de mercaderías bolivianas, coordinando, planificando, controlando y fiscalizando las operaciones de comercio exterior; asimismo, tiene facultad para ejecutar la política del Gobierno en desarrollo portuario y comercio exterior.

Es menester mencionar que la ASP-B recepciona, verifica, custodia y controla la mercancía objeto de comercio; en importaciones, almacena y certifica la mercancía en tránsito a Bolivia, estiba y desestiba la carga, realiza porteo y acopio en almacén así como planifica el despacho de carga al destino y empresa transportista a requerimiento del consignatario. En operaciones de exportación efectúa la planificación e internación de mercancía al Puerto, elabora la Póliza de Tránsito⁶, consolida la mercancía, la traslada a la zona de stacking⁷ en coordinación con las navieras y el transporte terrestre y realiza el envío de documentos al exportador.

⁶ La ASP-B realiza la Póliza de Tránsito en los Puertos de Arica y Antofagasta.

⁷ La zona de Stacking es la zona de apilamiento de contenedores.

2.1.2. Instituciones chilenas.

Las instituciones chilenas que se encuentran ligadas a las operaciones de comercio exterior en el Puerto de Arica son la Aduana de Chile, Empresa Portuaria Arica y Terminal Puerto Arica, seguidamente son descritas para su fácil comprensión.

2.1.2.1. Aduanas Chile⁸.

Mediante Decreto, con Fuerza de Ley N° 329 de 1979, del Ministerio de Hacienda de 20 de junio de 1979, aprueba ley orgánica del Servicio Nacional de Aduanas, éste establece que dicha institución tiene un rol preponderante en materia de comercio exterior, enfatizado en facilitación y agilización de operaciones de comercio exterior, a través de la simplificación de trámites y procesos aduaneros. La Administración Tributaria, debe resguardar los intereses del Estado y la ciudadanía, fiscalizando de manera oportuna y exacta, verificando que no ingresen a Chile mercancías consideradas como peligrosas.

Dicha entidad tiene su sede en Valparaíso, cuenta con diez direcciones regionales y seis administraciones de Aduana. La Institución se hace presente en un total de 90 puntos de control, incluyendo puertos, aeropuertos y avanzadas fronterizas.

Aduanas Chile, lógicamente tiene presencia en el Puerto de Arica, se estableció para Arica lo comprendido por “el territorio y aguas territoriales de las provincias de Arica y Parinacota, de la I Región”⁹. La Administración tributaria se encuentra habilitada en el Puerto de Arica, Aeropuerto Internacional Chacalluta, Estación Ferrocarril Arica – Tacna, Estación de Ferrocarril Arica La Paz, Paso Visviri, Paso Portezuelo de Tambo Quemado (Chungará) y Paso Concordia

⁸ Información en base a publicaciones de la Aduana de Chile (www.aduana.cl)

⁹ A través de la Resolución N° 4134 del 10 de Agosto de 1998, se definieron las Zonas Secundarias de jurisdicción de las Aduanas de Chile.

(Chacalluta); su habilitación es permanente y opera para el paso de personas y todo tipo de operaciones aduaneras.

2.1.2.2. Empresa Portuaria de Arica (EPA).

La Empresa Portuaria Arica, es una empresa autónoma del Estado chileno, que inició sus actividades el 30 de Abril de 1998, los objetivos de la EPA son la administración, explotación, desarrollo y conservación del Puerto de Arica, así como también de los bienes que posee, incluidas las actividades inherentes al ámbito portuario. Desean garantizar su expansión en atención a la demanda requerida con el fortalecimiento de su productividad y excelencia, a través del cumplimiento del contrato por parte del concesionario, trato no discriminatorio a los usuarios, eficiente costo de la cadena logística entre otros.

Los roles de la EPA son de autoridad portuaria, desarrollo estratégico del Puerto, consolidación de la comunidad portuaria, administración y control de contratos de concesión y otros servicios, gestión estratégica de calidad, administración, supervisión y control de áreas comunes, innovación y gestión medio ambiental y apoyo a tratados de Cancillería de Perú y Bolivia.

Es necesario mencionar que la EPA está a cargo de la licitación para rehabilitar el ferrocarril Arica-La Paz; éste modo de transporte permite la movilización de cargas a granel y contenedorizada con fletes muy competitivos comparados al transporte autoviario.

2.1.2.3. Terminal Puerto Arica S.A. (TPA).

Las diligencias del Terminal Puerto Arica son exclusivamente el desarrollo, mantenimiento y explotación del Frente de Atraque Número 1, incluyendo el giro correspondiente a la prestación de servicios de muellaje y almacenamiento en el mismo Frente de Atraque; el desarrollo y mantenimiento de obras en bienes comunes, por sí o por terceros, el cumplimiento de todas las obligaciones y el

ejercicio de todas las atribuciones que establece el Contrato de Concesión, incluyendo el derecho a participar en una eventual licitación para el desarrollo de nuevos proyectos que incorporen al puerto de Arica y sus actividades relacionadas¹⁰.

TPA pasó de 1.14 millones de toneladas en movimiento de carga en el año 2005 a casi 2,16 millones de toneladas movilizadas el 2010, representando un crecimiento del 90% en 6 años. Ésta empresa ofrece servicios de uso de muelle, transferencia de carga, servicio a contenedores refrigerados, recepción de cargas fuera del plazo, consolidación y desconsolidación, servicio de almacenamiento, servicios derivados del almacenaje y servicios a naves de pasajeros entre otros.

Es inevitable precisar que entre las características principales de TPA, es el ser un Puerto Multipropósito, donde la carga principalmente es soya, madera, fierros, graneles minerales, contenedores como tal, aceite en caja fertilizantes, harina de girasol, harina de pescado y otros en menor volumen como café, castaña, lingotes de estaño, hilados de algodón, productos del mar congelados, ácido bórico, trigo, alimentos y maíz.

Es sustancial diferenciar EPA de TPA; la Empresa Portuaria de Arica estatal de derecho privado controla y supervisa el funcionamiento portuario y el Terminal Portuario de Arica empresa privada concesionaria, como mono operador realiza todas las operaciones portuarias.

2.1.2.4. Somarco.

Es una empresa chilena del rubro marítimo portuario, que se caracteriza por su independencia comercial. Una de las pocas agencias de naves en Chile que,

¹⁰ http://www.tpa.cl/v1/appl/upload/subidos/Memoria_2014.pdf

sin ser subsidiarias de navieras chilenas ni extranjeras, ha logrado posicionarse fuertemente en el mercado nacional. Su especialización se basa en los servicios de a) agenciamiento de naves, b) logística y almacenamiento de cargas masivas, c) administración y operación de terminales portuarios, d) canvassing y chartering¹¹, e) operación, mantención y explotación de transbordadores.

SOMARCO busca alternativas operacionales y comerciales según la necesidad del cliente. "... Su política de responsabilidad social se basa en la seguridad, en el estricto cumplimiento de las medidas medioambientales y en el respeto y participación ciudadana en las comunidades donde opera"¹²

2.1.2.5. Servicio Agrícola y Ganadero (SAG)

Es el organismo encargado de apoyar el desarrollo de la agricultura, los bosques y la ganadería, a través de la protección y mejoramiento de la salud de los animales y vegetales en la República de Chile.

Inspeccionan los productos, medios de transporte, equipaje de pasajeros, tripulación y cargas comerciales de productos silvoagropecuarios para verificar que cumplen con las regulaciones sanitarias, en los lugares de entrada al país, ya sea por vía terrestre, aérea o marítima. Asimismo, el SAG participa en la certificación sanitaria de productos animales o vegetales para exportar; certificado que es reconocido internacionalmente.

"El SAG también realiza acciones para conservar y mejorar los recursos naturales renovables, que afectan la producción agrícola, ganadera y forestal, preocupándose de controlar la contaminación de las aguas de riego, conservar

¹¹ SOMARCO, tiene participación activa en el corretaje de fletes como carbón, productos forestales y concentrados de minerales, sal y productos agrícolas

¹² Fuente: <http://www.somarco.cl/somos.html>

la flora y fauna silvestre y mejorar el recurso suelo, con el fin de prevenir la erosión y mantener su productividad.”¹³

2.1. Aspecto histórico del tema.

Los antecedentes históricos y legales que tiene Bolivia sobre el territorio que fue hasta 1879 su Departamento de El Litoral viene ya desde la época del Imperio Tihuanacota, cuyos dominios alcanzaban las costas del Océano Pacífico, pues se han hallado restos y vestigios de esta civilización en el valle de Azapa. Posteriormente y durante la colonia española (cuyo dominio fue aproximadamente tres siglos), al crearse el Virreinato del Perú en los primeros tiempos de la conquista y luego de la Audiencia de Charcas sus límites se establecieron en la parte oriental del Océano Pacífico limitando al sur con la Capitanía de Chile, fijando como referencia el río Salado, entre los paralelos 26 y 27, plenamente reconocido por el primer Gobernador de Chile Pedro de Valdivia el año 1548, es decir, que Chile nunca tuvo territorios más al norte del valle de Copiapó.

Los límites de la Audiencia Charquina en esta región estaban establecidos al norte en el paralelo 21, vale decir el río Loa. Al pasar la Audiencia de Charcas en el año 1767 al nuevo Virreinato del Río de la Plata, esos límites siguieron manteniéndose hasta 1810 donde empezaron a nacer y crearse las nuevas repúblicas independientes en el sur de América sobre la base de los límites de los Virreinos, Audiencias, Capitanías y Gobernaciones bajo el principio jurídico del Derecho Romano del “Uti Possidetis Yuris” (“has poseído, posees y seguirás poseyendo”); esto es que al nacer Bolivia como república independiente el 6 de agosto de 1825, sobre la base de los límites ancestrales de la Audiencia de Charcas, tenía plenos derechos jurídicos sobre el territorio del desierto de Atacama dependientes como provincia del departamento de Potosí, aspecto

¹³ Fuente: <http://www.sag.gob.cl/quienes-somos/que-es-y-que-hace-el-sag>

plenamente reconocido por el derecho internacional y las naciones circunvecinas.

Entre 1825 y 1879, la población que habitaba y trabajaba en el litoral boliviano era en su gran mayoría de origen chileno. Solamente las autoridades ejecutivas, judiciales, administrativas aduaneras y pocos gendarmes eran bolivianos. A manera de hacer una estimación de la población que había en el entonces 14 de febrero de 1879 cuando las tropas chilenas invadieron el litoral boliviano desembarcando en Antofagasta, el 83% de los habitantes eran de origen chileno, bolivianos 10% y el restante 7% tenían otras nacionalidades.

Ya desde los tiempos de la Colonia Española, la Capitanía de Chile (posteriormente Audiencia), era la colonia más pobre en América. La mantención y los gastos para su administración y pago a sus autoridades provenían de las arcas de la plata que producía Potosí, pues la ubicación geográfica de Chile es entre la elevación de los Andes y las profundidades del Pacífico, con un suelo en su mayoría árido, colindante con países de grandes riquezas naturales. Chile con una raza autóctona, levantisca e indómita como los araucanos no era territorio que atrajera a la colonización española ni otros europeos que buscaban “vida fácil” y rápida fortuna; quienes radicaron en Chile, tuvieron que vivir a fuerza de tesón y disciplina mediante esfuerzo continuo trabajando en la agricultura y algo de ganadería, por ello su clase dominante de familias vascas e inglesas, no perdió tiempo en las luchas políticas al tiempo de su independencia como los demás países latinoamericanos.

En el ámbito internacional, Chile ganó preminencia naval y comercial en relación a sus vecinos del Pacífico; en lo económico y militar se valió de su “fuerza” para adueñarse del litoral boliviano y la provincia de Tarapacá del Perú a fin de explotar a su favor la riqueza que los citados territorios tenían en guano, salitre y cobre.

A fines del siglo XVIII y principios del XIX, tras descubrirse los depósitos de guano en los territorios que para entonces eran de Bolivia y Perú, comenzó su explotación y consecuente traslado hasta tierras empobrecidas de Europa para abono de sus campos de cultivo; esto atrajo la codicia y ambición chilena; sin embargo, es menester mencionar que a partir del año 1841, Bolivia, suscribió contratos oficialmente para la explotación y exportación con empresas inglesas, francesas y otras pequeñas chilenas.

Es necesario precisar que la piedra de toque para la invasión militar chilena al Litoral boliviano fue el descubrimiento y explotación del guano, salitre y posteriormente las minas de plata Caracoles y las de cobre en Chuquicamata. Los contratos leoninos que Bolivia suscribió con empresas para la explotación del guano y salitre a partir del año 1849, enriquecían más a éstas que al herario nacional. Es ineludible mencionar que dentro del marco histórico de nuestra nación, salvo la administración de los presidentes Adolfo Ballivián y José María Linares, estuvo gobernada por caudillos militares y presidentes ineptos, especialmente Mariano Melgarejo que bajo la presión solapada y astuta de Chile y mediante convenios, cedieron parte de nuestro territorio al sur del Litoral en favor del país araucano a través del Tratado de 1866, mediante el cual los chilenos José Santos Ossa y Francisco Pulma, obtuvieron una increíble concesión del plenipotenciario boliviano en Santiago. (Mariano Donato Muñoz con derecho exclusivo de explotación de todo el salitre del Litoral boliviano). En 1868, Ossa, Pulma y Antonio de Lama crearon la “Sociedad Explotadora del Desierto de Atacama”. Al año siguiente, dicha compañía aceptó el ingreso de capitales ingleses mayoritarios, pasando a denominarse “MELBOURNE Y CLARKE”, que con un capital de 300.000 pesos pagados a Bolivia, comenzó a explotar con éxito salitre en el Salar El Carmen.

En 1878, durante el Gobierno de Hilarión Daza con el fin de enmendar esos pésimos contratos en contra de la economía boliviana, se decidió mediante Ley, el cobro de 10 centavos por cada tonelada de salitre que fuese exportada; ante lo cual, empresas chilenas asociadas en gran porcentaje con capitales ingleses se negaron a pagar, bajo el pretexto de defender las inversiones chilenas invadieron el Litoral, desembarcando fuerzas navales el 14 de febrero de 1879 en Antofagasta.

Es importante hacer referencia que la invasión chilena al territorio boliviano fue lenta y de hecho a partir de la batalla de Yungay en 1839, cuando el Ejército chileno al mando del General Bulnes, desembarcando al norte de Lima derrotó al Ejército de la Confederación Perú Boliviana comandada por el Mariscal Andrés de Santa Cruz y apoyada por ciudadanos peruanos que se oponían a dicha Confederación. A partir de entonces, por casi 40 años Chile preparó a su Ejército con armamento moderno, como así también su marina con barcos recientemente comprados de Inglaterra, con lo que se adueñaron fácilmente por la vía bélica de las riquezas del Litoral boliviano y la Provincia Tarapacá del Perú con la derrota de ambos países.

En 1873, durante la presidencia de Adolfo Ballivián, Bolivia y Perú suscribieron un pacto “secreto” de defensa mutua, éste sin embargo fue de conocimiento chileno a través de la diplomacia de Brasil. Al inicio de la invasión de Antofagasta, Bolivia solicitó al Perú el cumplimiento del mencionado pacto y el vecino país respondió que acudiría a la “defensa boliviana”, toda vez que Bolivia corriera con todos los gastos de Ejército y compra de armamento. La única resistencia bélica que opuso Bolivia en lo que hasta entonces fue su territorio, en la defensa de Calama al mando del heroico Eduardo Avaroa y unos pocos hombres civiles en el río Loa el 23 de marzo de 1879. Las posteriores batallas y/o desembarcos chilenos se efectuaron en territorio peruano como Pisagua, Iquique, Tarapacá, San Francisco, en razón a que Chile también declaró la

guerra a Perú. Esta etapa de la guerra concluyó con la el triunfo del ejército chileno al mando del Gral. Baquedano en la batalla del Alto de la Alianza el 26 de mayo de 1879, con la cual Bolivia quedó bélica y materialmente exhausta para seguir luchando en defensa de su territorio. Sin embargo, la República del Perú continúa en la contingencia hasta 1882, donde las tropas chilenas ocupan la ciudad de Lima.

Vale mencionar, que desde el inicio de la guerra y a fin de desbaratar la alianza bélica entre Perú y Bolivia, Chile a través de su diplomacia ofreció aliarse en la guerra con Bolivia, ofreciendo en caso de triunfo el Puerto de Arica y los territorios de Tacna y Moquegua del sur peruano; aspecto que Bolivia descartó de plano dicha proposición.

En 1884, Chile y Bolivia suscriben un pacto de tregua (que no era un tratado definitivo de paz), mediante el cual Chile mantenía el dominio del Litoral boliviano bajo la lógica que Chile otorgaría a Bolivia un acceso soberano al mar. Finalmente, el 20 de octubre de 1904, en la presidencia de Ismael Montes de Bolivia se suscribe el “Tratado de Paz” por cuyo efecto Chile construyó el ferrocarril Arica – La Paz y reconoció a Bolivia el derecho al libre tránsito por su territorio.

3. MARCO PRÁCTICO.-

3.1. Análisis a la dependencia con Chile por el circuito La Paz – Tambo Quemado – Puerto de Arica.

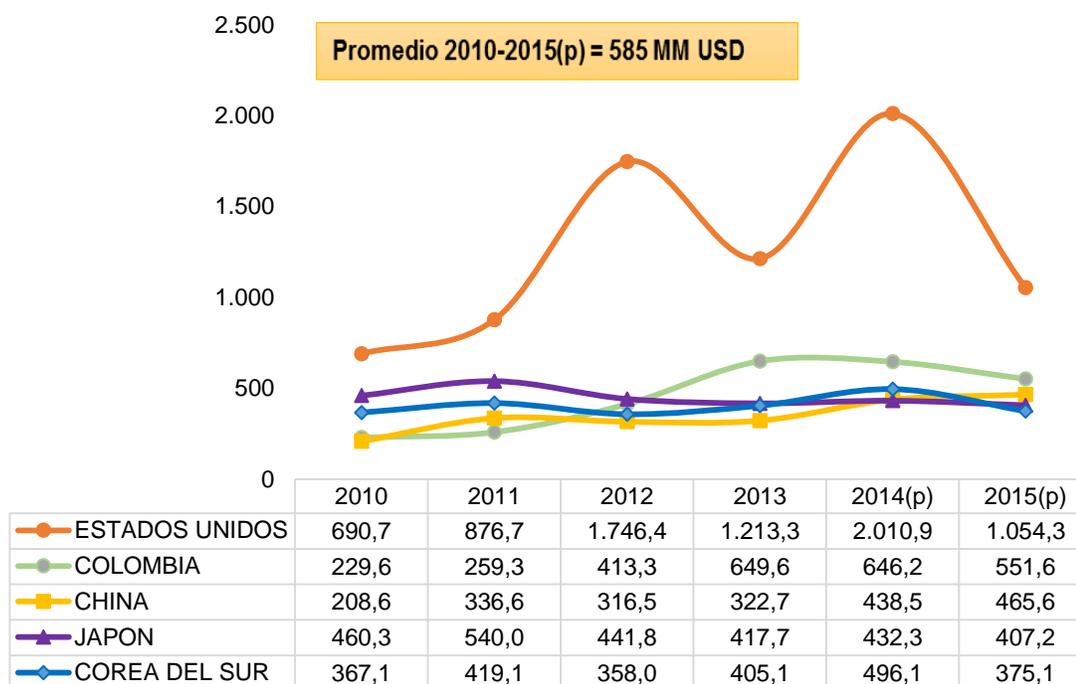
De inicio es importante aclarar que la falta de acceso territorial al océano, así como la obligatoriedad de transitar en uno o más países implican riesgos, demoras, costos adicionales en el transporte de la mercancía hasta y desde el puerto de tránsito. Empero lo citado, se puede aminorar bajo la cooperación del país tránsito al que se recurre con flujos de accesibilidad a los puertos marítimos y la disminución de obstáculos en procesos y procedimientos.

Es notable, hacer referencia al hecho que Bolivia día a día enfrenta obvios problemas tras su enclaustramiento, uno de ellos es la dependencia de decisiones tomadas por los países fronterizos y costeros, limitantes en temas portuarios (marítimos), así también el acceso y las condiciones del tramo carretero que conecte al Puerto. Otra problemática para Bolivia es la obligatoriedad de atravesar por un país tránsito que trae como consecuencia una amplia gama de factores determinantes que inciden en los rendimientos logísticos de la carga en tránsito como ser demora en la entrega de mercancía, costos de transporte adicionales además de someterse a la calidad y eficiencia de sus servicios logísticos hasta llegar a Puerto.

El hecho que al ser un país enclaustrado también se ve afectado en el léxico internacional, toda vez que recurrimos a adaptaciones como “FOB frontera”; así también las estadísticas registradas no son de mucha ayuda, puesto que obstruye con la estimación del valor de los fletes; sin embargo es prudente mencionar que la UNCTAD¹⁴ en su documento TD/LDC/AC.1/19, estima los costos de fletes y seguros de exportación de los países en desarrollo que no cuentan con litoral marítimo son más altos en aproximadamente 12.9%, que los países con litoral marítimo con costos de 8.1% por el mismo concepto; y, para importaciones de 10% y 3.5% respectivamente.

¹⁴UNCTAD: Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo, por sus siglas en inglés United Nations Conference on Trade and Development.

Gráfico N° 1
Exportaciones totales¹⁵ a principales países de ultramar, 2010 – 2015(p)
En millones de dólares



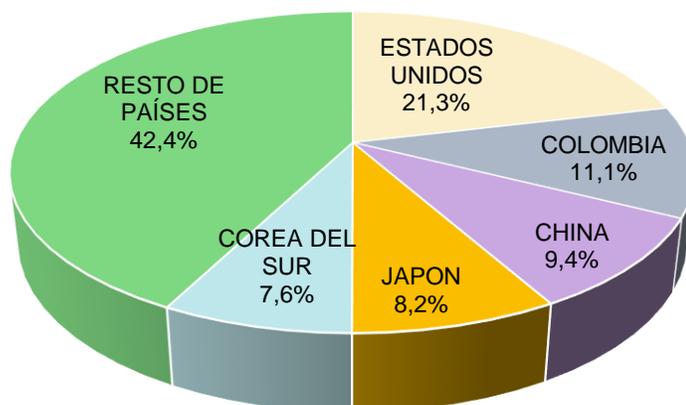
Fuente: Elaboración propia con datos del INE
 (p) preliminar

El gráfico que antecede detalla las exportaciones totales de nuestro país empero sin tomar en cuenta gas natural toda vez que su exportación es dada por ductos. Es así que Estados Unidos, pese a las abruptas fluctuaciones de importación desde Bolivia, desde 2010 a 2015 siempre fue el mayor consumidor de los productos bolivianos.

En el mismo periodo, las exportaciones a Colombia y China tuvieron un crecimiento moderado. Las exportaciones a Corea del Sur crecieron para 2013 y 2014 sin embargo a 2015 registró una caída a 375,1 millones de dólares.

¹⁵ y ¹⁵ Excepto Gas Natural

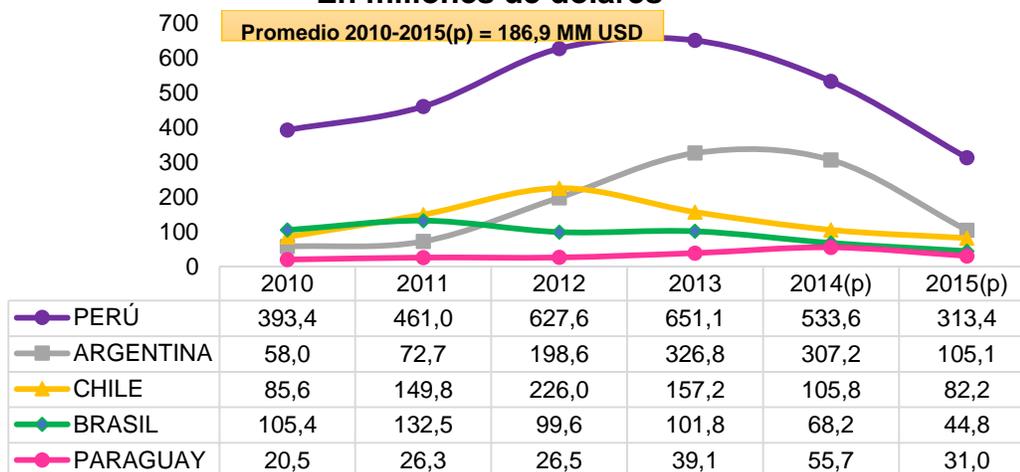
Gráfico N° 2
Participación porcentual de las exportaciones¹⁶ a principales países de ultramar, 2015(p)



Fuente: Elaboración propia con datos del INE
 (p) preliminar

El gráfico anterior detalla la participación porcentual a 2015, donde se evidencia que entre los cinco principales países de exportación captan más del 50% de las exportaciones bolivianas, el más importante Estados Unidos, seguido de Colombia, China, Japón y Corea del Sur.

Gráfico N° 3
Exportaciones totales¹⁷, a países limítrofes, 2010 – 2015(p)
En millones de dólares



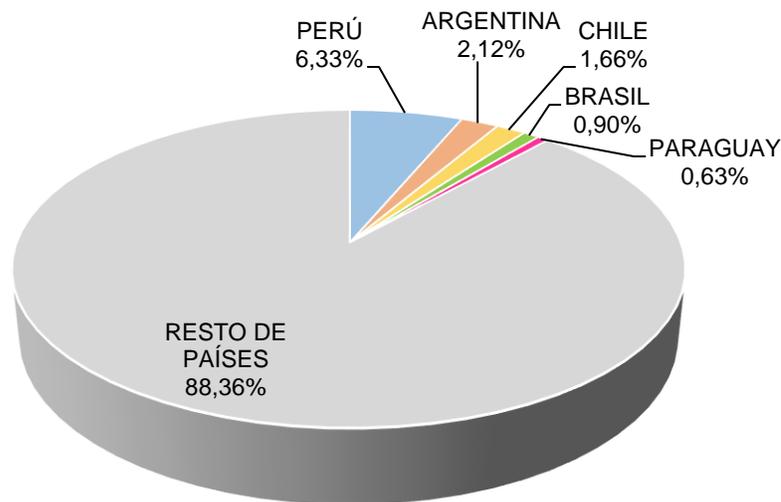
Fuente: Elaboración propia con datos del INE
 (p) preliminar

¹⁶ Excepto Gas Natural

¹⁷ Excepto Gas Natural

Las exportaciones a los países limítrofes (exceptuando también gas natural), muestran una caída en todos los casos para el año 2015. El promedio entre 2010 y 2015 de las exportaciones a países de ultramar es de 585 millones de dólares a diferencia del promedio de países limítrofes de 186,9 millones de dólares para el mismo periodo; lo que significa que las exportaciones a países de ultramar tienen mayor relevancia que las exportaciones a países limítrofes, más aun cuando los primeros no tienen caídas tan estrepitosas en sus importaciones desde nuestro país.

Gráfico N° 4
Participación porcentual de las exportaciones¹⁸ a países limítrofes, 2015(p)

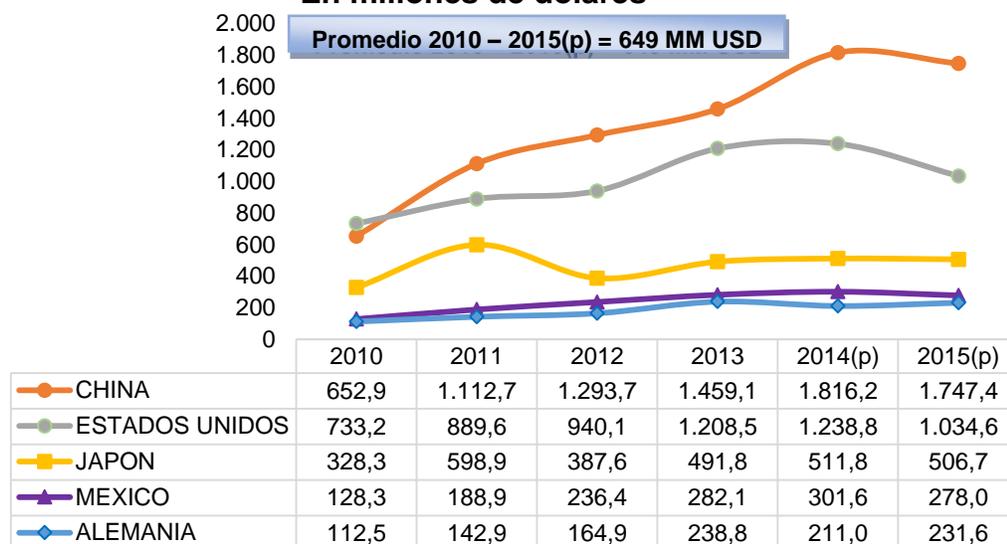


Fuente: Elaboración propia con datos del INE
 (p) preliminar

En términos porcentuales, el gráfico N°4, muestra claramente que para el año 2015 la concentración de exportaciones bolivianas a países limítrofes es de menor relevancia, pues entre todos apenas aglutina el 11,64%.

¹⁸ Excepto Gas Natural

Gráfico N° 5
Importaciones totales de principales países de ultramar, 2010 – 2015(p)
En millones de dólares

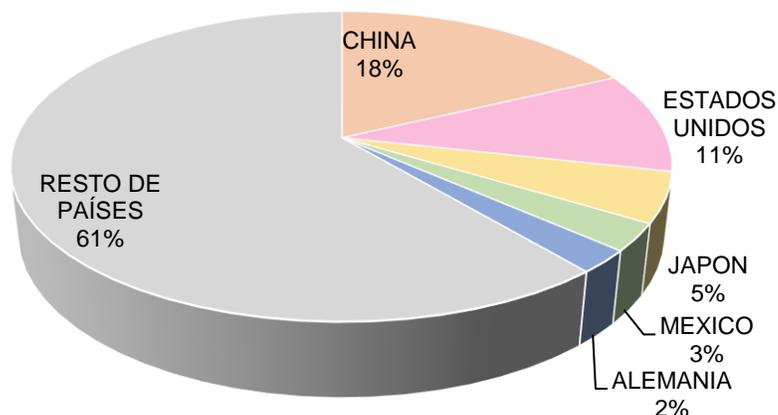


Fuente: Elaboración propia con datos del INE
 (p) preliminar

En el caso de las importaciones detallado en el gráfico precedente, se puede notar que de los cinco principales países de origen cuatro han sufrido una disminución de sus exportaciones hacia Bolivia entre los periodos 2005 a 2015. El promedio de las importaciones de China, Estados Unidos, Japón, México y Alemania concentra 649 millones de dólares.

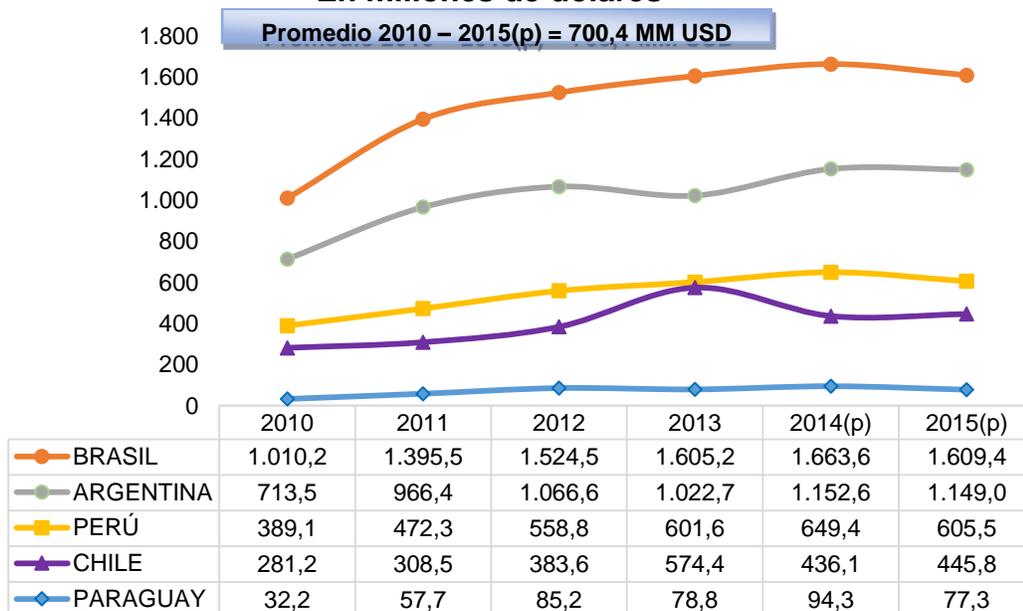
La participación porcentual de las importaciones desde los principales países de ultramar hacia el mercado boliviano para el año 2015 acumula el 39%. El principal exportador es la República de China, seguida de Estados Unidos, Japón, México y Alemania; en su mayoría explicado por la importación de productos con valor agregado. Lo mencionado se expone en el gráfico a continuación:

Gráfico N° 6
Participación porcentual de las importaciones de países de ultramar, 2015(p)



Fuente: Elaboración propia con datos del INE
 (p) preliminar

Gráfico N° 7
Importaciones totales, de principales países limítrofes, 2010 – 2015(p)
En millones de dólares



Fuente: Elaboración propia con datos del INE
 (p) preliminar

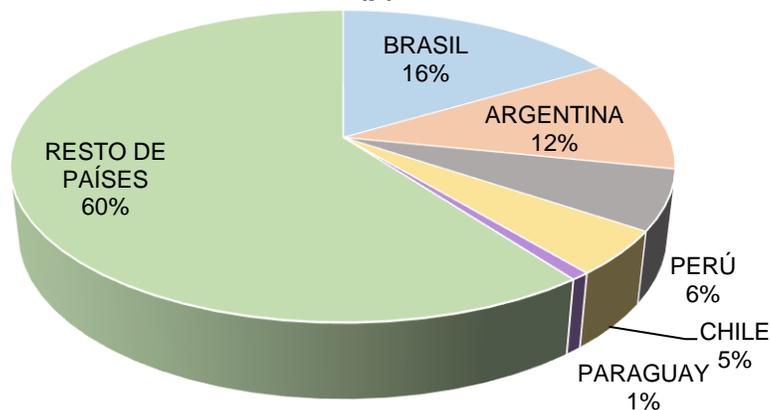
Respecto a la importación desde países limítrofes a Bolivia, es significativo notar las diferentes fluctuaciones, ya que todos tienen crecimiento hasta el año

2012. Posteriormente se evidencia altibajos y un comportamiento no muy parecido a lo que se había registrado hasta 2012.

El promedio de los países limítrofes entre las gestiones 2010 a 2015 es de 700,4 millones de dólares, mayor en 51,4 millones de dólares que las importaciones desde países de ultramar.

El siguiente gráfico, define las importaciones en términos porcentuales para el año 2015; éste sostiene un 40% de las importaciones totales, es decir, que el 60% de las importaciones se las realiza desde otros países.

Gráfico N° 8
Participación porcentual de las importaciones de países limítrofes, 2015(p)

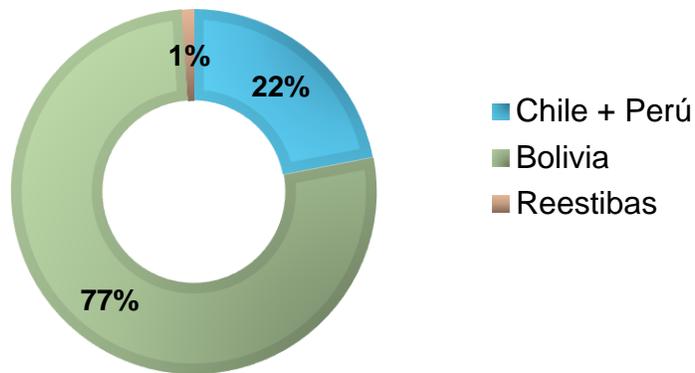


Fuente: Elaboración propia con datos del INE
(p) preliminar

De lo expuesto hasta el momento se debe concluir que son los países de ultramar los más importantes para el comercio boliviano, pues son los que más demandan nuestra oferta exportable; motivo por el cual es preciso ingresar a la parte específica del estudio de caso, haciendo referencia al puerto mayormente utilizado para las exportaciones bolivianas, siendo Puerto de Arica.

En ese contexto, es de precisar que Terminal Puerto Arica, señala¹⁹ a la carga boliviana como su principal mercado para el año 2015, con una participación de 77% correspondiente a 2.370.352 toneladas de un total de 3.068.332 toneladas. Chile y Perú participan comercialmente con un 22% y 1% en reestibas o falsos embarques o desembarques como muestra el gráfico a continuación:

Gráfico N° 9
Carga movilizada por TPA, 2015



Fuente: Terminal Puerto Arica, Memoria 2015.

Es innegable la necesidad que tenemos como país de recurrir a puertos para el acceso al comercio con países de ultramar; en este entendido, es trascendental analizar el escenario del comercio boliviano por el Puerto de Arica a fin de evidenciar la importancia del flujo comercial por el citado Puerto.

Vista panorámica del Puerto de Arica



Fuente: Empresa Portuaria Arica

¹⁹ http://www.tpa.cl/v1/appl/upload/subidos/Memoria_2015.pdf

La precedente fotografía refleja las operaciones de comercio en el Puerto de Arica. Es significativa la utilización del Puerto de Arica en temas geográficos; sin embargo, a fines comparativos - cuantitativos es necesario detallar el flujo de las exportaciones bolivianas por los accesos más importantes a la vía marítima, como camino del comercio a distintos países, en los cuales nuestra oferta exportable es de su agrado.

Cuadro N° 1
Exportaciones²⁰ según principales Vías de Salida, 2010 – 2015(p)
En millones de dólares

	2010	2011	2012	2013	2014(p)	2015(p)
TOTAL	4.168,3	5.260,9	6.336,1	6.138,3	6.880,6	4.954,4
TAMBO QUEMADO- ARICA	1.321,8	1.732,8	1.776,4	2.004,7	1.910,5	1.485,4
UYUNI- OLLAGUE - ANTOFAGASTA - AVAROA	1.273,7	1.622,3	1.252,2	1.172,5	1.325,4	1.160,7
AEREA	430,6	715,4	1.631,7	941,1	1.700,3	1.035,3
DESAGUADERO	471,7	464,5	608,9	686,1	659,8	497,2
PUERTO SUAREZ - CORUMBA	292,2	277,3	444,0	494,0	420,3	369,9
CHARAÑA - ARICA	186,6	227,6	259,3	256,0	349,9	173,5
YACUIBA - POCITOS (ARGENTINO)	79,6	96,7	222,1	395,3	343,4	119,2
PUERTO QUIJARRO - ARROYO CONCEPCION	38,4	43,4	53,6	65,3	44,9	32,6
BELLA VISTA - PISIGA - IQUIQUE	20,9	25,0	39,0	74,0	45,0	32,0
BOYUIBE- FORTIN VILLAZON (PARAGUAY)	17,5	22,6	21,5	26,6	53,4	26,8
VILLAZON - LA QUIACA	14,5	17,7	11,1	8,6	12,7	9,8
APACHETA - ANTOFAGASTA	6,8	9,5	10,1	8,4	7,8	8,0
BERMEJO - ORAN	5,6	2,0	2,9	3,5	3,8	1,7
ZONAS FRANCAS	5,4	2,6	1,7	1,1	0,9	1,1
GUAYARAMERIN- COBIJA - AMAZONA	0,4	0,4	0,8	0,6	2,1	0,9
SAN MATIAS - SAN IGNACIO - SAN VICENTE	2,7	1,1	0,6	0,4	0,3	0,4

Elaboración propia con datos del INE.

(p) preliminar

El Cuadro N° 1, detalla la información del flujo comercial de exportaciones en millones de dólares por los puertos de mayor demanda del sector exportador. Cabe indicar que entre los años 2010 a 2015 la vía de salida Tambo Quemado – Puerto Arica, ocupa el primer puesto, es decir, es el puerto de mayor uso en términos monetarios.

²⁰ No incluye gas natural

En el marco del anterior párrafo se hace inevitable nombrar a los países que más importan nuestros productos, ya que es sustancial detectar los mayores mercados de exportación a fin de fortalecer relaciones comerciales con los países demandantes y por ende mejorar y/o incrementar las exportaciones.

Cuadro N° 2
Exportaciones por la ruta Tambo Quemado – Arica
a principales países de destino, 2010 – 2015 (p)
En millones dólares

	2010	2011	2012	2013	2014(p)	2015(p)
TAMBO QUEMADO- ARICA	1.321,8	1.732,8	1.776,4	2.004,7	1.910,5	1.485,4
ESTADOS UNIDOS	288,5	344,5	335,3	425,4	475,5	339,9
CHINA	172,1	261,9	278,4	261,4	332,0	278,2
COLOMBIA	94,9	122,6	140,2	201,6	159,2	95,0
PAISES BAJOS	23,4	31,4	26,1	42,7	72,8	94,0
REINO UNIDO	98,4	128,5	105,8	104,6	90,2	79,0
COREA DEL SUR	41,3	71,8	68,8	154,7	66,8	66,5
CHILE	68,7	75,2	94,6	94,8	66,4	64,6
CANADA	50,6	92,9	104,1	83,0	70,6	57,4
ALEMANIA	28,3	49,0	46,6	52,3	65,6	57,0
BELGICA	117,2	110,4	84,3	70,6	61,2	46,2
PERU	68,1	121,3	229,3	217,1	152,8	43,7
ITALIA	20,5	33,0	31,7	37,8	54,5	40,9
VENEZUELA	74,3	25,7	47,8	40,2	24,2	37,0
JAPON	11,2	15,2	6,1	23,0	29,2	20,5
MEXICO	20,8	14,0	18,4	21,4	38,4	20,2
SUIZA	16,9	51,5	30,6	22,3	14,1	19,1
AUSTRALIA	9,5	12,0	20,2	22,2	21,4	16,8
FRANCIA	14,1	17,4	14,9	15,9	21,2	15,8
ECUADOR	4,0	5,9	11,3	15,8	7,7	15,1
MALASIA	1,2	0,5	0,5	18,6	15,2	14,1
RESTO DE PAÍSES	97,8	148,1	81,4	79,5	71,3	64,4

Elaboración propia con datos del INE.
(p) preliminar

El cuadro N° 2, revela que dentro la logística de transporte por la vía de salida Tambo Quemado - Puerto de Arica, son mercados potenciales países como Estados Unidos, China, Colombia, Países Bajos, Reino Unido y Corea del Sur; para ingresar a dichos mercados el sector exportador necesita la utilización de un transporte bimodal que en principio se da por la carretera para que posteriormente la mercancía sea trasladada vía marítima hasta destino final.

El cuadro también muestra a Chile como país destino de nuestras exportaciones, que si bien no es necesario la llegada hasta Puerto para la utilización de la vía marítima no existe otra vía de salida para la exportación de productos como soya y sus derivados, chíá, alcohol etílico y palmitos que para 2015 fueron los más demandados por el vecino país.

Posteriormente se registran exportaciones a países de ultramar como Canadá, Alemania y Bélgica. Todos los países anteriormente nombrados siempre fueron y aún continúan siendo mercados potenciales para un saldo comercial favorable; sin embargo, el cuadro N° 3 muestra a los cinco principales destinos de nuestras exportaciones detallando cuales son los productos mayormente demandados.

Cuadro N° 3
Exportaciones por Vía de salida Tambo Quemado-Arica, a los
principales países, según clasificación uniforme del comercio
internacional CUCI, 2010-2015(p)
En millones de dólares

	2010	2011	2012	2013	2014 (P)	2015 (P)
<i>TOTAL (Tambo Quemado Arica)</i>	1.321,8	1.732,8	1.776,4	2.004,7	1.910,5	1.485,4
ESTADOS UNIDOS	288,5	344,5	335,3	425,4	475,5	339,9
Estaño y sus aleaciones, en bruto	168,6	205,5	188,1	205,3	211,8	148,7
Alforfón, mijo, alpiste y otros cereales sin moles (QUINUA)	23,7	34,4	51,6	95,1	118,0	60,9
Nueces comestibles (excepto las utilizadas principalmente para la extracción de aceite) frescas o secas, con cascara o sin ella, peladas o no	26,6	36,1	35,5	26,0	38,6	39,8
Otros minerales de metales comunes no ferrosos y sus concentrados (WOLFRAM)	15,1	6,7	9,7	20,9	16,6	12,9
Otras bases inorgánicas y óxidos, hidróxido y peróxidos metálicos	10,7	18,6	16,4	11,8	11,4	11,9
Resto	43,7	43,3	34,0	66,3	79,1	65,6
CHINA	172,1	261,9	278,4	261,4	332,0	278,2
Minerales de metales preciosos y sus concentrados	33,3	99,0	121,1	87,4	74,7	71,2
Minerales de zinc y sus concentrados	18,4	32,3	21,0	35,7	79,6	69,2
Estaño y sus aleaciones, en bruto	42,1	67,5	57,4	76,5	78,2	44,9
Minerales de cobre y sus concentrados	0,0	-	0,5	1,3	37,3	38,0

Minerales de plomo y sus concentrados	12,0	23,1	19,6	19,8	19,1	24,4
Resto	66,3	40,0	58,9	40,9	43,1	30,4
COLOMBIA	94,9	122,6	140,2	201,6	159,2	95,0
Tortas de semillas oleaginosas y otros residuos sólidos (excepto borras), estén o no molidos o en forma de gránulos, resultantes de la extracción de grasa o aceites de semillas oleaginosas, frutos oleaginosos y gérmenes de cereal (SOYA)	38,9	78,6	88,3	99,2	111,2	67,3
Aceite de girasol o aceite de cártamo y sus fracciones	5,9	7,3	8,0	10,2	8,3	7,9
Leguminosas secas y pelada, estén o no descascaradas o partidas (FRIJOLES)	5,7	4,8	3,7	3,8	3,8	4,4
Nueces comestibles (excepto las utilizadas principalmente para la extracción de aceite) frescas o secas, con cascara o sin ella, peladas o no	1,8	3,3	3,8	3,2	2,5	3,5
Aceite de soja y sus fracciones	11,0	12,3	11,7	9,6	11,9	3,1
Resto	31,6	16,3	24,7	75,5	21,6	8,7
PAISES BAJOS	23,4	31,4	26,1	42,7	72,8	94,0
Estaño y sus aleaciones, en bruto	-	-	-	5,0	21,9	38,0
Nueces comestibles (excepto las utilizadas principalmente para la extracción de aceite) frescas o secas, con cascara o sin ella, peladas o no	7,4	14,5	14,7	15,3	23,3	32,5
Alforfón, mijo, alpiste y otros cereales sin moles (QUINUA)	5,9	7,0	4,6	10,1	11,0	7,4
Semillas de cártamo (CHÍA)	0,1	0,1	-	0,3	0,8	4,3
Otras bases inorgánicas y óxidos, hidróxido y peróxidos metálicos (ANTIMONIO)	-	-	-	0,3	3,1	3,0
Resto	10,0	9,9	6,8	11,6	12,7	8,8
REINO UNIDO	98,4	128,5	105,8	104,6	90,2	79,0
Nueces comestibles (excepto las utilizadas principalmente para la extracción de aceite) frescas o secas, con cascara o sin ella, peladas o no	30,6	46,6	33,5	35,9	41,3	47,7
Estaño y sus aleaciones, en bruto	39,3	41,8	32,1	24,3	12,7	9,8
Minerales de zinc y sus concentrados	11,5	11,6	9,9	15,4	15,7	7,4
Minerales de metales preciosos y sus concentrados	9,6	20,8	25,6	22,2	13,4	6,6
Semillas de cártamo (CHÍA)	-	-	-	1,7	1,9	2,9
Resto	7,4	7,7	4,6	4,9	5,2	4,7
RESTO DE PAÍSES	644,3	843,9	890,5	969,0	780,8	599,2

Elaboración propia con datos del INE.

(p) preliminar

El cuadro precedente muestra los mercados que nos son los más relevantes para la oferta exportable boliviana en términos de valor; para el año 2015, consignan como los cinco primeros destinos Estados Unidos, China, Colombia, Países Bajos y Reino Unido.

Es interesante observar que el mercado de Estados Unidos si bien demanda minerales, importa también quinua y castaña. Caso contrario sucede con la China, puesto que el mencionado país asiático únicamente nos importa productos de la extracción minera. Colombia, por su parte concentra la soya y sus derivados en aplicación al 0 arancel en estricto rigor de la Comunidad Andina. El Reino Unido y Países Bajos, diversifican sus importaciones desde Bolivia, toda vez que demandan quinua, chía y nueces como minerales.

En términos de volumen el escenario es un tanto distinto ya que el circuito Tambo Quemado – Puerto de Arica es utilizado como vía de acceso principal en 2010 y 2011 (detallado en el cuadro continuo), posteriormente se utilizó la vía Desaguadero por la exportación de bebidas y Puerto Suárez - Corumbá por la utilización de la hidrovía Paraguay – Paraná.

Cuadro N° 4
Exportaciones²¹ según principales Vías de Salida, 2010 – 2015(p)
En toneladas

	2010	2011	2012	2013	2014 (p)	2015 (p)
TOTAL	3.887.643	3.596.737	4.418.989	5.422.898	4.964.422	4.610.271
DESAGUADERO	781.064	629.630	985.469	1.246.998	1.208.407	1.082.790
PUERTO SUAREZ - CORUMBA	712.406	532.687	831.583	1.008.819	879.531	979.534
TAMBO QUEMADO- ARICA	810.750	882.716	899.639	1.203.965	1.022.425	929.121
UYUNI- OLLAGUE - ANTOFAGASTA - AVAROA	755.625	829.892	752.291	750.262	596.224	572.013
CHARAÑA - ARICA	292.599	291.941	331.667	332.609	450.162	497.485
YACUIBA - POCITOS (ARGENTINO)	185.816	197.364	362.509	567.989	509.867	262.004
BELLA VISTA - PISIGA - IQUIQUE	27.377	18.796	48.491	87.725	74.274	69.883
BOYUIBE- FORTIN VILLAZON (PARAGUAY)	16.307	19.572	19.745	20.499	58.913	69.640

²¹ No incluye gas natural

PUERTO QUIJARRO - ARROYO CONCEPCION	75.075	95.125	93.986	110.807	76.420	59.476
AEREA	28.209	28.655	29.984	40.927	42.495	42.303
APACHETA - ANTOFAGASTA	15.489	16.607	15.233	15.657	16.388	17.713
BERMEJO-ORAN	137.524	7.371	11.203	11.334	8.473	10.105
VILLAZON - LA QUIACA	14.028	17.638	14.874	10.824	11.321	8.463
SAN MATIAS - SAN IGNACIO - SAN VICENTE	10.730	10.059	9.559	8.396	6.608	8.197
GUAYARAMERIN- COBIJA - AMAZONA	1.909	2.329	1.762	1.358	2.619	1.262
ZONAS FRANCAS	22.735	16.356	10.994	4.728	294	282

Elaboración propia con datos del INE.

(p) preliminar

Las exportaciones en toneladas netas²² varían según país de destino ya que en volumen no son los mismos países demandantes; así lo detalla el cuadro a continuación:

Cuadro N° 5
Exportaciones²³ por Vía de salida Tambo Quemado-Arica, a los
principales países, según clasificación uniforme del comercio
internacional CUCI, 2010-2015(p)

En toneladas

	2010	2011	2012	2013	2014 (p)	2015 (p)
<i>TOTAL (Tambo Quemado Arica)</i>	810.750	882.716	899.639	1.203.965	1.022.425	929.121
COLOMBIA	213.514	255.233	266.987	390.827	291.800	209.916
Tortas de semillas oleaginosas y otros residuos sólidos (excepto borras), estén o no molidos o en forma de gránulos, resultantes de la extracción de grasa o aceites de semillas oleaginosas, frutos oleaginosos y gérmenes de cereal (SOYA)	127.590	215.955	217.997	232.137	245.190	188.728
Aceite de girasol o aceite de cártamo y sus fracciones	4.410	4.392	4.991	6.681	5.333	6.018
Leguminosas secas y pelada, estén o no descascaradas o partidas (FRIJOLES)	6.528	4.440	2.859	3.101	3.986	4.487
Aceite de soja y sus fracciones	9.202	7.925	8.090	7.165	9.746	3.121
Minerales en bruto (BORATOS)	1.194	3.249	2.792	3.004	2.764	2.770
Resto	64.591	19.272	30.259	138.738	24.781	4.791
CHINA	111.456	125.390	85.023	95.938	156.719	167.276
Minerales de zinc y sus concentrados	16.112	29.349	21.146	36.683	75.884	71.330

²² Toneladas netas implica el peso sin embalaje.

²³ No incluye gas natural

Minerales de plomo y sus concentrados	11.964	23.446	24.541	25.120	23.698	32.850
Minerales de cobre y sus concentrados	40	-	423	1.209	25.841	31.859
Minerales en bruto (BORATOS)	5.556	21.344	4.315	2.989	3.500	9.846
Madera de especies no coníferas, aserrada o cortada longitudinalmente, cortada en hojas o descortezada, este o no cepillada, lijada o con juntas en cola de pescado, de más de 6mm de espesor	45.351	24.985	12.404	10.853	12.574	6.890
Resto	32.433	26.265	22.194	19.083	15.222	14.500
CHILE	157.776	134.952	170.877	148.772	95.429	136.926
Tortas de semillas oleaginosas y otros residuos sólidos (excepto borras), estén o no molidos o en forma de gránulos, resultantes de la extracción de grasa o aceites de semillas oleaginosas, frutos oleaginosos y gérmenes de cereal (SOYA)	60.308	68.158	57.669	42.266	51.320	63.983
Tortas de semillas oleaginosas y otros residuos sólidos (excepto borras), estén o no molidos o en forma de gránulos, resultantes de la extracción de grasa o aceites de semillas oleaginosas, frutos oleaginosos y gérmenes de cereal (GIRASOL)	52.255	37.930	52.478	49.818	12.403	21.557
Sorgo de grano, sin moler	10.550	-	10.425	13.087	7.379	21.310
Otros (OTRAS ESPECIES DE MAÍZ)	55	0	13.473	11.628	1.343	7.990
Cerveza de malta (incluso ale, cerveza oscura fuerte y cerveza negra fuerte)	5.477	4.118	4.330	3.528	3.952	4.143
Resto	29.131	24.746	32.503	28.446	19.033	17.943
PERU	9.097	23.998	73.061	203.196	172.883	93.675
Tortas de semillas oleaginosas y otros residuos sólidos (excepto borras), estén o no molidos o en forma de gránulos, resultantes de la extracción de grasa o aceites de semillas oleaginosas, frutos oleaginosos y gérmenes de cereal (SOYA)	233	14.165	17.454	54.551	56.700	48.185
Otros (OTRAS ESPECIES DE MAÍZ)	-	-	-	-	-	32.713
Minerales de zinc y sus concentrados	2.282	2.879	6.957	9.873	6.209	7.306
Minerales de plomo y sus concentrados	327	127	3.753	18.597	11.228	2.380
Aceite de soja y sus fracciones	-	-	-	219	1.515	799
Resto	6.255	6.828	44.897	119.955	97.231	2.291
ESTADOS UNIDOS	51.348	40.230	55.762	66.648	63.644	63.371

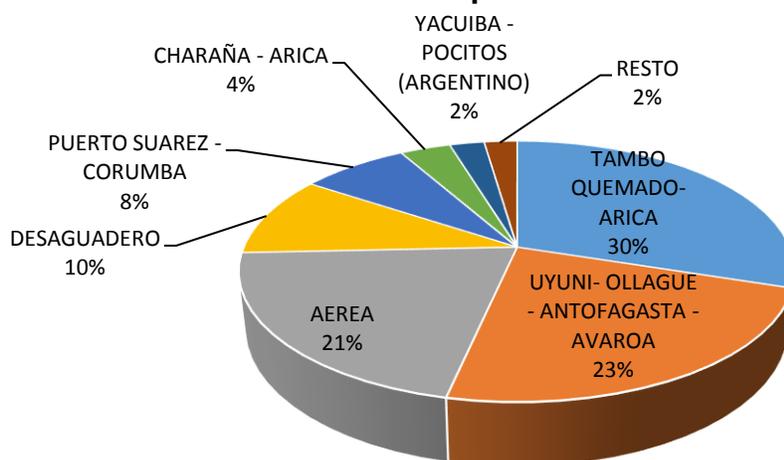
Alforfón, mijo, alpiste y otros cereales sin moles n.e.p. (QUINUA)	7.756	10.607	16.553	21.307	17.797	14.140
Minerales en bruto (BORATOS)	205	1.239	5.263	8.255	6.578	10.866
Estaño y sus aleaciones, en bruto	8.630	7.897	9.023	9.159	9.658	9.098
Nueces comestibles (excepto las utilizadas principalmente para la extracción de aceite) frescas o secas, con cascara o sin ella, peladas o no	5.099	4.396	5.442	3.949	5.253	4.865
Madera de especies no coníferas (incluso listones y frisos para pisos de parque, sin ensamblar) con librado continuo (con lengüetas machihembrada, rebajada, achaflanada, conjuntas en V, con rebordes, moldeada, redondeada o similares) a lo largo de cualquier	2.992	2.376	2.440	3.312	3.717	3.606
Resto	26.665	13.715	17.042	20.666	20.640	20.796
RESTO DE PAÍSES	267.560	302.913	247.928	298.585	241.950	257.957

Elaboración propia con datos del INE.

(p) preliminar

Es importante saber que en términos de volumen, diferencian los países demandantes de lo exportado ya que en toneladas los principales consumidores de los productos bolivianos son Colombia, China Chile, Perú y Estados Unidos. Dicha diferencia se aglutina en la exportación de oleaginosas en la mayoría de los países salvo China y Estados Unidos, en ambos casos importa principalmente minerales; sin embargo, Estados Unidos importa quinua.

Gráfico N° 10
Exportaciones²⁴ según Vía de Salida 2015(p)
En estructura porcentual²⁵



Elaboración propia con datos del INE.

(p) preliminar

(1) Resto pertenece a vía de salida por: San Matías - San Ignacio - San Vicente, Puerto Quijarro – Arroyo Concepción, Bella Vista - Pisiga - Iquique, Boyuibe - Fortín Villazón (Paraguay), Villazón - La Quiaca, Apacheta – Antofagasta, Zonas Francas, Bermejo – Orán, Guayaramerín - Cobija - Amazona.

El gráfico N°10, muestra la información de los principales Puertos de salida en términos de participación porcentual respecto el valor, detallado de forma descendente para el año 2015, a fin de percibir de manera más clara el comportamiento del flujo comercial actual.

El mencionado gráfico muestra que la vía de salida Tambo Quemado – Arica acumula el 30% de las exportaciones 7% más que Uyuni y 9% más que por vía aérea, por lo que para 2015 es la vía de salida donde más interactúa el comercio de exportación.

Fue imprescindible crear un ranking de la vía de salida a mercados externos para las exportaciones bolivianas, para lo cual fue necesario hacer un análisis desde el año 1994 a 2015 y ver el comportamiento de la salida por Tambo

²⁴ No incluye gas natural

²⁵ Respecto la información en valor FOB

Quemado - Puerto de Arica respecto las otras vías de salida, para lo cual también se obvió las exportaciones de gas natural.

Cuadro N° 6
Ranking de vía de salida para las exportaciones²⁶ bolivianas,
1994 – 2015(p)

	TAMBO QUEMADO - ARICA	UYUNI- OLLAGUE - ANTOFAGASTA - AVAROA	AEREA	DESAGUADERO	PUERTO SUAREZ- CORUMBA
1994	2	4	1	3	6
1995	1	3	2	4	5
1996	1	3	2	5	4
1997	1	3	2	4	9
1998	1	3	2	5	6
1999	1	3	2	7	6
2000	1	3	2	6	4
2001	1	4	2	5	7
2002	1	4	2	5	7
2003	1	5	3	4	2
2004	1	5	6	3	2
2005	1	6	4	5	3
2006	1	2	4	6	5
2007	1	2	4	3	6
2008	1	2	4	3	6
2009	2	1	4	3	5
2010	1	2	4	3	5
2011	1	2	3	4	5
2012	1	3	2	4	5
2013	1	2	3	4	5
2014(p)	1	3	2	4	5
2015(p)	1	2	3	4	5

Elaboración propia con datos del INE.
 (p) preliminar

Tal como se puede apreciar en el transcurso del tiempo, la vía de salida por el circuito Tambo Quemado – Arica es la más importante de acceso al Litoral Pacífico para las exportaciones en atención a la amplia gama de productos a ser vendidos tales como estaño metálico, castaña, mineral de plata mineral de zinc, soya y quinua entre los principales.

²⁶ Excepto Gas Natural

Con la finalidad de no obviar los últimos datos publicados por TPA y realizar un análisis con los datos del INE, fue preciso hacer la comparación de las últimas dos gestiones.

Cuadro N° 7
Exportaciones según Vía de Salida²⁷, 2010 - 2015(p)
En millones de dólares

	Ene - Ago						Variación	
	2010	2011	2012	2013	2014(p)	2015(p)	Abs	%
PUERTO SUAREZ - CORUMBA	1.698	1.997	2.491	2.850	2.836	1.858	-521	-43
YACUIBA – POCITOS	371	639	1.277	1.691	1.799	1.081	0,2	5
TAMBO QUEMADO- ARICA	845	1.125	1.127	1.261	1.309	1.012	-12	-37
UYUNI- OLLAGUE - ANTOFAGASTA - AVAROA	806	1.128	812	776	855	796	-1	-50
AEREA	251	443	876	704	1.212	690	-21	-55
DESAGUADERO	296	266	372	431	446	309	-105	-46
CHARAÑA – ARICA	104	172	157	203	226	121	-137	-31
SAN MATIAS - SAN IGNACIO - SAN VICENTE	2	1	38	136	136	110	-1	-62
BELLA VISTA- PISIGA -IQUIQUE	13	21	16	47	32	20	-4	-15
PUERTO QUIJARRO - ARROYO CONCEPCION	13	23	28	37	28	24	-978	-34
BOYUIBE- FORTIN VILLAZON (PARAGUAY)	11	15	14	12	37	17	-26	-19
APACHETA - ANTOFAGASTA	4	5	7	6	5	5	-298	-23
VILLAZON - LA QUIACA	8	12	8	5	8	7	-60	-7
BERMEJO – ORAN	3	1	1	2	3	1	-1	-13
ZONAS FRANCAS	4	2	1	2	2	2	-719	-40
GUAYARAMERIN- COBIJA – AMAZONA	0	0	1	0	2	1	0,0	1

Elaboración propia con datos del INE.

(p) preliminar

El cuadro precedente muestra las exportaciones mensuales acumuladas a agosto desde el año 2010, en éste se puede evidenciar que pese a que la ruta por Tambo Quemado hasta Puerto de Arica, es el tramo más conveniente para las exportaciones a países de ultramar por el Litoral Pacífico para agosto de 2014 se registró 1.309 millones de dólares en operaciones de exportación y

²⁷ Datos acumulados a agosto de cada año.

para agosto de 2015, 1.012 millones de dólares, es decir 37% menos que a agosto de 2014.

Caso similar ocurre con las naves comerciales en el Puerto de Arica, pues estas tienen registro según su demanda, tal como se detalla a continuación:

Cuadro N° 8
Naves Comerciales en Puerto Arica 2014 (p) – 2015 (p)
En Toneladas

Datos	Total de Naves	Tonelaje Total
Enero - Agosto 2014	264	2.074.628
Enero - Agosto 2015	236	1.995.850

Fuente: Empresa Portuaria Arica

La disminución de las naves atracadas en el Puerto de Arica detallada en el anterior cuadro se atribuye a la disminución de transferencia en su mayoría de carga a granel (-5,7%) y carga contenedorizada (-5,3%) y no tanto así la carga fraccionada (-0,4%)²⁸.

Respecto las importaciones bolivianas, también es significativo el análisis al circuito Puerto de Arica – Tambo Quemado, toda vez que continuamos analizando el mencionado puerto de salida, mas aun cuando ya se demostró la significancia para Bolivia y el comercio cualquiera fuese la mercadería; en ese entendido, el detalle de lo mencionado se detalla en el cuadro a continuación:

²⁸ Fuente: Elaboración propia en base a información de Empresa Puerto Arica.

Cuadro N° 9
Importaciones según vía de ingreso, 2010 – 2015(p)
En millones de dólares

	2010	2011	2012	2013	2014(p)	2015(p)
TOTAL	5.603,9	7.935,7	8.590,1	9.699,0	10.560,4	9.766,4
ARICA - CHARANA - TAMBO QUEMADO	2.076,3	3.075,3	3.500,9	4.093,0	4.476,6	3.844,8
CORUMBA - PUERTO SUAREZ	944,0	1.366,6	1.524,8	1.604,6	1.835,9	1.921,1
AEREA	659,7	709,5	737,8	866,8	1.091,6	1.070,7
IQUIQUE - PISIGA - BELLA VISTA	201,5	397,1	501,2	607,2	654,7	963,3
POCITOS - YACUIBA	754,5	978,5	1.026,5	1.156,8	1.041,6	925,0
DESAGUADERO	464,9	693,2	742,5	737,1	821,0	627,8
ZONAS FRANCAS	211,2	154,3	188,3	248,3	247,3	122,6
LA QUIACA - VILLAZON	109,5	111,8	142,1	125,9	157,0	119,5
ANTOFAGASTA - OLLAGUE - UYUNI	115,4	119,4	141,0	178,2	124,6	78,0
ORAN - BERMEJO	41,9	52,0	51,7	65,0	91,5	71,0
AMAZONAS - COBIJA - GUAYARAMERIN	11,4	20,9	10,7	12,3	5,9	17,6
POSTAL - CORREO	1,8	1,9	2,7	2,6	2,7	2,9
DESCONOCIDA	11,9	255,1	19,9	1,2	10,0	2,1
YUNGUYO - KASANI	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
MOHO - PUERTO ACOSTA	0,0	0,1	0,1	0,0	0,1	0,0

Elaboración propia con datos del INE.

(p) preliminar

Es trascendental mencionar que la vía de ingreso Arica - Tambo Quemado, siempre fue el principal ingreso con mercancía para nuestro país; esto en atención que las importaciones de bienes de consumo provienen de países de ultramar, puesto que Bolivia demanda en su mayoría productos con valor agregado y no así materia prima, caso contrario a nuestras exportaciones sin valor agregado (en su mayoría).

Por lo anteriormente señalado, el cuadro N° 10 indica cuales fueron los países mayormente demandados de sus productos por nuestro comercio para su importación.

Cuadro N° 10
Importaciones por la ruta Arica - Tambo Quemado
desde principales países de origen, 2010 – 2015 (p)
En millones dólares

	2010	2011	2012	2013	2014(p)	2015(p)
ARICA-TAMBO QUEMADO	2.076,3	3.075,3	3.500,9	4.093,0	4.476,6	3.844,8
CHINA	444,4	816,0	876,4	968,0	1.283,4	1.159,9
ESTADOS UNIDOS	350,6	462,2	537,6	658,0	664,6	528,7
CHILE	213,0	221,7	284,0	438,1	318,3	322,3
JAPON	202,8	231,4	245,9	304,9	293,6	202,3
MEXICO	91,1	145,9	185,7	227,3	231,7	194,3
COLOMBIA	97,3	162,5	132,0	149,7	147,1	157,2
ALEMANIA	60,1	83,5	104,1	109,1	119,6	141,5
COREA DEL SUR	32,5	39,7	42,1	62,9	101,6	133,1
ESPAÑA	43,3	55,0	64,6	158,8	155,5	127,1
ITALIA	49,3	65,1	126,5	84,4	120,6	114,9
INDIA	43,5	63,9	69,7	91,3	140,4	100,2
PERU	28,6	57,4	42,0	36,4	37,4	64,6
FRANCIA	31,1	22,1	32,1	41,5	68,4	61,3
BRASIL	44,5	53,9	52,2	53,7	59,0	59,5
TAILANDIA	17,1	42,3	40,0	47,3	54,9	44,0
ECUADOR	13,5	22,9	26,8	31,8	39,6	40,3
REINO UNIDO	20,0	25,8	53,3	41,3	35,8	37,0
SUECIA	32,8	35,1	33,9	124,3	121,3	35,9
AUSTRIA	8,2	10,1	13,6	47,9	45,2	31,3
CANADA	20,6	20,0	28,6	31,3	36,3	31,1
RESTO DE PAÍSES	231,7	438,7	509,8	385,2	402,2	258,5

Elaboración propia con datos del INE.

(p) preliminar

Se advierte que los principales países de origen son países de ultramar como detalla el cuadro precedente; y es que especialmente importamos de China y Estados Unidos, seguidamente se encuentra Chile; sin embargo, la lista continúa con las importaciones de Japón, México y España.

El cuadro adyacente detalla a los principales países de origen en el comercio para Bolivia por el circuito de estudio; asimismo, detalla productos mayormente importados por país.

Cuadro N° 11
Importaciones por vía de ingreso Tambo Quemado – Arica,
2010 – 2015(p)
Millones de dólares

	2010	2011	2012	2013	2014(p)	2015(p)
TOTAL (Arica-Tambo Quemado)	2.076,3	3.075,3	3.500,9	4.093,0	4.476,6	3.844,8
CHINA	445,6	819,2	879,1	970,1	1.285,3	1.161,4
Otros productos y preparados químicos, n.e.p.	15,3	18,5	24,8	40,5	43,8	42,2
Motocicletas (incluso velomotores) y velocípedos, provistos de motor auxiliar, con sidecar o sin él; sidecares	15,5	22,3	29,8	39,4	42,1	41,2
Insecticidas presentados en formas o envases para la venta al por menor o como preparados o artículos	18,1	21,3	25,9	35,8	34,9	34,9
Máquinas (excepto maquinas herramientas) para clasificar, cribar, separar, lavar, triturar, pulverizar, mezclar o amasar tierra, piedras, menas u otra sustancias minerales solidas (incluso polvos y pastas); máquinas para aglomerar, configurar o moldear	3,3	3,4	4,0	15,7	6,6	34,4
Aparatos eléctricos para telefonía y telegrafía con hilos (incluso los aparatos usados en sistemas de transmisión por línea con onda portadora)	15,0	13,3	7,0	17,7	13,7	30,8
Resto	378,3	740,4	787,6	821,0	1.144,2	978,0
ESTADOS UNIDOS	351,3	462,9	538,9	659,2	665,7	529,1
Gasóleos (gas oils)	0,0	0,0	0,0	111,0	120,7	90,7
Vehículos automotores para el transporte de personas, n.e.p.	23,1	30,2	26,2	32,0	27,4	21,2
Keroseno y otros aceites medianos	8,2	10,1	12,4	20,9	20,3	20,4
Palas mecánicas, excavadoras y cargadoras de pala, auto propulsadas	24,9	27,2	25,5	29,2	26,5	17,8
Maquinaria y aparatos mecánicos especiales para determinadas industrias, n.e.p.	4,3	2,8	2,2	3,6	4,0	16,2
Resto	290,8	392,5	472,6	462,6	466,9	362,9
CHILE	213,2	222,0	284,6	439,0	319,3	323,0
Gasóleos (gas oils)	57,3	15,2	46,0	204,7	83,7	80,4
Gasolina para motores y otros aceites ligeros (PINTURAS Y BARNICES)	20,9	42,8	60,2	47,4	55,7	65,7
Preparados alimenticios, n.e.p.	31,8	37,3	53,1	60,2	54,8	53,4
Medicamentos n.e.p.	11,1	12,3	14,2	15,5	14,0	14,7
Manzanas frescas	3,1	2,6	2,8	5,3	6,7	8,1
Resto	89,0	111,8	108,3	106,0	104,4	100,7
JAPON	202,8	231,4	245,9	304,9	293,6	202,3
Vehículos automotores para el transporte de personas, n.e.p.	93,7	121,7	135,2	174,9	158,5	95,2

Otras partes, piezas y accesorios de los vehículos automotores de los grupos 722, 781, 782 y 783 (GUARNICIONES DE FRENOS MONTADAS, EMBRAGUES, VIDRIOS)	8,0	9,5	10,0	11,4	12,7	15,6
Vehículos automotores para el transporte de mercancías	31,9	26,9	28,1	27,4	26,0	12,1
Vehículos automotores de pasajeros del tipo utilizado para transportes públicos	8,5	6,5	7,5	15,2	12,3	7,0
Otros neumáticos (incluso recauchados), bandas de rodadura intercambiables, fajas de protección de la cámara de aire (flaps) y cámaras de aire	3,6	3,8	6,5	6,0	6,6	6,9
Resto	57,1	63,1	58,5	70,0	77,6	65,5
MEXICO	91,3	146,1	185,8	227,5	231,8	194,5
Vehículos automotores para el transporte de mercancías	2,4	5,6	17,5	22,1	26,8	17,9
Vehículos automotores para el transporte de personas, n.e.p.	5,4	10,2	17,4	21,2	21,4	13,2
Poliestireno (RESINA SINTÉTICA)	7,8	12,8	12,4	18,7	17,8	12,1
Unidades digitales de procesamiento, presentadas o no con el resto de un sistema que puedan contener en una caja o cobertura común, uno o dos de los siguientes tipos de unidades de almacenamiento unidades de entrada y unidades de salida	3,1	5,4	11,4	11,9	13,1	10,7
Preparados para uso en el cabello	10,3	12,3	12,7	14,3	14,2	9,4
Resto	62,3	99,8	114,4	139,2	138,5	131,3
RESTO DE PAÍSES	772,1	1.193,7	1.366,6	1.492,3	1.680,8	1.434,4

Elaboración propia con datos del INE.
(p) preliminar

Es necesario aclarar que la demanda del uso del Puerto de Arica por la ruta Tambo Quemado, se debe a las importaciones para el consumo boliviano y la necesidad de insertar manufacturas; por ejemplo, del país que principalmente más se importó para la gestión 2015 fue China de donde se compró preparados químicos, motocicletas, insecticidas y aparatos eléctricos. De las importaciones realizadas desde Estados Unidos destaca gas oil, vehículos y palas mecánicas. Dejando de lado las importaciones desde Chile. Importamos también desde países como Japón y México, países demandados por su industria automotriz.

Para finalizar el análisis de la situación de las importaciones desde Puerto de Arica, es preciso realizar el cálculo de una Balanza Comercial del circuito

carretero La Paz – Tambo Quemado – Arica, para advertir la importancia del comportamiento del comercio boliviano a través de la citada vía; en ese sentido, el Cuadro N° 12 especifica lo mencionado:

Cuadro N° 12
Saldo Comercial del circuito Tambo Quemado – Arica,
2010 – 2015
Millones de dólares

	2010	2011	2012	2013	2014 (p)	2015 (p)
Importaciones:						
ARICA - TAMBO QUEMADO	2.076,3	3.075,3	3.500,9	4.093,0	4.476,6	3.844,8
Exportaciones:						
TAMBO QUEMADO - ARICA	1.321,8	1.732,8	1.776,4	2.004,7	1.910,5	1.485,4
Saldo Comercial	(754,5)	(1.342,5)	(1.724,5)	(2.088,3)	(2.566,1)	(2.359,4)

Elaboración propia con datos del INE.

(p) preliminar

Dado que el anterior refleja un saldo comercial negativo por el circuito de análisis es ineludible dar a conocer el cálculo del valor CIF y valor FOB de las importaciones a fin de evidenciar la brecha entre ambos.

Cuadro N° 13
Relación del Valor CIF – Valor FOB para importaciones desde
La Paz - Tambo Quemado – Arica,
2010 – 2015(p)
Millones de dólares

	2010	2011	2012	2013	2014(p)	2015(p)
Valor CIF²⁹ - Valor FOB³⁰	179,7	229,7	268,9	295,3	332,5	287,3

Elaboración propia con datos del INE.

(p) preliminar

El cuadro precedente, muestra una serie histórica de la importancia de las importaciones por la vía de ingreso Arica – Tambo Quemado – La Paz; por lo que se decidió efectuar la relación de valor CIF – FOB para las importaciones en las mismas gestiones; la diferencia entre CIF y FOB, que se encuentra sujeta a los costos adicionales como transporte que a su vez dependen del

²⁹ Cost, Insurance and Freight, (Coste, seguro y flete, puerto de destino convenido)

³⁰ Free On Board, (Libre a bordo, puerto de carga convenido)

tipo de carga e incluye además los costos del peaje que son cubiertos por el cliente final, es decir, el importador.

Cuadro N° 14
Exportaciones por Vía de salida Tambo Quemado-Arica desde
principales departamentos, según clasificación uniforme del comercio
internacional CUCI 2010 – 2015(p)
En millones de dólares

	2010	2011	2012	2013	2014(p)	2015(p)
TOTAL	1.321,8	1.732,8	1.776,4	2.004,7	1.910,5	1.485,4
ORURO	277,7	344,7	333,0	391,5	428,9	371,8
Estaño y sus aleaciones, en bruto	198,4	219,6	191,2	171,3	192,6	209,3
Alforfón, mijo, alpiste y otros cereales sin moles n.e.p. (QUINUA)	38,3	53,0	69,5	134,8	168,0	98,2
Minerales de metales preciosos y sus concentrados	18,0	44,0	43,4	42,7	34,3	33,0
Resto ORURO	23,0	28,1	28,8	42,7	34,0	31,3
SANTA CRUZ	202,3	265,6	363,5	523,1	446,7	325,7
Tortas de semillas oleaginosas y otros residuos sólidos (excepto borras), estén o no molidos o en forma de gránulos, resultantes de la extracción de grasa o aceites de semillas oleaginosas, frutos oleaginosos y gérmenes de cereal (SOYA)	61,6	125,4	125,4	144,0	161,3	113,6
Minerales de cobre y sus concentrados	0,0	0,0	23,6	35,5	51,0	39,8
Semillas de cártamo (CHÍA)	2,7	3,1	3,1	40,5	29,8	38,5
Resto SANTA CRUZ	138,0	137,1	211,3	303,1	204,7	133,8
POTOSI	429,4	659,3	626,1	580,1	476,1	311,1
Minerales de metales preciosos y sus concentrados	174,9	354,3	380,7	320,2	190,9	118,4
Minerales de zinc y sus concentrados	128,2	137,3	107,4	97,6	124,1	112,7
Minerales de plomo y sus concentrados	8,1	18,5	19,5	28,7	35,8	23,5
Resto POTOSÍ	118,2	149,2	118,6	133,6	125,2	56,5
LA PAZ	229,1	226,3	217,7	271,2	294,7	181,1
Estaño y sus aleaciones, en bruto	37,2	76,5	55,5	108,3	97,9	28,1
Minerales de zinc y sus concentrados	11,6	15,7	11,0	16,7	45,1	27,9
Otros minerales de metales comunes no ferrosos y sus concentrados (WOLFRAM)	9,6	6,5	6,8	14,4	14,8	12,4
Resto LA PAZ	170,7	127,7	144,3	131,8	136,8	112,7
RESTO DE DEPARTAMENTOS	183,3	236,9	236,1	238,9	264,1	295,7

Elaboración propia con datos del INE.

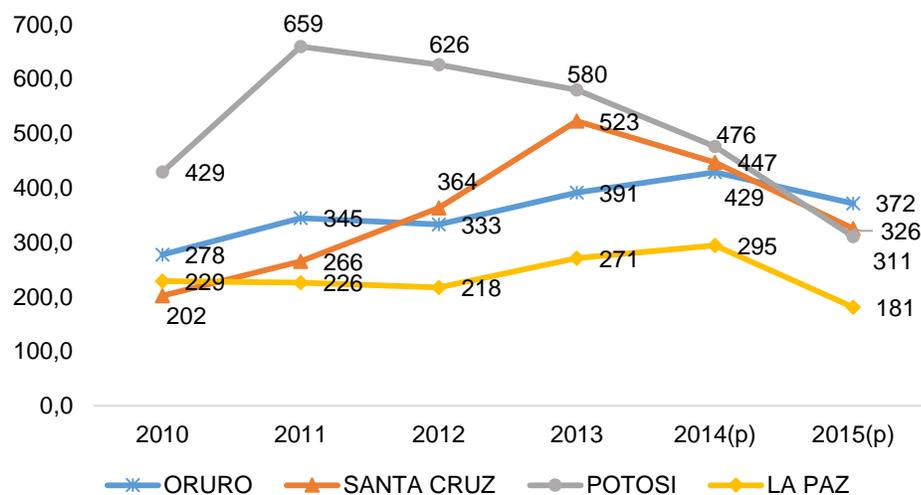
(p) preliminar

Respecto a las exportaciones por departamento, el Cuadro N° 14, muestra la información donde notoriamente La Paz no es uno de los departamentos de mayor exportación, siendo que este tiene el 27% de población según Censo

de 2012³¹. El motivo de esta situación se debe a que Oruro concentra sus exportaciones en minerales, pese a exportar quinua. El departamento de Santa Cruz es mayormente demandado por su producción en oleaginosas y Potosí en similar condiciones que Oruro.

El gráfico contiguo muestra el comportamiento de las exportaciones de los principales departamentos, donde todos muestran una disminución de sus exportaciones para el año 2015.

Gráfico N° 11
Exportaciones de Oruro, Santa Cruz, Potosí y La Paz
vía de salida Tambo Quemado - Arica, según clasificación 2010 –
2015(p)
En millones de dólares



Elaboración propia con datos del INE.
 (p) preliminar

Es prudente hacer referencia al hecho que desde tiempos de la colonia, para la exportación de la riqueza del Cerro Rico de Potosí, así como para las importaciones de ultramar (especialmente de Europa) el Puerto de Arica era el mayormente demandado, ya que para entonces el Puerto de Cobija (entonces territorio boliviano) quedaba distante de la capital boliviana, más aún

³¹ Fuente: Instituto Nacional de Estadística

desde Potosí (mayor exportador para su época) se tardaba aproximadamente de 20 a 25 días de viaje a lomo de bestia cruzando el inhóspito desierto de Atacama. Por ende, es preciso mencionar que desde tiempos de la colonia hasta la era republicana, la vía de salida por el Puerto de Arica siempre simplificó el comercio para nuestro país.

Respecto a las operaciones de importación, la información estadística consigna los siguientes datos:

Cuadro N° 15
Importaciones por departamento,
según vía de ingreso Arica - Tambo Quemado, 2010 – 2015(p)
En millones de dólares

	2010	2011	2012	2013	2014 (p)	2015(p)
TOTAL	2.076,3	3.075,3	3.500,9	4.093,0	4.476,6	3.844,8
SANTA CRUZ	768,7	1.046,6	1.221,2	1.484,7	1.657,0	1.368,0
LA PAZ	688,8	1.072,6	1.125,2	1.240,5	1.396,3	1.167,1
ORURO	319,0	528,5	684,2	779,7	629,7	696,1
COCHABAMBA	275,9	391,6	439,1	474,1	716,9	576,1
POTOSI	10,3	20,5	18,6	10,3	20,6	15,8
TARIJA	2,6	2,6	3,9	94,5	47,7	13,0
CHUQUISACA	11,0	12,7	8,6	8,7	8,0	8,4
PANDO	0,0	0,0	0,0	0,2	0,1	0,2
BENI	0,1	0,1	0,2	0,3	0,2	0,1

Fuente: Instituto Nacional de Estadística - INE.
(p) preliminar

Pese a la ventaja geográfica que tiene el departamento de La Paz para el ingreso de mercancías, los datos de importaciones según el INE, claramente muestran que el departamento que más utiliza la vía de salida por Tambo Quemado desde el Puerto de Arica es Santa Cruz de la Sierra; pues esta situación se debe a que Santa Cruz es el departamento que tiene concentrado el 26,4%³² de la población de todo el país, pero principalmente se debe al tipo

³² Fuente: Dossier de estadísticas sociales y económicas vol. 25. Unidad de Análisis de Políticas Sociales y Económicas. 2015

de bienes de importación, es decir, que Santa Cruz primordialmente importa máquinas, aparatos y artefactos mecánicos; vehículos automotores, tractores; y, diversos productos para la industria química³³, ya que es uno de los principales departamentos con mayor nivel de producción manufacturera.

En cuanto a las exportaciones por el circuito de estudio, también y en mayor medida sufren de incrementos en los costos logísticos hasta el Puerto de Arica. Por mencionar un ejemplo, cuando a momento de ingreso de mercancía a territorio chileno (en tránsito) toca un aforo físico, se incrementa el costo porque éste debe ser pagado adicionalmente, significa además que la mercancía corre el riesgo de quedarse en Puerto si no alcanzara a embarcar en la naviera correspondiente provocando ello incumplimiento en la entrega en destino final.

El comercio boliviano moviliza bastante volúmenes de exportación, situación que tiene un efecto sobre el valor del flete³⁴, ya que al exportar en mayor volumen se requiere transporte con más capacidad de tonelaje, incrementándose esto en época alta, por ejemplo en temporada de cosecha; por lo que el costo de transporte tiende a incrementarse, afectando la competitividad; y, por ende alterando los costos logísticos. Las temporadas alta, media y baja son descritas a continuación:

³³ Fuente: Instituto Nacional de Estadística - INE

³⁴ Precio de mercado que representa el valor pagado por el usuario al transportador por trasladar su carga entre origen y destino.

Cuadro N° 16
Flete de transporte, según temporada del año
La Paz - Tambo Quemado – Arica

	Alta	Media	Baja
Enero	x		
Febrero	x		
Marzo		x	
Abril		x	
Mayo		x	
Junio			x
Julio			x
Agosto			x
Septiembre			x
Octubre	x		
Noviembre	x		
Diciembre	x		

Fuente: Datos proporcionados en el recorrido de estudio

Pero, el costo del flete suele tener variables endógenas y exógenas que hacen fluctuar sus costos; por ejemplo el costo operativo del vehículo (depreciación, combustible y repuestos) y el tipo de servicio que es ofrecido (camión parcial o completo) se encuentran totalmente vinculados a la empresa transportista. Contrariamente el tipo de carga a transportar (carga general pudiendo ser *suelta*, *unitarizada*: paletizada y/o contenedorizada, y *refrigerada*; y, carga a granel pudiendo ser *líquida*: petróleo, *solida*: cosecha de granos, y *gaseosa*: gas natural), la distancia y tiempo entre origen y destino (incluye tiempo en el país tránsito), los costos por servicios de terminales de carga (tarifa básica más recargos, muellaje o atraque y manipuleo de la carga de tratase de puertos secos) y los inevitables costos de peajes, son variables exógenas del costo del flete. No obstante, la cotización de fletes se da en función al cobro del camión completo; esta situación oscila según la temporada demandada conforme al cuadro a continuación:

Cuadro N° 17
Costo de flete de transporte, según temporada del año
La Paz - Tambo Quemado – Arica,
En dólares

	TEMPORADA		
	Alta	Media	Baja
Costo (aproximado)	700 - 850	700 - 750	600 - 650

Fuente: Datos proporcionados en el recorrido de estudio

Con la información del cuadro precedente se hizo importante realizar el cálculo³⁵ del costo promedio para nuestro país (enclaustrado de litoral marítimo) a diferencia de un país con acceso soberano.

Entre los costos requeridos en la logística por el circuito de estudio se encuentran los costos que nos fueron proporcionados por personeros de la ASP-B:

Cuadro N°18
Costo de Contenedores

Contenedor Directo		Contenedor Indirecto	
20'	Bs 251	20'	Bs 834,64
40'	Bs 321	40'	Bs 1017,34

Fuente: Datos proporcionados por personeros de ASP-B

Pero lo anterior son parte de los costos portuarios. Existen además otros cargos que deben ser pagados dentro de la logística de transporte como por ejemplo, el peaje de carretera por la utilización de la vía de conexión donde el costo aproximado para camiones es de \$us30.- asimismo, se debe gastar en el Impuesto al Valor Agregado – IVA cuando así necesite el camión, por ejemplo en repuestos y combustible entre otros.

En ese contexto es inevitable mencionar al combustible entre los factores determinantes que inciden en los rendimientos logísticos de la carga en

³⁵ Cálculo propuesto por la UNCTAD en su documento TD/LDC/AC.1/19

tránsito de y hacia Bolivia, en el circuito carretero La Paz – Tambo Quemado – Puerto de Arica ya que éstos pueden variar según el país, pues en Bolivia el costo promedio es de Bs3,74.- equivalente a \$us0,54.- y el combustible en Chile cuesta aproximadamente \$us0,97.- es decir, el costo casi se duplica de un país a otro. Ahora bien, la ALADI³⁶ reporta costos adicionales como la tasa de almacén aduanero, tasa de verificación, aporte gremial y despacho aduanero.

Asimismo, el aspecto cambiario es un problema de la logística debido a que el país tránsito otorga sus servicios en moneda nacional, con lo que quedamos vulnerables a sus políticas internas cambiarias³⁷. Dado el caso de una apreciación³⁸ del peso chileno, incrementaría el costo en la logística del comercio porque en terreno boliviano se realiza la compra de dólares americanos, llegando al vecino país, se tiene que realizar la venta de los dólares pero a su moneda (donde por cada unidad de dólar vendido se percibiría menor cantidad de pesos chilenos)³⁹, es decir, la utilización doble de un tipo de cambio.

Otro costo inevitable para el comercio boliviano de exportación es el transporte vehicular, ya que Bolivia requiere la utilización del transporte terrestre y marítimo para su comercio con países de ultramar, pues éstos son los mayormente demandantes de nuestra oferta exportable.

³⁶ Informe de la Secretaría General de ALADI. ALADI /SEC /Estudio 160, del 21.10.03.

³⁷ La República de Chile mantiene como política un tipo de cambio flexible

³⁸ Apreciación es el aumento en el precio de una moneda con respecto a otra u otras bajo un régimen de tipo de cambio flexible

³⁹ Ver ejemplo del Cuadro N° 1 del Anexo

Cuadro N° 19
Promedio de costos de transporte, según temporada
En dólares

COSTO PROMEDIO PARA BOLIVIA		
Alta	Media	Baja
775	725	625
COSTO PROMEDIO PARA PAÍSES CON LITORAL MARÍTIMO		
Alta	Media	Baja
675	631	544
DIFERENCIA		
Alta	Media	Baja
100	94	81

Fuente: Elaboración propia, según recomendación de la UNCTAD

El cuadro N° 19 detalla los promedios del costo del transporte para Bolivia según temporada alta, media o baja, dichos costos oscilan entre \$us775 y \$us625. Asimismo, detalla los costos promedios para países como Chile, Perú o Ecuador con acceso soberano al litoral marítimo, dichos costos oscilan entre \$us675 y \$us544. La mayor diferencia entre Bolivia y los países con litoral marítimo es de \$us100 en temporada alta y \$81 menos en temporada baja.

Lo anterior desemboca en los cuadros a continuación:

Cuadro N° 20
Bolivia: Promedio de costos de transporte, según temporada por Km
En dólares

COSTO PROMEDIO POR KILOMETRO PARA BOLIVIA		
Alta	Media	Baja
1,6	1,5	1,3

Fuente: Elaboración propia

El costo promedio del transporte en el circuito carretero La Paz – Tambo Quemado – Arica refiere un costo de \$us1,6 equivalente a Bs11,1 por kilómetro recorrido en temporada alta. \$us1,5 al tipo de cambio de venta

Bs10,4 en temporada media y \$us1,3 similar a Bs8,9 el costo por kilómetro hasta Puerto.

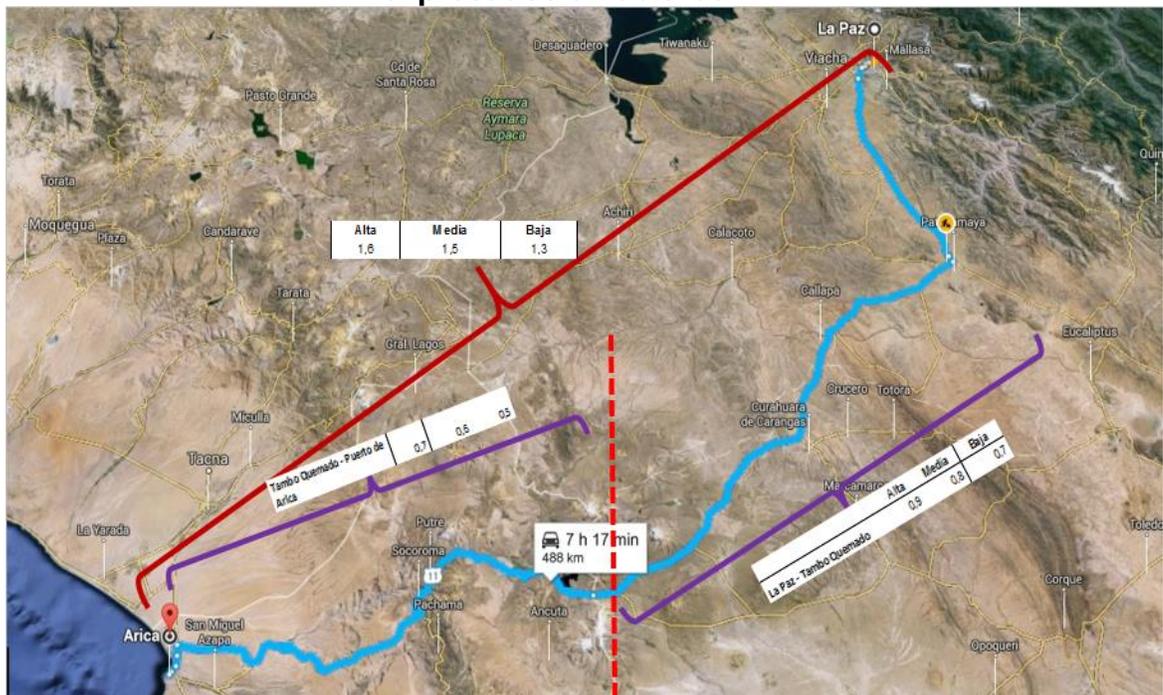
Cuadro N° 21
Bolivia: Promedio de costos de transporte según temporada por Km,
por tramo
En dólares

	Alta	Media	Baja
La Paz - Tambo Quemado	0,9	0,8	0,7
Tambo Quemado - Puerto de Arica	0,7	0,6	0,5

Fuente: Elaboración propia

El cuadro N° 21 refleja el costo promedio en los tramos La Paz – Tambo Quemado entre⁴⁰ Bs6,3 y Bs5,1 así como los costos promedios en el tramo Tambo Quemado – Puerto de Arica que fluctúa entre Bs4,7 y Bs3,8.

Recorrido La Paz – Tambo Quemado – Arica con sus respectivos costos expresados en dólares



Fuente: Elaboración propia

⁴⁰ Todos los costos fueron calculados al tipo de cambio de venta del Sistema Bancario Nacional 6,97Bs por Dólar.

Cabe recordar que las operaciones de comercio exterior bolivianas, son en su mayoría por la vía autoviaria (29% como promedio 2000-2013 en tonelaje, por medio de salida)⁴¹; lo que da a entender que el camión es el vehículo mayormente utilizado en Bolivia como medio de transporte para nuestro comercio. En el análisis del circuito La Paz – Tambo Quemado – Arica, el camión es utilizado intermodalmente (marítima –terrestre y viceversa), provocando altos niveles de contaminación.

Asimismo, la velocidad del camión como principal medio de transporte para el comercio boliviano, depende mucho del tipo de carretera al que será sometido durante el viaje hasta destino, de su pendiente, su desnivel, radio y su misma estructura del remolque, por lo que en el circuito La Paz – Tambo Quemado – Arica la velocidad oscila entre 80 y 120 Km/hora, con una duración de 9 horas en promedio. A ello se suma un grave problema que es el tiempo que toma atravesar el paso frontera, aspecto que depende de ambas administraciones aduaneras (Bolivia y Chile); y, entre ambos se hace el tiempo total de tránsito que se debe tomar para una programación logística de transporte.

A todo lo expuesto hasta el momento, es preciso señalar que la ASP-B detectó una infinidad de atropellos y arbitrariedades cometidas por Chile que afectan directamente en la logística del comercio boliviano, lo que por ende afecta a la competitividad de la producción de la oferta exportable. Estas son el cobro de impuestos de 19% por IVA (interno en Chile en ciertas ocasiones dependiendo el tipo de demanda), devolución de contenedores (la reinternación de contenedores debe ser operada por el transporte chileno), maltrato a la mercancía boliviana, fumigación a la carga boliviana con su respectivo cobro que además es realizada en ciertos horarios que en muchas ocasiones no coinciden con el arribo de los camiones, teniendo éstos que esperar

⁴¹ Cálculo prorrateado con información del INE

representando ello mayores costos de operación. Adicionalmente se cobra por movimiento de carga peligrosa con reajustes de tarifas. Sin embargo más perjudicial aún son los paros de la Aduana y/o de entidades chilenas totalmente vinculadas con la logística de transporte para el comercio boliviano.

Existen también una serie de problemáticas para el comercio boliviano, en el mismo Puerto de Arica que afectan la logística tanto de exportaciones como importaciones y causan el encarecimiento de servicios portuarios de forma arbitraria estos son: el mal servicio en el puerto y retraso en las tareas de carga y descarga; traslado de contenedores hacia las navieras para devolución de contenedores únicamente por transportistas chilenos; cabotaje, es decir, traslado de la mercancía boliviana en territorio chileno hasta que sea recogida por el transportista; asimismo, se identificó el traslado de la mercancía a extrapuestos de forma arbitraria; aforo de la carga de exportación (que se encuentra en calidad de tránsito); el perjuicio de la carga que requiere la atención del SAG y no alcanza a sus horarios de trabajo; malos servicios en el puerto a causa de la falta de inversión; maltrato a la carga boliviana; representantes chilenos para la carga boliviana (cuando solamente deben representar carga chilena); falsedades chilenas como la declaración de carga boliviana en abandono porque a momento de la entrega no se encuentra el transportista en puerto situación penalizada con un costo adicional.

Concluyendo este acápite cabe mencionar que además de las contravenciones identificadas por la ASP-B, el sector importador/exportador indica que dicha institución también provoca bajos rendimientos en la logística de transporte por el circuito carretero de estudio toda vez que realiza un cobro por las operaciones de comercio de los productos de y hacia Bolivia; cobro que los actores en el comercio consideran no conlleva a ningún tipo de contraprestación del servicio de carga, es más los exportadores estiman que la utilización de ASP-B origina un sobre costo afectando la competitividad, más

aun si no aporta ningún tipo de valor agregado a la carga. En ese sentido es que solamente son 6 las empresas exportadoras que utilizan los servicios que presta ASP-B, estas empresas son⁴²: Sindan Organic S.R.L., Vitrometal S.R.L., Corporación Minera IAPA, Mankeri S.A., Empresa Minera Comercial L.T.D.A., SuitLogs.

3.2. Análisis a los instrumentos legales bilaterales en el ámbito comercial entre Bolivia y Chile referidos a transporte.

Las relaciones entre Bolivia y Chile posterior a la Guerra del Pacífico, se enmarcan en un contexto del derecho internacional, es decir, en un contexto de Tratados y Convenios entre ambos países.

En ese contexto corresponde hacer referencia al aspecto jurídico que se inicia posteriormente a la independencia de la República de Bolivia el 6 de agosto de 1825, con pleno derecho jurídico sobre el desierto de Atacama y sus costas sobre el Océano Pacífico dependiente como una provincia del Departamento de Potosí, mediante Decreto Supremo de 1 de julio de 1829, el Mariscal Andrés de Santa Cruz transformó el territorio de Atacama en una provincia independiente a cargo de un Gobernador denominándola “Provincia del Litoral”. En 1839, el Presidente José Miguel de Velasco elevó a rango de Distrito a cargo de un Prefecto; seguidamente, a la cabeza de Mariano Melgarejo y mediante Decreto Supremo de 1 de enero de 1867, fue creado el Departamento del Litoral, con una superficie aproximada de 120.000 km², limitando al norte el río Loa con Perú, al sur el río Salado con Chile, el Océano Pacífico al oeste y la Cordillera de los Andes al este; teniendo como capital el Puerto de Cobija.

En ese entendido, a manera de hacer una revisión a los aspectos diplomáticos entre naciones, es necesario evocar el **Tratado de Límites de 1866** que divide

⁴² Fuente: Entrevista a funcionarios de ASPB, La Paz - Oficina Central: Calle Lisímaco Gutiérrez No. 342 Zona Sopocachi

a Bolivia y Chile en el grado 24 de latitud meridional desde el Litoral Pacífico hasta los límites orientales de Chile; este Tratado presentó una gran dificultad debido a la ambigüedad de la interpretación de la norma que favorecía en gran medida a Chile pues la realidad limítrofe entre ambos no existía de forma clara; sin embargo, el Tratado fue ratificado el año 1868 y ese mismo año la costa del Pacífico sufrió un terremoto devastador, al grado que la empresa explotadora de guano del Barón de la Rivière quebró por lo que la “Sociedad Exploradora del Desierto” obtuvo la concesionalidad por quince años de Melgarejo; posteriormente la mencionada empresa se dedicó a la explotación de salitre y plata provenientes de Caracoles y Mejillones. Melgarejo, fue derrocado en 1871 y al llegar al poder Agustín Morales con la promulgación de una norma con rango de Ley anuló las concesiones en Mejillones y Caracoles. Consecutivamente se firmó el protocolo Corral – Lindsay⁴³ el 5 de diciembre de 1872 a fin de revisar o abrogar el Tratado de 10 de agosto de 1866, pero bajo la base inamovible del grado 24 y las Altas Cumbres de la gran Cordillera de los Andes.

El 6 de febrero del año 1873 en Lima, se firmó el **Tratado Secreto de Alianza Defensiva entre Bolivia y Perú**, a la cabeza de Juan de la Cruz Benavente (por Bolivia) y José de la Riva Agüero (por Perú), tras la falta de seguridad jurídica y de hecho que Bolivia sentía hacia Chile debido a sus avasallamientos territoriales, además de la amistad que el Presidente Agustín Morales tenía con la República del Perú. Toda vez que Bolivia quería tener mayor poder de negociación, intentó convencer a Argentina para su adhesión contra Chile, pero Argentina se encontraba en con problemas territoriales en la Patagonia además estaba en pleno reclamo de Tarija.

⁴³ Santiago Lindsay, encargado de límites de Chile y Casimiro Corral, Canciller de Bolivia para el año 1872.

Posteriormente, el 6 de agosto de 1874, se firmó el **Tratado de Límites entre Bolivia (Canciller Mariano Bautista Saavedra) y Chile (Carlos Walker Martínez)**, dicho Tratado abrogó en su totalidad el de 1866, principalmente bajo la premisa que el paralelo 24 desde el mar hasta la Cordillera de los Andes fuese el límite entre Bolivia y Chile. La imagen a continuación muestra el paralelo 24 que Chile impuso a Bolivia.

Antiguo mapa de Bolivia



Fuente: http://pugnacpb.blogspot.com/p/contact-us_28.html

Hasta el Tratado de 1904 (que será explicado con posterioridad) existieron una amplia gama de hitos diplomáticos, entre los cuales los más destacados son el **Pacto de Tregua entre Bolivia y Chile**, celebrado el 4 de abril de 1884, mediante el cual Bolivia y Chile celebran una tregua indefinida y se restablecen las relaciones comerciales entre ambos países; y, los Tratados firmados el 18 de mayo de 1895, uno sobre **Paz y Amistad** donde Bolivia cedía a Chile el dominio a perpetuidad del territorio que mencionaba el Pacto de Tregua y el otro

Tratado Especial de Transferencia de Territorio, referido al destino de Tacna y Arica.

3.2.1. Tratado de Paz y Amistad de 1904.

El mismo reconoce en su artículo 6 y a perpetuidad para Bolivia el más amplio y libre derecho de tránsito comercial por su territorio y puertos del Pacífico.

De igual manera refiere el artículo 7 del mencionado Tratado a momento que la República de Chile decide otorgar a Bolivia la construcción de agencias aduaneras en los Puertos de Arica y Antofagasta, que deberán cuidar del *tránsito* de mercancías.

Por dicho Tratado se dio fin a la Guerra del Pacífico; Bolivia aceptó el “dominio absoluto y perpetuo de Chile” y cedió 158.000 Km². de territorio y una costa de 400 Km. de largo sobre el litoral. Pero Chile otorgó a Bolivia libre tránsito y facilidades aduaneras, además, un completo “usufructo” de todos los puertos que existen en el litoral chileno.

“Por este Tratado Bolivia cedió su costa al mar a cambio de cuatro obligaciones principales por parte de Chile: 1) la construcción del ferrocarril Arica-La Paz; 2) garantizar la construcción de ciertos tramos ferroviarios en Bolivia; 3) la entrega a Bolivia de trescientas mil libras esterlinas; y 4) el reconocimiento en favor de Bolivia de libre tránsito por territorio y puertos chilenos³⁸.”⁴⁴

Al respecto, no podemos negar que en todo momento histórico hasta la actualidad Chile vulnera el Tratado de 1904 de distintas maneras; por mencionar algunos ejemplos, es preciso remontarnos a la década de los años 30 del siglo pasado, momento en que Bolivia se enfrentaba contra Paraguay en la Guerra

⁴⁴ Ramiro Orías Arredondo, El Régimen de los países sin litoral en el derecho del Mar y las perspectivas para Bolivia, La Paz, Bolivia, 1998, p. 45.

del Chaco y Chile impidió la internación de armamentos por sus puertos para dicha contienda bélica. Otro ejemplo menos pasado ocurrió el 2004, Chile privatizó los puertos de Arica y Antofagasta; decisión tomada de manera unilateral, pues Chile aplicó medidas aduaneras portuarias⁴⁵ a importaciones y exportaciones afectando los costos.

Tampoco podemos dejar de mencionar el hecho que en consecutivas oportunidades se registraron numerosas huelgas en puertos chilenos retrasando el comercio de y hacia Bolivia, que si bien se trata de huelgas legítimas e internas en ámbitos laborales, el gobierno de Chile debe garantizar el cumplimiento del Tratado que tiene carácter supranacional.

3.2.2. Convención de Tráfico Comercial de 1912.

En su primer artículo se remonta al “Tratado de Paz y Amistad”, como garantía de un libre tránsito por territorio chileno de mercancías desde y hacia Bolivia; por lo que es necesario recapitular que Chile reconoce a Bolivia a perpetuidad y sin ninguna limitación un libre derecho de tránsito, esto sin importar tiempos de paz o guerra, bajo cualquier figura comercial de mercancías o provisiones de armamento, es decir que no consigna ninguna limitación o restricción. Negociadores del Tratado, lógicamente vieron las necesidades vitales del enclaustramiento boliviano, motivo para haber definido la amplia e irrestringida libertad de tránsito por puertos chilenos a fin de certificar independencia y autonomía boliviana en el margen del comercio exterior.

Esta Convención de Tráfico Comercial más allá de reglamentar aspectos referidos a comercio exterior de y hacia Bolivia, establece además que éstas están sometidas a las autoridades aduaneras y legislación boliviana, salvo en los casos que afecten a Chile. En cuanto al tránsito de mercadería de

⁴⁵ Chile aplicó un tarifario y medidas de seguridad dependiendo de la mercancía como carga IMO.

importación y exportación boliviana menciona que estarán exentas de todo reconocimiento del interior; por lo que Chile no debe ni puede fiscalizar el contenido de la mercancía en tránsito que utilice puertos chilenos.

A manera de hacer referencia, la Convención de Tráfico Comercial, señala en su artículo 12 la exoneración del pago de almacenaje de la Aduana de Chile a la mercancía en calidad de tránsito para ingreso a Bolivia por el plazo de un año. Actualmente, esta facilidad es otorgada en 365 días libres en el costo de almacenamiento para importaciones y 60 para exportaciones.

3.2.3. Convención sobre Tránsito de 1937.

Dos años posteriores a la conclusión de la Guerra del Chaco con una duración desde el 19 de junio de 1932 hasta el 19 de junio de 1935, se firmó entre Bolivia y Chile el 16 de agosto de 1937 la Convención sobre Tránsito que refiere que en atención al artículo 6 del Tratado de 1904, existe libre tránsito comercial para toda clase de carga sin excepción alguna.

En los artículos 2 y 9 se reitera el exclusivo control por parte de la agencia aduanera a la mercancía y su almacenamiento por un año respectivamente; asimismo dentro de las estipulaciones boliviano chilenas comprende toda clase de carga y en todo tiempo sin excepción alguna de libre tránsito.

Es de precisar que se aseguró en favor de Bolivia la plena autonomía de procedimiento en cuanto el manejo de la carga en tránsito desde el momento de su entrega por la aduana chilena, así como el derecho de ejercer un absoluto control desde la llegada a puerto y eventualmente la construcción de almacenes para las agencias aduaneras bolivianas a fin de independizar el depósito de las mercaderías con destino hacia Bolivia.

De lo precedente, es menester indicar que mediante la Convención sobre Tránsito de 16 de agosto de 1937, el gobierno chileno reconoce y avala el más amplio y libre tránsito por su territorio además de puertos mayores para personas y cargas que atraviesen por su territorio desde o hacia Bolivia, lo que implica a toda clase de carga y en todo tiempo sin excepción alguna, aspecto que no es cumplido ya que existe distinción y diferenciación en el manipuleo de la carga hacia Bolivia según tipo de carga como se mencionó anteriormente.

3.2.4. Declaración de Arica en 1953.

Luego de una demanda interpuesta por las empresas Patiño, Hochschild y Aramayo en atención al embargo de implementos y equipos de trabajo en Antofagasta para las minas de las mencionadas empresas el 25 de enero de 1953, firmaron Bolivia y Chile la “declaración de Arica”, que reitera el exclusivo control de la mercancía por la agencia aduanera boliviana, desde su entrega a la misma en puerto y sin interferencia alguna e incluso sin importar el recinto.

El artículo 2, señala que los asuntos de carga cualquiera fuera su naturaleza, únicamente pueden ser conocidas y resueltas por autoridades bolivianas, por lo que las autoridades chilenas no tienen que ejercer jurisdicción alguna; más aún cuando el artículo 3 de la misma Declaración describe que la intervención de las autoridades chilenas en operaciones de tránsito (de y hacia Bolivia) tienen carácter de vigilancia externa a fin de evitar el descarguío en territorio chileno y por ende el consumo clandestino en mercado local chileno.

En relación al párrafo anterior donde se mencionó que las operaciones de exportación a mercados de ultramar, Bolivia se ve afectada a momento que los contenedores son abiertos por autoridades chilenas ante mercancía “sospechosa”; es de destacar que en muchos casos la mercancía es objeto del beneficio de origen y al darse tal situación se ve afectada en su cumplimiento.

Entonces, ¿dónde queda lo convenido en la Declaración de Arica respecto la intromisión del país vecino, en temas de la carga boliviana?

Lógicamente, las autoridades chilenas velarán sus intereses de consumo si se tratase de contrabando; sin embargo, llega su tuición en cuanto a carga boliviana se refiere, hasta vigilancia, por cuanto la apertura de contenedores contraviene en su totalidad a lo pactado en la Declaración de Arica, haciendo notar nuevamente la falta de compromiso de las autoridades chilenas.

Para finalizar corresponde hacer mención al hecho que la Declaración de Arica establece inmunidad de jurisdicción sobre la mercancía boliviana en tránsito; es decir que en circunstancias especiales y específicas Bolivia ejercería soberanía sobre territorio chileno para la carga boliviana en tránsito.

3.2.5. Sistema Integrado de Tránsito (SIT) de 1975.

Integrado por Bolivia con las siguientes instituciones: Viceministerio de Transporte, Administración de Servicios Portuarios – Bolivia (ASP-B), Cámara Nacional de Industrias de Bolivia (CNI) y Cámara Nacional de Comercio (CNC); y, Chile con: Ministerio de Transporte, Empresa Portuaria Antofagasta (EPA) y Aduana. Sistema recomendado por la CEPAL a solicitud de ambos países para dar cumplimiento al Tratado de Paz de 1904 respecto la carga en tránsito de y hacia Bolivia en los Puertos de Arica y Antofagasta, aspecto por el cual el Puerto de Iquique se limita a la norma interna chilena.

Es necesario indicar que el SIT también se diseñó a fin reducir los tiempos de tránsito, asegurar que la carga en tránsito salga o ingrese con efectividad de y hacia Bolivia, es decir, evitar la clandestinidad de ingreso al mercado chileno; se diseñó además para el aprovechamiento de la capacidad de almacenaje portuario y facilidades físicas, y para el cumplimiento de Acuerdos en temas

sociales regionales; sin embargo, el SIT está siendo utilizado únicamente en las importaciones bolivianas y no en exportaciones.

Para finalizar éste punto, es de vital importancia hacer referencia a las consecuentes pérdidas en exportaciones e importaciones por los recurrentes paros y/o huelgas portuarios que se dan por temas administrativos del vecino país. Pese a la determinación del SIT que establece la responsabilidad por pérdidas y mermas, nadie se hizo responsable.

Tomando en cuenta que la circulación de camiones desde y hacia Chile es de 400 unidades aproximadamente en temporada baja y 700 unidades en temporada alta; estos paros aduaneros y portuarios causaron desde el año 2010 al 2015 en el acceso hasta el Puerto de Arica una pérdida de 80 días según el siguiente detalle:

Cuadro N° 22
Paros en Chile que afectaron la logística de transporte,
2010 - 2015

Gestión	Fecha de inicio del paro	Duración (días)	Entidad que causó el paro
2010	07 – Enero	4	Puerto Arica
2012	15 – Febrero	2	Puertos Nacional
	19 – Julio	1	Aduana
	6 – Octubre	12	Puertos Nacional
2013	15 – Marzo	21	Puertos Nacional
	26 – Noviembre	5	Aduana
2014	3 – Enero	22	Puertos Nacional
	9 – Julio	1	Puertos Nacional
2015	17 – Marzo	1	Puertos Nacional
	20 – Marzo	9	Aduana
	26 – Noviembre	2	Aduana
TOTAL GENERAL		80	

Fuente: Periódico Cambio, publicado el 26-01-2016, por Víctor Hugo Chambi

3.2.6. Acta de Cochabamba de 1995.

Tras el enclaustramiento marítimo de Bolivia y en el marco de la diplomacia de los países dentro del derecho internacional existen varios Tratados y/o Acuerdos de carácter Supranacional que suscribimos Bolivia y Chile, entre los que no podemos dejar de mencionar a la firma del Acta de Cochabamba, que una vez desvinculadas la ASP-B y la Aduana chilena, se autorizó a los importadores y exportadores bolivianos la libre contratación de servicios de manipuleo portuario.

Claramente, Chile desconoce lo acordado en el Acta de 1995, puesto que con la privatización de lo que es el monopolio del Puerto de Arica el comercio boliviano no tiene opción alguna en cuanto al manipuleo portuario.

Es necesario ratificar que a lo largo de la historia, posterior a la Guerra del Pacífico, la República de Chile incumple los Acuerdo pactados y firmados con el Estado Boliviano; actual y recurrentemente, es decir, en los últimos 10 años los paros y huelgas portuarias dejan varados a miles de camiones con carga boliviana con destino a países de ultramar provocando incumplimiento de contrato a los empresarios que apuestan por el país, no basto de ello las mencionadas medidas de presión internas de Chile ocasionan además pérdidas del mismo flujo del comercio que en simples términos es el dinamismo de los agentes económicos de toda la cadena logística en los que se ven involucrados principalmente empresarios productores y empresarios transportistas de carga internacional.

Es menester “poner sobre la mesa” que el hecho que Bolivia y Chile hayan quebrantado sus relaciones diplomáticas desde el año 1978 permitiendo únicamente la instalación de la Misión Consular en ambos países, no significa el incumplimiento a lo establecido en un acuerdo que como bien se mencionó

líneas precedentes, un Tratado tiene un nivel supranacional, éste se encuentra por encima de una norma local.

3.3. Incidencia de los pasos de frontera, la ubicación geográfica y puerto del circuito carretero La Paz – Tambo Quemado – Puerto de Arica sobre la accesibilidad.

3.3.1. Incidencia de los pasos de frontera.-

Ante el enclaustramiento marítimo que sufre nuestro país, los costos de transporte internacional resultan ser más elevados que de los de un país con acceso a litoral marítimo; ésta situación lógicamente causa la reducción de ingresos de los empresarios dedicados al comercio internacional; y, no por el hecho de la distancia entre el Puerto y la empresa, sino más bien éste hecho es atribuible a los pasos de frontera que necesariamente se ven obligados a transitar por nuestra condición, es decir, a la utilización de un país tránsito.

El transporte entre ambos países implica el recorrido de aproximadamente 500 kilómetros, atravesando con ello una subida desde nivel del mar hasta 4.670 MSNM⁴⁶ cruzando la Cordillera de los Andes para posteriormente descender hasta casi 3.600 MSNM en el caso de las importaciones. Se advierte geográficamente que la mejor ruta de acceso al Litoral Pacífico marítimo con fines comerciales para nuestro país es sin duda por el Puerto de Arica.

Camiones a la espera de cruzar el paso de frontera Tambo Quemado



Fuente: https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/1/18/Tambo_Quemado.jpg (de Wikipedia)

⁴⁶ Altura en metros sobre el nivel del mar.

Se hace necesario mencionar que en promedio, las empresas de transporte internacional cobran aproximadamente 80\$us por tonelada que se encuentran estrechamente vinculados con los costos del cruce de frontera, valor que no es relevante en comparación al capital que contiene un contenedor.

Más allá de los costos monetarios, los pasos de frontera conllevan costos relacionados a la demora en tiempos, pues en el paso frontera de Tambo Quemado las entidades chilenas como el Servicio Agrícola y Ganadero – SAG tienen horarios que no son suficientes para la atención del transporte que circula hasta el Puerto de Arica.

En muchas ocasiones una gran cantidad de camiones se quedan varados debido al control de la carga boliviana por parte de las autoridades chilenas, lo que causa demoras en el arribo al puerto de embarque con destino a países de ultramar, es decir, que autoridades chilenas efectúan el control a la carga boliviana que ni siquiera tiene como destino Chile, contraviniendo la norma supranacional acordada entre ambos países.

Producto del control en el paso de frontera de Tambo Quemado – Chungará se da el retraso de arribo a puerto; ésta situación es de total conocimiento de las navieras y de la empresa encargada de administrar el Puerto de Arica, sin embargo ambas cobran multas bajo la justificación del retraso de arribo a Puerto, por un monto aproximado de 200 USD.- (según nos comentaron los exportadores en nuestra visita al Puerto).

El impacto del paso de frontera Tambo Quemado – Chungará en el circuito que se analiza en el presente trabajo de investigación, se encuentra plasmado en los altos costos del enclaustramiento boliviano, pues está estrechamente vinculado con la falta de autonomía del transporte internacional, referido este por ejemplo a infraestructura caminera, aduanera y portuaria; así como las

multas por retraso en el arribo de la carga a Puerto que se explicó líneas precedentes; de igual manera son significativos los costos en términos de tiempo y su consecuente estancamiento del flujo comercial a causa del transporte.

3.3.2. Incidencia de la ubicación geográfica y del Puerto de Arica.-

En el marco de altos costos en transporte debido al enclaustramiento marítimo; los empresarios que interactúan en el comercio internacional tienen ciertas ventajas dependiendo el lugar donde se ubique su producción en cuanto a distancias y demora se trata. Los productos exportados desde La Paz respecto del circuito Tambo Quemado – Puerto de Arica, son más beneficiados que los demás departamentos.

Por citar un ejemplo y a fin de realizar una breve comparación, se tomó en cuenta Oruro como origen de las exportaciones, dado que es otro lugar cercano al circuito por Tambo Quemado para llegar hasta el Puerto de Arica. La distancia desde Oruro es aproximadamente 522Km de recorrido hasta el Puerto de Arica; por su parte, la distancia entre La Paz y el Puerto de Arica es de 488Km, es decir, la distancia por el circuito de estudio claramente es menor. Así lo muestran las dos siguientes imágenes:

Recorrido La Paz – Tambo Quemado – Arica



Fuente: www.google.com.bo/maps

Recorrido Oruro – Tambo Quemado – Arica



Fuente: www.google.com.bo/maps

Las exportaciones bolivianas por el circuito del presente estudio, tienen una amplia diversidad de ventajas comparativas⁴⁷ toda vez que la configuración geográfica de los 1.098 millones de Km² que tiene Bolivia está compuesta por en su mayoría por una amplia llanura, 70% de terreno plano y 30% de terreno montañosos aproximadamente.

Esta geografía diversa, permite el acceso “bondadoso” autoviario que desde los 3.600MSNM desciende plácidamente hasta el Puerto de Arica (para las exportaciones); sin embargo, cabe aclarar que existen inconveniencias no atribuibles a Bolivia, como por ejemplo la necesidad de efectuar mantenimiento, rehabilitación y/o pavimentación de ciertos tramos en el circuito carretero en territorio chileno y en el mismo Puerto de Arica que son tuición del vecino país.

Lo anterior, responde a una falta de autonomía plena que escapa de las manos del Gobierno boliviano, pues si Chile no respeta los Tratados bilaterales

⁴⁷ Comparación entre los productores de un bien de acuerdo con su coste de oportunidad.

firmados con Bolivia, menos podríamos esperar mejoras en la infraestructura caminera y portuaria para mejorar el comercio de y hacia Bolivia.

Al detalle de lo precedentemente argumentado, se suma otro punto a favor como ventajoso y es el hecho que dentro el departamento de La Paz se encuentra la ciudad de El Alto, misma que desde el año 2004 fue favorecida por el Gobierno Central en cuanto a incentivos tributarios ya que en atención a la Ley de Promoción Económica de la ciudad de El Alto, de 13 de mayo de 2004, se establece condiciones adecuadas para nuevas inversiones productivas en la jurisdicción municipal de El Alto a fin de mejorar los niveles de productividad. La precitada norma incluye incentivos tributarios como la exención del Impuesto sobre las Utilidades de las Empresas – IUE de hasta diez años, asimismo la exención del pago del Gravamen Arancelario - GA e Impuesto al Valor Agregado - IVA durante el período de instalación de la nueva inversión o ampliación, que no debe exceder de dos años; pese a ello, otros son los antecedentes cuantitativos para el departamento de La Paz en relación a las exportaciones.

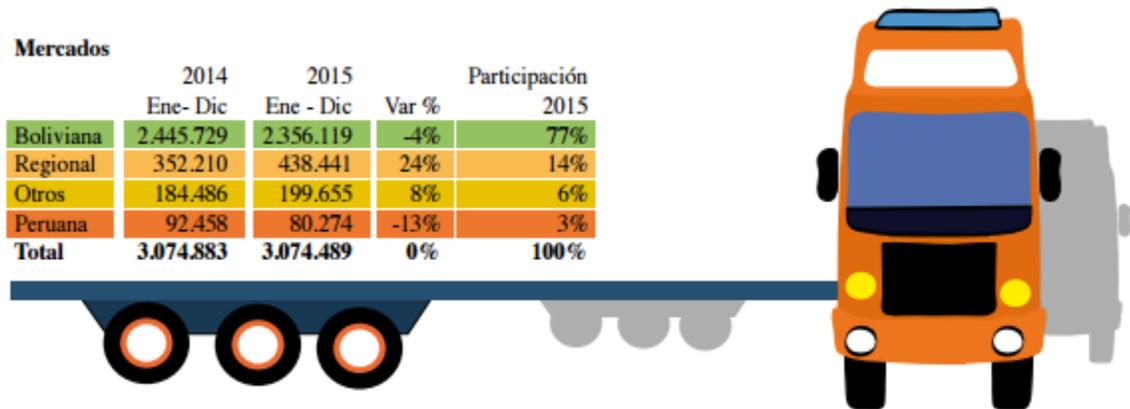
3.3.3. Incidencia del Puerto de Arica.-

Es necesario recapitular que el Puerto de Arica es la vía de acceso a mercados de ultramar más importante para el comercio boliviano de exportación; sin embargo se advirtieron un sinfín de atropellos a la mercancía desde y hacia Bolivia.

Pese a lo indicado la TPA y la EPA indican⁴⁸ que el principal mercado del Terminal son de las cargas bolivianas, con una participación del 77% de cargas bolivianas como detalla el siguiente gráfico:

⁴⁸ Ver Memoria anual 2015 de EPA y TPA

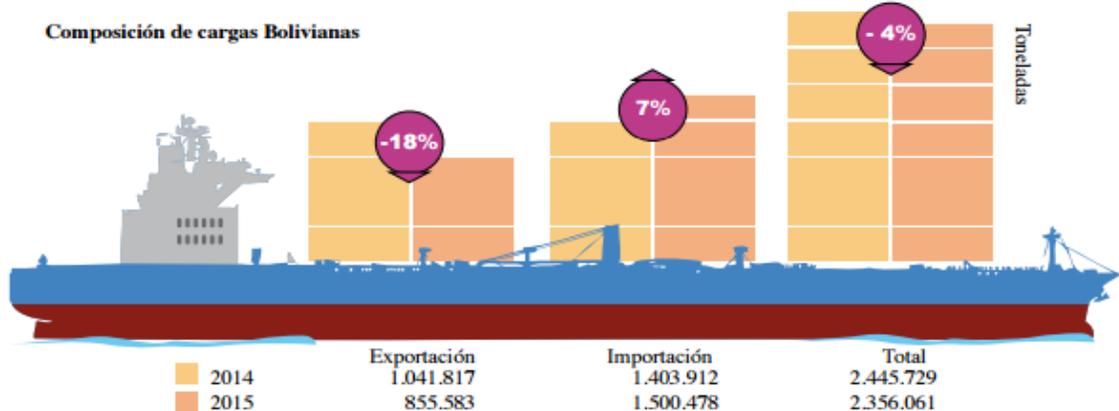
Mercados según origen registrados en la Empresa Puerto Arica



Fuente: EPA – Memoria 2015

La EPA, también tiene el registro de la composición de carga boliviana, misma que disminuyó en un 4% para el año 2015. El cuadro contiguo detalla la composición de exportaciones e importaciones de la carga boliviana que es registrada en EPA.

Comercio boliviano registrado en Empresa Puerto Arica



Fuente: EPA – Memoria 2015

A lo anterior señalado, es imprescindible indicar que TPA tiene como principales clientes a la ASP-B, ADM SAO S.A., Somarco Ltda., Imes Ltda., Industrias de Aceite S.A., Industrias Oleaginosas S.A., JK Trading, Glencore

International, Corpesca, Transitmar Ltda. y Sierra Gorda; empresas con diferente concepto de prestación de servicios.

En ese contexto, es ineludible referirnos a Somarco Ltda., puesto que (según exportadores bolivianos) dicha empresa retarda el comercio boliviano de exportación de minerales en aproximadamente 1 semana en “cumplimiento” de medidas medioambientales. Adicionalmente existe una demora en TPA de 2 días, ya que realiza 3 turnos, es decir, la atención a la carga boliviana se encuentra sujeta a las disposiciones internas de las empresas chilenas.

Para finalizar es necesario recalcar que aunque para el comercio boliviano el acceso y la utilización del Puerto de Arica sea el de mayor importancia y que las empresas chilenas que operan en el Puerto obtengan utilidades por el comercio boliviano, no existen políticas de mejora en los servicios público-privadas por parte del vecino país. Bolivia tiene otras alternativas de acceso al Litoral Pacífico, empero encarecerían en gran medida la logística de transporte.

4. MARCO PROPOSITIVO.-

- En lo referido al escenario del comercio boliviano por el Puerto de Arica, por medio del estudio serial a fin de comprobar la importancia del flujo comercial por el citado puerto y comparar con los demás puertos de acceso al Litoral Pacífico que utiliza Bolivia, es ineludible reiterar que se demostró de forma cuantitativa que Arica es el puerto de mayor demanda a través de los tiempos; por lo que sin restar la importancia que contiene el caso es ineludible hacer referencia que ello lleva a infracciones chilenas a nuestros transportistas en el trayecto como en el mismo puerto.

En ese entendido se identificaron varias transgresiones que obedecen básicamente a la monopolización (2004) del puerto ya que este responde a

decisiones arbitrarias en contra de la carga boliviana que fue mencionada en el acápite correspondiente; aspecto que hace referencia nuevamente a la vulneración de Tratados internacionales como al artículo 4 del Tratado de 1904, el artículo 1 de la Convención de la Convención sobre Tránsito de 1937 y el artículo 15 del ATIT.

Si bien es cierto que la ASP-B hizo la representación ante instancias de la ALADI acerca de lo que ocurre desde tiempo atrás, el cuerpo Consular chileno invitó (el 18 de noviembre de 2015) a las Cancillerías de ambos países, autoridades del puerto y aduaneras chilenas, a efectuar una inspección en el Puerto de Arica. Acontecimiento del que las autoridades chilenas confirmaron las infracciones argumentadas por Bolivia, comprometiéndose a realizar una revisión del tema portuario.

Cabe aclarar que la representación chilena no quiso perpetuar la aceptación de infracciones tras la inspección acaecida en Arica, por lo que los costos de operación en el transporte continúan elevados y en algunos casos con pagos extra.

Por lo anteriormente expuesto, se sugiere que las carteras de Estado correspondientes a Economía y Finanzas Públicas representada por la ASP-B junto al Ministerios de Relaciones Exteriores, unan esfuerzos en protocolizar toda agenda llevada a cabo con la República de Chile (en este caso) en el marco de la ALADI. Se sugiere además desestimar lo declarado por el Canciller chileno respecto que "...Chile no impone restricciones de ningún tipo y que se apega a la normativa vigente que es exigirle a los camioneros bolivianos su licencia de conducir, los seguros respectivos, corroborar que son efectivamente empleados de las empresas que ingresan al país, si tienen las

inspecciones al día”⁴⁹, ya que claramente se les demostró a las autoridades de aquel país las contravenciones a las que estaría incurriendo.

- Respecto al análisis a los instrumentos legales bilaterales referidos al transporte entre Bolivia y Chile es necesario mencionar que en el marco de la diplomacia de los pueblos existe una significativa “lista” de Acuerdos entre ambas naciones; sin embargo, estos son incumplidos *en lo concerniente a comercio exterior*.

En ese sentido, se hace preciso hacer referencia a la vulneración del Tratado de Paz y Amistad que data del año 1904, la convención del Tráfico Comercial de 1912, la Convención sobre Tránsito de 1937, la Declaración de Arica de 1953, el Sistema Integrado de Tránsito de 1975 y el Acta de Cochabamba de 1995.

Al respecto es prudente mencionar que a finales del año 2010, Chile informó que propuestas específicas respecto el tema marítimo no se tratarían. Empero, tras el anuncio del presidente Evo Morales de recurrir a tribunales internacionales, con nota verbal 745/183 de 8 de noviembre de 2011, Chile cuestionó sus obligaciones de negociar una posible salida al mar frente a una petición de información de Bolivia a la Corte Internacional de Justicia - CIJ. La demanda boliviana fue presentada en abril de 2013 y posteriormente fueron entregados los fundamentos en un documento, siendo éstos impugnados por Chile bajo el argumento de incompetencia institucional. En 2015 la CIJ rechazó la objeción de Chile y decidió continuar con la demanda boliviana.

El Ministerio de Relaciones Exteriores quien encargado de desarrollar “...la gestión de la política exterior para la defensa de su soberanía, independencia

⁴⁹ Periódico La Razón, “Aladi analizará hoy denuncia por perjuicio al transporte boliviano”; publicado el 2 de diciembre de 2014, autor: Jimena Paredes.

e intereses, mediante la aplicación de la diplomacia de los pueblos por la vida, en beneficio de las y los bolivianos”⁵⁰, debe proseguir con la demanda marítima ante la CIJ, bajo los argumentos ya interpuestos de que Chile tiene la obligación de negociar con Bolivia con el fin de llegar a un acuerdo que le otorgue un acceso plenamente soberano al océano Pacífico; Chile incumplió con esta obligación; y, debe cumplida de buena fe, con prontitud, formalmente, en un plazo razonable y eficaz para conceder en primera instancia una negociación a Bolivia acerca de un acceso soberano al océano Pacífico. Como país, las autoridades no deben politizar bajo ningún argumento este suceso.

Asimismo, es menester hacer mención que se recurrió a la CIJ toda vez que es el principal órgano judicial de la Organización de las Naciones Unidas – ONU; éste Tribunal tiene las funciones de resolver, de conformidad con el derecho internacional, controversias jurídicas que presenten los Estados, además puede emitir opiniones consultivas sobre cuestiones jurídicas planteadas por las naciones y organismos del sistema. Es imprescindible hacer mención al hecho que la CIJ es el único con las características citadas.

- En lo referido al paso frontera por Tambo Quemado, se identificó que los costos de transporte resultan ser un tanto más elevados debido a la utilización de un país tránsito; existe una demora en tiempos por motivos administrativos; sin embargo, se advirtió que geográficamente la ruta más óptima y más utilizada para fines comerciales es el Puerto de Arica para acceder al Litoral Pacífico.

Lo anteriormente mencionado lógicamente se convierte en un obstáculo de competitividad para nuestros productos de exportación, afectando además a las importaciones especialmente de productos perecederos; por lo que

⁵⁰ Artículo 4, Numeral I de la Ley N°465, del Servicio de Relaciones Exteriores

corresponde sugerir como acción a implementarse la simplificación documentaria en el tránsito fronterizo al que actualmente nos vemos obligados a recurrir.

Al respecto y recurriendo a una instancia supranacional, se recomienda que en el marco de la ALADI, el Consejo de Transporte para la Facilitación del Comercio incluya en su agenda, la simplificación documentaria en el tránsito fronterizo, consolidando el formato de los certificados, es decir, una aplicación similar al Acuerdo sobre Transporte Internacional Terrestre – ATIT, empero consignando el detalle según lo requerido en el país a cubrir, por ejemplo en temas sanitarios y/o inocuidad alimentaria.

Se sugiere el Consejo de Transporte para la Facilitación del Comercio, toda vez que entre sus funciones se encuentra el asesoramiento en temas relacionados con la facilitación de operaciones de transporte y comercio entre países miembros, así como el de formular recomendaciones respecto a la adopción de medidas o acuerdos sobre la facilitación de transporte y comercio⁵¹.

- En relación a los factores que inciden en los bajos rendimientos logísticos de la carga en tránsito de y hacia Bolivia, por el circuito carretero La Paz – Tambo Quemado – Puerto de Arica, se pudo identificar diversas variables que afectan lo mencionado; por lo que se destaca que dentro la logística de transporte, el rol del Estado boliviano es imprescindible, como significativo es el papel del empresario usuario y el proveedor de los servicios logísticos para ser más competitivos en el mercado internacional. El Gobierno Central a través de la facilitación documentaria, procedimental entre otros, así como el velar el

⁵¹ Resolución N° 57 de 27 de Agosto de 1986, "Creación de un Consejo Del Transporte para la Facilitación del Comercio y Funcionamiento en los Países Miembros de Organismos Nacionales sobre las mismas materias".

mantenimiento de las rutas troncales – internacionales; y, el sector privado eligiendo la mejor alternativa de logística para aminorar sus costos y que al mismo tiempo, el país salga benefactor de ello en el caso de las exportaciones, pues el registro colabora a una favorable balanza comercial.

En atención al anterior párrafo se sugiere a los actores del comercio boliviano, que utilizan el circuito carretero La Paz – Tambo Quemado – Puerto Arica establezcan una “Bolsa de Fletes” en coordinación con las empresas autoviarías de cada país (a fin de evitar la imposición que la reinternación de contenedores debe ser operada por el transporte chileno) y en presencia de las Cancillerías boliviana y chilena, para equilibrar los flujos de carga, ver las mejores opciones y propuestas para además ganar economías de escala y bajar el costo logístico del transporte desde y hasta el Puerto de Arica, teniendo siempre en cuenta lo estipulado en el Tratado de 1904.

Para ahondar el tema de la participación activa del Estado boliviano en cuestiones de comercio, es recomendable que a través de sus correspondientes instituciones se prioricen las medidas de facilitación para el comercio, siendo esto la simplificación, armonización y estandarización documentaria; por lo que se recomienda poner en marcha procedimientos relacionados en la eliminación documentaria y otros elementos innecesarios, por ejemplo se sugiere la unificación del Documento Único Administrativo - DUA⁵², así como la homogenización de los formatos de certificados sanitarios a fin de evitar diversas interpretaciones.

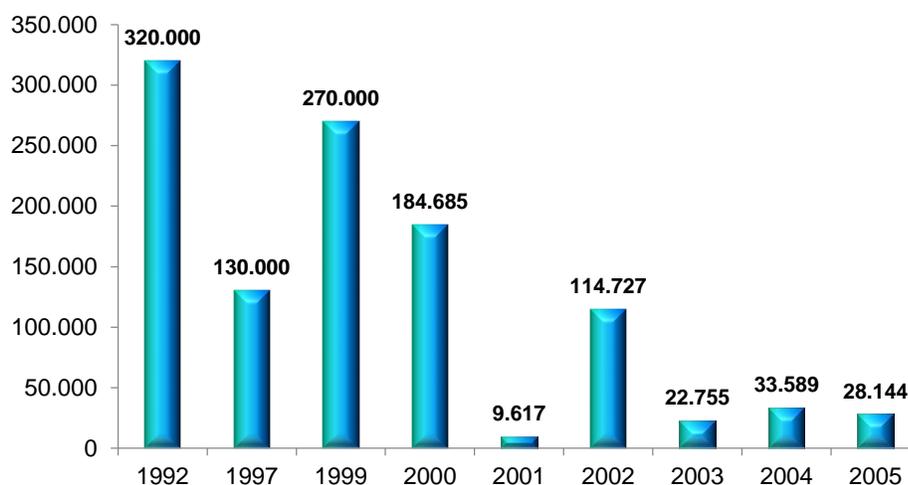
Corresponde hacer alusión al hecho que nuestro comercio en su gran mayoría es dependiente del transporte autoviarío, en que los fletes autoviaríos tienen recargos para la carga de exportación en aproximadamente 40% a los puertos

⁵² DUA; soporte papel de nuestra declaración de importación o exportación ante las autoridades aduaneras en el marco de la Organización Mundial de Aduanas.

del Pacífico según temporada (alta, media o baja). Por lo que se recomienda a las autoridades bolivianas exigir la habilitación y reactivación del transporte ferroviario, mismo que permite la movilización de cargas a granel y contenedorizada con un costo de fletes muy competitivos respecto el transporte carretero ya que no incrementan costos según temporada.

El párrafo precedente se instituye en el gráfico siguiente:

Gráfico N° 12
Demanda Histórica del Ferrocarril Arica La Paz⁵³
En toneladas



Fuente: Asesoría para el modelo de Concesionamiento del Ferrocarril Arica – La Paz

El gráfico anterior evidencia la alta utilización del transporte férreo hasta el Puerto de Arica hasta el año 2000, la caída que detalla desde el año 2001 se debe al sismo ocurrido en Chile y su afectación en ciertos tramos del recorrido en ferrocarril por lo que se transportó niveles mínimos de carga en los posteriores años hasta su paralización en 2005⁵⁴. Lo señalado es contrario al Tratado de Paz y Amistad de 20 de octubre de 1904 ya que por dicho tratado

⁵³ Construcción de una zona de extensión de la actividad portuaria del Puerto de Arica

⁵⁴ El tren se encuentra absolutamente paralizado en el lado chileno de la frontera desde hace más de diez años, debido a que, en 2005, la empresa a la que Chile adjudicó la administración de su tramo del ferrocarril (Arica – Visviri) se declaró en quiebra

Bolivia cedió su costa al mar a cambio de la construcción del ferrocarril Arica-La Paz entre otros.

En cuanto al tema relacionado con los cobros efectuados por la ASP-B, que señalan los actores del comercio boliviano no conllevarían a ningún tipo de contraprestación del servicio de la carga y que más aún incurriría en un sobre costo que afecta su competitividad, es importante aclarar que el manipuleo de la carga es un servicio terciarizado y que el pago que realizan los clientes de la ASP-B honran estos servicios portuarios, siendo las labores de la citada institución la de control y fiscalización de ese manipuleo.

En relación a las contravenciones respecto al traslado de la mercancía de importación hacia Bolivia a un extra puerto, cobro de impuestos de 19% por IVA (dependiendo la demanda), maltrato a la mercancía boliviana, fumigación a la carga boliviana (que además tiene un cobro adicional), percepción por movimiento de carga peligrosa, reajustabilidad de tarifas y paros de la Aduana; al ser estas de carácter bilateral, se sugiere la coordinación de la Cámara de Exportadores, Cámara Nacional de Comercio y sobre todo la Cámara Boliviana de Transporte Nacional e Internacional con el Ministerio de Relaciones Exteriores ya que esta cartera de Estado es el encargado de hacer las representaciones legales en asuntos diplomáticos entre países.

Las medidas a tomar y todos los esfuerzos necesarios en cuanto a la logística autoviaria para el acceso al Litoral Pacífico, deberán ser las más óptimas para el comercio de manera que se alcancen niveles de eficiencia y efectividad a fin que eleven la competitividad de nuestra oferta exportable a los mercados de ultramar, consiguiendo la reducción de gastos operativos y se creen nuevas ofertas de transporte internacional eficientes y a menores costos.

5. RECOMENDACIONES.-

De lo expuesto se recomienda enfáticamente exigir el cumplimiento del Tratado de Paz y Amistad de 1904 a través de las instancias competentes dando curso mínimamente al funcionamiento del ferrocarril Arica-La Paz; el reconocimiento en favor de Bolivia de libre tránsito por territorio y puertos chilenos en cuanto al tránsito de mercadería de importación y exportación boliviana cuando menciona que estarán exentas de todo reconocimiento del interior no debiendo fiscalizar el contenido de la mercancía en tránsito que utilice puertos chilenos.

Asimismo, se recomienda que si bien la privatización del Puerto de Arica convirtiendo ello en una empresa monopólica sea aplicada única y exclusivamente para el comercio chileno dado que actualmente el comercio boliviano no tiene opción alguna en cuanto al manipuleo portuario.

ANEXOS.-

Cuadro N° 1
Comportamiento del tipo de cambio ante una
Apreciación/Depreciación

	Dólar	Moneda Nacional
venta	1	6,97
compra	1	6,86
Aprecia		
venta	1	6,91
compra	1	6,81
Deprecia		
venta	1	7,21
compra	1	6,91

Fuente: Elaboración propia

BIBLIOGRAFÍA.-

1. Manzano N.; El costo de la mediterraneidad en Bolivia (Entre la restricción económica y el condicionamiento geográfico), 2012.
2. Comercio y política exterior boliviana – Evaluación de su desempeño y desafíos para el futuro, Fundación Konrad Adenauer Stiftung, 2009.
3. Mankiw G.; Principios de Economía, Segunda Edición, 2000.
4. Larraín F. y Sachs J., Macroeconomía en la economía global, Segunda Edición, 2002.
5. Fernández S., Lo que se promete se cumple, 2014.
6. Mesa C., Mesa J. y Gisbert T., Historia de Bolivia – Octava edición actualizada y aumentada, La Paz Bolivia, 2012.
7. Estado de situación de la competitividad en Bolivia, Sistema boliviano de productividad y competitividad – SBPC, 2002.
8. Alberto R., Estudio sobre los efectos económico-comerciales de la mediterraneidad sobre el comercio exterior de Bolivia, 2007.
9. Fernández y De Cea Ingenieros Ltda., Construcción de una zona de extensión de la actividad portuaria del Puerto de Arica, 2009.
10. Estudio de prospección de mercados de cargas a transferir desde y hacia la Macro Región, Advanced Logistics Group, 2011.
11. Estudio preliminar del transporte de los productos de comercio exterior de los países sin litoral de Sudamérica, Comisión Económica para América Latina y el Caribe – CEPAL, 2003.
12. El costo económico de la mediterraneidad, Comisión Económica para América Latina y el Caribe – CEPAL, julio 2003.
13. Estudio de facilitación del tránsito de mercadería con destino a Bolivia a través del Puerto de Arica, Naciones Unidas, 1975.
14. R. Avendaño O – A. Lucana Ch. 2005, Metodología de la investigación.
15. R. Hernández; C. Fernández; P. Baptista, 1995, Metodología de la investigación.

16. Zorrilla S., Diccionario de Economía, 1986.
17. Logística para el comercio y la integración. (17 al 23 de agosto de 2014). Nueva Economía, pp. 10-11.
18. Una tríada de oportunidades, Instituto Boliviano de comercio Exterior, abril de 2013.
19. Boletín Institucional “Posición Institucional sobre la privatización del Puerto de Arica, Cámara Nacional de comercio, Octubre – Noviembre 2004.
20. Bolivia dice no al monopolio creado en el Puerto de Arica. (Domingo 22 de agosto de 2004). Bolivian Business, pp. 8-9.
21. Unas 16 contravenciones restan competitividad a carga boliviana. (23 de marzo de 2016). La Razón, Especial Día del mar, p. C-20.
22. Chile invadió Bolivia en 1879 y le arrebató su salida al mar. (14 de febrero de 2016). El Diario, Primer Cuerpo, p. 4.
23. Chile admite que cometió 16 contravenciones en puertos. (27 de enero de 2016). Cambio, p. 9.
24. Una docena de paros chilenos impidieron el libre tránsito. (26 de enero de 2016). Cambio, p. 10.
25. Memoria 2015. (2016). Terminal Puerto Arica. Recuperado de: <http://www.tpa.cl/>
26. Memoria 2014. (2015). Terminal Puerto Arica. Recuperado de: <http://www.tpa.cl/>
27. Memoria 2015. (2016). Empresa Portuaria Arica. Recuperado de: <http://puertoarica.cl/index.php/es/memorias>
28. Chambi V. (24 de enero de 2016). Bolivia denuncia que Chile mercantilizó libre tránsito. Cambio. Recuperado de: <http://www.cambio.bo/?q=node/128>
29. Mediterraneidad afecta acceso al desarrollo. (13 de mayo de 2015). El Diario. Recuperado de: http://www.eldiario.net/noticias/2015/2015_05/nt150513/economia.php?n=53&-mediterraneidad-afecta-acceso-al-desarrollo

30. Efectos perversos de la mediterraneidad en el desarrollo de los pueblos. (23 de marzo de 2015). El Diario. Recuperado de:

http://www.eldiario.net/noticias/2016/2016_03/nt160323/economia.php?n=17&-efectos-perversos-de-la-mediterraneidad-en-el-desarrollo-de-los-puebl

31. Sin litoral, Bolivia perdió sexta parte de su economía. (23 de marzo de 2015). El Diario. Recuperado de:

http://www.eldiario.net/noticias/2016/2016_03/nt160323/economia.php?n=16&-sin-litoral-bolivia-perdio-sexta-parte-de-su-economia

32. Chile traba tránsito de carga boliviana. (24 de febrero de 2015). El Diario. Recuperado de:

http://www.eldiario.net/noticias/2015/2015_02/nt150224/principal.php?n=97

33. Chile demora carga boliviana en puertos. (24 de febrero de 2015). El Diario. Recuperado de:

http://www.eldiario.net/noticias/2015/2015_02/nt150224/economia.php?n=13&-chile-demora-carga-boliviana-en-puertos