

**ACADEMIA DIPLOMÁTICA DEL PERÚ JAVIER PEREZ DE CUÉLLAR**



**MAESTRIA EN DIPLOMACIA Y RELACIONES INTERNACIONALES**

**TESIS PARA OBTENER EL GRADO ACADÉMICO DE MAESTRO EN  
DIPLOMACIA Y RELACIONES INTERNACIONALES**

**TEMA DE TESIS**

“Análisis de las oportunidades y desafíos que presenta la participación de la Administración de Servicios Portuarios en Bolivia ASP-B en puertos peruanos”

**PRESENTADO POR:**

Renzo Josemaría Díaz Inga

**ASESORES:**

**Asesor Temático:** Primer Secretario Luis Ahmed Cuti Sánchez

**Asesora Metodológica:** Ph.D. Milagros Aurora Revilla Izquierdo

Lima, 08 de noviembre de 2021

*Dedico este trabajo a Dios y a mi familia*

## RESUMEN

En los últimos 20 años el volumen del comercio exterior boliviano se ha triplicado, y actualmente cerca del 25% de su comercio exterior total es transferido vía marítima. La cuenca del Pacífico es a la fecha la salida preferida al mar del comercio exterior boliviano movilizandando cerca del 80% de la carga marítima.

El Perú ha venido realizando una serie de esfuerzos para facilitar este comercio exterior boliviano a través de puertos peruanos entre los que destacan el Convenio de Tránsito de 1948, los Convenios de Ilo de 1992, y los descuentos y facilidades otorgadas por Empresa Nacional de Puertos S.A. (ENAPU) al comercio boliviano. No obstante, aún no se ha logrado alcanzar este objetivo de forma significativa.

La presente investigación tiene como objetivo analizar las oportunidades y desafíos que presenta la participación de la Administración de Servicios Portuarios en Bolivia ASP-B en puertos peruanos en el marco de la ley peruana interna. Para ello, se ha estudiado primero el comercio exterior boliviano y la logística portuaria que dicho país demanda.

Los resultados de la investigación sugieren que, dentro del Sistema Portuario de Bolivia, la empresa estatal boliviana Administración de Servicios Portuarios - Bolivia (ASP-B) juega un rol primordial en puertos extranjeros. En consecuencia, una mayor participación de dicha empresa estatal boliviana en puertos peruanos contribuirá a posicionar al Perú como un articulador significativo del comercio exterior boliviano y esto a su vez impactará directamente en mejorar la posición del Perú en América del Sur como potencia emergente.

**Palabras clave:** Comercio Marítimo Boliviano, Logística Portuaria Boliviana, Administración de Servicios Portuarios en Bolivia (ASP-B), Empresa Nacional de Puertos S.A. (ENAPU), Puerto de Ilo, Puerto de Matarani

## ABSTRACT

In the last 20 years, the volume of Bolivian foreign trade has tripled, and is now about 25% of its total foreign trade is transported by sea. Today the Pacific basin is the preferred route to the sea for Bolivian foreign trade. In fact, it mobilizes about 80% of maritime goods.

Peru has been making a series of efforts to facilitate this Bolivian foreign trade through Peruvian ports. Some of these efforts are the “Convenio de Tránsito Perú-Boliviano de 1948”, the “Convenios de Ilo de 1992”, and the discounts and facilities granted by the “Empresa Nacional de Puertos S.A. (ENAPU)” to Bolivian commerce. Nevertheless, this objective has not yet been significantly achieved.

The general objective of this research is to analyze the opportunities and challenges presented by the participation of the “Administración de Servicios Portuarios - Bolivia (ASP-B)” in Peruvian ports within the framework of internal Peruvian law. To achieve this objective, this research has first studied Bolivian foreign trade and the port logistics that this country demands.

The research results suggest that within the “Administración de Servicios Portuarios - Bolivia (ASP-B)” plays a key role in foreign ports. Consequently, a greater participation of this Bolivian company in Peruvian ports will contribute to positioning Peru to have a significant influence on Bolivian foreign trade. Additionally, it will contribute to improving Peru's position in South America as an emerging power.

**Keywords:** Bolivian Maritime Commerce, Bolivian Port Logistics, Administración de Servicios Portuarios en Bolivia (ASP-B), Empresa Nacional de Puertos S.A. (ENAPU), Port of Ilo, Port of Matarani

## ACRÓNIMOS

AADAA	Administración Autónoma de Almacenes Aduaneros
ASP-B	Administración de Servicios Portuarios - Bolivia
ALC	América Latina y el Caribe
ALADI	Asociación Latinoamericana de Libre Comercio
BM	Banco Mundial
CEBAF	Centro Binacionales de Atención en Frontera
CEPAL	Comisión Económica para América Latina y el Caribe
CIP	Comisión Interamericana de Puertos
CAN	Comunidad Andina de Naciones
CONVEMAR	Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar
DIRESA	Dirección Regional de Salud de Lima
ENAPU	Empresa Nacional de Puertos del Perú
EPA	Empresa Portuario Antofagasta / Arica
ENAPRO	Ente Administrador Puerto Rosario
FMI	Fondo Monetario Internacional
IDH	Índice de Desarrollo Humano
ITI	Iquique Terminal Internacional
LLDCs	Landlocked Developing Countries
UN-ORLLS	Landlocked Developing Countries and Small Island Developing States
MERCOSUR	Mercado Común del Sur
MEF	Ministerio de Economía y Finanzas
MASP	Muelle al Servicio del Perú
OSITRAN	Organismo Supervisor de la Inversión en Infraestructura de Transporte de Uso Público
OEA	Organización de Estados Americanos
ONU	Organización de las Naciones Unidas
OMC	Organización Mundial de Comercio
PT	Países de Transito
PDSL	Países en Desarrollo sin Litoral
PLS	Países sin Litoral
PBI	Producto Bruto Interno
PNUD	Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo
SENASA	Servicio Nacional de Sanidad Agraria del Perú
SENASAG	Servicio Nacional de Sanidad Agropecuaria e Inocuidad Alimentaria
SIT	Sistema Integrado de Transito
SUNAT	Superintendencia Nacional de Aduana y Administración Tributaria
TISUR	Terminal Internacional del Sur

TPR	Terminal Puerto Rosario
UAP	Unidad de Administración de Puertos
ZOFRI	Zona Franca de Iquique

## ÍNDICE

<b>RESUMEN</b> .....	2
<b>ABSTRACT</b> .....	3
<b>ACRÓNIMOS</b> .....	4
<b>INTRODUCCIÓN</b> .....	10
<b>CAPÍTULO I: EL COMERCIO MARÍTIMO Y LOS PAÍSES MEDITERRANEOS</b> .....	13
<b>1. El comercio marítimo y los países mediterráneos</b> .....	13
<b>1.1. La globalización y la interdependencia en el comercio marítimo</b> .....	13
<b>1.2. Intercambio económico vía marítima y utilización de puertos extranjeros por parte de países mediterráneos</b> .....	15
<b>1.3. Países Sin Litoral</b> .....	18
<b>1.4. Países en Desarrollo Sin Litoral</b> .....	20
<b>1.5. Primera Conferencia Mundial de Países en Desarrollo sin Litoral</b> .....	21
<b>1.6. Segunda Conferencia Mundial de Países en Desarrollo sin Litoral</b> .....	22
<b>1.7. Reunión de Alto Nivel sobre Transporte Sostenible de Países en Desarrollo Sin Litoral (LLDCs)</b> .....	24
<b>1.8. Infraestructura</b> .....	25
<b>1.9. Uso de puertos extranjeros por parte de regiones sin litoral</b> .....	25
<b>1.9.1. Uso de puertos extranjeros por parte de PSL: Caso Paraguay</b> .....	27
<b>1.9.2. Uso de puertos extranjeros por parte de PSL: Caso Bolivia</b> .....	29
<b>2. La Política Marítima Exterior Boliviana</b> .....	29
<b>3.Exportaciones e Importaciones: Evolución económica boliviana</b> .....	34
<b>3.1. Evolución económica boliviana</b> .....	34
<b>3.2. Exportaciones</b> .....	36
<b>3.3. Importaciones</b> .....	42
<b>3.4. Análisis de los Minerales Bolivianos</b> .....	45
<b>3.5. Análisis del Gas Natural y potencial del Gas Natural Licuado (GNL)</b> .....	46
<b>3.6. Análisis de la soya y sus derivados</b> .....	48
<b>3.7. Análisis de Carga General</b> .....	49
<b>CAPITULO II: LOGÍSTICA PORTUARIA DEL COMERCIO EXTERIOR EN BOLIVIA Y ESTUDIO DE LA ADMINISTRACIÓN DE SERVICIOS PORTUARIOS DE BOLIVIA (ASP-B)</b> .....	50
<b>1. Logística portuaria del Comercio Exterior Boliviano</b> .....	53

<b>1.1. Puerto San Antonio</b> .....	54
<b>1.2. Puerto de Valparaíso</b> .....	55
<b>1.3. Puertos en la Región de Antofagasta</b> .....	56
<b>1.3.1. Puerto Antofagasta</b> .....	56
<b>1.3.2. Puerto Mejillones</b> .....	58
<b>1.4. Puerto Iquique</b> .....	59
<b>1.5. Puerto de Arica</b> .....	61
<b>1.6. Puerto de Ilo</b> .....	64
<b>1.7. Puerto de Matarani</b> .....	67
<b>1.8. Puertos ubicados en el municipio de Puerto Quijarro (3 puertos)</b> .....	69
<b>1.9. Puerto Villeta</b> .....	70
<b>1.10. Puerto Rosario</b> .....	71
<b>1.11. Puerto Nueva Palmira</b> .....	72
<b>1.12. Cabotaje entre los puertos usados por Bolivia</b> .....	73
<b>1.13. Proyectos de Puertos Secos en Bolivia</b> .....	75
<b>2. Estudio de la Administración de Servicios Portuarios Bolivia (ASP-B)</b> .....	75
<b>2.1. El Rol del Estado en el Sistema Portuario en el Perú</b> .....	76
<b>2.2. El Rol del Sector Privado en el Sistema Portuario en el Perú</b> .....	78
<b>2.3. El Rol del Sector Privado y Público en el Sistema Portuario en Bolivia</b> .....	79
<b>2.4. La ASP-B y el rol que cumple</b> .....	82
<b>2.4.1 Antecedente: Administración Autónoma de Almacenes Aduaneros (AADAA)</b> .....	82
<b>2.4.2. Administración De Servicios Portuarios – Bolivia (ASP-B)</b> .....	83
<b>2.4.3. Explicando el rol de la ASP-B a la luz del Decreto Supremo N° 2406 del año 2015:</b> .....	83
<b>2.4.4. Explicando el rol de la ASP-B en base a la definición presentada en su página web</b> .....	86
<b>2.4.5. El Rol de la ASPB en las Importaciones y Exportaciones</b> .....	88
<b>2.4.6. Aspecto económico de la ASP-B</b> .....	89
<b>2.4.7. Relación entre los puertos, el empresario y la ASP-B</b> .....	89
<b>2.4.8. Presupuesto de la ASP-B y su financiamiento</b> .....	90
<b>2.4.9. Puertos donde opera la ASP-B y carga administrada</b> .....	93
<b>2.4.10. Aspecto político y social de la ASP-B</b> .....	95



<b>CAPÍTULO III: PARTICIPACIÓN DE LA ASP-B EN PUERTOS PERUANOS</b>	97
<b>1. Instrumentos para facilitar el comercio exterior boliviano por puertos peruanos</b>	97
1.1. Convenio de Tránsito Perú - Boliviano de 1948	97
1.2. Convenio de ALADI	98
1.3. Comunidad Andina	99
1.4. Los Convenios de Ilo 1992 y su Protocolo Complementario y Ampliatorio del 2010	100
1.5. Gabinetes Binacionales	104
1.6. El cabotaje	109
1.6.1. Uso del cabotaje en las exportaciones de Bolivia	110
1.6.2. Uso del cabotaje en las importaciones de Bolivia	111
1.6.3. El futuro del cabotaje	112
1.7. Conectividad terrestre	112
1.7.1. Carretera La Paz-Desaguadero-Moquegua-Ilo	113
1.7.2. Carretera Tacna-Collpa-La Paz	113
1.7.3. Ilo-Desaguadero: CEBAF Desaguadero	114
1.7.4. Corredor Ferroviario Bioceánico de Integración (CFBI)	115
1.7.5. Interoceánica Sur	116
<b>2. Modernización de la infraestructura portuaria frente a las necesidades bolivianas</b>	118
2.1. Puerto de Ilo	118
2.2. Puerto de Chancay	120
2.3. Puerto Grau en Tacna	122
<b>3. Propuestas a la ASP-B para su participación en los puertos peruanos en el marco de la normatividad interna</b>	123
3.1. Primera Propuesta: Convenio de Cooperación entre SUNAT y la ASP-B	124
3.2. Segunda propuesta: Facilidades de almacenamiento	126
3.3. Tercera Propuesta: Tarifas preferenciales	127
<b>CONCLUSIONES</b>	129
<b>ANEXOS</b>	132
<b>BIBLIOGRAFÍA</b>	151

## ÍNDICE DE TABLAS

Tabla 1 Carga comercializada por puertos en ALC (TEU).....	15
Tabla 2 Crecimiento de la actividad portuaria en ALC .....	16
Tabla 3 Principales Puertos de ALC .....	17
Tabla 4 Distancias entre centros productivos y los puertos que usan .....	25
Tabla 5 Exportaciones según actividad económica y principales productos por año, 1992-2021 .....	36
Tabla 6 Medio de transporte usado y servicios portuarios demandados por Bolivia. 37	
Tabla 7 Exportaciones según Departamento y Principales productos por año 2015-2020.....	40
Tabla 8 Exportaciones según País Destino y Principales Productos por año 2020 (Peso neto en toneladas) (En millones USD).....	41
Tabla 9: Importaciones bolivianas según actividad económica y productos (2016-2020) .....	43
Tabla 10 Importaciones bolivianas según 13 principales países por año (2016-2020) .....	44
Tabla 11: Importaciones por producto y País de Origen.....	44
Tabla 12 Comercio exterior boliviana por medio de transporte (TN) .....	51
Tabla 13 Comercio exterior boliviano por cuenca (TN).....	51
Tabla 14 Comercio exterior boliviano por puerto (TN).....	52
Tabla 15: Carga transferida por los principales puertos extranjeros usados por Bolivia .....	54
Tabla 16 Carga transportada por Cabotaje entre puertos usados por Bolivia .....	74
Tabla 17 Clasificación de actores portuarios y ejemplos.....	81
Tabla 18 Roles de la ASP-B en el Puerto de Arica y en el Puerto de Ilo .....	88
Tabla 19: Estado de Ganancias y Pérdidas del 01/01/2020 al 31/12/2020 .....	91
Tabla 20 Estado de Situación Financiera al 31/12/2020.....	92
Tabla 21 Carga administrada por la ASP-B en los principales puertos del pacífico (TN).....	94

## INTRODUCCIÓN

Uno de los objetivos de la política exterior peruana establecido en su PESEM 2015-2021 es el de posicionar al Perú como una potencia regional emergente. Para cumplir dicho objetivo es oportuno que nuestro país genere relaciones comerciales sólidas con los países fronterizos. En este contexto, la posibilidad de posicionar a los puertos peruanos del sur como una alternativa válida y seria para que Bolivia exporte e importe sus productos especialmente los de carga general es un tema que merece esfuerzos. Esta estrategia considerará la instalación de la empresa estatal Administración de Servicios Portuarios - Bolivia (ASP-B) en nuestro país como un eje central. Este estudio aún no se ha realizado en trabajos pasados de la Academia Diplomática del Perú por lo que es oportuno hacerlo ahora.

Es importante hacer esta tesis también porque desde hace ya varios años existen intentos para incrementar este comercio a través de los puertos peruanos y esto aún no se ha logrado de forma significativa. Para ello, el Perú ha venido realizando una serie de esfuerzos que se han visto materializados en acuerdos entre los que destacan los Convenios de Ilo de 1992, y beneficios a la carga boliviana en el Puerto de Ilo como el 30% de descuento de servicios y hasta 120 días libres de almacenamiento sin costo tal y como consta en los convenios firmados entre Empresa Nacional de Puertos S.A. (ENAPU) y la Cámara de Exportadores de Santa Cruz de la Sierra en el 2018, sus adendas posteriores, así como los convenios específicos de cooperación interinstitucional firmados durante el 2019 entre la Empresa Nacional de Puertos S.A. (ENAPU) y la Administración de Servicios Portuarios - Bolivia (ASP-B).

El escenario actual es el propicio para esta tesis. Tanto el fallo de la Corte Internacional de Justicia (CIJ) que dejó sentada la no obligación de Chile de negociar una salida soberana al mar para Bolivia, así como la llegada al gobierno de Bolivia del presidente Luis Arce hacen que Bolivia se vea en la necesidad de buscar rutas alternas a los puertos chilenos para su comercio exterior. Una clara evidencia de esta realidad es la declaración reciente del presidente boliviano a propósito del Día del Mar en Bolivia en el presente año 2021. En dicho acto, el presidente boliviano dejó evidenciada la

voluntad política que tiene su país para promover la presencia de Bolivia en los puertos francos que fueron otorgados por Perú a fin de generar una vía alternativa de comercio hacia el Pacífico.

En conclusión, de llegarse a aplicar lo propuesto, el Perú y Bolivia se verán beneficiados sin perjudicar el clima de buena vecindad regional que tenemos con los demás países como Chile y Brasil.

La metodología seguida en el presente estudio es analítica e histórica utilizando el método deductivo. Esta tesis parte de una construcción teórica del comercio marítimo internacional en Estados sin salida al mar para luego analizar el escenario específico de Bolivia y su relación con los puertos peruanos. El esquema presentado se divide en tres capítulos que tienen como espacio temporal hasta el primer semestre del 2021 incluyendo los primeros cinco Gabinetes Binacionales.

El primer capítulo tiene como objetivo dar a conocer la relevancia del comercio marítimo, la experiencia de los países mediterráneos en general y de Bolivia en particular usando puertos extranjeros, la Política Marítima Exterior Boliviana, así como la evolución económica boliviana en los últimos veinte años.

El segundo capítulo busca dar a conocer cuál es la situación portuaria de Bolivia. Esto incluye su logística portuaria en sus puertos fluviales, así como la logística portuaria demandada en puertos extranjeros. En este capítulo también se estudiará a la Administradora de Servicios Portuarios Bolivia (ASPB).

El tercer capítulo tiene como objetivo plantear una propuesta que facilite la instalación de la ASP-B en el Perú y hacer un análisis sobre la misma. Para ello se tomará en cuenta instrumentos como convenios y acuerdos bilaterales, así como el aspecto logístico.

Para este trabajo se han utilizado diversos recursos. Destacan el Convenio de Tránsito Peru-Boliviano de 1948 así como el libro "Política Exterior Peruana" de Carlos García Bedoya (1981). Las cifras principales se han extraído del Instituto Boliviano de

Comercio Exterior (IBCE) y de las memorias anuales de la Empresa Nacional de Puertos S.A. (ENAPU). Finalmente, también se han utilizado tesis anteriores de la Academia Diplomática del Perú como las de Castro Cáceres (2017) y la de Castro La Rosa (2019).

# **CAPÍTULO I: EL COMERCIO MARÍTIMO Y LOS PAÍSES MEDITERRANEOS**

## **1. El comercio marítimo y los países mediterráneos**

Tal y como se desarrollará en el presente capítulo, el comercio marítimo hoy en día juega un rol fundamental en el comercio exterior. Sin embargo, es importante saber que esta no es una nueva realidad. De hecho, ya desde la Antigüedad queda evidenciada la importancia del mar en el comercio exterior. Por ejemplo, es la cuenca del Mediterráneo donde se extraen los primeros registros de civilizaciones navegantes como la egipcia y fenicia. No obstante, es a partir del siglo XVIII que se desarrolló la posibilidad de realizar viajes marítimos a gran distancia y con esto el mar comenzó a representar la principal vía de transporte para el comercio internacional toda vez que para dicha fecha aún no existían los medios de transporte que hoy se conocen (Gülsün, n.d.).

Es en este contexto, en el que es posible afirmar que aquellos países que tienen una salida soberana al mar poseen un activo envidiable para sus economías. En contraste, aquellos Estados que no cuentan con una salida soberana al mar o también llamados Estados mediterráneos, tendrán que realizar esfuerzos adicionales para participar del comercio exterior.

### **1.1. La globalización y la interdependencia en el comercio marítimo**

Las causas de que el mar se presente hoy en día como la principal vía para el comercio exterior mundial son diversas.

A continuación, se tratará de explicar cómo la globalización ha impulsado aún más al comercio marítimo tanto a nivel mundial como a nivel regional.

La región latinoamericana en general, y países sin litoral como Bolivia en particular se han visto influenciados por el proceso de globalización que nos ha llevado a incrementar sus niveles de integración y a comercializar más con otros países dentro

y fuera del continente. Para entender el proceso de la globalización es oportuno en primer lugar, dar un marco conceptual del mismo.

La globalización “puede considerarse inicialmente como la ampliación, profundización y aceleración de la interconexión mundial en todos los aspectos de la vida social contemporánea, desde lo cultural hasta lo criminal, desde lo financiero hasta lo espiritual” (Held & McGrew, 1999 p. 2).

Asimismo, se puede afirmar que la globalización se puede entender mejor a través de tres tesis: la hiperglobalista, la escéptica y la transformacionista (Held & McGrew, 1999). De esas tres tesis, la primera es la que presenta considerable relevancia a este estudio toda vez que pone énfasis en el aspecto comercial entendiendo que hoy en día el modelo capitalista es el que tiene mayor acogida en el mundo (Milanovic, 2020). Este modelo capitalista, según Milanovic tiene dos clases, siendo una de ellas el capitalismo liberal (EE. UU.) y la otra, el capitalismo político chino (2020). En ambas clases, el comercio exterior cobra un importante papel.

Un aspecto interesante de la relación entre la globalización y el comercio exterior es que prepararse para la globalización no significa que los Estados orienten sus esfuerzos exclusivamente a la eliminación de barreras toda vez que no existe la certeza de que esto lleve necesariamente a un incremento de la productividad y a una mejora en la calidad de vida de la población. Por el contrario, es oportuno el uso de una estrategia regulada por los gobiernos a través de la implementación de políticas económicas que impulsen la industrialización y el desarrollo a través de una apertura del comercio estratégica y gradual, enfocado siempre a los intereses nacionales (Cruz, 2007, pp. 103-131). Es así que ejemplo de dichas políticas económicas pueden ser las vinculadas a la inversión en desarrollo portuario.

Se observa así, que este proceso de globalización ha influido por lo tanto en varios aspectos económicos como por ejemplo el comercio marítimo. El comercio marítimo se puede definir como el comercio que se realiza a través de los diferentes océanos. Según la Organización Mundial del Comercio (OMC), en los últimos años la

mundialización (globalización) ha impulsado una expansión de los servicios marítimos. Es decir, la gran parte de las políticas marítimas proteccionistas han desaparecido o se han dejado de aplicar (Organización Mundial del Comercio, 2021).

### **1.2. Intercambio económico vía marítima y utilización de puertos extranjeros por parte de países mediterráneos**

El mar moviliza aproximadamente 84% del volumen en toneladas del comercio mundial. En el año 2018, alcanzó 11 815 millones de toneladas métricas, mientras que en el año 2019 presentó el récord histórico de 11 860 millones de toneladas y diversas estimaciones, señalaron que en el año 2020, el comercio total transportado por agua alcanzaría 11 240 millones de toneladas, teniendo en cuenta las repercusiones de la crisis sanitaria global ocasionada por la COVID-19 en la actividad marítima (Sanchez & Weikert, n.d.).

En el 2019 el intercambio económico vía marítima en América Latina y el Caribe (ALC) representó un 6.5% del movimiento total de contenedores a nivel mundial (CEPAL, 2020, p.2). Los seis países de la región que transportaron mayor cantidad de carga son: Brasil, Panamá, México, Chile, Colombia y Perú (Ver Tabla 1).

<b>Tabla 1 Carga comercializada por puertos en ALC (TEU)</b>					
<b>Puesto</b>	<b>País</b>	<b>TEU 2016</b>	<b>TEU 2017</b>	<b>TEU 2018</b>	<b>TEU 2019</b>
1	Brasil	8.806.514	9.250.788	10.041.484	10.396.182
2	Panamá	6.266.502	6.898.246	6.872.369	7.347.000
3	México	5.680.483	6.375.338	6.987.820	7.100.644
4	Chile	4.170.283	4.407.772	4.661.469	4.496.578
5	Colombia	3.491.220	3.956.466	4.582.712	4.402.574



6	Perú	2.321.583	2.540.960	2.667.974	2.678.258
Fuente: CEPAL 2020					
Elaboración propia					

<b>Tabla 2 Crecimiento de la actividad portuaria en ALC</b>			
	<b>2017</b>	<b>2018</b>	<b>2019</b>
Brasil	5,0%	8,5%	3,5%
Panamá	10,1%	-0,4%	6,9%
México	12,2%	9,6%	1,6%
Chile	5,7%	5,8%	-3,5%
Colombia	13,3%	15,8%	-3,9%
Perú	9.45%	4.99%	0.38%
ALC		7,70%	0,04%
Fuente: CEPAL 2020			
Elaboración propia			

Según el Informe de la actividad portuaria de América Latina y el Caribe del 2018, que recoge información de 31 países y 118 puertos (CEPAL, 2019), el movimiento de carga contenerizada en la región aumentó en 7.7% (Ver Tabla 2). Asimismo, en el año 2019 este crecimiento se mantuvo casi estático con un ligero incremento de 0.04%. En el año 2018, la Costa Este de América del Sur registró un aumento de la actividad de los puertos y zonas portuarias de 12%, mientras que la Costa Oeste de América del Sur fue de 7%. (CEPAL, 2019).

Si se tiene en cuenta que Perú creció 5.0% en el 2018 (Ver Tabla 2), esto sugiere que el Perú, como Estado parte de la Costa Oeste, creció por debajo del promedio. Finalmente, otro dato relevante son los 20 principales puertos marítimos de la región ALC; países como Panamá, Brasil y México son los que ocupan los primeros lugares, mientras que Perú con el Puerto del Callao está ubicado en la sexta posición con 2'313,907 TEU transportadas durante el 2019, es decir, aproximadamente el 85% de la carga total de TEUS transportadas por todo el país en dicho año (Ver Tabla 1 y Tabla 3).

<b>Tabla 3 Principales Puertos de ALC</b>				
<b>Puesto</b>	<b>País</b>	<b>Puerto</b>	<b>TEU 2019</b>	<b>Océano</b>
1	Panamá	Colón	4.379.477	Atlántico / Pacífico
2	Brasil	Santos	3.904.566	Atlántico
3	México	Manzanillo	3.069.072	Pacífico
4	Colombia	Bahía de Cartagena	2.933.808	Atlántico
5	Panamá	Balboa	2.898.977	Pacífico / Atlántico
6	Perú	El Callao (incluye DPW y APM)	2.313.907	Pacífico
7	Ecuador	Guayaquil	1.943.197	Pacífico
8	Chile	San Antonio	1.709.642	Pacífico
9	Jamaica	Kington	1.647.609	Atlántico
10	Argentina	Buenos Aires	1.485.328	Atlántico
11	Puerto Rico	San Juan	1.404.602	Atlántico
12	Bahamas	Freeport	1.396.568	Atlántico

13	México	Lázaro Cárdenas	1.318.732	Pacífico
14	República Dominicana	Caucedo	1.263.991	Atlántico
15	Brasil	Itajaí	1.233.262	Atlántico
16	Costa Rica	Limón-Moin	1.232.308	Pacífico
17	México	Veracruz	1.144.156	Atlántico
18	Colombia	Buenaventura	1.121.267	Pacífico
19	Chile	Valparaíso	898.715	Pacífico
20	México	Altamira	877.396	Atlántico
Fuente: CEPAL 2020				
Elaboración propia				

### 1.3. Países Sin Litoral

Según la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar de 1982 (CONVEMAR), los países sin litoral (PSL) son aquellos que, al no tener acceso soberano al mar, necesitan transitar por uno o más Países de Tránsito (PT). Estos PT están situados entre un PSL y el mar, y pueden o no tener litoral (González & Garola, 2007).

Asimismo, también existen las llamadas regiones sin litoral. Es decir, territorios dentro de un país que puede tener litoral pero que dicha región se encuentra alejada o aislada de dicho litoral. Por ejemplo, la región amazónica de Perú y su capital Iquitos, que con más de 400,000 habitantes no está conectada al mar sino más bien aislada (González & Garola, 2007).

Existen estadísticas económicas que sugieren que varios de los países sin litoral presentan graves problemas económicos y sociales. Esta situación se viene dando desde hace varios años. Por ejemplo, se estima que el crecimiento económico de estas áreas disminuyó de un 5,8% en el 2008 a un 3.6% en el 2009 a causa de su condición. Asimismo, el porcentaje de personas que pasan hambre en los países en desarrollo sin litoral es alto, pues en la mitad de ellos, más del 20% de la población padecía desnutrición en el periodo 2005-2007, pues la ubicación geográfica de los países en desarrollo sin litoral los hace más vulnerables al aumento de los precios de los alimentos debido a los elevados costos de transporte elevados (Naciones Unidas, 2011). Finalmente, la suma de sus PBI en el 2013 eran tan solo 0,3% del PBI mundial y concentraban solamente 0,34% de la Inversión Directa Extranjera Mundial.

No obstante, es preciso señalar que, en Europa, a diferencia de lo que ocurre en otros continentes, se puede encontrar casos de países sin litoral prósperos inclusive más que los países con litoral. Esto evidencia que sí es posible vencer los inconvenientes propios de dicha condición (González & Garola, 2007). Un ejemplo claro de lo dicho anteriormente es Suiza.

Ante esta problemática, organismos internacionales como la Organización de Naciones Unidas (ONU) han pedido más apoyo para los países sin litoral. Al 2018, se estimaba que la suma de sus exportaciones suponía menos del 1% a nivel global de las cuales 80% de las mismas fueron materias prima (Diario La Vanguardia, 2019). Este último dato estadístico refleja la realidad del Estado boliviano cuyas exportaciones fueron de USD 8,800 millones en el 2019 de las cuales el 80% fueron exportaciones tradicionales de hidrocarburos y minerales (IBCE, 2020).

La Comisión Interamericana de Puertos (CIP), es parte de la Organización de los Estados Americanos (OEA), un foro interamericano permanente de los Estados Miembros para el fortalecimiento de la cooperación hemisférica y el desarrollo del sector portuario con la participación y colaboración activa del sector privado. Bolivia es un estado miembro de la CIP, en el marco de su participación, proyectó en el 2007, invertir 100 millones de dólares en la mejora de infraestructura de puertos fluviales

como Busch y Quijarro, ubicados sobre la cuenca del río Paraguay (Comisión Interamericana de Puertos, 2007).

Asimismo, dichos organismos exhortan a los países de tránsito a trabajar en la mejora de corredores que permitan mejorar las exportaciones e importaciones de sus vecinos sin litoral tal y como lo señaló hace algunos años el Secretario General de la ONU Antonio Guterres (Diario La Vanguardia, 2019). A nivel de derecho internacional, la CONVEMAR hace un llamado a que los países ribereños permitan la extracción en su Zona Económica Exclusiva de parte de los países sin litoral (López Zuluaga, 1984 p.84). En ese sentido, los Estados sin litoral tendrán el derecho a participar, sobre una base equitativa, en la explotación de una parte apropiada del excedente de recursos vivos de las zonas económicas exclusivas de los Estados ribereños de la misma subregión o región, teniendo en cuenta las características económicas y geográficas pertinentes de todos los Estados interesados (López Zuluaga, 1984 p.84).

Ahora, si bien es cierto que en total son 44 los países sin litoral en el mundo, existen 32 Estados que por su bajo desarrollo son considerados Países en Desarrollo Sin Litoral. Dos de estos países se encuentran en América Latina: Bolivia y Paraguay (Grupo Semana, 2018).

#### **1.4. Países en Desarrollo Sin Litoral**

A nivel de la ONU, el órgano específico para trabajar con estos Estados es el Alto Representante para los Países Menos Adelantados, los Países en Desarrollo sin Litoral y los Pequeños Estados Insulares en Desarrollo (UN-OHRLLS). En la misma línea de lo detallado anteriormente, según informes de la ONU, los países en desarrollo sin litoral deben afrontar problemas específicos como: los altos costos de comercio y transporte, infraestructura limitada, posibles retrasos de sus exportaciones e importaciones por controles regulatorios y procedimientos aduaneros, entre otros (Naciones Unidas, 2019).

Ante estos hechos, la Asamblea General de las Naciones Unidas se ha pronunciado en diversas ocasiones como por ejemplo, a través de la Resolución A/RES/61/212

aprobada el 20 de diciembre del 2006 en la que se “reafirma el derecho de acceso al mar y desde el mar de los países sin litoral y la libertad de tránsito a través del territorio de los países de tránsito por todos los medios de transporte, de conformidad con las normas aplicables del derecho internacional” (Asamblea General de las Naciones Unidas, 2007 p. 2).

A la fecha, se han dado algunos avances tanto fuera como dentro de nuestra región. Algunos avances fuera de la región de ALC son el Corredor de Transporte y Tránsito firmado en el 2016 entre Afganistán, India e Irán, el Nuevo Código Aduanero de la Unión Económica Euroasiática firmado en el 2018 mientras que en nuestra región se encuentra el Acuerdo sobre Transporte Fluvial por la Hidrovía Paraguay-Paraná firmado entre Bolivia, Brasil, Paraguay y Uruguay.

Autoridades de dichos países han pedido a lo largo del tiempo un mayor apoyo para poder lidiar con su condición y fomentar su comercio internacional como por ejemplo en el año 2018 el ex canciller paraguayo Luis Castiglioni. (PNUD, 2018).

En ese sentido, es oportuno ahora mencionar que la presente tesis tiene como objeto de estudio a un País en Desarrollo Sin Litoral: Bolivia. A tal efecto, sus Países de Tránsito para salir hacia el Pacífico serían Chile y Perú; y sus Países de Tránsito para salir al Atlántico serían Brasil, Paraguay y Argentina. En el caso paraguayo, es a su vez País sin Litoral también.

Dicho esto, ahora se procederá a detallar lo más relevante del trabajo realizado en las dos conferencias mundiales de países en desarrollo sin litoral llevadas a cabo en Almaty (Kazajistán) en el 2003 y Viena (Austria) en el 2014 respectivamente, así como en la reunión de alto nivel sobre transporte sostenible de países en desarrollo sin litoral desarrollada en Santa Cruz de la Sierra (Bolivia) en el 2016.

### **1.5. Primera Conferencia Mundial de Países en Desarrollo sin Litoral**

Para promover la Primera Conferencia Ministerial Internacional de Países en Desarrollo Sin Litoral del año 2003 en Almaty (Kazajistán), el ex secretario general

de las Naciones Unidas Kofi Annan, apuntaba que, “dada su lejanía de los principales mercados, a los países sin litoral les es más difícil integrarse a la economía mundial que a un país con litoral”. Asimismo, “el ingreso per cápita de los ciudadanos de los países en desarrollo sin litoral es apenas una quinta parte de los países en desarrollo con litoral, e inclusive sigue descendiendo” (Naciones Unidas, 2003). Estas palabras evidencian las dificultades que deben sortear estos países.

En este sentido, durante la primera conferencia fueron cinco las esferas prioritarias del Programa de Acción de Almaty (2003): Política de transporte y marco normativo del sector, desarrollo de la infraestructura, facilitación del comercio internacional y transporte, asistencia para el desarrollo, y ejecución y examen (Wilmsmeier & Sánchez, 2009, p.7).

Para hacer frente a estas prioridades, la Oficina de UN-OHRLLS elaboró un Plan de Trabajo con los objetivos más relevantes del llamado programa de Acción de Almaty en el 2004: asegurar el acceso al mar y desde el mar a todos los medios de transporte conforme al derecho internacional, reducir los costos finales de importaciones, resolver los problemas vinculados a las demoras en las rutas comerciales y reducir las pérdidas, daños y deterioros de las mercancías en tránsito (Ministerio de Hacienda de Paraguay, 2013).

La Asamblea General de las Naciones Unidas, por su parte, emitió la Resolución de Asamblea General 61/212 correspondiente a la 83ª sesión plenaria el 20 de diciembre de 2006 que no hizo otra cosa sino reforzar el llamamiento a todos sus miembros a aplicar el derecho internacional en favor de los países sin litoral para brindarles acceso al mar, así como aplicar de manera voluntaria todas las medidas de cooperación y buena vecindad para con los países en desarrollo sin litoral.

### **1.6. Segunda Conferencia Mundial de Países en Desarrollo sin Litoral**

Diez años después llegaría la Segunda Conferencia de las Naciones Unidas sobre los Países en Desarrollo sin litoral que tuvo lugar en Viena en el mes de noviembre del 2014 en la que se hizo una revisión de los avances de la primera conferencia y se

actualizaron los objetivos. Estos nuevos objetivos se trazarían del 2014-2024, teniendo prevista una evaluación de medio término en el 2019.

A nivel regional, la evaluación de mitad de periodo de los países de ALC previo al examen amplio de alto nivel de período de ejecución del Programa de Acción de Viena en favor de los Países en Desarrollo Sin Litoral 2014-2024 se dio en Santiago en junio del 2019 en la Sede del CEPAL. Bolivia y Paraguay registraron importantes progresos en aspectos de desarrollo económico y el ámbito social (CEPAL, 2019).

A nivel mundial, en el 2019 las Naciones Unidas llevaron a cabo la Revisión de Medio Término del Programa de Acción de Viena para Países sin Litoral Decenio 2014 – 2024. A ese año, uno de los principales problemas en las exportaciones fue el bajo valor agregado de los bienes exportados por países en desarrollo sin litoral. En cifras, estas exportaciones solo representaron menos del 1% de las exportaciones globales. Esto no les permite integrarse comercialmente al comercio mundial. (Noticias ONU, 2019).

Finalmente, a nivel de la Asamblea General de la ONU también ha habido un llamamiento a la comunidad internacional de apoyo a los países en desarrollo sin litoral. En el septuagésimo quinto período de sesiones que tuvo lugar en diciembre del 2020 se dieron por lo menos dos pronunciamientos a favor de los PDSL. Por un lado, el Informe de la Segunda Comisión de fecha 03 de diciembre del 2020 en la que a través de un pronunciamiento de 26 puntos exhortan a los países en tránsito, a las empresas privadas, a los Gobiernos y demás actores a que intensifiquen la cooperación para con los Países en Desarrollo Sin Litoral a través, por ejemplo, de la colaboración transfronteriza eliminando las restricciones y facilitando la libre circulación (Asamblea General de las Naciones Unidas, 2020a).

Por último, del 21 de diciembre del año 2020 específicamente en la 48ª sesión plenaria el presidente de la Asamblea General Sr. Bozkir (Turquía), señaló en su discurso que acogen las iniciativas como “la creación de una junta consultiva para abordar las cuestiones que afectan a grupos de naciones, como los países menos adelantados, los



países que se encuentran en desarrollo sin litoral y los pequeños Estados insulares en desarrollo” (Asamblea General de las Naciones Unidas, 2020b).

### **1.7. Reunión de Alto Nivel sobre Transporte Sostenible de Países en Desarrollo Sin Litoral (LLDCs)**

La reunión Landlocked Developing Countries and Small Island Developing States (LLDCs), se llevó a cabo con el auspicio de Bolivia en la ciudad de Santa Cruz los días 13 y 14 de octubre del 2016 y contó con la presencia de treinta y dos naciones sin acceso al mar cuyos resultados se plasmaron en una declaración ministerial de 55 acuerdos.

Dentro de los puntos que resultaron del encuentro, se hallan los concernientes al rol del transporte en la búsqueda del desarrollo sostenible en los países en desarrollo sin litoral, la importancia de los corredores y sistemas de tránsito y transporte sostenibles, la existencia de medios de implementación para el transporte sostenible y el compromiso de las naciones partícipes de incrementar la asignación de recursos financieros para acelerar el desarrollo de la infraestructura de transporte sostenible, a participar activamente en la implementación de la Agenda 2030, entre otros (Ministerio de Obras Publicas Bolivia, 2016).

Este foro permitió recordar la importancia que representa una vía marítima para los países sin litoral y en vías de desarrollo, pues tal y como señaló el presidente Evo Morales, el perjuicio que tienen los países en desarrollo mediterráneos se manifiesta en la presencia de barreras artificiales que los países de tránsito establecen. Por si fuera poco, en muchos casos las rutas también se encuentran dañadas, ocasionando demoras y pérdidas. En esa línea, el entonces presidente de Bolivia hizo énfasis en la mediterraneidad de su país y su dependencia de los 190 kilómetros de rutas y puertos chilenos, así como la necesidad de reafirmar al mar, como patrimonio de la humanidad (Ministerio de Obras Publicas Bolivia, 2016).

## **1.8. Infraestructura**

Los países en desarrollo sin litoral tal y como ha quedado evidenciado, deben hacer uso de medios de transportes compartidos con otros países. Estos medios de transportes deben estar ligados a la infraestructura de la que dispongan (CEPAL, 2008). Algunos de los retos antes mencionados son: Primero, la infraestructura ferroviaria que debe tener vías en buen estado, así como adhesión a convenios internacionales. Segundo, infraestructura vial que debe incluir corredores de tránsito, así como la importancia de los convenios internacionales para la liberalización del sector transporte.

Tercero, en infraestructura portuaria e hidrovías se debe prestar atención a la mejora de las instalaciones y servicios portuarios para los bienes en tránsito, así como la cooperación y coordinación entre las instituciones de los sectores públicos y privados. Cuarto, infraestructura aérea que se debe buscar ampliar la infraestructura y celebrar acuerdos de uso común de parques aéreos y firma de acuerdos bilaterales para la aplicación de políticas de cielos abiertos buscando siempre mejorar la falta de frecuencia y de servicios en zonas alejadas, así como incrementar la seguridad de las instalaciones aeroportuarias (CEPAL, 2008).

## **1.9. Uso de puertos extranjeros por parte de regiones sin litoral**

<b>Tabla 4 Distancias entre centros productivos y los puertos que usan</b>
--

<b>Origen</b>	<b>Destino</b>	<b>Distancia por carretera</b>	<b>Medio de Transporte</b>
<b>Europa</b>			
Múnich (Alemania)	Puerto de Bremen (Alemania)	767km	Carretera Tren
Basilea (Suiza)	Puerto de Rotterdam (Países Bajos)	706 km	Carretera Tren
Madrid (España)	Puerto Valencia (España)	376 km	Carretera
Varsovia (Polonia)	Puerto Elblag (Polonia)	305 km	Carretera Tren
Paris (Francia)	Puerto Fecamp (Francia)	212 km	Carretera Tren
<b>Asia</b>			
Burqin (China)	Puerto de Tianjin (China)	3629 km	Carretera
Astana (Kazajistán)	Puerto de Aktau (Kazajistán)	2686 km	Carretera
Islamabad (Pakistán)	Puerto de Karachi (Pakistán)	1420 km	Carretera
Yinchuan (China)	Puerto de Qingdao (China)	1461 km	Carretera
Nueva Deli (India)	Puerto de Kandla (India)	1106 km	Carretera
Eren Hot (Mongolia)	Puerto de Tianjin (China)	828 km	Carretera
<b>América</b>			
Santa Cruz (Bolivia)	Puerto de Ilo (Perú)	1318km	Carretera

Potosí (Bolivia)	Puerto de Ilo (Perú)	1001km	Carretera
Santa Cruz (Bolivia)	Puerto de Arica (Chile)	1150 km	Carretera
Potosí (Bolivia)	Puerto de Arica (Chile)	833 km	Carretera
La Paz (Bolivia)	Puerto de Ilo (Perú)	507km	Carretera
La Paz (Bolivia)	Puerto de Arica (Chile)	488km	Carretera
Desaguadero (Bolivia)	Puerto de Ilo (Perú)	390km	Carretera
Desaguadero (Bolivia)	Puerto de Arica (Chile)	378km	Carretera
Fuente: Google Maps			
Elaboración propia			

Tal y como se puede apreciar en la Tabla 4, en todo el mundo existen centros productivos (ciudades) que están alejados del mar. Algunos de ellos están ubicados en países con litoral (España e India) y otros en países mediterráneos (Kazajistán y Bolivia). Asimismo, algunos de ellos cuentan con trenes o ferrocarriles (Alemania) que transportan personas y carga respectivamente, otros cuentan con puertos fluviales que les dan salida a puertos marítimos y otros solamente con carreteras (China). Cualquiera que fuera el caso, queda evidenciado que la distancia que debe recorrer la mercadería desde Bolivia hacia el mar no es mayor que la distancia recorrida por muchas ciudades en Europa y Asia. La salida natural de Bolivia es, por tanto, los puertos del norte de Chile y del sur del Perú.

### **1.9.1. Uso de puertos extranjeros por parte de PSL: Caso Paraguay**

Con respecto a los problemas de infraestructura en Paraguay estos no es un problema nuevo. De hecho, al 2006 el Paraguay ya contaba con una serie de situaciones

complicadas tanto a nivel de caminos, fluvial, ferroviario y aéreo. En primer lugar, al 2006 solo el 12% de la red global de caminos estaba construida con caminos pavimentados, solo 300 km de carreteras con peaje y faltaba dinero para mantenimiento y mejorar las carreteras. Esto obstaculiza el transporte fluido entre Paraguay y el puerto brasileño de Paranaguá (Wilmsmeier & Sánchez, 2009).

En segundo lugar, al 2006 Paraguay contaba con puertos tanto en el Río Paraguay como Río Paraná. La gran mayoría de puertos fueron para transporte de carga local o intrarregional. Si bien es cierto que su legislación apuntó a captar inversión privada, surgieron problemas como pocos buques, ineficiencia en la logística, excesivo tiempo de viaje, bajos niveles hidrobiológicos del 2007 y la antigüedad de la flota. En tercer lugar, su red ferroviaria al 2009 era precaria y antigua. Solo había dos vías: Una turística y otra de carga que funciona de forma periódica desde el terminal Encarnación hasta la conexión con el ferrocarril general Urquiza (Wilmsmeier & Sánchez, 2009).

Finalmente, en lo concerniente al transporte aéreo, su distribución general al 2009 estaba bien. Sin embargo, el aeropuerto principal de Asunción no contaba con espacios de almacenamiento adecuado para cámaras frigoríficas o temperatura controlada. El espacio para carga general era inadecuado y solo contaban con una empresa de transporte de carga: TAM MERCOSUR (Wilmsmeier & Sánchez, 2009).

Con respecto a los puertos usados por Paraguay, en el año 2018 se registró un cambio en el uso de puertos extranjeros. Es decir, la carga paraguaya pasó de usar el Puerto de Montevideo a usar el Puerto de Buenos Aires. Esto se debió a problemas con el Puerto de Montevideo quien en el 2015 originó un problema de precios por el uso de las terminales y en el 2017 llegaron a haber 15 barcos paraguayos esperando por más de dos semanas para poder cargar y descargar. Esto ocasionó que empresas como Guaran Feeder y líneas marítimas paraguayas se trasladen a Buenos Aires (Da Silva, 2018).

No obstante, Argentina emitió la resolución 21/2021 el 26 enero 2021 que busca recuperar la soberanía y potenciar servicios de buques argentinos. Esta norma faculta a las autoridades argentinas a equiparar los requisitos de naves paraguayas respecto a

las exigencias de la República de Paraguay. Sus críticos sostienen que esta decisión podría beneficiar a Uruguay al ahuyentar el comercio paraguayo hacia Uruguay (López Ortega, 2021).

### **1.9.2. Uso de puertos extranjeros por parte de PSL: Caso Bolivia**

Debido a su situación geográfica, Bolivia realiza sus operaciones de importación y exportación por medio de varios puertos extranjeros. Los principales puertos en la costa del Pacífico son Arica, Iquique, Antofagasta, Ilo y Matarani (Ver Anexo 1). En la costa del Atlántico, los cargamentos bolivianos generalmente se movilizan en los puertos de Santos, Rosario, Buenos Aires y Nueva Palmira (Ver Anexo 2). Bolivia ha suscrito varios acuerdos para el uso de puertos en países vecinos, en virtud de los cuales recibe derechos especiales de acceso: con Perú y Chile en la costa del Pacífico, y con Argentina, Brasil, Paraguay y Uruguay a lo largo de la hidrovía Paraguay-Paraná, que le brinda acceso al Océano Atlántico (CEPAL, 2008).

## **2. La Política Marítima Exterior Boliviana**

Hablar de la política exterior de un Estado es hablar de sus relaciones internacionales, que en buena medida son el resultado de la proyección de su política interna en la interacción con otros Estados (Alemán Benítez, 2020).

Desde la concepción del Estado como un sujeto de derecho internacional conformado por población, territorio, soberanía y gobierno, a continuación, se analizará el elemento territorio y gobierno.

El elemento de Territorio del Estado Plurinacional de Bolivia es un territorio que, después de su independencia de España en 1825 tenía un litoral de varios cientos de kilómetros en el océano Pacífico (Naciones Unidas, 2019b p. 152). A raíz de la Guerra del Pacífico fue privado de dicha salida en el siglo XIX lo que le confiere su actual condición de mediterraneidad (Alemán Benítez, 2020). Asimismo, los principales centros productivos de Bolivia como por ejemplo Santa Cruz de la Sierra deben sortear la Cordillera de los Andes para llegar al litoral en el Océano Pacífico.

Con respecto a su Gobierno, según el art. 172° de la Constitución Política de Bolivia del 2009 el presidente del Estado tiene como atribución “Dirigir la política exterior; suscribir tratados internacionales; nombrar servidores públicos diplomáticos y consulares de acuerdo a ley; y admitir a los funcionarios extranjeros en general” (*Constitución Política de Bolivia*, 2009). Asimismo, el art. 174° de la misma constitución dice que son atribuciones del vicepresidente “Participar juntamente con la presidenta o el presidente del Estado en la formulación de la política exterior, así como desempeñar misiones diplomáticas”.

A propósito del Día del Mar celebrada en marzo del presente año 2021, el presidente Luis Arce se pronunció con nuevos puntos sobre la Política Exterior Marítima de Bolivia en la Plaza Abaroa que darían continuidad a la senda trazada por el expresidente Evo Morales (Ministerio de Defensa del Estado Plurinacional de Bolivia, 2021).

1° Acercamiento bilateral con Chile y continuaremos con diálogo y negociación a fin de identificar fórmulas de entendimiento e integración entre pueblos hermanos, que permitan encontrar una solución concreta, útil, factible y mutuamente beneficiosa al enclaustramiento de Bolivia.

2° Promover negociaciones para mejorar las condiciones de libre tránsito, zonas francas, depósitos y otros con el objeto de disminuir los obstáculos al comercio que enfrentan las exportaciones e importaciones en los puertos chilenos, sin claudicar a la demanda boliviana de retorno soberano al mar.

3° Restablecer las instancias de cooperación bilateral con Chile, orientando la acción diplomática hacia un clima de paz y confianza mutua.

4° Retomar negociaciones con Chile para precautelar los derechos de Bolivia frente a la privatización unilateral de los puertos chilenos que afectan los intereses comerciales de Bolivia.

5° Priorizar el proyecto del corredor bioceánico con el propósito de fortalecer la integración física de Bolivia con los países del Pacífico.

6° Impulsar el proyecto de la hidrovía Paraguay-Paraná para efectivizar nuestro acceso al Océano Atlántico y así optimizar nuestra competitividad internacional. De igual manera, seguir avanzando en el proyecto de la hidrovía Ichina-Bamboneo-Amazonas.

7° Promover la presencia de Bolivia en los puertos francos que fueron otorgados por los países vecinos en particular en el puerto de Ilo a fin de habilitarlo como una vía alternativa de comercio hacia el Pacífico.

8° Aprovechar los derechos de explotación y facilidades que brindan la Convención Nacional de Naciones Unidas sobre Derecho del Mar como país sin salida al mar mientras no se encuentre una solución definitiva al enclaustramiento.

9° Fortalecer la diplomacia de los pueblos buscando la hermandad, complementariedad y solidaridad entre los pueblos bolivianos y chilenos.

En ese sentido, se puede ver que el presidente cumple un rol importante al momento de definir la política exterior en Bolivia. Salvo por el gobierno de la expresidente Añez, los últimos 15 años han sido gobernados por el partido Movimiento al Socialismo (MAS). Por ello, es relevante ver qué relación han tenido dichos presidentes con respecto a sus vecinos y específicamente con los países que sirven como Países de Tránsito para Bolivia:

Por ejemplo, Bolivia y Paraguay con los expresidentes Evo Morales y el aún mandatario Mario Abdo Benítez, tuvieron una buena relación bilateral abordando temas como el corredor bioceánico y el fortalecimiento de la hidrovía Paraguay-Paraná. Firmaron seis acuerdos empresariales y 16 memorándums de entendimiento en el contexto de su I Gabinete Binacional.

Con respecto a Perú, a pesar de que se comparten unos lazos étnicos, históricos y culturales, lamentablemente no se han visto materializadas las exportaciones



bolivianas a través del puerto de Ilo (2020). Desde 1992 y los Acuerdos de Ilo firmados entre Alberto Fujimori y Jaime Paz Zamora, poco se ha logrado. Para Bolivia, la inestabilidad política en Perú con respecto a sus actores de política exterior como el cargo de presidente, ha significado un gran reto.

Asimismo, tal y como se ha desarrollado en tesis anteriores de la Academia Diplomática del Perú, nuestro país ha formado parte de una serie de procedimientos llevados a cabo por Bolivia que han tenido como finalidad dar solución a su enclaustramiento (Castro Cáceres, 2017, p. 25). Al respecto, García Bedoya señalaba que la mediterraneidad de Bolivia podía ser considerado como uno de los principales problemas de la región y el rol del Perú en esta mediterraneidad significaría una “hipoteca” para el Perú (1981, p. 25).

De la misma forma, según acota Castro (Castro Cáceres, 2017) , después de la firma del tratado de 1904 entre Chile y Bolivia, Bolivia siempre ha seguido una política de búsqueda de la ruptura al aislamiento geográfico (Orias, 2005, p. 119). Para ello, el Estado Plurinacional de Bolivia desarrolló dos líneas de acción: La primera vinculada a la recuperación de una salida soberana al mar, y la segunda a perfeccionar y ampliar las condiciones del derecho de libre tránsito que ejerce sobre el territorio de sus países vecinos (Orias, 2005, p. 119).

Al respecto, es importante recordar que el libre tránsito implica que tanto personas, mercancías y medios de transporte del Estado que reciba este beneficio, tengan la posibilidad de trasladarse de forma libre a otro territorio mediante pasos de fronteras o punto de acceso habilitados (Novak & Namih, 2013 pp. 51).

En el marco del Tratado de Paz y Amistad entre Chile y Bolivia de 1904, se puede encontrar en los artículos 6° y 7° referencias a los derechos de servidumbre que confiere el libre tránsito, concedidos del primero hacia el segundo. El artículo 6° menciona: “La República de Chile, reconoce a favor de Bolivia y a perpetuidad, el más amplio y libre derecho de tránsito comercial por sus territorios y puertos del Pacífico.”; mientras que el artículo 7°: “La República de Bolivia tendrá el derecho de construir

agencias aduaneras en los puertos que designe para hacer su comercio. Las agencias cuidarán de que las mercancías destinadas en tránsito se dirijan del muelle a la estación de ferrocarril, y se carguen y transporten hacia las aduanas de Bolivia en vagones cerrados y sellados con guías que indiquen el número de bultos, peso y marca, números y contenido que serán canjeados con tornaguías”. Esto da cuenta de la existencia de concesiones de naturaleza económica, que pueden ser consideradas servidumbres de tránsito (Mori Campos, 2019 pp. 23).

Por la parte peruana, el Convenio de Transito Perú-Boliviano de 1948, es un acuerdo creado con el propósito de facilitar las operaciones de tránsito a través del territorio peruano y boliviano, busca simplificar los trámites de importación y exportación de las cargas y mercaderías por los puertos peruanos habilitados en beneficio del comercio boliviano (Convenio de Tránsito Peru-Boliviano, 1948).

Este último punto es el que interesa a la presente tesis toda vez que Perú es uno de los países que ha otorgado una serie de privilegios desde los Convenios de Ilo de 1992 así como los posteriores convenios tanto entre Estados como a nivel de empresas privadas.

Tal y como lo señala García Bedoya, fue trabajo de nuestra Cancillería hacer entender a Bolivia que el Perú no representa ningún problema en su búsqueda de salida soberana al mar, es decir, “llevar a Bolivia a un cierto convencimiento de que el Perú, no es obstáculo para la solución a su problema” (García Bedoya, 1981, p. 89). En otras palabras, se le transmitió la idea de que el Perú forma parte de la solución y no del problema.

Lo antes descrito, calza perfectamente con los 9 puntos de política exterior marítima anunciados por el presidente Luis Arce en marzo del presente año. De hecho, los cuatro primeros puntos, así como el noveno están estrechamente ligados a mejorar su relación bilateral con Chile y a una estrategia para aprovechar de la mejor manera los privilegios y derechos otorgados, al mismo tiempo que seguir persiguiendo una salida soberana al mar.

Finalmente, la política cinco y seis hacen referencia más al ámbito multilateral con los países de tránsito. Sin embargo, el punto más importante para esta tesis es el séptimo, toda vez que es una declaración de interés de parte de Bolivia para con los puertos peruanos en general el puerto de Ilo en particular.

Como se puede observar, desde el punto de vista estratégico, la política exterior boliviana ha combinado elementos de geopolítica con la recuperación de importantes contribuciones a la interpretación de su realidad realizadas desde el acervo de su praxis diplomática y el pensamiento ancestral originario (Alemán Benítez, 2020).

### **3. Exportaciones e Importaciones: Evolución económica boliviana**

#### **3.1. Evolución económica boliviana**

Tal y como se puede ver en el Anexo 3 y Anexo 4, la economía boliviana ha crecido en promedio 4,17% anual desde el año 2000 hasta el 2020. De hecho, del 2013 al 2016 Bolivia fue el país que más creció de toda Latinoamérica. Si se tiene en cuenta que al 2005 el PBI per cápita de Bolivia era similar al de la República Democrática del Congo (ambos con USD 1,020), los datos antes previstos pueden ser considerados positivos.

La economía boliviana históricamente ha dependido en gran parte de la exportación de las materias primas. Es por ello que ante la caída de sus precios y la crisis de la deuda externa en 1970 e inicios de 1980, los gobiernos de entonces dejaron a Bolivia en una crisis económica (Morales, 2009 p. 1).

Posteriormente, el gobierno de izquierda de la Unión democrática y Popular liderado por Siles Zuazo, cayó en una hiperinflación anual de más de 8,000% en 1985 según datos del Banco Central de Reserva de Bolivia. Toda la década de los noventa se dieron reformas económicas impulsadas por el FMI y el BM. Reformas que buscaban dotar a Bolivia de una economía liberal de mercado. En estos años se devaluó el tipo de cambio oficial del orden de 93%, se privatizaron empresas, se redujeron aranceles, se liberalizaron tasas de interés, y el Estado fue excluido de las labores productivas e inversión financiera directa (Jemio, 1999).

Asimismo, para dicha época dos de los principales compradores de sus exportaciones en el mundo eran Brasil y Argentina. Bolivia pasó por un momento aún más difícil cuando estas economías entraron en crisis a inicios del S. XXI y por lo tanto entre 1999 y 2003 la economía boliviana creció muy poco (Ver Anexo 3).

El tiempo pasó y fue el movimiento cocalero y movimiento indígena quienes levantaron su voz de protesta y en el 2005 el Movimiento al Socialismo (MAS) ganó las elecciones del 2005 con el entonces candidato Evo Morales. En las elecciones posteriores del 2009 y 2014 volvió a ganar las elecciones por una amplia mayoría.

A partir de enero del 2006 asumió el poder el expresidente Evo Morales quien gobernó tres periodos. Durante su primer quinquenio (2006-2010) de gestión, tal y como lo comenta Uharte Pozas, destaca un aumento de la recaudación tributaria que pasó de USD 550 millones anuales (datos del 2003 y 2004) a USD 2,000 millones en el año 2007; esto originó en consecuencia un aumento de la presión tributaria de 25% en 2005 a 28,5% en 2008. También se dio un aumento de la producción del gas de aproximadamente 9 millones de m<sup>3</sup> al día en 2000 a aproximadamente 38 millones de m<sup>3</sup> al día en 2007.

Asimismo, durante este primer gobierno aumentó el consumo privado a tasas anuales de 4,6% y la inversión pública aumentó de 6,9% del PBI en 2005 a un 9,4% del PBI en 2008. Finalmente, si se tiene en cuenta que en el 2005 se condonó más del 50% de la deuda externa de Bolivia al FMI y al BM por iniciativa del Grupo de los ocho (G8), y que las reservas internacionales pasaron de USD 1,798 millones en 2005 a USD 7,722 millones en 2008 (Uharte Pozas, 2017).

Posteriormente, en su segundo periodo (2010-2014) se volvieron a ver mejoras importantes como por ejemplo el PBI creció en promedio anual 4,8% de 2006 a 2012 (Ver Anexo 3). De la misma forma, el PBI per cápita pasó de USD 1,051 en 2005 a USD 2,919 en 2013. La inversión pública creció de USD 581 millones en el periodo 1999-2005 a USD 2,046 millones en el periodo 2006-2012 y el desempleo abierto disminuyó de 8,2% en 2005 a 3,2% en 2012. Por otro lado, la inversión en

hidrocarburos pasó de USD 246 millones en 2005 a USD 1,835 millones en 2013. Finalmente, en términos de indicadores socioeconómicos, la pobreza moderada se redujo de 60,6% en 2005 a 45% en 2011, y la pobreza extrema pasó de 38,2% en 2005 a 21,6% en 2012 (Uharte Pozas, 2017). Finalmente, el Índice de Desarrollo Humano (IDH) de Bolivia sugiere que las condiciones en el país variaron positivamente. Mientras que en el año 2000 registró 0,627 puntos, el informe más reciente del PNUD indica que para el 2019, el IDH boliviano fue de 0,718 puntos, ubicando al país en el puesto 107. Por primera vez Bolivia fue considerado como un “País de Desarrollo Humano Alto”. No obstante, aún hay muchos retos que superar como por ejemplo que Bolivia sigue siendo el último país sudamericano en términos de IDH (PNUD, 2019).

En términos de comercio exterior, desde el 2000 hasta el 2020 el volumen de carga total (exportaciones más importaciones) comercializada por Bolivia aumentó de 6,016,770 de toneladas a 18,300,409 de toneladas, es decir, un incremento del 204% (Ver Anexo 5). En términos de comercio exterior expresada en dólares, desde el 2000 hasta el 2020, la cantidad de carga total expresada en dólares (exportaciones más importaciones) comercializada por Bolivia aumentó de USD 3´495,303.351 a USD 14´147,963.583, es decir, un incremento del 304 % (Ver Anexo 6). Queda evidenciado que en términos de tonelaje y monetario, el comercio exterior boliviano se triplicó y cuadruplicó respectivamente.

Sobre las proyecciones para el presente año 2021 y los próximos periodos, se tiene registro de avances importantes. En términos generales, el volumen total comercializado (exportaciones más importaciones) por Bolivia durante el primer semestre del 2021 fue 27% superior al comercializado en el primer semestre del 2020. Esto se debe en parte por la recuperación económica de la pandemia.

### **3.2. Exportaciones**

**Tabla 5 Exportaciones según actividad económica y principales productos por año, 1992-2021**

Tabla 5 BOLIVIA: EXPORTACIONES SEGÚN ACTIVIDAD ECONÓMICA Y PRINCIPALES PRODUCTOS POR AÑO, 1992 - 2021 (Millones USD) (TN)

ACTIVIDAD ECONÓMICA Y PRODUCTO	2015 (USD)	2015 (TN)	2016 (USD)	2016 (TN)	2017 (USD)	2017 (TN)	2018 (USD)	2018 (TN)	2019 (USD)	2019 (TN)	2020(p) (USD)	% (USD)	2020(p) (TN)	% (TN)
<b>EXPORTACIONES</b>	<b>8,737.1</b>	<b>17,865,316</b>	<b>7,126.3</b>	<b>16,802,751</b>	<b>8,223.1</b>	<b>15,811,627</b>	<b>9,014.7</b>	<b>15,249,316</b>	<b>8,804.9</b>	<b>13,809,218</b>	<b>6,915.3</b>	<b>100%</b>	<b>13,360,014</b>	<b>100%</b>
<b>AGRICULTURA, GANADERÍA, CAZA</b>	<b>477.5</b>	<b>375,293</b>	<b>445.9</b>	<b>375,216</b>	<b>383.6</b>	<b>267,034</b>	<b>434.2</b>	<b>268,169</b>	<b>364.6</b>	<b>248,803</b>	<b>366.8</b>	<b>5%</b>	<b>274,530</b>	<b>2%</b>
Castaña	192.0	24,597	182.7	26,088	171.4	14,112	221.2	25,628	156.0	23,342	126.5	2%	24,439	0%
Semillas y Habas de Soya	3.3	6,843	32.0	90,897	5.6	13,887	3.3	7,423	4.6	11,102	7.8	0%	19,159	0%
Otros Productos Agropecuarios	12.6	25,229	12.7	9,414	12.0	16,782	15.9	24,747	13.8	21,206	13.0	0%	16,262	0%
<b>EXTRACCIÓN DE HIDROCARBUROS</b>	<b>3,971.1</b>	<b>13,775,144</b>	<b>2,133.7</b>	<b>12,326,430</b>	<b>2,633.0</b>	<b>11,604,747</b>	<b>3,042.5</b>	<b>10,581,104</b>	<b>2,741.4</b>	<b>8,959,903</b>	<b>1,999.8</b>	<b>29%</b>	<b>9,086,764</b>	<b>68%</b>
Gas Natural	3,770.4	13,219,277	2,049.1	12,050,503	2,581.3	11,461,526	2,970.4	10,441,140	2,719.9	8,903,619	1,989.3		9,057,615	
Combustibles	200.8	555,868	84.6	275,926	51.7	143,221	72.1	139,965	21.5	56,285	10.5		29,149	
<b>EXTRACCIÓN DE MINERALES</b>	<b>1,740.5</b>	<b>1,117,282</b>	<b>1,900.1</b>	<b>1,219,989</b>	<b>2,391.7</b>	<b>1,268,937</b>	<b>2,405.5</b>	<b>1,304,501</b>	<b>2,106.3</b>	<b>1,281,386</b>	<b>1,536.0</b>	<b>22%</b>	<b>967,571</b>	<b>7%</b>
Mineral de Zinc	868.8	686,556	987.9	720,783	1,445.6	727,395	1,527.0	764,465	1,339.2	759,024	820.4		526,447	
Mineral de Plata	568.3	15,763	625.3	20,297	578.5	15,505	523.5	12,821	502.0	19,512	481.8		14,284	
Mineral de Plomo	133.7	109,635	161.1	120,341	253.7	147,543	244.2	149,467	171.8	123,531	109.7		89,775	
Otras Minas y Canteras	1.8	36,964	3.4	121,707	2.1	63,259	1.1	6,889	0.9	9,272	1.0		15,133	
<b>INDUSTRIA MANUFACTURERA</b>	<b>2,547.9</b>	<b>2,597,597</b>	<b>2,646.7</b>	<b>2,881,116</b>	<b>2,814.8</b>	<b>2,670,909</b>	<b>3,132.5</b>	<b>3,095,543</b>	<b>3,592.5</b>	<b>3,319,126</b>	<b>3,012.6</b>	<b>44%</b>	<b>3,031,148</b>	<b>23%</b>
Productos Derivados de Soya	792.2	2,005,443	858.6	2,219,203	693.5	1,864,493	805.8	1,977,115	711.7	2,046,969	775.8	11%	2,083,484	16%
Oro Metálico	725.3	21	743.2	20	1,066.2	29	1,189.6	32	1,739.0	42	1,229.6	18%	24	0%
Estaño Metálico	255.0	15,672	295.2	16,779	336.2	16,721	318.2	15,855	285.2	15,241	177.1	3%	10,286	0%
Maderas y Manufacturas de Madera	52.0	50,936	43.0	47,121	45.6	60,521	51.2	72,195	48.6	69,598	53.9	1%	75,402	1%
Plata Metálica	99.4	198	108.6	199	83.6	152	80.5	160	94.6	183	119.1	2%	176	0%
Desechos y Amalgamas de Metal Precioso						0.0	0					0%		0%
Joyería de Oro	80.4	3	101.0	3	79.7	3	104.5	4	136.4	4	130.2	2%	3	0%
Otras Manufacturas	42.3	142,108	33.0	118,436	47.4	299,633	46.9	250,681	50.5	259,670	38.9	1%	209,379	2%

Fuente: Instituto Nacional de Estadística 1) : Incluye bienes de capital y otros productos de origen extranjero (p) Preliminar

Tabla 6 Medio de transporte usado y servicios portuarios demandados por Bolivia

Producto	Origen	Destino	Medio
Gas Natural (29%)	Tarija	Brasil	1. Gasoducto
	Santa Cruz	Argentina	
	Cochabamba		
Oro metálico (18%)	Pando	Estados Unidos	1. Carretera Tamboquemado 2. Puerto Antofagasta
	La Paz	Suiza	
	Beni	Italia	
		Emiratos Árabes	
		Corea del Sur	
		China	
		India	
Zinc (12%)	Potosí	Corea del Sur	1. Carretera 2. Puerto de Arica 3. Puerto de Antofagasta 4. Puerto Matarani 5. Ferrocarril
	Oruro	Japón	
	Chuquisaca	China	
	La Paz	Bélgica	
		Australia	
Productos derivados de soya (11%)	Santa Cruz	Colombia	1. Hidrovía Paraguay-Paraná 2. Puerto de San Antonio 3. Puerto Matarani
		Perú	
		Ecuador	
		Chile	
Plata (7%)	Potosí	Estados Unidos	1. Ferrocarril 2. Puerto Antofagasta
	Oruro	Japón	
	Chuquisaca	China	
		Corea del Sur	
		Bélgica	
		India	
		Canadá	
	Australia		
	Nueva Zelanda		
Estaño metálico (3%)	Oruro	Estados Unidos	1. Carretera 2. Puerto de Arica
Castaña (2%)	Beni	Holanda	1. Carretera 2. Puerto de Arica
	Pando	Reino Unido	
		Estados Unidos	
		Alemania	
Mineral de Plomo (2%)	Potosí	Bélgica	1. Carretera 2. Puerto de Arica 3. Ferrocarril
		Corea del Sur	
		China	
		Holanda	
		Japón	
Otros Combustibles - Etanol (0%)	Santa Cruz	Países Bajos	1. Puerto de Matarani
		Suiza	
		Colombia	

Fuente: ALADI 2020, Fundación Nuestro Mar 2021, elaboración propia  
Elaboración: Propia

Tal y como se puede ver en la Tabla 5, en los últimos cinco años (2015 a 2020) los principales productos de exportación bolivianos en orden de importancia económica fueron: los productos de la industria manufacturera, los hidrocarburos, los minerales y finalmente los productos agrícolas. En términos generales, esta distribución se ha mantenido en los últimos cinco años en el caso de la industria agrícola (alrededor de 5%) y la extracción de minerales (alrededor de 25%); no obstante, en las industrias de

extracción de hidrocarburos y la industria manufacturera sí ha habido un cambio sustancial.

Hace cinco años, la extracción de hidrocarburos representaba un 45% del total de exportaciones mientras que la industria manufacturera 30%; cinco años después, en el 2020, las proporciones de hace cinco años se invirtieron y ahora la industria manufacturera es la principal (45%). En el caso de la industria manufacturera, desde el año 2019 este sector concentra más del 40% del valor de las exportaciones totales.

Dentro de este sector destaca el valor exportado de oro metálico que representa casi el 50% del valor exportado por toda la industria, seguido de los productos derivados de la soya. En el caso de la industria de extracción de hidrocarburos su peso es de aproximadamente el 30% del total de las exportaciones siendo el gas natural es el principal producto de exportación.

Con respecto a la extracción de minerales, la exportación de zinc concentra más del 50% del total de valor exportado por este rubro seguido de la plata. Finalmente, la agricultura y ganadería son el sector cuyas exportaciones representan el menor monto con respecto a la totalidad de exportaciones con un 5% aproximadamente. De ese 5%, destaca la exportación de productos no tradicionales como la exportación de la castaña seguida de la quinua.

Asimismo, tal y como se puede ver en el Tabla 5, si bien es cierto que la distribución en TN se concentra mayormente en Manufactura, en términos monetarios (USD) el valor más importante con casi el 70% es Hidrocarburos.

También es cierto destacar que en valores absolutos, el valor de las exportaciones de Manufactura (bienes con valor agregado) ha ido incrementándose en los últimos años pasando de USD 2,547 millones a USD 3,592 millones en el 2019 (año antes de la pandemia). Esto significó un incremento porcentual del 40%. Esto es especialmente positivo para una economía que tradicionalmente tiene una baja cuota de exportación de productos con valor agregado.

Como ha quedado evidenciado, en valor exportado Bolivia aún depende mucho de los recursos estratégicos no renovables como el gas y el petróleo. Si desciende el precio de dichos productos, su economía se ve muy afectada. Esta realidad se viene presentando desde tiempo atrás. Otra característica del comercio exterior boliviano es su buena relación comercial con los países de la región.

En el periodo 2000-2005 las exportaciones en volumen de Bolivia a países fronterizos eran de 70%-88% mientras que las importaciones desde países fronterizos eran de 74% a 77%. En el mismo periodo 2000-2005 las exportaciones en valor de Bolivia a países fronterizos y Uruguay era de 26% a 52% mientras que las importaciones desde países fronterizos eran de 45% a 55%. Estos números reflejan una clara participación de Bolivia en los procesos de integración regionales como CAN, MERCOSUR y ALADI (Rubial, 2007 p. 195).

Con respecto a los medios de transporte demandados por Bolivia para exportar los productos descritos en este apartado, Bolivia usa puertos nacionales, puertos extranjeros, carreteras, gaseoducto, ferrocarriles, entre otros; tal y como se muestra en la Tabla 6.





Asimismo, al analizar las exportaciones en base a su valor expresado en USD y como era de esperarse, la participación de Tarija (provincia que exporta principalmente gas) disminuye considerablemente. Es decir, el valor exportado por Tarija es menor que el valor exportado por Potosí y La Paz.

<b>Tabla 8 Exportaciones según País Destino y Principales Productos por año 2020</b> (Peso neto en toneladas) (En millones USD)				
<b>PAIS DE DESTINO Y PRINCIPALES PRODUCTOS</b>	<b>2020(p) (Tn)</b>	<b>2020(p) (USD)</b>	<b>% (Tn)</b>	<b>% (USD)</b>
<b>BRASIL</b>	5,229,898	1,094.5	39%	16%
<b>ARGENTINA</b>	4,209,142	1,020.2	32%	15%
<b>ESTADOS UNIDOS</b>	77,201	296.1	1%	4%
<b>JAPÓN</b>	285,920	529.4	2%	8%
<b>COLOMBIA</b>	863,844	367.3	6%	5%
<b>PERÚ</b>	1,289,062	454.4	10%	7%
<b>COREA (SUR). REPUBLICA DE</b>	81,484	199.9	1%	3%
<b>CHINA</b>	258,753	356.7	2%	5%
<b>BÉLGICA</b>	55,652	127.2	0%	2%
<b>INDIA</b>	15,764	717.5	0%	10%
<b>EMIRATOS ÁRABES UNIDOS</b>	676	277.8	0%	4%
<b>CANADÁ</b>	14,988	142.9	0%	2%
<b>PAÍSES BAJOS</b>	64,357	213.6	0%	3%
<b>AUSTRALIA</b>	46,056	131.6	0%	2%
<b>ECUADOR</b>	300,117	174.7	2%	3%

<b>CHILE</b>	214,893	126.5	2%	2%
<b>ESPAÑA</b>	29,160	78.9	0%	1%
<b>REINO UNIDO</b>	6,661	42.7	0%	1%
<b>ITALIA</b>	7,398	115.9	0%	2%
<b>ALEMANIA</b>	11,073	41.5	0%	1%
<b>RESTO DE PAÍSES</b>	297,914	405.9	2%	6%
Fuente: Instituto Nacional de Estadística de Bolivia				

Tal y como se puede observar en la Tabla 8, los principales mercados de destino para las exportaciones bolivianas son los dos mercados más grandes regionales: Brasil y Argentina. Posteriormente, La India tiene compró un 10% del total del valor exportado en el 2020. Asimismo, Perú y Colombia son dos socios importantes en la región mientras que Japón y China son también importantes compradores de los productos bolivianos. Una vez más, se evidencia el rol que juega el gas: Mucho volumen y bajo precio. Es decir, aquellos destinos que compran gas natural como Brasil y Argentina adquieren caso el 70% del volumen exportado total pero tan solo el 30% del valor exportado.

Sobre las proyecciones, de enero a junio del 2021 las exportaciones sumaron USD 4,956 millones, esto es un 55% más en comparación a los USD 3,211 millones que se exportó en el primer semestre del 2020. Asimismo, el volumen exportado en el primer semestre del 2021 fue de 7,339,005 toneladas, esto es un 21% superior a las 6,058,537 toneladas del primer semestre del 2020 según el Instituto Nacional de Estadística de Bolivia.<sup>5</sup>

### **3.3. Importaciones**

Después de haber estudiado los principales bienes de exportación de la economía boliviana, ahora es oportuno realizar un breve análisis de los productos importados. En este sentido, tal y como se expone a continuación, Bolivia requiere del mundo bienes de consumo final, materias primas y bienes de capital.

**Tabla 9: Importaciones bolivianas según actividad económica y productos (2016-2020)**

Tabla 9 Importaciones bolivianas según Actividad Económica y Principales Productos por año, 2016-2020 (En millones de dólares estadounidenses) (Peso neto en toneladas)																								
GRUPO	2015 (USD)	2015 (TN)	% (USD)	% (TN)	2016 (USD)	2016 (TN)	% (USD)	% (TN)	2017 (USD)	2017 (TN)	% (USD)	% (TN)	2018 (USD)	2018 (TN)	% (USD)	% (TN)	2019(a)	2019(a)	% (USD)	% (TN)	2020(a)	2020(a)	% (USD)	% (TN)
<b>TOTAL</b>	<b>9.843,1</b>	<b>5.280.559,4</b>	<b>99%</b>	<b>100%</b>	<b>8.511,5</b>	<b>5.826.748,0</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>9.319,8</b>	<b>5.858.169,0</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>9.967,9</b>	<b>5.636.296,4</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>9.759,0</b>	<b>6.102.062,6</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>7.111,6</b>	<b>4.929.926,3</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>
<b>BIENES DE CONSUMO</b>	<b>2.226,1</b>	<b>740.659,0</b>	<b>23%</b>	<b>13%</b>	<b>2.489,6</b>	<b>766.787,3</b>	<b>29%</b>	<b>13%</b>	<b>2.298,7</b>	<b>771.036,3</b>	<b>25%</b>	<b>13%</b>	<b>2.234,8</b>	<b>784.935,8</b>	<b>23%</b>	<b>13%</b>	<b>2.265,9</b>	<b>719.127,6</b>	<b>23%</b>	<b>13%</b>	<b>1.875,0</b>	<b>679.925,4</b>	<b>26%</b>	<b>14%</b>
Bienes de Consumo No Duradero	1.271,6	523.068,0	23%	9%	1.130,9	539.562,2	13%	9%	1.193,9	524.373,6	13%	9%	1.209,2	481.259,7	12%	9%	1.179,2	487.987,1	12%	9%	1.099,4	506.495,1	15%	10%
Bienes de Consumo Duradero	1.054,5	226.184,2	11%	4%	972,6	227.221,9	11%	4%	1.104,8	246.662,7	12%	4%	1.025,7	223.676,1	11%	4%	1.086,7	231.140,5	12%	4%	781,6	173.430,3	11%	4%
<b>MATERIAS PRIMAS Y PRODUCTOS INTERMEDIOS</b>	<b>4.376,0</b>	<b>4.411.713,5</b>	<b>45%</b>	<b>79%</b>	<b>3.814,1</b>	<b>4.693.823,2</b>	<b>45%</b>	<b>81%</b>	<b>4.266,5</b>	<b>4.766.169,6</b>	<b>45%</b>	<b>80%</b>	<b>4.709,5</b>	<b>4.287.978,2</b>	<b>47%</b>	<b>82%</b>	<b>4.972,4</b>	<b>5.261.951,8</b>	<b>51%</b>	<b>83%</b>	<b>3.586,1</b>	<b>4.025.045,0</b>	<b>50%</b>	<b>82%</b>
Combustibles, Lubricantes y Productos Conexos	1.100,0	1.372.248,7	15%	25%	765,7	1.231.099,9	19%	21%	937,5	1.186.240,4	13%	20%	1.263,0	1.222.765,4	13%	21%	1.604,3	2.082.273,7	16%	34%	920,4	1.488.610,2	13%	30%
Materias Primas y Productos Intermedios para la Agricultura	362,5	116.711,4	4%	2%	330,9	274.164,4	4%	2%	309,7	285.706,5	3%	2%	426,6	219.384,4	4%	2%	382,7	183.798,0	4%	2%	372,0	279.154,2	5%	6%
Materias Primas y Productos Intermedios para la Industria	2.091,7	1.684.337,5	21%	30%	1.934,3	1.828.575,4	23%	30%	2.070,5	1.984.959,8	23%	31%	2.168,0	1.850.710,5	21%	31%	2.155,8	1.873.073,3	22%	31%	1.705,3	1.666.077,7	24%	34%
Materiales de Construcción	503,8	1.079.649,7	11%	19%	501,1	1.222.115,0	6%	19%	500,8	940.911,4	5%	18%	563,7	901.883,2	9%	15%	528,8	823.424,6	8%	13%	360,1	514.744,6	7%	10%
Partes y Accesorios de Equipos de Transporte	312,5	94.746,1	3%	2%	282,1	87.989,2	3%	2%	307,9	97.165,5	3%	2%	287,6	93.234,7	3%	2%	300,0	96.325,3	3%	2%	222,3	56.426,3	3%	2%
<b>BIENES DE CAPITAL</b>	<b>3.176,9</b>	<b>412.212,2</b>	<b>32%</b>	<b>7%</b>	<b>2.995,8</b>	<b>366.117,7</b>	<b>35%</b>	<b>6%</b>	<b>2.816,7</b>	<b>378.063,1</b>	<b>30%</b>	<b>6%</b>	<b>3.022,6</b>	<b>348.382,6</b>	<b>30%</b>	<b>6%</b>	<b>2.486,1</b>	<b>210.983,3</b>	<b>21%</b>	<b>5%</b>	<b>1.606,5</b>	<b>214.055,9</b>	<b>23%</b>	<b>5%</b>
Bienes de Capital para la Agricultura	167,2	10.572,2	2%	1%	165,7	28.489,3	3%	1%	129,9	29.073,1	1%	1%	150,7	35.030,3	1%	1%	190,0	41.485,8	2%	1%	133,0	31.566,6	2%	1%
Bienes de Capital para la Industria	2.226,3	271.842,8	23%	5%	1.894,1	238.015,1	22%	5%	2.070,7	244.833,7	23%	5%	2.440,0	231.340,6	23%	5%	1.800,2	210.003,1	18%	5%	1.225,7	151.230,5	17%	3%
Equipos de Transporte	786,5	120.797,2	8%	2%	664,0	99.613,3	8%	2%	616,1	105.006,2	7%	2%	433,0	77.011,3	7%	2%	604,6	48.884,2	5%	1%	297,9	40.130,7	4%	1%

Fuente: Instituto Nacional de Estadística (a) Preliminar

Tal y como se aprecia en la Tabla 9, las importaciones de Bolivia son principalmente materias primas y productos intermedios (50% del valor total importado y 80% del total de toneladas importadas en los últimos 5 años), entre los cuales destacan las Materias Primas y Productos Intermedios para la Industria, así como los Combustibles, Lubricantes y Productos Conexos.

Asimismo, en los últimos cinco años Bolivia ha comprado del exterior un importe muy significativo de Bienes de Consumo representando aproximadamente un 25% del monto total importado. Cabe resaltar que los Bienes de Consumo importados representan en cantidad alrededor de 15% total de toneladas.

Finalmente, Bolivia importa una cantidad pequeña de toneladas de Bienes de Capital (5% de la cantidad total importada) pero muy importante en valor monetario (alrededor de 25% del total). Esto sugiere que estos Bienes de Capital destinados principalmente a la industria, equipos de transporte y agricultura tienen un precio mayor que el resto de productos.

**Tabla 10 Importaciones bolivianas según 13 principales países por año (2016-2020)**

Tabla 10 Importaciones bolivianas según 13 Principales Países por Año, 2016 - 2020 (En millones de dólares estadounidenses) (Peso neto en toneladas)												
PAIS DE ORIGEN	2015 (USD)	2015 (TN)	2016 (USD)	2016 (TN)	2017 (USD)	2017 (TN)	2018 (USD)	2018 (TN)	2019 (USD)	2019 (TN)	2020(p) (USD)	2020(p) (TN)
<b>TOTAL</b>	<b>9.843.1</b>	<b>5.580.559</b>	<b>8.563.8</b>	<b>5.829.137</b>	<b>9.373.7</b>	<b>5.861.268</b>	<b>10.001.9</b>	<b>5.639.111</b>	<b>9.824.4</b>	<b>6.063.860</b>	<b>7.115.2</b>	<b>4.930.821</b>
China	1.780.1	929.082	1.712.6	925.892	2.060.3	1.003.310	2.096.3	927.540	2.173.8	1.006.080	1.583.8	758.873
Brasil	1.613.3	1.096.192	1.496.0	1.204.244	1.566.8	969.653	1.618.5	967.682	1.574.0	913.077	1.198.9	777.826
Argentina	1.157.0	1.123.559	900.1	1.231.458	1.163.9	1.663.882	1.137.3	1.295.462	1.090.6	1.295.663	719.5	1.039.494
Estados Unidos	1.037.6	352.375	836.1	449.026	746.3	201.563	669.8	217.619	634.3	219.082	564.9	323.300
Perú	605.7	813.442	589.9	895.130	610.9	827.788	650.0	741.842	680.0	738.235	560.1	619.555
Chile	453.0	431.238	352.5	369.537	357.2	369.350	457.4	492.106	435.7	496.676	313.7	416.904
Japón	510.3	79.099	414.1	66.285	349.0	54.983	310.9	55.466	289.0	53.691	186.4	33.907
India	127.9	35.491	114.8	31.211	142.8	33.325	153.8	32.042	172.6	36.811	184.6	98.691
México	279.0	73.358	225.2	62.871	285.5	78.417	255.6	71.543	273.9	78.289	177.7	59.629
Alemania	232.3	27.318	181.3	21.453	210.0	25.227	228.8	23.879	170.7	21.123	155.6	16.731
España	176.8	52.061	125.7	49.493	158.9	55.277	293.0	56.476	246.0	98.901	147.6	28.899
Colombia	192.4	65.328	196.3	67.666	226.2	73.295	208.7	65.110	200.0	64.626	147.3	58.416
Rusia, Federación de	16.8	15.122	17.0	18.258	23.9	35.954	69.3	42.232	163.1	196.028	115.9	149.706

Fuente: Instituto Nacional de Estadística (p) Preliminar

Sobre los países de origen, tal y como se observa en la Tabla 10, los más importantes son: China, Brasil, Argentina, Perú, y EE.UU.

**Tabla 11: Importaciones por producto y País de Origen**

Producto	Porcentaje	Origen	Medio
Materias Primas y Productos Intermedios para la Industria	24%	China	Marítima y carretera
Materias Primas y Productos Intermedios para la Industria	24%	Francia, México, Estados Unidos, Japón y China.	Carretera, aérea y marítima.
Bienes de Capital para la Industria	17%		
Bienes de Capital para la Industria	17%	Perú, Estados Unidos, Taiwán, Alemania, Brasil, Japón y Corea del Sur.	Carretera, aérea y marítima.
Bienes de Consumo No Duradero	15%		
Bienes de Consumo No Duradero	15%	Ucrania, Argentina, Brasil, China, Chile, Colombia, Perú y Estados Unidos.	Carretera, aérea y marítima.
Combustibles, Lubricantes y Productos Conexos	13%		
Combustibles, Lubricantes y Productos Conexos	13%	Perú, Alemania, Brasil, Bélgica, Argentina, Canadá, Singapur y Estados Unidos.	Carretera, aérea y marítima.
Materias Primas y Productos Intermedios para la Agricultura	5%		
Materias Primas y Productos Intermedios para la Agricultura	5%	Colombia, China, Brasil, España, Reino Unido, Italia, China, México, Países Bajos y Argentina	Carretera, aéreo y marítimo
Materiales de Construcción	5%		
Materiales de Construcción	5%	Brasil, Costa Rica, Estados Unidos, Italia, Chile, España, Canadá, China y Perú	Carretera y aéreo

Fuente: Fuente INE, elaboración propia

### **3.4. Análisis de los Minerales Bolivianos**

Tal y como se ha visto evidenciado, las exportaciones de minerales bolivianos son de vital importancia para la economía boliviana. En el 2020, el valor de la Extracción de Minerales (sin procesar) con respecto al total de exportaciones fue de 22% y adicionalmente, se encuentra 18% de oro metálico, 3% estaño metálico, 2% plata metálica y 2% joyería de oro (Ver Tabla 11), todo esto suma casi 50% del valor total exportado, es decir, la actividad minera en Bolivia representa la mitad del total de exportaciones. En términos de volumen, los bienes mineros representan menos del 10% del total.

Asimismo, Potosí, Beni y Oruro son las principales provincias productoras de minerales y sus derivados. Es importante destacar que su misma ubicación y la infraestructura que tienen ha permitido que tradicionalmente exporten sus metales por el Puerto de Antofagasta.

Existen dos conexiones vía ferrocarril entre Chile y Bolivia, la primera desde Arica hacia La Paz (Ver Anexo 7), con una longitud de 440 km (BBC, 2013), y la segunda que une Antofagasta con Ollagüe de 700 km de longitud (Ver Anexo 8). Esta última se concentra en el transporte de minerales refinados de plata, zinc y plomo de Bolivia; y ácido sulfúrico, concentrado de cobre, ánodos, cátodos, entre otros de Chile (FCAB, n.d.). Sobre el primero, es oportuno mencionar que actualmente no se encuentra operativo toda vez que los transportistas terrestres bolivianos presentan cierta preocupación al respecto.

Para comprender la logística y servicios que demandan dichos metales, se sigue el siguiente ejemplo:

La empresa Minera San Cristóbal, calificada como la segunda empresa más grande de Bolivia en términos de ingresos y utilidades, es una empresa ubicada en la provincia Nor Lípez del departamento de Potosí. San Cristóbal es uno de los yacimientos de zinc, plomo y plata más grandes del mundo. Dichos minerales son transportados por ferrocarril desde la mina hasta Puerto de Mejillones en Antofagasta. El tramo es de

aproximadamente 650 km y pasa por la Estación Río Grande para conectarse con el ferrocarril Uyuni – Estación Abaroa – Mejillones (Ver Anexo 9). Trabajando al 100% de su capacidad, genera en total una producción de 1,600 toneladas de concentrados de minerales (Minera San Cristobal SA, n.d.).

Finalmente, es pertinente mencionar que el proceso de construcción de una línea ferroviaria comenzó en Bolivia desde el siglo XIX a través de la construcción de una vía férrea de Calama a Cobija (en ese entonces territorio boliviano) (Gómez, 2001).

### **3.5. Análisis del Gas Natural y potencial del Gas Natural Licuado (GNL)**

De la misma forma que los minerales y tal y como se evidencia en el presente capítulo, el rol que juega el gas natural para la economía boliviana es vital. El gas natural representa casi el 30% del valor exportado y 70% del volumen exportado. Los departamentos principalmente exportadores son Santa Cruz, Tarija, Cochabamba y Chuquisaca, mientras que los compradores son Brasil y Argentina. Solamente el tema del gas ya ha sido materia de estudio en tesis anteriores de esta Casa de Estudios específicamente por el funcionario Juan Pablo Castro (Castro La Rosa, 2019).

El futuro del gas natural boliviano es complejo e incierto, y hoy en día diversos sectores cuestionan qué hará Bolivia con su gas natural en un futuro próximo cuando sus dos compradores (Brasil y Argentina) ya no necesiten de dicho recurso.

Con respecto a Brasil, es importante recordar que es su primer comprador de exportaciones con 16% al 2020. Actualmente Bolivia exporta gas natural a Brasil por medio del gasoducto Santa Cruz - Sao Paulo que posee aproximadamente 3,000 km de longitud. La matriz energética brasilera actual incluye aproximadamente un 20% de gas natural y con el descubrimiento de gigantescas reservas de gas descubiertas en aguas muy profundas del Atlántico frente a las costas de los estados de Río de Janeiro, Sao Paulo y Espíritu Santos, se espera que la producción nacional incremente hasta llegar a un punto en que la importación de gas natural boliviano sea mínima. Al

respecto, empresas como Petrobras y Repsol Sinopec tienen planes serios de trabajo. La primera ha puesto recientemente en funcionamiento su mayor plataforma que permitirá extraer diariamente 6 millones de metros cúbicos de gas natural (Agencia EFE, 2021) mientras que la segunda anunció en el 2020 que espera comenzar a explotar comercialmente las gigantescas reservas en 2026 (Agencia EFE, 2020). Finalmente, Brasil ya cuenta con tres plantas para importar GNL, lo que le permitirá importar el GNL norteamericano que es más barato que el gas boliviano.

En relación a Argentina, se sabe que el descubrimiento y explotación del yacimiento Vaca Muerta (considerado uno de los mayores depósitos de shale del mundo) ha comenzado a dar sus frutos. De hecho, en el 2019 y después de más de una década, Argentina autorizó la exportación de GNL a Chile y se estima que para el 2022 su producción permita cubrir cerca del 80% de las importaciones bolivianas. Todo esto hace cada vez más cercana la idea que Argentina vuelva a ser un país autosuficiente en términos de gas natural, tal y como lo fue hace algunas décadas (Urbasos, n.d.).

En conclusión, la respuesta al problema de la falta de demanda futura del gas boliviano pase muy probablemente por el Gas Natural Licuado (GNL) y la posibilidad de colocar ese *commodity* en el Pacífico. He allí la gran posibilidad real de exportar el gas por medio de puertos peruanos como el puerto de Ilo. En ese sentido, tal y como lo desarrolla Castro La Rosa (2019), existen intenciones reales de la empresa estatal Yacimientos Petrolíferos Fiscales Bolivianos (YPFB) de realizar inversiones en gaseoductos y una planta de licuefacción en puertos peruanos (pp. 71) con la finalidad de exportarlo desde allí al Asia (Castro La Rosa, 2019). Esta idea se refuerza más aún si se tiene en cuenta el precedente del 2003 en que se dio una oleada de protestas en contra de la construcción de un gasoducto de gas natural desde Tarija a Mejillones (Chile) que eventualmente alimentaría no solo al mercado chileno sino también para exportar a México y EE.UU. en forma de GNL.



### **3.6. Análisis de la soya y sus derivados**

El tercer tipo de producto estratégico en la economía boliviana es la soya y sus derivados que en los últimos cinco años representaron más del 10% del valor exportado y más del 15% del volumen exportado. Este grano llamado “grano de oro” en Bolivia tiene principalmente tres derivados: la harina, la torta, el aceite y la cascarilla.

La harina de soya contiene vitaminas y minerales, además de enzimas estimulantes para la función digestiva. Es por ello que sus usos comprenden la elaboración panes, pasteles, galletas, embutidos y fármacos. La torta de soya es un subproducto que queda del frijol de soya integral, después de extraer el aceite. Posee un contenido alto en proteína y también un buen balance de aminoácidos esenciales. Su uso principal se da para alimentar aves. El aceite de soya se utiliza mayormente para el consumo humano y usos industriales, tales como la fabricación de margarinas, mantequillas y chocolate. Finalmente, la cascarilla de soya está compuesta principalmente de cáscara del poroto de soja, y pequeños trozos de grano. Posee una buena calidad nutritiva para el engorde del ganado bovino.

Los principales compradores de la soya boliviana y sus derivados son Perú, Ecuador, Colombia, Chile, Brasil y Argentina (IBCE, 2020). En ese sentido, las exportaciones de soya se han realizado tanto por carretera como por vía fluvial. Este último medio une el transporte por ferrocarril hasta el puerto de embarque fluvial que se realiza por la Hidrovía Paraguay – Paraná (HPP). Las vías principales de salida han sido por Corumbá-Puerto Suárez (Fluvial), Desaguadero (Carretera) hacia el mercado del Perú y Arica-Charaña Tambo Quemado (Carretera) (Suárez, 2018).

Finalmente, es oportuno mencionar que existen precedentes vinculados a la exportación de carga a granel a países de la región y del Asia través de puertos peruanos. Por ejemplo, en el 2001 la compañía IASA, fabricante de los aceites “Fino”, exportó 67,200 toneladas de harina de soya vía Santa Cruz-La Paz-Desaguadero-

Matarani (Bolivia.com, 2002). Asimismo, en el año 2018 Bolivia envió sus primeras 40 toneladas de quinua a China a través del puerto peruano de Ilo. En dicho momento, el entonces presidente Evo Morales dijo que también esperan exportar café, soya y carne al gigante asiático (RPP, 2018). A la fecha no se tienen más registros significativos de exportación de soya o sus derivados por puertos peruanos.

### **3.7. Análisis de Carga General**

Después de haber estudiado los tres principales productos de exportación bolivianos que acumulan el 80% del total de valor exportado, es oportuno ahora concentrarnos tanto en el otro 20% de exportaciones, así como en la totalidad de importaciones.

Se conoce que la gran mayoría de importaciones bolivianas entran por el Pacífico. Tal y como es posible observar en la figura 9, las categorías de uso o destino económico que representaron un mayor peso en el valor total importado en el 2020 fueron en primer lugar las Materias Primas y Productos Intermedios para la Industria con 24%, los Bienes de Capital para la Industria con 17%, los Bienes de Consumo No Duradero con 15%, y los Combustibles, Lubricantes y Productos Conexos con 13%. Todo esto hace un total de casi el 70%.

Asimismo, según la Clasificación Uniforme para el Comercio Internacional (CUCI) se sabe que las Máquinas y Equipos de Transporte representaron aproximadamente un 32.5% del valor total importado en los últimos años, los Artículos Manufacturados Clasificados Principalmente por el tipo de Material un 20%, y los Combustibles y Lubricantes Minerales en otra partida un 15%. Todo esto sumaría 65% del total de valor importado. (IBCE, 2021, pp. 21)

Actualmente, dichos bienes ingresan principalmente vía frontera con Chile por la vía Arica-Charaña-Tambo Quemado, así como por la vía Iquique-Pisiga-Bella Vista; en segundo lugar, por la frontera con Brasil vía Corumbá-Puerto Suárez; en tercer lugar,

vía aérea; en cuarto lugar, vía Argentina por la vía Pocitos-Yacuiba y en quinto lugar por la frontera con Perú vía Desaguadero (IBCE, 2020).

Las mercaderías que ingresan por Chile son diésel, gasolinas, vehículos y otros productos. Por la frontera de Brasil ingresan diésel, gasolina, barras de hierro, preparaciones compuestas con grado alcohólico volumétrico inferior al 0.5% Vol. Vía aérea ingresan aviones y aeronaves, medicamentos para uso humano, fueloil, teléfonos entre otros. Por la frontera con Perú ingresan barras de hierro o acero sin alear, diésel, aparatos de radar, gasolina, pañales para bebés y otros productos.

## **CAPITULO II: LOGÍSTICA PORTUARIA DEL COMERCIO EXTERIOR EN BOLIVIA Y ESTUDIO DE LA ADMINISTRACIÓN DE SERVICIOS PORTUARIOS DE BOLIVIA (ASP-B)**

Tal y como ha quedado evidenciado en el Capítulo I, el comercio exterior boliviano viene creciendo desde hace varias décadas y esto hace que la demanda de infraestructura para comercializar sus productos con el mundo sea cada vez mayor también. Para ello, tal y como se ha visto, Bolivia cuenta con una serie de alternativas tanto hacia el Océano Atlántico como Pacífico.

Algunos de los desafíos que ha tenido que sortear la carga boliviana con respecto a sus tiempos de atención son por ejemplo la congestión ocurrida en septiembre del 2020 con la carga boliviana que no pudo ser despachada a tiempo en un puerto chileno por un problema con el tarifario, y otro los recientes bloqueos de la carretera por partes de transportistas bolivianos en oposición a la reactivación del ferrocarril Arica-La Paz (Toro, 2021).

**Tabla 12 Comercio exterior boliviana por medio de transporte (TN)**

Tabla 12 Comercio exterior boliviano por medio de transporte (TN)								
COMERCIO EXTERIOR POR MEDIO TRANSPORTE	2017	%	2018	%	2019	%	2020	%
COMERCIO MARÍTIMO	5,100,000	24	5,300,000	25	5,600,000	28	4,600,000	25
COMERCIO NO MARÍTIMO	16,583,871	76	15,599,089	75	14,307,493	72	13,700,409	75
<b>TOTAL COMERCIO EXTERIOR</b>	<b>21,683,871</b>	<b>100</b>	<b>20,899,089</b>	<b>100</b>	<b>19,907,493</b>	<b>100</b>	<b>18,300,409</b>	<b>100</b>

Fuente: Comex Bolivia

**Tabla 13 Comercio exterior boliviano por cuenca (TN)**

Tabla 13 Comercio exterior boliviano por cuenca (TN)								
COMERCIO EXTERIOR POR OCÉANO	2017	%	2018	%	2019	%	2020	%
OCÉANO ATLÁNTICO	1,000,000	20	1,100,000	21	1,300,000	23	1,000,000	22
OCÉANO PACÍFICO	4,100,000	80	4,200,000	79	4,300,000	77	3,600,000	78
<b>COMERCIO MARÍTIMO TOTAL</b>	<b>5,100,000</b>	<b>100</b>	<b>5,300,000</b>	<b>100</b>	<b>5,600,000</b>	<b>100</b>	<b>4,600,000</b>	<b>100</b>

Fuente: Comex Bolivia

**Tabla 14 Comercio exterior boliviano por puerto (TN)**

<b>COMERCIO EXTERIOR POR PUERTOS</b>	<b>2017</b>	<b>%</b>	<b>2018</b>	<b>%</b>	<b>2019</b>	<b>%</b>	<b>2020</b>	<b>%</b>
<b>Exportaciones Puerto Antofagasta</b>	1.010.713	26	1.048.492	27	946.091	25	-	-
<b>Importaciones Puerto Antofagasta</b>	15.827	0	22.197	1	21.367	1	-	-
<b>Exportaciones Puerto Iquique</b>	141.962	4	187.729	5	197.344	5	-	-
<b>Importaciones Puerto Iquique</b>	318.079	8	324.825	8	441.125	12	-	-
<b>Exportaciones Puerto Arica</b>	942.004	25	913.420	24	715.885	19	-	-
<b>Importaciones Puerto Arica</b>	1.395.051	36	1.328.559	35	1.410.316	38	-	-
<b>TOTAL CHILE</b>	<b>3.823.636</b>	<b>100</b>	<b>3.825.222</b>	<b>100</b>	<b>3.732.129</b>	<b>100</b>	<b>2.900.000</b>	<b>-</b>
<b>Exportaciones Puerto de Matarani</b>	-	-	-	-	-	-	-	-
<b>Importaciones Puerto de Matarani</b>	-	-	-	-	-	-	-	-
<b>Exportaciones Puerto de Ilo</b>	-	-	-	-	-	-	-	-
<b>Importaciones Puerto de Ilo</b>	-	-	-	-	-	-	-	-
<b>TOTAL PERÚ</b>	<b>276.364</b>	<b>-</b>	<b>374.778</b>	<b>-</b>	<b>567.871</b>	<b>-</b>	<b>600.000</b>	<b>-</b>

Fuente: COMEX Bolivia

Tal y como se observa en la Tabla 12 durante los últimos cuatro años cerca del 25% del comercio exterior boliviano se dio por vía marítima. Asimismo, del total de toneladas transferidas, aproximadamente el 80% del total de toneladas transferidas vía marítima se hizo a través del Océano Pacífico (Ver Tabla 13). Sobre la carga transferida a través de la Hidrovía Paraná-Paraguay, es importante mencionar que existe una parte de los grupos partícipes en el comercio exterior boliviano que vienen realizando esfuerzos para incrementar cada vez más la carga transferida a través de esta vía, toda vez que argumentan que la logística vía fluvial volvería al comercio exterior de Bolivia más eficiente, reduciendo hasta en un 75% la logística terrestre. (Portal Portuario Chile, 2019).

Finalmente, tal y como se puede ver en la Tabla 14, los puertos que más flujo de mercadería boliviana recibieron fueron los de Antofagasta para exportaciones y Arica

para importaciones. En este capítulo dos se verá más a detalle qué tipo de carga boliviana pasa puerto por puerto y qué tipo de logística necesita.

### **1. Logística portuaria del Comercio Exterior Boliviano**

En el Primer Capítulo, se definió a Bolivia como un país sin litoral. Esta realidad hace que el país sudamericano tenga la necesidad de comercializar con el exterior a través de medios de transporte distintos a los puertos marítimos propios como, por ejemplo, vía terrestre, vía aérea o vía marítima utilizando puertos marítimos y fluviales extranjeros.

En este sentido, las provincias bolivianas que concentran la mayor cantidad del comercio exterior como Santa Cruz, Tarija y Potosí, deben evaluar una serie de factores a la hora de decidir qué medio de transporte utilizar. Como se desarrolla en el Capítulo I, una parte importante de las exportaciones bolivianas, se dan hacia países vecinos. De hecho, en el 2020 tres de los cinco principales compradores de las exportaciones bolivianas, correspondieron a sus países fronterizos: Brasil, Argentina y Perú (Ver Tabla 8). No obstante, Bolivia también tiene clientes intercontinentales como India, Japón o China, así como clientes no fronterizos importantes como Colombia y Estados Unidos de América.

Dicho esto, se abordará un pequeño análisis de los puertos más importantes usados por Bolivia. Algunos de estos puertos están ubicados hacia el Pacífico como el Puerto de Arica, mientras que otros tienen salida hacia el Atlántico a través de la Hidrovía Paraná-Paraguay, por ejemplo, Puerto Rosario.

**Tabla 15: Carga transferida por los principales puertos extranjeros usados por Bolivia**

Tabla 15 Carga transferida por los principales puertos extranjeros usados por el comercio exterior boliviano												
Transferencia (Toneladas)												
Puerto	Año	Contenedorizada	%	Fracionada	%	Granel sólido	%	Granel líquido	%	Otros	%	Total
Valparaíso	2020	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	2019	7,676,000	82%	1,721,000	18%	0	-	0	-	0	-	9,397,000
	2018	8,694,000	84%	1,674,000	16%	0	-	0	-	0	-	10,368,000
	2017	10,079,000	85%	1,757,000	15%	0	-	0	-	0	-	11,836,000
San Antonio	2020	15,713,076	71%	470,602	2%	4,674,066	21%	1,162,597	5%	0	-	22,020,341
	2019	16,221,399	72%	693,765	3%	4,714,327	21%	1,051,356	5%	0	-	22,680,847
	2018	15,331,489	69%	955,136	4%	4,565,855	21%	1,207,649	5%	0	-	22,060,129
	2017	11,607,300	82%	1,003,323	7%	415,518	3%	1,184,901	8%	0	-	14,211,042
Antofagasta	2020	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2,450,000
	2019	1,247,846	42%	308,505	10%	1,401,602	-	-	47%	-	-	2,957,953
	2018	1,189,081	45%	235,966	9%	1,238,475	-	-	46%	-	-	2,663,522
	2017	952,455	38%	297,474	12%	1,270,718	-	-	50%	-	-	2,520,647
Mejillones	2020	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	3,048,942
	2019	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2,898,753
	2018	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2,821,169
	2017	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2,788,601
Iquique	2020	1,768,519	82%	332,970	15%	-	-	50,582	2%	0	-	2,152,071
	2019	2,076,159	82%	415,812	16%	-	-	52,043	2%	0	-	2,544,014
	2018	1,967,207	81%	411,329	17%	-	-	52,043	2%	0	-	2,430,579
	2017	1,954,327	80%	434,556	18%	-	-	60,047	2%	0	-	2,448,930
Arica	2020	1,788,595	69%	73,399	3%	-	-	722,385	28%	0	-	2,584,379
	2019	2,129,530	77%	88,374	3%	-	-	559,778	20%	0	-	2,777,682
	2018	2,296,153	74%	227,064	7%	-	-	578,290	19%	0	-	3,101,507
	2017	2,311,710	73%	287,632	9%	-	-	552,596	18%	0	-	3,151,938
	2016	2,213,872	72%	229,756	7%	-	-	649,866	21%	0	-	3,093,494
	2015	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Ilo	2020	186,368	33%	98,140	17%	285,997	50%	536	0%	0	-	571,041
	2019	190,284	34%	130,846	24%	233,904	42%	894	0%	651	-	556,579
	2018	59,119	11%	54,065	16%	216,280	65%	1,333	0%	726	-	331,523
	2017	82,773	15%	27,057	9%	206,554	65%	1,439	0%	0	-	317,823
	2016	63,185	11%	27,511	10%	184,238	67%	1,272	0%	0	-	276,206
	2015	23,548	4%	48,911	11%	214,338	50%	1,712	0%	137,065	-	425,574
Matarani	2020	188,863	3%	589,552	10%	5,077,699	84%	211,469	3%	6	-	6,067,589
	2019	239,317	3%	613,123	9%	5,803,073	84%	220,104	3%	596	-	6,876,213
	2018	282,196	4%	430,537	6%	6,275,135	87%	186,032	3%	1,007	-	7,174,907
	2017	217,907	3%	364,277	5%	6,188,889	89%	176,331	3%	22	-	6,947,426
Vileta	2020	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0
	2019	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	195,000
	2018	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	186,500
	2017	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0
Rosario	2020	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	4,482,485
	2019	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0
	2018	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0
	2017	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	3,744,244
Nueva Palmira	2020	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2,505,597
	2019	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2,677,526
	2018	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2,030,646
	2017	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0

### 1.1. Puerto San Antonio

Puerto: Junto al Puerto de Valparaíso, ambos están ubicados en la V Región de Chile a 120 km de Santiago de Chile, 2,500 km de La Paz y 3,000 km de Santa Cruz. El Puerto San Antonio comprende cuatro terminales y cinco concesionarios siendo el más importante en término de carga transportada STI S.A., seguido de DP World San Antonio, Puerto Panul, QC POLICARPO TORO y TERQUIM San Antonio.

Carga: Tal y como se puede observar en la Tabla 15, en el año 2020 y pese a las dificultades ocasionadas por la COVID-19, el Puerto San Antonio alcanzó a superar los 22 millones de toneladas transferidas siendo así el puerto chileno líder con mayor tonelaje transportado (Puerto San Antonio, 2021). Del total de la carga transferida en los últimos años, la gran parte fue carga contenerizada (alrededor del 70%) mientras que el granel sólido ha venido representando en los últimos tres años alrededor del 20% de la carga transferida total.

Asimismo, tal y como se advierte en la Tabla 15., es importante destacar que el Puerto de San Antonio funciona principalmente como un puerto receptor. Es decir, el 60% de su carga transferida total ha sido de 60% aproximadamente durante los últimos tres años, mientras que la exportación ha representado en promedio un 30%. Asimismo, es relevante el rol que cumple el cabotaje dentro del comercio total del Puerto San Antonio. En el periodo 2020, se movilizaron 1,344,817 toneladas por cabotaje, lo que representó un 6% del total transportado.

Bolivia: Según la fundación argentina Nuestro Mar, el Puerto de San Antonio se presenta como una alternativa de exportación para los graneles bolivianos por el Pacífico y prueba de ello serían las 15,000 toneladas de soja boliviana recibida en junio del presente año (Fundación Nuestro Mar, 2021).

## **1.2. Puerto de Valparaíso**

Puerto: Al igual que San Antonio, este puerto también tiene salida hacia el Océano Pacífico. De hecho, este puerto se encuentra en la misma región chilena de Valparaíso a tan solo 100 km al norte del Puerto San Antonio. Puerto de Valparaíso está ubicado a 120 km de Santiago de Chile, 2,400 km de La Paz y 2,600 km de Santa Cruz. Este puerto limita en todo el contorno de su espacio con la ciudad de Valparaíso, erigiéndose en un puerto que une su crecimiento a las potencialidades de dicha ciudad (Empresa Portuaria Valparaíso, 2020). El puerto consta de dos terminales y ocho sitios de atraque, y la administración del puerto está a cargo de la empresa Portuaria Valparaíso quien mantiene contratos de concesión vigentes con tres compañías chilenas: Terminal



Pacífico Sur S.A., Terminal Cerros de Valparaíso S.A. y ZEAL Sociedad Concesionaria S.A.

Carga: Justamente como se puede ver en la Tabla 15, el año 2017 con un transporte de 11,8 millones de toneladas transferidas representó el año de mayor número de tonelaje transferido en el Puerto de Valparaíso no solamente en los últimos años sino en toda su historia. Para el año 2018, se observa una importante disminución en la carga total transferida a 10.3 millones de toneladas transferidas, lo cual se le atribuye a la disolución de algunos servicios navieros importantes, así como el traslado de otros al Puerto San Antonio. El mismo escenario se repitió en el periodo 2019 (Empresa Portuaria Valparaíso, 2020).

En esa misma línea, se observa que, del total de carga transferida en Puerto de Valparaíso en los últimos años, más del 80% ha sido carga contenerizada, mientras que, la diferencia ha sido fraccionada. Este puerto no transporta carga a granel. En la Tabla 15. también es posible observar que, del total de toneladas transferidas en el 2019, más del 50% correspondieron a importaciones mientras que un 40% fueron exportaciones. En el mismo sentido, resalta la importante cantidad de mercadería en tránsito a otros países que en el 2019 ascendió a más de 360,000 toneladas. El cabotaje en este puerto solo representó el 1% en los últimos años. Por último, como bien se señala en su Plan Maestro, entre las exportaciones destaca la exportación de frutas y comestibles, mientras que, entre sus importaciones lo más relevante fueron las importaciones industriales y siderúrgicas.

Bolivia: No se tiene registro de carga boliviana transferida a través de puerto Valparaíso.

### **1.3. Puertos en la Región de Antofagasta**

#### **1.3.1. Puerto Antofagasta**

Puerto: El Puerto de Antofagasta también tiene salida hacia el Océano Pacífico. Este puerto que se encuentra en la región chilena del mismo nombre está 1,300 km al norte

del Puerto de Valparaíso, por lo tanto, mucho más cerca de Bolivia que los dos puertos antes desarrollados. De hecho, este puerto se ubica a 1,100 km de La Paz y a 1,500 km de Santa Cruz de la Sierra.

El puerto consta cinco unidades de negocio entre las que destacan el “Terminal Monooperado” operado por Antofagasta Terminal Internacional, el “Terminal Multioperado” cuyo proceso de licitación aún se encuentra en proceso a agosto del 2021, el Antepuerto de Portezuelo donde arriba el ferrocarril proveniente de Bolivia, un área de negocios de infraestructura y turismo a cargo de la empresa Mall Plaza Antofagasta y finalmente la Zona de Desarrollo logístico Capricornio concesionado a la Empresa Portuario Antofagasta (EPA) (Puerto Antofagasta, 2021 p. 19). Asimismo, el Puerto de Antofagasta cuenta con una zona franco chileno-paraguaya.

Carga: Con casi 150 años de historia, las puertas de Puerto Antofagasta reciben USD 14 de cada USD 100 que ingresan hoy a Chile (Puerto Antofagasta, 2021 p.6). Asimismo, es un puerto que capta gran parte de la carga minera exportada por Bolivia dando cumplimiento a los tratados vigentes entre ambas naciones siendo integrante del Tratado de Paz y Amistad entre Chile y Bolivia de 1904 (Puerto Antofagasta, 2021 p.6).

Durante el periodo 2020 se transfirieron cerca de 2.45 millones de toneladas, teniendo así una caída considerable en comparación con la carga transferida en el 2019 en que transfirió 2.9 millones de toneladas. Este puerto tiene como principal mercadería transportada la carga en graneles significando esta casi el 50% de la carga total tal y como se puede ver en la Tabla 15. Seguidamente, la carga en contenedores representa aproximadamente el 40% dejando el 10% a la carga fraccionada.

El tipo de operación que realiza el puerto son principalmente exportaciones habiendo representado en los últimos tres años alrededor del 60% del total, seguida de las importaciones que en promedio significan la cuarta parte del total de la mercadería transportada (25% del total). Finalmente, este puerto tiene una cuota importante (aproximadamente el 15%) de carga en tránsito teniendo como destino final Bolivia y Argentina.

Bolivia: El tratado de Paz y Amistad de 1904 firmado por ambos estados otorgó a Bolivia plena autonomía aduanera en los puertos chilenos de Arica y Antofagasta y el derecho a mantener mercancía en tránsito por 12 meses, con almacenamiento sin costo para sus importaciones, y 60 días de almacenamiento gratuito para sus exportaciones (Urbasos, n.d.).

Con respecto a la carga boliviana que se comercia por el Puerto de Antofagasta, cabe mencionar que dicho puerto tiene entre sus principales clientes a empresas mineras bolivianas entre las que destacan compañías exportadoras de concentrados de zinc y cobre de Bolivia, así como exportadores de ácido bórico y ulexita boliviana (Puerto Antofagasta, 2021 p. 17). Estas empresas serían exportadoras bolivianas. De la misma forma, el Puerto de Antofagasta movilizó solo en el 2019 unas 375,560 toneladas de mercadería en tránsito boliviana. (Puerto Antofagasta, 2020 p. 53).

En el año 2017, se contabilizaron las exportaciones e importaciones que transitaron por este puerto en 1,010,713 TN y 15,827 TN respectivamente, para el 2018 las exportaciones ascendieron a 1,048,492 TN y las importaciones a 22,197 TN y en el 2019 946,092 fueron las toneladas exportadas 21,367 TN importadas.

Asimismo, es importante destacar una serie de condiciones propias de este puerto que facilita su uso por parte de los exportadores e importadores bolivianos. Por ejemplo, posee una infraestructura que facilita la exportación de minerales bolivianos por dicho puerto; tienen instalado un ferrocarril donde llegan los concentrados bolivianos de zinc (Puerto Antofagasta, 2021 p.18). De la misma forma, la carga en tránsito de Bolivia tiene un tratamiento especial de libre tránsito y exoneración de pago de almacenamiento.

### **1.3.2. Puerto Mejillones**

Puerto: El Puerto de Mejillones está ubicado en la Bahía de Mejillones a 65 de kilómetros al norte de Antofagasta, por lo tanto, a 1,050 km de La Paz y a 1,500 km de Santa Cruz de la Sierra. Este puerto se especializa en traslado de graneles sólidos y líquidos de la Región Antofagasta, siendo así uno de los principales puertos de la industria minera. Entre la su infraestructura se puede encontrar 11 estanques de ácido

sulfúrico de 20,000 toneladas cada uno con una capacidad total de 220,000 toneladas de almacenamiento simultáneo, así como sistemas de despacho de carga en trenes. (Puerto Mejillones, n.d.).

Carga: Tal y como se observa en la Tabla 15, la carga total transferida ha aumentado ininterrumpidamente por lo menos durante los últimos cinco años. De hecho, la carga prácticamente se duplicó pasando de 1'627,385 TN en el 2015 a 3'048,942 TN en el 2020. Este puerto tiene entre sus principales clientes a empresas mineras destacando la empresa estatal Corporación Nacional del Cobre (CODELCO) (Puerto Angamos - Mejillones, 2021).

Bolivia: La carga boliviana que pasa por este puerto es básicamente minerales de plata y zinc de la Minera San Cristóbal. Es importante recordar que esta empresa minera boliviana invirtió cerca de USD 800 a inicios del presente siglo pudiendo exportar sus minerales a través de un Terminal de Concentrados Minerales desde el 2007, esto teniendo en cuenta la conexión ferroviaria que existe entre dichos puntos (Ver Anexo 10), la mina y el puerto (Plataforma Urbana Chile, 2009).

#### **1.4. Puerto Iquique**

Puerto: El Puerto de Iquique es el cuarto puerto abordado en este estudio. Está ubicado en la Región I de Tarapacá; esta localización le daría acceso al puerto a la Macrorregión Andina, un área con más de 20 millones de habitantes y que concentra zonas productivas de mucha importancia como por ejemplo incluye a Bolivia como potencia exportadora de minerales y soya (Empresa Portuaria Iquique, 2021 p.4).

Puerto Iquique se ubica 400 km al norte del Puerto de Antofagasta, a 700 km de La Paz y a 1,200 km de Santa Cruz de la Sierra. Este puerto ubicado en la costa norte de Chile cuenta con una empresa concesionaria llamada Iquique Terminal Internacional (ITI) así como con una zona franca llamada Zona Franca de Iquique (ZOFRI).

Carga: La concesionaria principal del puerto es ITI y moviliza el 90% de la carga total del puerto. Para el año 2020, afectado por la pandemia, se vio una disminución del

15% del total de carga transferida en comparación con la carga transferida en el periodo 2019. Ese año 2020, la carga transferida total pasó de 2,544,014 toneladas a 2,152,071 toneladas. Tal y como se ver en la Tabla 15, el Puerto de Iquique moviliza en su gran mayoría carga contenerizada (80% de la carga total), mientras que la carga fraccionada representa aproximadamente el 15% del total de la carga transferida, siendo el resto de carga transferida carga a granel (sólido y líquido).

Asimismo, con respecto al tipo de operación realizada, el Puerto Iquique tiene como principal actividad las importaciones que en los últimos cuatro años representaron entre el 40% - 50% tal y como se muestra en la Tabla 15. Seguidamente, al mismo nivel que las exportaciones se encuentra la carga en tránsito. Finalmente, el cabotaje en Puerto Iquique también ocupa un lugar importante, ya que representa casi el 10% del total de mercadería transferida en los últimos cuatro años con un volumen aproximado de 200,000 toneladas.

Cabotaje: Como antecedente, se sabe que en el 2014 el Puerto de Iquique recibió un total de 160,780 toneladas de Puerto Quintero y 89,752 toneladas de Puerto San Vicente (Marina Mercante Chilena, 2015, p. 11). En el 2018, dicho puerto recibió casi 150,000 toneladas de cabotaje; de las cuales 105,000 provinieron de Puerto Quintero y la diferencia de Puerto San Vicente. En el año 2019, el Puerto de Iquique solo recibió 77,000 toneladas provenientes de Puerto Quintero. Finalmente, en el año 2020 de pandemia dicho puerto solamente recibió 39,000 toneladas de cabotaje provenientes principalmente de Puerto Quintero y Puerto San Vicente. En conclusión, se puede afirmar que el puerto chileno que más carga manda a Puerto Iquique vía cabotaje es Puerto Quintero, siendo desde el 2018 el puerto que ha enviado la mayor cantidad de carga. Cabe mencionar que, a diferencia de Valparaíso donde operan empresas españolas, el administrador portuario de Puerto Quintero es una empresa chilena (EmpresaOceano, 2018). (Ver Tabla 16)

Bolivia: Con respecto a Bolivia, Iquique Terminal Internacional apuesta por ser un socio estratégico de Bolivia a través de su presencia en La Paz y Santa Cruz (Terminal Internacional Iquique, 2020 p. 44). Según su Memoria Anual, este puerto es competencia

directa del Puerto de Arica ubicado en la región vecina de Arica y Parinacota a la hora de captar carga boliviana (Terminal Internacional Iquique, 2020 p. 37). Durante el periodo 2019, el volumen de carga boliviana en tránsito aumentó en más de un 40% en comparación con el 2018 (Terminal Internacional Iquique, 2020 p. 5)

Iquique es una zona franca otorgada no habilitada para Bolivia y se encuentra bajo la administración de la Empresa Portuaria Iquique, pese a que en el 2007 se realizó una solicitud de inclusión de este puerto en el Sistema Integrado de Tránsito (SIT) y en el 2017 se concretó esta solicitud.

Finalmente, es relevante mencionar que, la mercadería en tránsito a Bolivia ha representado para el Puerto de Iquique el 25% del total de la carga transferida en los dos últimos años 2020 y 2019. Cabe resaltar que, en esta cifra está considerado tanto el embarque a Bolivia como el desembarque (Empresa Portuaria Iquique, 2021 p.49).

Las cifras indican que en el año 2017, se exportaron 141,962 toneladas (TN) y la importación fue de 318,079 TN, para el 2018 el flujo de exportación se registró en 187,729 TN y las importaciones 324,825 TN y para el 2019 las exportaciones ascendieron a 197,344 TN mientras que las importaciones fueron de 441,125 TN.

### **1.5. Puerto de Arica**

Puerto: Siguiendo con los puertos del Pacífico, el Puerto de Arica es el siguiente puerto que será analizado. Está ubicado en la XV región de Chile denominada Región de Arica y Parinacota unos 300 km al norte de del Puerto de Iquique. Este puerto cuenta con una ubicación geográfica privilegiada toda vez que se ubica en una región bifronteriza, que limita con el Perú y Bolivia, donde se encuentran sus principales clientes (Empresa Portuaria Arica, 2021 p. 7). De hecho, el Puerto de Arica se ubica a tan solo 500 km de La Paz y a 1,100 km de Santa Cruz de la Sierra.

El Puerto de Arica está a cargo de la Empresa Portuaria Arica (EPA) quien está a cargo del frente de atraque número 1. Asimismo, desde 1999 el Puerto de Arica entregó el

Sitio 7 a la administración de la Empresa Nacional de Puertos del Perú (ENAPU) en el marco del Tratado de 1929.

Carga: El volumen de carga total transferido por Puerto Arica en el periodo 2020 fue de 2.5 millones de toneladas. Cabe mencionar que este año es el tercer año consecutivo que la carga total transferida sufre una caída tal y como se puede observar en la Tabla 15. La primera fue de 2018 de 2%, la segunda del 2019 de 12% y la última del 2020 de 7%. Los efectos de la caída en el periodo 2020, según el director Luis Granier, sería los efectos de la pandemia (Empresa Portuaria Arica, 2021 p. 13).

Asimismo, es relevante mencionar que, del total de carga transferida en los últimos cinco años, entre el 70%-75% fue carga contenerizada, siendo la carga en granel el segundo tipo de carga con mayor representatividad con un 20%-30% y finalmente, la carga fraccionada con un 5% de la carga movilizadora total.

Cabotaje: Con respecto a la carga de cabotaje en el Puerto de Arica, se tiene como antecedente que en el año 2014 el Puerto de Arica recibió un total de 91,402 toneladas de Puerto Quintero y 36,442 toneladas de Puerto San Antonio (Marina Mercante Chilena, 2015, p. 11). Asimismo, en los últimos cuatro años, la transferencia de carga por cabotaje solamente incrementó en el año 2018 presentando de esta forma caídas tanto en el 2019 como en el 2020. En este sentido, la carga transferida aproximada del 2018 fue de 43,000 TN mientras que la del 2019 y 2020 fue de 36,000 TN y 18,000 TN respectivamente. De manera similar al Puerto de Iquique, se puede afirmar que es Puerto Quintero el principal originario de envío de mercancía en calidad de cabotaje (Ver Tabla 16).

Bolivia: Con respecto a la carga boliviana, tal y como lo recoge la Empresa Portuaria Arica (EPA) en su Memoria Anual del 2020, el Puerto de Arica además de servir al crecimiento y desarrollo de la Región de Arica y Parinacota, se ha transformado en un eje fundamental para la mercadería boliviana (Empresa Portuaria Arica, 2021 p. 12). Al igual que el Puerto de Antofagasta, el Puerto de Arica también forma parte del Tratado

de 1904 firmado entre Chile y Bolivia gozando así de unos beneficios como por ejemplo el libre tránsito y tarifas preferentes.

Una evidencia de la relevancia del comercio boliviano para el Puerto de Arica es que durante los últimos cinco años este ha representado entre el 70%-80% del total de carga transportada por el terminal. Por ejemplo, en el periodo 2020 el 73% de la carga que movió la EPA fue carga boliviana. El resto de la carga estuvo compuesta básicamente por un 17% de la carga total por exportaciones provenientes de la región Arica y Parinacota, un 5% de la carga total fue carga peruana y la diferencia de 4% por otros. De la carga boliviana en tránsito transportada, aproximadamente el 50% son exportaciones y el otro 50% importaciones.

El registro del movimiento de comercio exterior en este puerto proveniente de Bolivia, es considerable. En el año 2017, el flujo de exportaciones e importaciones fue de 942,004 TN y 1,395,051 TN respectivamente, para el 2018 se registraron 913,420 TN exportadas y 1,328,559 TN importadas y en el año 2019 se exportaron 715,885 TN y 1,410,316 TN fueron materia de importación.

Asimismo, es importante destacar que según funcionarios de TISUR, al Puerto de Arica estarían llegando 13,000 toneladas de productos bolivianos anuales que tienen como destino final Perú. Es decir, dichos productos salen de Bolivia, arriban al Puerto de Arica y posteriormente van a los puertos peruanos del centro y norte del país (MTC, 2020b).

Finalmente, es importante destacar dos puntos. El primero es que los importadores bolivianos gozan de una tarifa especial ofrecida por el puerto; tarifa negociada entre la ASP-B y la Empresa Portuaria Arica (EPA). La penúltima vez que se negoció dicha tarifa fue en el 2019 con un descuento aproximado del 38% sobre la tarifa común que cobra el puerto (ASP-Bolivia, 2021). Hace poco tuvo que volver a ser negociada porque ya habían vencido los dos años de vigencia. Esta nueva tarifa tendrá vigencia por tres años hasta el 2024 e incluye un descuento promedio de un 42% y 65% para la carga importada por privados y la carga parte de los proyectos de obras civiles de



reactivación estatales respectivamente. Asimismo, este nuevo acuerdo incluye tres servicios adicionales a los del acuerdo anterior siendo ahora 25 cuando eran 22; y el plazo de vigencia de 2 años ahora considera una validez de tres años (IBCE, 2021). El segundo, es que el ferrocarril de carga Arica – La Paz, que estuvo parado por aproximadamente 15 años, recientemente ha vuelto a operar transportando 40 toneladas de mercadería partiendo de Arica con destino a Oruro (T13, 2021). Esto sería una alternativa más de transporte al transporte terrestre actualmente usado siempre y cuando superen la oposición de los transportistas terrestres bolivianos.

### **1.6. Puerto de Ilo**

Puerto: Otro puerto del Pacífico relevante para este estudio es el Puerto de Ilo. Este puerto multipropósito está ubicado en el departamento de Moquegua 200 km al norte del Puerto de Arica (Perú), a 540 km de La Paz y 1,330 km de Santa Cruz de la Sierra. Asimismo, es parte del corredor transoceánico internacional que conecta Perú, Bolivia y Brasil y está a pocos kilómetros de dos aeropuertos y zonas francas (OSITRAN, 2021). En el Puerto de Ilo existen hasta siete terminales portuarios de los cuáles solo uno de ellos es público y forma parte de este estudio: El Terminal Portuario de Ilo a cargo de la administradora portuaria Empresa Nacional de Puertos (ENAPU S.A.).

De acuerdo con ENAPU, la mayor demanda que presenta este puerto hace necesaria la reparación y rehabilitación de sus instalaciones, así como la expansión de las mismas.

Con respecto a la Reparación del muelle del TP Ilo (Etapa 1) (Ver Anexo 11) , este cuenta con un presupuesto total de más de S/25 millones y un importe invertido en el 2019 de más de S/ 8 millones (ENAPU, 2020 p. 25). Este proyecto incluye la reparación de los casi 360 pilotes, la reparación de la losa y de la viga mandil. Según comenta el señor Juan Arrisueño, Gerente General de ENAPU, durante 20 años el TP Ilo formó parte de la lista de futuras concesiones y por ende el Estado no podía invertir en mejorar su infraestructura. (MTC, 2020).

Con respecto a la expansión de sus instalaciones (Ver Anexo 12), esta cuenta a su vez con dos etapas que buscan que el TP Ilo sea verdaderamente un terminal multipropósito: Carga a granel (maíz, trigo y minerales), carga general y carga contenerizada. En la Etapa 2, las mejoras para tratar el granel seco incluyen contar con un lugar adecuado para almacenar dichos granos a través de la construcción de un área para tener un adecuado almacenamiento a través de cinco silos con una capacidad de 30,000 toneladas de almacenamiento. Por otro lado, la Etapa 3 incluye ampliar el muelle de 300 a 400 metros de largo con 42 metros de ancho que permita utilizar equipos adecuados de carga y descarga entre otras cosas. (MTC, 2020). Finalmente, existen también reclamaciones de parte de dirigentes de trabajadores portuarios como por ejemplo la construcción de un rompeolas para reducir los días de cierre que esperan ser atendidas.

Asimismo, el TP Ilo busca incrementar el uso de la tecnología a través de la adquisición de un sistema oceanográfico para la lectura de olas, corrientes y que resulte en favor de las aperturas y cierres del terminal (MTC, 2020). Es decir, se necesita hacer uso de estas tecnologías para optimizar el tiempo cuando esté abierto.

Carga: Con respecto a la carga, tal y como se puede ver en la Tabla 15 del total de toneladas transferidas en el 2019 y 2020, entre el 40%-50% corresponde a granel sólido destacando la presencia de minerales, mientras que aproximadamente el 30% corresponde a carga contenerizada, y la diferencia de carga se reparte entre carga fraccionada y otros.

En el 2020 el Puerto de Ilo movilizó 571,000 toneladas, significando un aumento de la carga total movilizada por cuarto año consecutivo. Asimismo, es importante destacar el peso de las importaciones realizadas por ese puerto que han llegado a representar el 73% por dos años consecutivos (2017 y 2018) siendo ahora de 54% (año 2019) tal y como se puede observar en la Tabla 15.

Bolivia: Con respecto a Bolivia, existen una serie de iniciativas de ENAPU y convenios que han permitido que el comercio boliviano por el Puerto de Ilo sea cada

vez mayor. Sobre las iniciativas, destacan la asistencia de ENAPU la ExpoCruz (Santa Cruz) en el 2018 en la que se recogió las sugerencias bolivianas para mejorar el TP Ilo, así como mostrarles a los empresarios de Santa Cruz los beneficios que brindaba este puerto (MTC, 2020). Sobre los convenios, destacan los convenios firmados entre ENAPU y la Administración de Servicios Portuarios de Bolivia (ASPB), la Cámara de Exportadores de Santa Cruz de la Sierra (CADEX) y la Cámara Nacional de Exportadores de Bolivia (CANED). Entre los principales beneficios otorgados por el puerto destacan la reducción de tarifas en un 30% y la libre disponibilidad de almacenamiento hasta por 120 días (ENAPU, 2020, p.21).

Durante el periodo 2020 se movilizó por el Puerto de Ilo 58,289 toneladas de mercadería boliviana. Esto significó un 26% menos que lo transferido en el periodo 2019. Tal y como se vio en el primer capítulo, la pandemia impactó negativamente en todo el comercio exterior boliviano en ese periodo, en términos tanto de exportaciones como importaciones. Tal y como se puede ver en la Tabla 15, la evolución de la carga boliviana es positiva y ha ido en ascenso en los últimos 4 años.

Al respecto, funcionarios de la ASPB en Puerto de Ilo mencionan que en el 2018 solo llegaron a este puerto dos barcos con carga boliviana, en el 2019 llegaron diez barcos, mientras que en el 2020 llegaron más barcos, pero con menos carga; esto último influenciado por el efecto pandemia. Asimismo, los funcionarios comentan que mayormente la carga boliviana que llega al puerto de Ilo es carga suelta pero que también hay proyección para traer carga en contenedores pues ya están habilitadas las condiciones. (ASPB, 2021a)

Finalmente, se puede afirmar que las últimas cifras sugieren que el comercio boliviano está demandando cada vez más los servicios del Terminal de Ilo. Por ejemplo, en el primer semestre del 2021 se transportaron 79,672 toneladas de carga que significaron un aumento del 105% con respecto al mismo semestre el periodo anterior. Entre la mercadería boliviana importada destaca el acero galvanizado, chapas corrugadas, tubos galvanizados, láminas en frío, alambres de acero, placas de acero y acero en

caliente que son usados como materiales de construcción por las empresas de Santa Cruz, Cochabamba y La Paz (ASPB, 2021c).

### **1.7. Puerto de Matarani**

**Puerto:** El último puerto del Pacífico que se analizará es el Puerto de Matarani. Este puerto se ubica 145 km al norte del Puerto de Ilo, a 600 km de La Paz y a 1,400 km de Santa Cruz de la Sierra. El Puerto de Matarani está ubicado en el departamento de Arequipa (Perú) con acceso al denominado Macroámbito Logístico del Sur del Perú, zona con salida a Bolivia a través del CEBAF Desaguadero. Para ello, se debe seguir la ruta del corredor logístico: Matarani-Ilo-Moquegua-Desaguadero.

El terminal portuario del Puerto de Ilo se encuentra concesionado a la empresa privada Terminal Internacional del Sur S.A. (TISUR) que administra sus cuatro muelles. TISUR es una empresa de capitales peruanos (Grupo Romero) y en términos de carga movilizada en el año 2020, el Terminal Portuario Matarani fue el cuarto más importante del Perú (Autoridad Portuaria Nacional, 2021 p. 142)

**Carga:** En el periodo 2020 el TP Matarani movilizó cerca de 6.1 millones de toneladas métricas, disminuyendo así en un 13% con respecto a la carga del 2019, y siendo el segundo año consecutivo en disminución de volumen de carga transferida. Según señala su gerente comercial José Luna, la causa principal de la disminución del 2020 habría sido la pandemia (Andina, 2021). También se podría tomar en consideración que a inicios de dicho año 2020 el Servicio Nacional de Sanidad Agraria (SENASA) del Perú suspendió la importación de productos bolivianos vegetales, así como otros productos de origen animal a nuestro país (SENASA, 2020).

Del total de carga transferida en el 2020, el 83% correspondió a carga sólida a granel (productos mineros), mientras que el 10% fue carga fraccionada y el porcentaje restante la suma de carga líquida a granel y carga contenerizada (OSITRAN, 2021 p. 30). Tal y como se puede observar en la Tabla 15, esta proporción se mantiene similar durante los últimos años.

Asimismo, tal y como se observa en la Tabla 15, del total de la carga transferida, en los últimos cuatro años entre el 60%-70% de la carga fue carga destinada a la exportación, entre el 15%-30% importación, un 3%-5% cabotaje y un 1%-4% tránsito.

Por su ubicación, el Puerto de Matarani tiene como principales clientes a las empresas exportadoras de minerales como por ejemplo Cerro Verde S.A., Minera Las Bambas S.A. y la Compañía Minera Antapaccay S.A. cuya participación conjunta de la carga movilizadora representa cerca del 50% de la carga total movilizadora por el puerto (OSITRAN, 2021). Para el periodo 2021, se espera que el volumen de la carga transferida crezca en un 15%, recuperando así sus niveles prepandemia (Andina, 2021).

Bolivia: Con respecto a la carga boliviana, durante el periodo 2020 el Puerto de Matarani recibió carga boliviana en la condición de mercadería en tránsito. Esta mercadería fue alcohol y tenía como clientes empresas bolivianas (OSITRAN, 2021). Se estima que ese año, el Puerto de Matarani movilizó en total alrededor de 200,000 toneladas de carga bolivianas siendo las importaciones y exportaciones casi 50% cada una. Entre las exportaciones bolivianas destacan los minerales de Oruro y Potosí, así como los alcoholes de Santa Cruz, mientras que en las importaciones los fierros y bobinas (Agencia de Noticias FIDES Bolivia, 2020). Asimismo, se sabe que el Estado de Bolivia importa a través de este puerto elementos bélicos, trigo, carga de para los proyectos del Estado, entre otros.

Finalmente, es oportuno mencionar que el Puerto de Matarani viene dando ciertas facilidades a la mercadería en tránsito en general y a la mercadería boliviana en particular con respecto a los importadores de carga fraccionada que se ven beneficiados con 365 días libres en almacenes no especializados según tarifario vigente hasta agosto del 2021 (TISUR, 2021).

A partir de ahora, se estudiarán los principales puertos fluviales y marítimos con salida al Océano Atlántico usados por Bolivia:

### **1.8. Puertos ubicados en el municipio de Puerto Quijarro (3 puertos)**

Puerto: Se comenzará por estudiar los tres puertos fluviales usados por Bolivia para su comercio internacional. Cabe mencionar que todos estos puertos están ubicados en la ciudad boliviana de Puerto Quijarro y se pueden estudiar de manera conjunta debido a que es la suma de los tres lo que los reviste de importancia: Puerto Jennefer, Puerto Aguirre y Puerto Gravelal.

Bolivia cuenta con muchos puertos nacionales o internos, pero son solamente tres los puertos que se ubican en el Canal Tamengo y a través de él se conectan con el Río Paraguay-Paraná que les da salida al Océano Atlántico. Cabe resaltar que estos tres puertos no cuentan con la posibilidad de poder operar al 100% todo el año debido a que, durante aquellos meses de fin de año el caudal del Canal Tamengo baja y es imposible que los ríos ubicados en la parte boliviana se conecten con el río Paraguay-Paraná. Durante esos cortos periodos la mercadería boliviana debe ser transportada vía terrestre hasta Puerto Busch vía Brasil.

Sobre Puerto Jennefer.: Es el puerto más norteño de los tres puertos y fue el primero de los tres en ser calificado como puerto internacional (PortalPortuario, 2018). Asimismo, fue el último de los tres en iniciar operaciones portuarias en el 2017; sus exportaciones son principalmente harina de soya, aceite de soya y cemento.

Sobre Puerto Central Aguirre S.A. o “Puerto Aguirre” es uno de los tres puertos internacionales y está ubicado al sur del Puerto Jennefer y al norte del Puerto Gravelal. Este puerto viene funcionando desde 1988 y atiende principalmente carga de importación de carga contenerizada como malta, acero de construcción, así como carga en granel líquido como combustible por Free Port. Finalmente, este puerto también exporta mineral (CADEX, 2021, p. 60).

Puerto Gravelal: Este es el puerto más sureño de los tres y el segundo de los tres en empezar actividades portuarias. De hecho, dicho puerto comenzó actividades industriales en 1994 y sería recién en el 2003 en que se consolidó como puerto. Dicho puerto tiene como principal actividad la exportación de la harina y aceite de soya, y

también urea. Sus importaciones se centran en trigo y jugó un rol importante recibiendo la carga para la construcción del gaseoducto Bolivia-Brasil (CADEX, 2021, p. 60). En este puerto es preciso resaltar que la soya juega un rol fundamental tal como se mencionó en el Capítulo I sobre la importancia de la soya para el comercio boliviano; la infraestructura implementada permite que la logística de embarque y desembarque de graneles sólidos como la soya reduzcan sus tiempos de almacenaje y traslado desde el centro de producción hasta la nave de embarque.

\*No se encuentra publicada información de ningún administrador portuario sobre estadísticas numéricas más exactas de cada puerto.

### **1.9. Puerto Villeta**

Puerto: El segundo puerto fluvial con salida a la Hidrovía Paraná-Paraguay que se estudiará es Puerto Villeta. Este es un puerto paraguayo ubicado en el sur del Departamento Central a 33 km de Asunción, 2,000 km de La Paz y a 1,500 km de Santa Cruz. Se pueden identificar los siguientes administradores portuarios:

En primer lugar, el Estado paraguayo a través de la Administración Nacional de Navegación y Puertos (ANNP) que tiene a cargo un terminal. Este terminal público sería uno de los pocos terminales estatales y no existe evidencia de que movilice una carga considerable. Se sabe que las tarifas en dicho terminal son fijas y son mayores que las de los privados.

En segundo lugar, existe información de un administrador privado llamado PTP Paraguay que pertenece a PTP Group, un holding de capitales argentinos fundado en el 2010 que opera en distintos puertos de la Hidrovía Paraná-Paraguay (Feller Rate, 2020). Actualmente no se tiene mucha información publicada sobre la carga gestionada de dicho administrador portuario.

Finalmente, es importante tener en cuenta que en Paraguay existen más de 70 puertos privados y son ellos los protagonistas de la administración de puertos en dicho país.

En ese sentido, en Puerto Villeta también opera desde el 2002 la empresa TERPORT S.A., que cuenta con un calado apropiado todo el año.

Carga: PTP Paraguay se especializa en el manejo de fertilizantes destinados a su principal cliente Abonos del Paraguay S.A. con un nivel de transferencia anual garantizado de 180,000 toneladas representando aproximadamente el 65% de sus ingresos totales. (Feller Rate, 2020). En el 2019 se registró una transferencia de 186,500 toneladas, un 1.8% menos que en el periodo 2018 (Feller Rate, 2020).

Bolivia: Sobre la carga boliviana no se tiene información publicada y la oficina de la ASP-B actualmente no ejerce funciones. Se tiene entendido que el administrador portuario TERPORT S.A. maneja carga boliviana.

#### **1.10. Puerto Rosario**

Puerto: Puerto Rosario es el tercer puerto fluvial relevante para este estudio. Es un puerto argentino ubicado en la provincia de Santa Fe en el centro del corredor bioceánico Paraná-Paraguay. Está localizado a 300 km de Buenos Aires, 2,400 km de La Paz y 2,000 km de Santa Cruz. Cuenta con dos terminales, uno es el Terminal Agrograneles concesionado a la empresa Servicios Portuarios S.A. y otro el Terminal Multipropósito concesionado a la empresa Terminal Puerto Rosario S.A., siendo el primero de ellos el que moviliza más carga (ENAPRO, 2018)

Carga: Con respecto a la carga total transferida entre ambos terminales, en el periodo 2020 fueron aproximadamente 4.4 millones de toneladas. De este total, más del 90% fueron exportaciones (observar la Tabla 15). Tal y como se ha mencionado, existen dos terminales. Por un lado, en el Terminal Agrograneles, los principales productos de exportación son el trigo y el maíz, seguidos del sorgo y la soja. Por otro lado, en el Terminal Multipropósito los principales productos manipulados fueron los productos siderúrgicos, la harina de soja y los fertilizantes (ENAPRO, 2018).

Bolivia: Bolivia contaba hasta el 2019 con una zona franca (antiguo puerto de Rosario) ubicada en la provincia de Rosario el cual ya fue devuelta por el Gobierno de Bolivia



a las autoridades de la Municipalidad de Rosario. (Ministerio de Relaciones Exteriores de Argentina, 2019). Cabe resaltar que este beneficio lo tuvo en mérito al Convenio firmado entre ambos países en 1969 y que se está gestionando la relocalización de la misma en el puerto La Plata (ASPB, 2021b).

En una entrevista realizada en el 2017 por la Agencia EFE al entonces responsable comercial de Terminal Puerto Rosario (TPR), Daniel Vicentín, resaltó el uso que Bolivia le estaba dando a Puerto Rosario para transportar por esta vía harina y aceite de soja en barcazas debido a la poca profundidad de los canales en las cercanías del territorio boliviano. Mencionó que, por esos años, Bolivia exportaba alrededor de 200.000 toneladas de harina de soja y 50.000 de aceite cada año por esa ruta (EFE, 2017).

### **1.11. Puerto Nueva Palmira**

Puerto: Es un segundo puerto uruguayo en volumen de operaciones. Está ubicado en el departamento de Colonia en el kilómetro cero de la Hidrovía Paraná-Paraguay y tiene salida al Océano Atlántico. Está ubicado también a 260 km de Montevideo, 2,600 km de La Paz y 2,300 km de Santa Cruz. Asimismo, Puerto Nueva Palmira se encuentra en la confluencia de importantes ríos como lo son el Paraná, Uruguay y Paraguay. Este puerto comprende a tres administradores portuarios: La Administración Nacional de Puertos, la Corporación Navíos S.A. y la Terminal de Ontur S.A. (ANP República Oriental del Uruguay, 2020).

Carga: Durante el 2020 se transfirieron 2.5 millones de toneladas significando una disminución del 5% en comparación con el tonelaje transferido en el 2019. De acuerdo a la Tabla 15, la carga transportada en el 2019 fue 32% mayor que la transportada en el 2018. Si se tiene en consideración que algunos puertos se han visto más afectados con la pandemia, esta disminución no sería tan considerable.

Asimismo, del total de toneladas transferidas en los últimos años, el transbordo y las exportaciones han representado un mayor porcentaje, seguido de importaciones y mercadería en tránsito.

Bolivia: Con respecto a la carga boliviana movilizada en Puerto Nueva Palmira se puede afirmar que si bien es cierto no se cuentan con cifras globales certeras publicadas, sería el año 2019 y la firma del acuerdo operativo firmado entre la Administración Nacional de Puertos de la República Oriental del Uruguay y la Administración de Servicios Portuarios – Bolivia (ASPB) el que tiene previsto potenciar dicho comercio. Este acuerdo tiene como fin normar el tratamiento de las mercancías bolivianas en tránsito por los puertos uruguayos (ANP República Oriental del Uruguay, 2020).

La utilidad de los puertos uruguayos para el comercio exterior boliviano radica en la capacidad de puertos como el Puerto Nueva Palmira de movilizar barcos con hasta 30,000 toneladas de cargas hacia el Atlántico. En este sentido, se presenta junto al Puerto Nueva Palmira la propuesta del Puerto de Montevideo:

El vicepresidente de la Administración Nacional de Puertos de Uruguay (ANP), Juan José Domínguez, explicó a Efe que el puerto de Montevideo puede ofrecer una salida directa al Atlántico para la carga boliviana, que podría llegar por carretera hasta allí o por barcazas por la hidrovía (EFE, 2017). Se destaca entre las mayores ventajas de este puerto la posibilidad de trasladar la carga a buques de gran calado, entre otras formas, mediante un transbordo por los denominados muelles de transferencia, que son embarcaciones que permiten mover la carga desde barcazas a buques que cruzan el Atlántico permitiendo así un comercio directo con Europa (EFE, 2017).

### **1.12. Cabotaje entre los puertos usados por Bolivia**

Tal y como se ha hecho referencia en el desarrollo de los puertos de Arica, Iquique, Antofagasta, San Antonio y Valparaíso; el cabotaje es una herramienta útil que les permite a los dueños de la mercadería disminuir costos de transporte y al puerto generar un mayor flujo de viajes dotándole de un mayor movimiento y por ende mayores ingresos. De los tres puertos más usados por Bolivia en el norte de Chile, el puerto de Antofagasta es el que más destaca por cabotaje. La Tabla 16 muestra información estadística al respecto.

**Tabla 16 Carga transportada por Cabotaje entre puertos usados por Bolivia**

Tabla 16 Carga transportada por Cabotaje entre puertos usados por Bolivia					
ORIGEN	DESTINO	Año			
		2017	2018	2019	2020
		TONELADAS	TONELADAS	TONELADAS	TONELADAS
Puerto de Arica	Puerto Iquique	-	1,232	53	-
	Puerto San Antonio	-	5,180	56	1,000
	Puerto Montt	-	31,776	22,336	39,487
	San Vicente	-	1,000	-	3,071
	Puerto Coronel	-	4,150	-	-
<i>Total por año</i>		<i>0</i>	<i>39,188</i>	<i>22,445</i>	<i>43,558</i>
Puerto de Iquique	Puerto Mejillones	-	1,174	-	-
	Puerto Antofagasta	-	20,196	9,249	1,505
	Puerto Caldera	-	3,552	-	-
	Puerto Valparaiso	-	6,374	1,374	4,004
	Puerto Lirquen	-	400	-	-
	Puerto Coronel	-	6,781	-	-
	Puerto Montt	-	17,250	10,487	-
	Puerto San Antonio	-	-	-	2,150
Puerto San Vicente	-	-	-	545	
<i>Total por año</i>		<i>0</i>	<i>55,727</i>	<i>21,110</i>	<i>7,659</i>
Puerto Quintero	Puerto de Arica	-	41,359	35,536	18,678
<b>Valparaiso</b>		-	<b>390</b>	<b>390</b>	-
Puerto Iquique		655	-	-	-
Puerto Hanga Roa		130	-	-	-
<b>Puerto San Antonio</b>		<b>9,500</b>	<b>1,170</b>	-	-
Puerto Montt		18,453	-	-	-
San Vicente		-	-	-	-
Coronel		-	-	-	-
<i>Total por año</i>		<i>28,738</i>	<i>42,919</i>	<i>35,926</i>	<i>18,678</i>
<b>Valparaiso</b>	Puerto de Iquique	<b>4,272</b>	-	-	-
Puerto Montt		13,037	-	-	-
Puerto Arica		-	1,232	53	-
Mejillones		-	321	-	-
Antofagasta		-	200	-	-
Quintero		-	104,897	77,040	18,678
<b>San Antonio</b>		-	<b>958</b>	<b>86</b>	<b>4,129</b>
San Vicente		-	43,834	-	16,265
Lirquén	-	-	-	650	
<i>Total por año</i>		<i>17,309</i>	<i>151,442</i>	<i>77,179</i>	<i>39,722</i>
Puerto Arica	Puerto de Antofagasta	-	1,232	-	-
Puerto de Iquique		-	20,196	-	1,505
Puerto Mejillones		-	1,589	-	-
Puerto Quintero		-	101,944	155,216	150,822
San Antonio		-	4,902	-	38
Talcahuano		-	9,900	-	-
San Vicente		-	9,820	-	16,637
Caldera		-	-	173	-
Valdivia	-	-	-	36	
<i>Total por año</i>		<i>0.00</i>	<i>149,583.00</i>	<i>155,389.00</i>	<i>169,038.00</i>

Fuente: Boletín Estadístico Marítimo - Armada de Chile.  
Elaboración propia

### **1.13. Proyectos de Puertos Secos en Bolivia**

Bolivia ha planteado la posibilidad de construcción de varios puertos secos como el de Patacamaya, Uyuni, Desaguadero y Oruro (Pou Munt, 2017). Este último fue convertido en Ley N.º 3316 durante el gobierno de Evo Morales. En el año 2014, tras culminar la construcción del muro perimetral, la ejecución del proyecto quedó paralizada por problemas legales a causa de las anteriores gestiones en la región de Oruro (Oruro, n.d.). Ya en 2019, con la finalidad de consolidar la ejecución integral del proyecto “Puerto Seco de Oruro”, las autoridades firmaron un convenio con el Banco de Desarrollo de América Latina-CAF. El Puerto Seco de Oruro tendría dos fases y se prevé un costo estimado de casi USD 70 millones para la creación de la Plataforma Logística Multimodal. (TodoLogisticaNews, 2019). Sin duda, la construcción de un puerto seco permitiría consolidar las relaciones logísticas con los puertos de Perú y Chile.

#### **Comentario Final**

Respecto de los puertos usados por Bolivia, se ve que en algunos casos existe una gran diferencia entre la carga anual que transporta uno del otro. Factores como el costo de transporte, la distancia entre el puerto y sus centros productivos como La Paz o Santa Cruz, la experiencia administrando carga boliviana, el flujo de naves que atracan en los puertos, así como la infraestructura de los mismos deben ser tomados en cuenta.

## **2. Estudio de la Administración de Servicios Portuarios Bolivia (ASP-B)**

Antes de comenzar a explicar a la ASP-Bolivia, es oportuno entender primero a grandes rasgos cómo funciona el sistema portuario. Para tal fin, se describirá el sistema portuario en Perú y posteriormente el de Bolivia. Será de suma relevancia entender el rol del Estado y del Sistema Privado en dicho sistema.

## **2.1. El Rol del Estado en el Sistema Portuario en el Perú**

Para comenzar, es oportuno mencionar que de acuerdo al art. 54° de la Constitución Política de 1993, el territorio peruano comprende suelo, subsuelo, dominio marítimo y el espacio aéreo que los cubre. En el caso específico del dominio marítimo, la carta magna describe que este comprende el mar adyacente a sus costas, así como su lecho y subsuelo, hasta la distancia de doscientas millas marinas medidas desde las líneas de base que establece la ley (Perú, 1993). Asimismo, de acuerdo a la Ley N.º 26856, en el Perú todas las playas son bienes de uso público y no pueden ser de propiedad privada.

En este contexto, el litoral peruano presenta una larga franja de 3,080 km (MIDAGRI, 2021) dentro de las cuales existen algunas zonas que poseen vocación portuaria y se convierten en puertos. A la fecha, el Perú cuenta con aproximadamente 87 terminales portuarios de los cuales 29 son de uso público y 58 de uso privado (APN, 2021).

En ese sentido, son seis los actores estatales con funciones relevantes:

En primer lugar, ENAPU S.A. funciona como administrador portuario estatal, es decir, trabaja como titular para administrar terminales portuarios. A la fecha, ENAPU administra los terminales portuarios de: Ilo, Huacho-Supe, Iquitos, Yurimaguas, Puerto Maldonado y el Muelle al Servicio del Perú (MASP) en Arica. Es importante destacar también que, ENAPU S.A. actúa en un mercado en el que también operan ocho administradores portuarios privados (ANP República Oriental del Uruguay, 2020) como por ejemplo DP World en el Callao. En este sentido, es importante resaltar que ni ENAPU S.A., ni los administradores privados, son dueños del puerto ni del litoral sino solamente administradores.

En segundo lugar, la Autoridad Portuaria Nacional (APN). Esta institución estatal perteneciente al Ministerio de Transportes y Comunicaciones cuyas funciones se enmarcan dentro de la Ley 27943, Ley del Sistema Portuario Nacional, es la encargada de promover el desarrollo y la competitividad de los puertos peruanos. A diferencia de

ENAPU, la APN no administra ningún puerto en específico, sino que trabaja con todos ellos en el fortalecimiento de su competitividad.

En tercer lugar, la Superintendencia Nacional de Aduanas y Administración Tributaria (SUNAT) como entidad adscrita al Ministerio de Economía y Finanzas (MEF). Esta institución tiene la función de administrar los tributos del gobierno central, así como facilitar el comercio exterior a través del cumplimiento tributario y aduanero (SUNAT, 2021). Para ello, la Ley General de Aduanas en su artículo 10° señala que la SUNAT tendrá como funciones la de administración, recaudación, control y fiscalización aduanera del tráfico internacional de mercancías, medios de transporte y personas, dentro del territorio aduanero. Se advierte así que, esas cuatro funciones serán las que SUNAT cumplirá en puerto.

En cuarto lugar, la Autoridad Marítima Nacional como la institución del Estado con más de 50 años de funcionamiento, es responsable de normar y velar por la seguridad de la vida humana, la protección del medio ambiente y sus recursos naturales, así como reprimir todo acto ilícito. Cabe mencionar que, dicha institución forma parte de la Marina de Guerra del Perú y que actualmente mantiene una representación ante distintas organizaciones internacionales (Marina de Guerra del Perú, 2021).

En quinto lugar, la Superintendencia Nacional de Migraciones, entidad adscrita al Ministerio del Interior del Perú, tiene como principal función garantizar el orden y control migratorio de ciudadanos peruanos y extranjeros, la emisión documentos de viaje y el otorgamiento de la nacionalidad peruana. Migraciones cuenta con quince Jefaturas Zonales, algunas de ellas se encuentran en los puertos como por ejemplo la Jefatura Zonal del puerto de Ilo, en donde se realizan labores de control migratorio a solicitud de las agencias navieras. (Superintendencia Nacional de Migraciones, 2021).

En sexto lugar, la representación de la Sanidad Marítima Internacional en puertos peruanos a través de las direcciones regionales de salud (DIRESA) de cada gobierno regional. Esta institución combate cualquier amenaza de salud que llegue a nuestros puertos y aeropuertos resguardando así la salud de la población. En este sentido, será

necesaria la aprobación de dicha representación o la "libre plática" después de verificar el estado de salud de los tripulantes.

## **2.2. El Rol del Sector Privado en el Sistema Portuario en el Perú**

El sector privado peruano juega un rol principal dentro del Sistema Portuario. Dicho rol les permite a las empresas privadas cumplir distintas tareas y ofrecer distintos servicios a los usuarios de los puertos peruanos. A continuación, se presenta a los principales actores:

Primero, administradores portuarios son aquellas empresas titulares de una concesión para la administración de un Terminal Portuario (ENAPU, 2009). Es importante resaltar que el administrador portuario no es dueño del puerto ni mucho menos del litoral o de la mercadería transportada. Por ejemplo, el administrador portuario TISUR no es dueño del Puerto de Matarani, tampoco es dueño de la playa de Matarani ni mucho menos de la mercadería que circula por dicho puerto.

Segundo, el agente de Aduana es la persona natural o jurídica autorizada por la Superintendencia Nacional de Aduanas (SUNAT), que representa oficialmente a los consignatarios o dueños de la carga (ENAPU, 2009). Al respecto, es oportuno entender que, el agente de Aduana es una empresa privada que cuida de los intereses del usuario de comercio exterior (importador o exportador) velando por el cobro de una tarifa justa, y el trato de la mercadería en los plazos y forma según corresponda.

Tercero, los operadores portuarios que son empresas que brindan los otros servicios portuarios siendo los más relevantes las empresas de almacén, las empresas de transporte, empresa de estiba, empresas que brindan servicios de carga y descarga, servicio de practicaaje, llenado y consolidación, manejo terrestre, dragado, clasificación y reconocimiento (ENAPU, 2009). Hoy en día estos operadores portuarios integran cada vez más la cadena logística de comercio exterior convirtiéndose en ese caso en "Operadores Logísticos" capaces de realizar todo el proceso logístico, desde que llega el barco, hasta que la mercadería es puesta en los propios almacenes del empresario.

### **2.3. El Rol del Sector Privado y Público en el Sistema Portuario en Bolivia**

El Sistema Portuario boliviano, a diferencia del peruano, se centra en puertos fluviales y es aún incipiente. Si bien es cierto que existen proyectos importantes como la construcción del gran puerto multimodal de Puerto Busch; a la fecha, Bolivia cuenta solamente con tres puertos fluviales con la clasificación de “internacional” para salir al Atlántico a través de la Hidrovía Paraguay-Paraná. Dichos puertos se ubican en la localidad de Puerto Quijarro (departamento de Santa Cruz) y son: Puerto Central Aguirre, Puerto Gravetal y Puerto Jennefer. (UNCTAD, 2018). Asimismo, tal y como se ha visto en el presente capítulo, Bolivia usa una serie de puertos extranjeros para comercializar su mercadería. En ambos casos, confluyen actores privados y estatales:

A nivel privado, existen actores como por ejemplo la empresa Gravetal Bolivia S.A. que opera por lo menos dos muelles en el puerto que lleva su mismo nombre. Otro ejemplo es la empresa Central Aguirre Portuaria S.A. que hoy es un complejo portuario internacional sobre aguas internacionales colindante con la frontera del Brasil, que proyecta y acerca a Bolivia con el mundo. En ambos casos, las funciones que realizan estos actores los clasificarían tanto con administradores portuarios, así como operadores portuarios. Adicionalmente, otro actor privado relevante son las empresas de transporte bolivianas agrupadas bajo la Cámara Boliviana de Transporte.

A nivel estatal, el Estado Plurinacional de Bolivia juega un rol muy importante en el comercio marítimo de Bolivia. En ese sentido, existen una serie de instituciones que realizan funciones similares a las descritas líneas arriba del Sistema Portuario peruano como por ejemplo el Servicio Nacional de Sanidad Agropecuaria e Inocuidad Alimentaria (SENASAG), la Capitanía de Puerto; no obstante, son dos las instituciones principales para entender el Sistema Portuario de Bolivia en puertos propios, así como el funcionamiento en puertos extranjeros.



Primero, la Aduana Nacional. Esta institución que se rige por la Ley de General de Aduanas N.º 1990 del año 1999 es la institución estatal encargada de facilitar las operaciones de comercio exterior, efectuar el control de mercancías y mejorar la recaudación de tributos aduaneros en beneficio del desarrollo y seguridad del Estado.

Dentro de su territorio, la Aduana Nacional de Bolivia posee una serie de oficinas destinadas a controlar la mercadería que entra y sale de su territorio. Específicamente en el tema portuario, la Aduana Nacional de Bolivia transita por la hidrovía Paraguay-Paraná como por ejemplo en el Puerto Jennefer o en el Control aduanero boliviano El Faro ubicado, al igual que Puerto Jennefer, en Puerto Quijarro.

Fuera de su territorio, el rol que desempeña la Aduana Nacional también es relevante como por ejemplo en el Puerto de Arica a través de la Agencia Aduanera Exterior de Bolivia que tiene como finalidad vigilar, fiscalizar, enviar mercancías provenientes de ultramar en tránsito a Bolivia por el puerto de Arica y facilitar las operaciones del comercio exterior boliviano. En este sentido, la Agencia Aduanera Exterior de Bolivia en Arica coordina con la otra empresa estatal boliviana ASP-B para agilizar y buscar la eficiencia del comercio boliviano exterior.

Segundo, la ASP-B que es materia de estudio especial en la presente tesis por lo que se procederá a desarrollarla con mayor detalle a continuación.

Para un manejo adecuado de los términos portuarios, se usará en las siguientes secciones las definiciones plasmadas en el Glosario de Términos (Ver Anexo 13). que recoge fuentes tanto nacionales como bolivianas.

### **Diferencia entre “Agente de Aduana”, “Agencia Aduanera” y “Agente Despachante de Aduana”:**

Para la normativa peruana, tanto el “Agente de Aduana” como el “Agente Despachante de Aduana” son personas naturales o jurídicas que son considerados auxiliares de la función pública y tienen como objetivo representar a los importadores o exportaciones en los trámites ante la Aduana Nacional SUNAT. Es decir, son empresas privadas.

Para la normativa peruana, la Agencia Aduanera es una oficina o infraestructura física donde se realizan trámites aduaneros. Aunque hoy en día ese término ha caído en desuso y la SUNAT la llama División de Atención Fronteriza o Sección Aduanera.

Para Bolivia, el único “Agente Aduanero” es la empresa estatal ASP-B y las personas jurídicas que cumplen la función de realizar trámites aduaneros ante la Autoridad Nacional de Bolivia serán calificados como Despachantes de Aduana.

Para Bolivia, las “Agencias Aduaneras” serán las agencias tanto de la ASP-B, así como las de la Aduana Nacional.

<b>Tabla 17 Clasificación de actores portuarios y ejemplos</b>		
<b>Clasificación</b>	<b>Subclasificación</b>	<b>Ejemplos</b>
Agente de Aduana		RANSA (Perú), DP World Logistics
Operador portuario	Empresa de almacén	RANSA (Perú), DP World Logistics
	Empresa de transporte	RANSA (Perú), DP World Logistics
	Empresa de estiba y desestiba	RANSA (Perú), Cosmos (Perú)
Administrador	Portuario	DP World (EAU) APM Terminals (Dinamarca) ENAPU (Perú) TISUR (Perú)
Representantes Estatales en el Puerto	Autoridad Portuaria Nacional	APN (Perú)
	Autoridad Aduanera Nacional	SUNAT (Perú) Aduana Nacional (Bolivia)
	Autoridad Marítima	Marina de Guerra del Perú (Perú)
	Autoridad de Migraciones	Superintendencia Nacional de Migraciones (Perú)
	Sanidad Marítima Internacional	Sanidad Marítima Internacional del Callao (Perú)
	Sanidad Agraria y Animal	SENASA (Perú)
Empresas Navieras		Hapag-Lloyd (Alemania)

Agente Marítimo	TRAMARSA (Perú)
Agente de Carga Internacional	NEPTUNIA (EAU)
Elaboración propia	

## **2.4. La ASP-B y el rol que cumple**

Después de haber estudiado a los principales actores de los sistemas portuarios de Perú y Bolivia resumidos en la Tabla 17, es oportuno ahora profundizar en uno de ellos: La ASP-B. Para ello, es oportuno revisar en una primera instancia las normas bolivianas que versan sobre la naturaleza y funciones de la ASP-B. Posteriormente, será de suma importancia describir las acciones y facultades de la ASP-B para posteriormente concluir en la esencia de dicha empresa. También será oportuno leer las definiciones que distintas entidades y normas tienen sobre esta institución estatal (Ver Anexo 14)

### **2.4.1 Antecedente: Administración Autónoma de Almacenes Aduaneros (AADAA)**

La ASP-B tiene como primer antecedente a la Administración Autónoma de Almacenes Aduaneros creada por Decreto Ley 7230 en 1965. En este sentido, se puede entender que el rol que cumplió durante el periodo de tiempo desde 1965 a 1992 sería el de Empresa de Almacén (estatal) que operaba tanto en puertos de tránsito (exterior) como en puertos dentro de Bolivia. En ese sentido, se puede afirmar que fue un Operador Portuario (estatal) en el rubro de servicios de almacén.

A partir de 1992 a través del Decreto Supremo 23098 se le recorta su área geográfica de acción únicamente al exterior. Entendiéndose así que seguía ofreciendo los mismos Servicios de Almacén calificando como Operador Logístico exclusivamente internacional en su calidad de Empresa de Almacén.

### **2.4.2. Administración De Servicios Portuarios – Bolivia (ASP-B)**

Años después, la ASP-B propiamente dicha nace en 1996 con el Decreto Supremo N° 24434. En dicho momento dicha empresa estatal se creó para el seguimiento de las facilidades portuarias que hasta esa fecha ya le habían otorgado varios puertos en el exterior (Flores & Endara, 2013, p. 10). No obstante, será en el 2015 mediante Decreto Supremo N° 2406 la ASP-B se reviste de las funciones propias que tiene hoy en día, dejando de ser calificada como una entidad descentralizada para pasar a ser una “empresa estratégica estatal” con mayores atribuciones y grados de responsabilidad en la ejecución de políticas de desarrollo portuario, plataformas logísticas y comercio exterior, en el marco de los tratados y acuerdos vigentes y con sujeción a las normas establecidas (ASPB, 2016, p. 27).

### **2.4.3. Explicando el rol de la ASP-B a la luz del Decreto Supremo N° 2406 del año 2015:**

Según el art. 3° del Decreto Supremo del 2015 que da nacimiento a la ASP-B respecto de las funciones de la ASP-B se detallan dos:

a.”La ASP-B se constituye como el único agente aduanero oficial acreditado por el Estado Plurinacional de Bolivia en los puertos y lugares habilitados y por habilitarse para el tránsito de mercancías, con la finalidad de coadyuvar en la ejecución de la política de desarrollo portuario, plataforma Logística y comercio exterior, en el marco de sus atribuciones” (Estado Plurinacional de Bolivia, 2015)

Es de suma relevancia entender el alcance del término “agente aduanero” para la ASP-B. En ese sentido y ante la ausencia de puertos marítimos propios, la empresa especializada en temas portuarios ASP-B ha sido la autorizada por el Estado para poder ejercer la representación de la carga boliviana. Es importante recalcar que, esta representación no podría ser ejercida por la Aduana Nacional de Bolivia toda vez que, dicha institución tiene como función fiscalizar, controlar y recaudar en concordancia

con lo dispuesto por la Organización Mundial de Aduanas (OMA), mas no la función de representar a los dueños de la mercadería ni velar por sus intereses.

Este agente aduanero está facultado a su vez para prestar servicios de manipuleo de carga ya sea por cuenta propia o a través de terceros (D.S. N. ° 2406). Se puede afirmar entonces que la ASP-B es la única empresa /institución boliviana autorizada para ejercer servicios portuarios en puertos extranjeros.

Para cumplir dicha función, la ASP-B gestiona la documentación pertinente tanto por parte del importador/exportador, así como por parte del puerto. Por ejemplo, la ASP-B posee una plataforma digital llamada Sistema de Administración Portuaria SIAP en la que facilita la tramitología para el empresario boliviano. Una vez recibida la información del dueño de la mercadería, la ASP-B realiza los trámites correspondientes ante la Aduana de Chile. Es así que la ASP-B da fe de que todas las acciones efectuadas se enmarcan en la normativa boliviana nacional y los acuerdos internacionales; esto último debe estar en línea con la normativa interna de cada país también,

Estos trámites antes descritos y la documentación que genera la ASP-B formará parte posteriormente de los requisitos para la nacionalización de la carga en la Aduana Nacional de Bolivia para el caso de importaciones. Por ejemplo, la ASP-B genera en el puerto el Documento Portuario Único - Bolivia (DPUB) que posteriormente será exigido por la Aduana Nacional de Bolivia para el proceso de nacionalizaciones en frontera o en alguna agencia aduanera interna boliviana según corresponda por el tipo de mercadería. Este último documento ha sido motivo de ciertos impases en el Puerto de Ilo, puesto que, los operadores portuarios peruanos privados lo consideran una herramienta que usa la ASP-B para hacerse con toda la carga boliviana que llega al puerto y no darles la oportunidad a ellos de competir por captar al cliente boliviano.

Es importante tener en cuenta que el servicio brindado por la ASP-B debe ser complementado posteriormente por una Agente Despachante de Aduana para que finalmente la mercadería boliviana sea nacionalizada. La ASP-B no es Agente

Despachante de Aduana sino Agente Aduanero oficial que facilita la tramitología y se convierte en el articulador de los importadores y exportadores. La ASP-B coordina directamente con el administrador portuario.

Asimismo, la otra función de este agente aduanero ASP-B es la de ser fiscalizador autorizado por el Gobierno boliviano. En ese sentido, si en algún caso la ASP-B identifica que es necesario abrir un contenedor por norma internacional o normas de tránsito, y se identifica que la carga no puede continuar en tránsito a Bolivia por violar alguna normativa interna, la ASP-B está facultada a hacer cualquier objeción. Por ejemplo, si la ASP-B identifica que como parte de la mercancía de tránsito se intenta importar a Bolivia ropa usada, esta puede impedir que dicha mercancía que está en tránsito, siga su camino a Bolivia. En dicho caso se entiende que será la Aduana Nacional del país de tránsito la que se dispondrá de la mercancía de acuerdo a su norma interna.

Para realizar de manera eficiente su labor de fiscalización, la ASP-B solicita oportunamente tanto el Bill of lading así como el Packing list para verificar que la documentación esté en orden y cuando llega a la carga se realiza la fiscalización física.

b. “La ASP-B tiene como giro comercial, la prestación de servicios portuarios y de plataformas logísticas a las exportaciones e importaciones a través de gestiones operativas y administrativas en los puertos y lugares para el tránsito de mercancías desde y hacia el Estado Plurinacional de Bolivia.” (Estado Plurinacional de Bolivia, 2015)

El término “servicios portuarios” es amplio, estando vinculados de esta forma tanto el administrador portuario, así como el operador portuario. En el caso específico de la ASP-B, la empresa está facultada, ya sea para realizar por cuenta propia o vía terceros a realizar servicios portuarios (artículo 6° de DS N.º 2406). En el caso de tercerizar, este se puede dar con empresas de los países en vía de tránsito.

En el caso de las exportaciones en Perú, por ejemplo, la ASP-B contrata operadores portuarios de transporte interno, servicio de preparación de mercadería, servicios de estiva, entre otros. Los servicios contratados por la ASP-B van en concordancia con los términos de contrato del Charter Party de origen (contrato de fletamento) que fija las condiciones del embarque y desembarque; dependiendo de este contrato es que la ASP-B procede a contratar a los operadores portuarios.

#### **2.4.4. Explicando el rol de la ASP-B en base a la definición presentada en su página web**

Según el portal web de la institución, la ASP-B es:

“La Empresa Estatal Estratégica ... (1/4) “ (ASPB, n.d.)

Desde el año 2015 se le otorga el título estratégico porque Bolivia no tiene puertos marítimos propios y la ASP-B es la única empresa estatal boliviana que trabaja con los puertos de los países vecinos.

"...Articulador tanto de las importaciones como de las exportaciones bolivianas... (2/4)" (ASPB, n.d.)

Articulador toda vez que la ASP-B busca realizar la conexión entre importadores/exportadores bolivianos y los administradores y operadores portuarios de los países en los que tiene presencia.

Tal y como se observa en este Capítulo II, la ASP-B opera en puertos donde se desarrollan tanto importaciones como exportaciones.

El valor que ofrece la ASP-B radica en que el exportador boliviano no necesita viajar al puerto ni pagar por adelantado por los servicios portuarios toda vez que es la ASP-B la que paga a nombre del cliente y después los clientes devuelven los fondos.

Por ejemplo, en el TP Matarani la ASP-B le paga al TISUR (administrador portuario) la tarifa por el servicio de recepción de la mercadería y a TRAMARSA (operador portuario) por los servicios de movilización de la mercadería. Otro ejemplo sería el TP Ilo donde la ASP-B le paga a ENAPU los servicios como administrador portuario y a la empresa de desestiba los servicios como operador portuario.

“...a través de los puertos habilitados o por habilitarse en el extranjero y en el territorio nacional... (3/4)” (ASPB, n.d.)

En el extranjero, los puertos habilitados son con los que ya existe un convenio de por medio. Por ejemplo, en el caso del Perú se cuenta con el Convenio de Tránsito Perú – Boliviano de 1948 que le permite a la ASP-B trabajar en los puertos peruanos “habilitados” como el Puerto de Ilo y el Puerto de Matarani. Asimismo, en los puertos “por habilitarse” como el Puerto de Rosario (Argentina) donde han sufrido un cambio de ubicación por temas urbanos estando pendiente de habilitarse en un nuevo terreno.

En territorio nacional, la ASP-B es parte del proyecto de potenciar Puerto Busch que viene operando desde hace aproximadamente diez años atrás a pequeña escala. En ese sentido, la ASP-B es parte del gran proyecto en una alianza público-privada donde trabajarían con carga de importación y exportación en calidad de operadores portuarios.

“... contribuyendo a la logística del comercio exterior mediante alianzas estratégicas para realizar inversiones que beneficien a los consumidores finales y para lograr precios convenientes de nuestras exportaciones. (4/4)” (ASPB, n.d.)

Un ejemplo claro de alianzas estratégicas es el convenio interinstitucional con ENAPU. Mientras que, sobre las inversiones, la más relevante sería la que se planea hacer en Puerto Busch según lo descrito líneas arriba. Como antecedente se tiene la inversión en Antofagasta de la mejora de un galpón que la ASP-B recibió por convenio. En este sentido, la ASP-B lo acondicionó internamente para recibir dos tipos



de carga, granel y otra de carga general. Toda inversión de la ASP-B buscará favorecer la carga boliviana.

#### 2.4.5. El Rol de la ASPB en las Importaciones y Exportaciones

Tal y como se ha descrito, una de las funciones de la ASP-B es la de generar documentos aduaneros que servirán posteriormente para la nacionalización de la mercadería en Bolivia. En este sentido, si el importador boliviano por una u otra razón no desea contratar los servicios de la ASP-B, no podrá finalmente completar su trámite de nacionalización toda vez que el sector privado no está facultado para generar la documentación que genera la ASP-B.

Por el contrario, en el caso de las exportaciones no es necesario hacer ninguna nacionalización, una vez que la mercadería a exportar sale de territorio boliviano, esta entra a otra jurisdicción donde Bolivia no tiene competencia. Es por ello que, el exportador boliviano sí tendrá el poder de decisión de optar por la ASP-B o por una entidad privada para realizar sus trámites aduaneros.

Dicho esto, tal y como se puede observar en la Tabla 18, la ASPB cumple múltiples roles a la vez.

<b>Tabla 18 Roles de la ASP-B en el Puerto de Arica y en el Puerto de Ilo</b>				
<b>Actor</b>	<b>Servicios</b>	<b>ASP-B Arica</b>	<b>ASP-B Ilo</b>	<b>Descripción</b>
Agente de Aduanas	Representa oficialmente a los consignatarios o dueños de la carga	Sí	Sí	-
Operador portuario	Empresa de transporte	Sí	Sí	Terceriza
	Empresa de almacén	Sí	Sí	Arica: Almacenes propios y por convenios Ilo: Terceriza y por convenios

	Empresa de Estiba	Sí	Sí	Terceriza
Administrador Portuario	1° Administrador el terminal portuario 2° Recibir el buque 3° Carga y Descarga	No	No	La ASP-B terceriza el servicio de carga y descarga (directa o indirecta) pero no administra ningún puerto.
Representantes Estatales en el Puerto	Autoridad Nacional Portuaria (ANP)	No	No	-
	Autoridad Aduanera Nacional	Sí	No	Arica: Sí. Cuenta con potestad tributaria. Ilo: Supervisa la mercancía, pero no realiza control aduanero.
Elaboración propia				

#### 2.4.6. Aspecto económico de la ASP-B

A continuación, se analizarán los puertos en los que opera la ASP-B y la carga que administra, así como la relación entre puertos y empresarios con la administración de servicios portuarios boliviana.

#### 2.4.7. Relación entre los puertos, el empresario y la ASP-B

La ASP-B tiene presencia en Puerto Arica, Antofagasta, Iquique, Ilo, Rosario, Villeta, Mollendo y Nueva Palmira con la Unidad de Administración de Puertos (UAP), dependencia parte de la Dirección de Operaciones, en donde se ejecutan relaciones de carácter intrainstitucional. El objetivo de estas unidades consiste en supervisar y controlar las operaciones portuarias efectuadas a las mercancías en tránsito al y del Estado Plurinacional de Bolivia en los puertos habilitados velando por el cumplimiento eficaz y eficiente de las tareas operativas y la prestación de servicios. Dentro de las principales funciones que realiza la UAP, se encuentran la facilitación de diferentes solicitudes y requerimientos realizados por los puertos ante las diferentes áreas y/o

Unidades Interinstitucionales entre otras atribuciones detalladas en el Manual de Organización y Funciones de la ASP-B (ASPB, 2012).

Una de las principales ventajas de trabajar con la ASP-B para el empresario boliviano es la posibilidad de conocer y hacer uso de los beneficios otorgados mediante tratados bilaterales, así como acuerdos interinstitucionales, a diferencia que si el empresario trabaja directamente con el administrador portuario. Es decir, si el empresario trabaja con la ASP-B tendría a una empresa localizada en el mismo puerto que vela por el cumplimiento de los beneficios otorgados como por ejemplo tiempo libre de almacenamiento, así como tarifas preferenciales.

#### **2.4.8. Presupuesto de la ASP-B y su financiamiento**

La ASP-B cuenta con un presupuesto de 85.5 millones de bolivianos de los cuales el 98% son ingresos propios directamente recaudados por la empresa por los servicios brindados (ASPB, 2021d).

Sumado a lo mencionado, se sabe que la ASP-B le paga al operador portuario entre el 60-70% de lo que cobra y la diferencia se utiliza para cubrir gastos administrativos y de personal. Es decir, dicho importe sirve solamente para mantenimiento de la empresa y proyectos sociales del Gobierno de Bolivia como por ejemplo el Bono Juancito Pinto.

#### **Situación Financiera pasada y actual**

Al 2016, se tenía identificado que del 100% de las tarifas cobradas a los importadores bolivianos en el Terminal Portuario de Arica, el 89% eran para la empresa concesionaria TPA y un 11% para la ASP-B. (IBCE, 2016) Sus costos eran principalmente el salario de sus funcionarios y la apertura de agencias en distintas regiones para simplificar los trámites de los importadores y exportadores nacionales.

Respecto de sus ingresos en Arica, el 70% se entregó a la Terminal del Puerto de Arica, un 20% financió el pago de salarios y solo quedó un 10% de remanente para la empresa (IBCE, 2016).

Respecto de sus ingresos a nivel global, la ASP-B captó ese año BOB 104 millones de bolivianos (USD 15 millones), mientras que el 2015 reportó BOB 90 millones (USD 13 millones).

En relación a las utilidades, en el 2016 de acuerdo con el gerente ejecutivo de la ASP-B David Sánchez, las utilidades de la empresa ascendieron a BOB 8 millones (USD 1.1 millones).

**Tabla 19: Estado de Ganancias y Pérdidas del 01/01/2020 al 31/12/2020**

Concepto		2020	%	2019	%
Ingresos Corrientes	-	72.275.854	100%	86.260.869	100%
Ingresos de Operación	-	72.138.650	100%	86.209.493	100%
Otros ingresos no tributarios	-	137.204	0%	51.376	0%
Gastos Corrientes	-	64.114.391	89%	68.912.653	80%
Gastos Oper. Remuneraciones	-	14.915.820	21%	15.820.882	18%
Gastos Oper. - Aportes Patronales	-	2.281.624	3%	2.422.233	3%
Gastos Oper. - Bienes y Servicios	-	46.603.778	64%	50.386.458	58%
Gastos Oper. - Impuestos, Regalías, Tasas y Otros	-	76.806	0%	68.730	0%
<i>Total GO</i>		<i>63.878.028</i>	<i>1</i>	<i>68.698.303</i>	<i>1</i>
Gastos de Consumo	-	1.700	0%	2.125	0%
Intereses, Otras Rentas, Pérdidas y Transferencias	-	234.662	0%	212.223	0%
Saldo de Cuenta Corriente	-	8.161.464	11%	17.348.217	20%
Gastos de Capital	-	40.890	0%	152.481	0%
Resultado Financiero Neto	-	8.120.574	11%	17.195.737	20%

Fuente ASPB. Elaboración propia

Tal y como se puede ver en la Tabla 19, para el periodo 2020, los ingresos de la ASP-B fueron de BOB 72 millones de bolivianos (USD 10 millones de dólares estadounidenses), teniendo así una disminución de sus ingresos de 15% con respecto

a los ingresos del periodo 2019. Esto principalmente debido a la pandemia del COVID-19.

Como se mencionó anteriormente, esta empresa estatal obtiene prácticamente la totalidad de sus ingresos por “Ingresos de Operación”. Sobre sus gastos, el 89% de los mismos corresponden a Gastos Corrientes, es decir, Gastos de Bienes y Servicios (64%) y Gastos de Remuneraciones (21%). Esta proporción guarda total lógica si se tiene en cuenta que, la ASP-B es una empresa que terceriza muchos servicios prestados, y debe realizar el pago a sus proveedores de servicios como por ejemplo a los administradores portuarios y a los operadores portuarios. Asimismo, la ASP-B destina la quinta parte de sus ingresos (21%) para el pago de planillas tanto de trabajadores en Bolivia, así como en puertos extranjeros.

Después de deducir los gastos, se puede observar que el Saldo en Cuenta Corriente en el año 2020 fue de BOB 8 millones (USD 1.2 millones) que representó 11% de los ingresos totales, esto es la mitad del periodo 2019 que fue de 20%. Estos USD 1.2 de utilidad en el periodo 2020, evidencia una caída sustancial de las Utilidades de la ASP-B debido a que, en el periodo 2019 obtuvo un Resultado Financiero Neto de BOB 17 millones (USD 2.4 millones); esto fue ligeramente mayor que las Utilidades del TPA del mismo periodo 2019 que ascendieron a USD 2.3 millones.

**Tabla 20 Estado de Situación Financiera al 31/12/2020**

	2020	%	2019	%
<b>ACTIVO</b>	<b>322.121.840</b>	<b>100%</b>	<b>324.590.540</b>	<b>100%</b>
Activo Corriente	309.648.954	96%	311.464.892	96%
Disponible	307.732.292	96%	309.681.595	95%
Bancos	307.732.292	96%	309.681.595	95%
Cuentas Fiscales	38.949	0%	8.221	0%
Cuentas en el exterior del País	1.655.208	1%	1.581.526	0%
Fondos en la CUT	306.038.135	95%	308.091.848	95%
<b>Exigible a Corto plazo</b>	<b>1.140.854</b>	<b>0%</b>	<b>987.973</b>	<b>0%</b>
<b>Bienes de Consumo</b>	<b>775.806</b>	<b>0%</b>	<b>795.324</b>	<b>0%</b>
Inventario de Materias Primas, Materiales y Suministros	775.806	0%	795.324	0%

<b>Activo No Corriente</b>	12.472.887	4%	13.125.648	4%
Exigible a Largo Plazo	6.039.143	2%	6.125.238	2%
Inversiones Financieras a Largo Plazo	112.092	0%	113.444	0%
Activo Fijo (Bienes de Uso)	11.008.993	3%	10.968.281	3%
(Depreciación Acumulada del Activo Fijo)	4.687.364	1%	4.083.652	1%
Activo Intangible	910.080	0%	920.902	0%
(Amortización Acumulada del Activo Intangible)	910.057	0%	918.566	0%
<b>Total</b>	<b>322.121.840</b>	<b>100%</b>	<b>324.590.540</b>	<b>100%</b>

Fuente: ASPB. Elaboración propia.

Tal y como se puede ver en la Tabla 20, los activos totales de la ASP-B ascienden a BOB 322 millones (USD 46.5 millones) al 31 de diciembre del 2020, siendo el 96% de este total Activos Corrientes y 4% Activos No Corrientes. Esto se comprende toda vez que, la ASP-B no cuenta con muchos activos fijos y las inversiones que ha hecho hasta la fecha son aún mínimas. Si se lleva a cabo el proyecto de Puerto Busch, se espera que, este escenario cambie. Los activos corrientes son Cuentas en Bancos. Respecto de los Activos No Corrientes, los Activos Fijos de la ASP-B ascienden a BOB 11 millones (USD 1.5 millones) siendo prácticamente el mismo que del 2019. Asimismo, la ASP-B cuenta con Activos Exigibles a Largo Plazo de BOB 6 millones (USD 870,000).

El financiamiento de estos activos totales se da en un 96% con su Patrimonio y tan solo un 4% con Pasivos. Dentro del Pasivo, casi el 70% corresponde al Capital Propio de la empresa y el 18% a los Resultados Acumulados (Utilidades de periodos pasados). Asimismo, prácticamente todo el Pasivo con el que cuenta la empresa es Pasivo Corriente, es decir, pasivos de corto plazo.

#### **2.4.9. Puertos donde opera la ASP-B y carga administrada**

Los puertos donde operará la ASP-B serán los puertos donde hay una mayor presencia de la carga boliviana, conforme a la información brindada al inicio de este capítulo. Asimismo, como parte de la presente investigación se ha podido estimar la siguiente información de la carga administrada por la ASP-B (Ver Tabla 21)

<b>Tabla 21 Carga administrada por la ASP-B en los principales puertos del pacífico (TN)</b>							
	<b>GESTIÓN</b>	<b>2016</b>	<b>2017</b>	<b>2018</b>	<b>2019</b>	<b>2020</b>	<b>2021</b>
	<b>PUERTO</b>	TM	TM	TM	TM	TM	TM
CHILE	Arica	1,343,850	1,801,656	1,716,014	1,460,353	1,007,872	646,819
	Antofagasta	1,392	1,019	1,433	6,339	1,260	1,305
PERÚ	Matarani	64,978	56	467	1,683	3,055	49,019
	Ilo	10	-	21,915	48,594	27,462	79,184
	<b>Total, por gestión</b>	<b>1,410,230</b>	<b>1,802,731</b>	<b>1,739,829</b>	<b>1,516,969</b>	<b>1,039,648</b>	<b>776,328</b>
Elaboración propia							

En ese sentido, serán los puertos que mueven más carga boliviana como los puertos de Arica y Antofagasta donde tenga una mayor presencia la ASP-B y también empresas bolivianas privadas vinculadas al tema portuario como por ejemplo empresas de estiba, desestiba, así como transporte.

En el Puerto de Arica, la ASP-B para coordinar el tránsito de la carga hacia y desde Bolivia, trabaja en forma conjunta con la Agencia Regional que tiene constituida en ese puerto la Aduana Nacional de Bolivia. Tal y como se observa en Tabla 21, dicho puerto es el que moviliza la mayor carga boliviana. Asimismo, tal y como se desarrolla en este capítulo, la ASP-B juega un rol esencial en dicho puerto, en el sentido en que se encarga de negociar los descuentos de tarifas portuarias que se aplicarán a las importaciones bolivianas.

En el Puerto de Ilo, de la misma forma que se explicó en el presente capítulo, la ASP-B logró llegar a un acuerdo interinstitucional con ENAPU logrando así tarifas preferentes para los empresarios bolivianos.

No se tiene certeza sobre la cantidad de carga que la ASP-B maneja por puertos peruanos, pero en base a la información del año 2020 presentada por el IBCE, de las 600,000 TN de comercio exterior boliviano que llega al Perú, 200,000 TN aproximadamente sería la carga bilateral y 400,000 TN la carga de ultramar.

#### **2.4.10. Aspecto político y social de la ASP-B**

La ASP-B, como se puede observar, se transforma en el articulador entre el importador/exportador boliviano y el puerto. En esa misma línea, la ASP-B se convierte en el brazo ejecutor y representante del Estado Plurinacional de Bolivia ante los terminales portuarios.

De acuerdo a los privilegios que el Estado de Chile otorgó en el Tratado de Paz de 1904 fueron otorgados al Estado de Bolivia, es decir, a toda la población boliviana y por lo tanto, es de esperarse que sea precisamente toda la población la beneficiada de estos beneficios y trato preferente.

En ese sentido, la ASP-B se encarga precisamente de cumplir dicha función y de hacer llegar los beneficios de dicho Tratado a la población boliviana a través del financiamiento de parte de los programas sociales implementados por el Gobierno boliviano como por ejemplo el Bono Juancito Pinto.

#### **Bono “Juancito Pinto”**

Con respecto al ámbito social, la ASP-B cumple también un fin social, toda vez que, las utilidades generadas van destinadas a financiar al Bono Juancito Pinto. Dicho bono fue creado en el año 2006 con la finalidad de otorgar a los estudiantes de nivel primario y secundario de los colegios fiscales la suma de 200 bolivianos (28 dólares americanos) para evitar así la deserción escolar.

A la fecha, el importe total asignado a este bono es de 47 millones de bolivianos (6.8 millones de dólares americanos) y se tiene más de dos millones de beneficiarios estando financiado en su totalidad por empresas estatales bolivianas tales como la Corporación Minera de Bolivia (Comibol), Yacimientos Petrolíferos Fiscales Bolivianos (YPFB), Empresa Nacional de Telecomunicaciones (Entel), la ASP-B, entre otros.



## **Comentarios Finales de la ASP-B**

Como hemos podido ver, puede considerarse que la ASP-B cumple tres funciones principales: Primero, Agente de Aduanas, ya que representa a los consignatarios o dueños de la carga. Segundo, Operador Portuario, debido a que, mediante la tercerización o de manera propia, brinda servicios de almacén, estiba, desestiba, y servicios de transporte dentro del puerto. Tercero, Autoridad Aduanera Nacional en vista de que, en el Puerto de Arica cuenta con potestad tributaria.

En ese sentido, se puede afirmar que la presencia de la ASP-B en un puerto extranjero incrementaría de alguna forma la confianza del empresario boliviano, por cuanto la ASP-B en su calidad de Agente Aduanero vela por sus intereses.

## **CAPÍTULO III: PARTICIPACIÓN DE LA ASP-B EN PUERTOS PERUANOS**

El comercio exterior boliviano por puertos peruanos cuenta con una serie de acuerdos y convenios que buscan facilitarlos. Sobre los convenios de libre tránsito aduanero internacional, es importante tener en cuenta que según el art. 94° de la Ley General de Aduanas, el tránsito aduanero internacional se regirá por los tratados o convenios suscritos por el Perú en primera instancia y por la legislación nacional de manera secundaria. Las normas internas, así como los tratados y convenios más importantes son los siguientes:

### **1. Instrumentos para facilitar el comercio exterior boliviano por puertos peruanos**

#### **1.1. Convenio de Tránsito Perú - Boliviano de 1948**

Este instrumento internacional fue concebido con el propósito de facilitar las operaciones bilaterales entre Perú y Bolivia y aquellas de tránsito (que proviene o tienen como destino un tercer país) a través del territorio peruano y boliviano. Este convenio busca entonces, simplificar los trámites logísticos y aduaneros por ambas partes, siendo el lado peruano el que tendría un mayor protagonismo dada la mediterraneidad de Bolivia. Ambas partes acuerdan que se incluirán todo tipo de carga que provenga de cualquiera de los dos países, así como de terceros; este libre tránsito se podrá dar tanto en las vías habilitadas hasta ese momento, así como las que se habilitarán eventualmente en el futuro.

Sobre el libre tránsito de cargas provenientes de terceros países, el país de tránsito habilitará puertos y vías de ingreso, procurando así su rápida continuación sin afectar dicha mercancía con ninguna clase de tributos.

El artículo 4° habilita a las partes la instalación de Agencias Aduaneras tanto en los puertos asignados, así como en los lugares donde exclusivamente se realicen operaciones de tránsito. Asimismo, el Convenio hace referencia a una cooperación de

parte de la ADUANA Nacional del país anfitrión para con la Agencia Aduanera extranjera.

Los artículos 5° facultan a la Agencia Aduanera a ejercer control sobre la carga en tránsito boliviana bajo la supervigilancia de la Aduana Nacional. Por último, los artículos siguientes norman el tratamiento que se le dará a las cargas y los procedimientos de control y supervisión que deben tener.

Como ha quedado evidenciado, dicho Convenio buscó fomentar la libre circulación de bienes y personas entre ambas naciones y el uso del territorio peruano en general y de los puertos en particular para el comercio exterior boliviano. Esto se hizo a través de la simplificación de los trámites de importación y exportación de las cargas y mercaderías por los puertos peruanos habilitados en beneficio del comercio boliviano.

## **1.2. Convenio de ALADI**

En relación a otros mecanismos internacionales de los que ambos países son parte, se encuentra la Asociación Latinoamericana de Integración (ALADI), organismo intergubernamental que promueve la expansión de la integración de la región y que, en su documento jurídico creador, conocido como el Tratado de Montevideo de 1980, establece un área de preferencias económicas por medio de tres mecanismos (SUNAT ADUANAS, n.d.) :

- Preferencia arancelaria Regional (PAR): otorgado de manera recíproca entre todos los países miembros a sus productos originarios y aplicada en referencia a los aranceles vigentes para terceros países.
- Acuerdos de Alcance Regional: Estos son seis acuerdos regionales vigentes además de la PAR a favor de los países de menor desarrollo económico relativo.
- Acuerdos de Alcance Parcial: Son 70 acuerdos vigentes de este tipo, se caracterizan por la participación de dos o más países miembros, son de diverso tipo y naturaleza.

Estos mecanismos surgen con la intención de garantizar el programa de liberación del intercambio estableciendo y perfeccionando una zona de libre comercio (ZLC), tal y como cita el Artículo 3 del Tratado de Montevideo, en ese sentido, la propuesta de la ALADI es contar con un área ausente de barreras comerciales de tipo económico. Una ZLC, de acuerdo con la Convención Internacional para la Simplificación y Armonización de Procedimientos de Aduanas o Convención de Kioto, define a las ZLC como una clase particular de Zonas Económicas Especiales, en donde los bienes introducidos son considerados desde la perspectiva de impuestos y deberes, por fuera del territorio de la Aduana. Las ZLC comenzaron a presentarlos en los años 60 y se aplicaron especialmente en zonas de puertos y aeropuertos, debido a que, estas ubicaciones presenciaban un alta demanda de intercambio de bienes con países vecinos. El establecimiento de una ZLC implica que, mediante su uso, se pueda disponer de mercancía con beneficios aduaneros y arancelarios.

Con respecto a la normativa específica que involucra directamente a Perú y Bolivia podemos destacar del Tratado de Montevideo los artículos 23° y 51° que hacen referencia al libre tránsito internacional entre los países miembros.

### **1.3. Comunidad Andina**

La Comunidad Andina (CAN), creada inicialmente por el Acuerdo de Cartagena, establece en el VI Programa de Liberación, la liberalización de los gravámenes (derechos aduaneros y otros recargos de efectos equivalentes) y restricciones de todo orden que incidan sobre la importación de productos originarios del territorio de cualquier País Miembro.

Asimismo, con las Decisiones 617 y sus modificaciones Decisión 636 y 787 del 2013, la CAN procura darle un tratamiento preferente de Tránsito a las mercancías en tránsito de la Comunidad. El régimen andino será aplicable tanto al tránsito de mercancías, así como a los medios de transporte y las unidades de carga que utilizando uno o más modos de transporte bajo una misma operación, se realicen de conformidad al régimen aduanero de tránsito comunitario (ALADI Y CAN, 2017) . Este régimen aduanero

lleva consigo la suspensión del pago de los derechos e impuestos y recargos eventualmente exigibles.

Se puede ver entonces que tanto la ALADI como la CAN, son agrupaciones subregionales de integración y procuran concertar conjuntamente acuerdos comerciales de alcance parcial, semejante a lo dispuesto en el artículo 83 del acuerdo de Cartagena, siendo a su vez, estipulado en el Tratado de Montevideo. En este sentido, el libre tránsito juega un rol primordial.

#### **1.4. Los Convenios de Ilo 1992 y su Protocolo Complementario y Ampliatorio del 2010**

Instrumentos firmados en 1992 por los presidentes Alberto Fujimori (Perú) y Paz - Zamora (Bolivia) que tuvieron la intención de facilitar el comercio entre Perú y Bolivia en un entorno político favorable para ambos países. Dichos Convenios encontraron algunos obstáculos para implementarse como inicialmente se proyectó. No obstante, dichos Convenios nos dejan enseñanzas que deberán ser tomadas en cuenta en los próximos acuerdos bilaterales que suscriban las partes.

A continuación, haremos un breve recuento en el tiempo de los hechos más relevantes de los Convenios de Ilo de 1992, y su Protocolo Complementario y Ampliatorio de 2010, así como las causas por los cuáles dichos convenios no tuvieron el resultado esperado.

Los Convenios de Ilo de 1992 fueron una serie de ocho convenios que buscaban impulsar la integración y el desarrollo económico entre Bolivia y Perú mediante el otorgamiento de facilidades portuarias en el puerto de Ilo a favor de Bolivia, y el fomento de la participación de empresas bolivianas en las zonas francas industrial y turística de Ilo. (Castro Cáceres, 2017). Ambas partes lo firmaron y ratificaron. Los ocho convenios fueron: La Declaración de Ilo, cuatro Convenios y tres Acuerdos. A continuación, haremos una breve mención sobre cuáles fueron las principales facilidades otorgadas a Bolivia por parte de Perú como parte de los Convenios de Ilo de 1992:

Primero, el Perú expresa su voluntad de brindar a Bolivia el libre uso de sus instalaciones portuarias. Esto se vio reflejado en disminuciones considerables de las tarifas portuarias llegando estas hasta un 228% menor a la tarifa previa en el caso de la descarga de contenedores bolivianos (Maúrtua de Romaña, 1994).

Segundo, el Perú expresa su voluntad de desarrollar una zona franca industrial en el Puerto de Ilo. En este punto, se presenta un convenio específico sobre la participación de empresas bolivianas en esta zona franca. Específicamente, el Convenio hace referencia a la designación de una empresa promotora por parte de Bolivia a la que la administración de la Zofri-Ilo le entregaría la administración de un área del orden de 163.5 hectáreas. (Maúrtua de Romaña, 1994 p.19 )

Tercero, el Perú expresa su voluntad de desarrollar una zona franca turística en playa en el Puerto de Ilo. Según comenta el embajador Maúrtua de Romaña, las facilidades en este aspecto eran básicamente las mismas que las facilidades otorgadas para la zona franca industrial. Específicamente, el Perú expresa su voluntad de hacer partícipe a Bolivia de una zona franca turística de playa en el litoral de Ilo, por un período de 99 años renovables que abarcaría una franca de 5 km de longitud denominada Boliviamar. Para dicho fin, se propicia la conformación por parte de Bolivia de una empresa promotora de dicha zona. (Maúrtua de Romaña, 1994)

El Protocolo Complementario y Ampliatorio de 2010 buscó actualizar los convenios a las normas vigentes a esos años, así como ampliarlos e implementarlos. También modificó la normativa sobre las zonas francas con la finalidad de incentivar su uso. Finalmente, permitió la instalación en Ilo de un Anexo de la Escuela Naval de Bolivia. Ante la serie de cuestionamientos al Protocolo por parte del Congreso, los Estados partes dedican suscribir en el 2012 el “Acuerdo por intercambio de Notas entre la República del Perú y el Estado Plurinacional de Bolivia” que buscaba aclarar ciertas disposiciones del protocolo. Por un lado, el Estado boliviano sí ratificó el Protocolo, pero no el Acuerdo por Intercambio de Notas; por otro lado, en el Perú los cuestionamientos persistieron y nunca se logró ratificar dicho protocolo (Castro Cáceres, 2017).

## **Problemas en la Aplicación de los Convenios de Ilo de 1992 y el Protocolo Complementario y Ampliatorio del 2010**

En otras palabras, se puede afirmar que los Convenios de Ilo se encontraron con muchos problemas para su aplicación tal y como lo señaló Castro Cáceres en el 2017 (Castro Cáceres, 2017). Entre las principales razones por las cuales dichos convenios fracasaron podemos destacar la ausencia de la inversión privada en Ilo. Estas inversiones a corto, mediano, y largo plazo, eran más que necesarias tal éxito del convenio (Maúrtua de Romaña, 1994 p. 29).

Las causas de la ausencia de la inversión privada en Ilo serían principalmente tres según Castro Cárdenas (Castro Cáceres, 2017 p. 44).

Primero, problemas con el marco legal que era muy estricto con el inversionista en términos de montos de inversión y plazos, sin contemplar elementos esenciales como la posibilidad de construir almacenes en la zona franca industrial.

Segundo, debilidades logísticas del puerto de Ilo: En su momento la falta de carretera o vía férrea entre Ilo y Bolivia. Hasta el año 2000, Ilo no figuraba en las conferencias navieras. Al año 2000, le faltaba añadir alguna maquinaria como grúa pórtico, dos grúas portacontenedores y algunos tractores y elevadores (Castro Cáceres, 2017).

Tercero, desventajas comparativas con otros puertos. Comparado con Arica, esta última tenía una mejor posición geográfica, relación histórica con el comercio exterior boliviano y mayor eficiencia de servicios portuarios (Castro Cáceres, 2017).

Por otro lado, con respecto al Protocolo Complementario y Ampliatorio a los Convenios de Ilo de 2010 y el Acuerdo por intercambio de Notas de 2012:

Hubo cuestionamientos a dicho protocolo centrados principalmente en el carácter ampliatorio referente a la autorización de la presencia de barcos de la armada boliviana en mar peruano para fines de investigación e instrucción (art. 20º) así como la

instalación de un anexo de la Escuela Naval de Bolivia (art. 23º) en Ilo. En ambos casos se trataría de un tema comercial y económico. (Castro Cáceres, 2017).

Como respuesta a los cuestionamientos antes descritos, los gobiernos de ambos países celebraron el Acuerdo por Intercambio de Notas con la finalidad de aclarar el art. 20 y 23 del Protocolo. Sumado a ello, tras la aprobación del Congreso de Bolivia, hubo una serie de visitas de autoridades bolivianas para impulsar su aprobación en nuestro Congreso. No obstante, esto tampoco fue suficiente para lograr los votos necesarios para su aprobación en el Congreso en el 2013.

### **La aplicación actual de los Convenios de Ilo y cómo facilitan el comercio exterior**

Partiendo de la premisa que las facilidades que el Perú le otorgó a Bolivia en el Puerto de Ilo nunca se utilizaron de la manera para la cual estuvieron diseñadas (Castro Cáceres, 2017), es oportuno analizar si al 2021 dichos Convenios pueden o no ser de aplicación y utilidad para los intereses nacionales.

Aplicación: Proyecto Binacional de Amistad, Cooperación e Integración "Gran Mariscal Andrés De Santa Cruz" entre los Gobiernos del Perú y Bolivia

*Art. 2º: El Perú concederá el libre uso de sus instalaciones portuarias y el desarrollo de una zona franca industrial y una zona franca turística en playa en el Puerto de Ilo.*

Con respecto a este artículo, se puede afirmar que el término "libre uso" se podría entender de una forma amplia, pero cada vez que implique temas contemplados en el art. 56º de nuestra Constitución Política como, por ejemplo, los temas tributarios, se tendrá que pedir la aprobación del Congreso para su aplicación.

Asimismo, es oportuno mencionar que "libre uso de las instalaciones portuarias" tendría que involucrar a la Empresa Nacional de Puertos S.A. (ENAPU) toda vez que, son ellos los administradores portuarios del terminal público en Ilo. En este sentido,



debemos tener en cuenta que ENAPU es una sociedad anónima constituida con arreglo al régimen de empresas estatales de derecho privado.

Con respecto a la zona franca industrial y a la zona franca turística en el Puerto de Ilo, se deberá trabajar dentro del marco legal nacional presente que incluye el Decreto Legislativo N.º 704 (promulgado antes de la firma de los Convenios) así como con normas con rango de ley promulgadas después de la firma de los Convenios, como por ejemplo el Decreto Legislativo N.º 842. La experiencia señala que una aplicación de la norma muy estricta para el inversionista no dará resultados. Asimismo, se deberá reparar deficiencias importantes, como por ejemplo darles a los empresarios bolivianos la capacidad de construir almacenes dentro de su zona franca.

Art. 4º: Conviene que entre ambos países se reconozca el derecho al libre tránsito de personas, el que será regulado mediante un acuerdo específico.

Con respecto a la libre circulación de personas, esta disposición habría perdido relevancia en la actualidad toda vez que en el año 2001 Perú y Bolivia firmaron en el marco de la CAN la Decisión 503 que permite a sus nacionales la libre circulación por los territorios de la Subregión Andina en calidad de turistas mediante la sola presentación de uno de los documentos nacionales de identificación, válido y vigente en el país emisor.

### **1.5. Gabinetes Binacionales**

Los Encuentros Presidenciales y Gabinetes Binacionales o simplemente llamados “Gabinetes Binacionales” entre el Perú y Bolivia comenzaron en el 2015 en la Isla Esteves ubicada en el departamento peruano de Puno. La naturaleza de dichos encuentros desde sus inicios, al contar con la participación de los Presidentes y Ministros es la de constituirse en “la más alta instancia de diálogo político bilateral y el foro idóneo para reforzar el entendimiento, la coordinación, la cooperación y la complementariedad entre ambos países; así como para la ejecución de los principales lineamientos de la agenda bilateral” (Declaración de Esteves, 2015).

Desde dicha fecha, se realizaron de manera anual e ininterrumpida dichos encuentros hasta el año 2019 para continuar después en el 2021 según el siguiente detalle:

1. “Encuentro Presidencial y Primer Gabinete Binacional de Ministros del Perú y Bolivia” realizado en la Isla Esteves (Perú) en el 2015.
2. “Encuentro Presidencial y Segundo Gabinete Binacional de Ministros del Perú y Bolivia” realizado en Sucre (Bolivia) en el 2016
3. “Encuentro Presidencial y Tercer Gabinete Binacional de Ministros del Perú y Bolivia” realizado en Lima (Perú) en el 2017.
4. “Encuentro Presidencial y Cuarto Gabinete Binacional de Ministros del Perú y Bolivia” realizado en Cobija (Bolivia) en el 2018
5. “Encuentro Presidencial y Quinto Gabinete Binacional de Ministros del Perú y Bolivia” realizado en Ilo (Perú) en el 2019.
6. “Encuentro Presidencial y Sexto Gabinete Binacional de Ministros del Perú y Bolivia” por realizarse en La Paz (Bolivia) en el 2021.

Mencionado ello, es preciso ahora analizar en qué medida los cinco encuentros presidenciales y gabinetes binacionales antes descritos, pueden facilitar el comercio exterior boliviano por los puertos peruanos.

### **I Gabinete Binacional (Declaración de Esteves)**

El punto 25 hace referencia a la voluntad de las partes de aprobar y ratificar en la vía interna en cada país los dos instrumentos bilaterales pendientes: El Protocolo Complementario y Ampliatorio, así como las Notas que precisan su alcance. Asimismo, en el mismo punto 25 se hace una clara mención a la intención de instalar una agencia aduanera de Bolivia en el mencionado puerto, para facilitar aspectos operativos y logísticos de la carga boliviana en tránsito. (Declaración de Esteves, 2015).

En el punto 21, la Declaración destaca la voluntad de alcanzar una integración hidrocarburífera ente Perú y Bolivia para que Bolivia exporte GLP y gas natural al sur del Perú y a mercados del Asia. (Declaración de Esteves, 2015). Esto último, causa

especial atención, debido a que, serían los puertos del sur del Perú los llamados a exportar dicho gas al Asia.

## **II Gabinete Binacional (Declaración de Sucre)**

A diferencia del I Gabinete Binacional, este Gabinete no pone énfasis en la aprobación y ratificación de los instrumentos pendientes (El Protocolo y las Notas), sino más bien, enfatizan la oportunidad para implementar los Convenios de Ilo ya firmados y ratificados, tal y como se menciona en el punto 14 (Castro Cáceres, 2017). Sobre el proceso de ratificación de Protocolo Complementario y Ampliatorio, así como las Notas, solo se hace referencia a la marcha de los procesos internos en Perú para su ratificación.

Sobre el punto 15, tal y como se hizo en la Declaración de Esteves del 2015, se reafirma la voluntad de las partes de establecer una Agencia Aduanera de Bolivia en el Puerto de Ilo. Se trazaron como fecha el primer semestre del 2017 para redactar el Manual Operativo que regule su función.

## **III Gabinete Binacional (Declaración de Lima)**

En el punto 15, se hace referencia nuevamente y casi de manera textual al punto 14 del II Gabinete Binacional.

En el punto 16, se hace referencia a la promoción del uso y desarrollo del Puerto de Ilo. Destacan las eventuales alianzas estratégicas entre ambas partes para promover el comercio boliviano por dicho puerto.

## **IV Gabinete Binacional (Declaración de Cobija)**

En el punto 9, se saluda la implementación del Convenio Marco de Cooperación Interinstitucional entre ENAPU S.A. y la ASP-B que permitirá promover el comercio exterior a través del Puerto de Ilo.

En el punto 10, se presta especial atención al rol que eventualmente podría cumplir la ASP-B en el Puerto de Ilo como representante del Estado boliviano para los asuntos portuarios, y de transporte marítimo de las mercancías en tránsito, desde y hacia Bolivia.

En el punto 11 se repite por tercera el texto que inicialmente se mencionó en el punto 14 de la Declaración de Sucre y posteriormente en el punto 15 de la Declaración de Lima.

### **V Gabinete Binacional (Declaración de Ilo)**

Al ser este el último Gabinete Binacional efectivamente realizado, es oportuno prestarle una importancia especial.

Fue el V Gabinete Binacional entre Perú-Bolivia, tal y como lo desarrolla Juan Pablo Castro, el que incluiría dentro de sus 49 puntos y 12 acuerdos de una forma más específica, el tema de la promoción del Puerto de Ilo (2019).

En relación con ello, el punto 12 plantea la intención de parte de Bolivia de realizar inversiones en gaseoductos entre ambos países para exportar en un futuro el GNL boliviano al Asia, a través del Puerto de Ilo, como consta en la Declaración de Ilo del 2019 (Ministerio de Relaciones Exteriores del Perú, 2019).

Aunado a lo mencionado, el punto 14 hace referencia al convenio de cooperación interinstitucional entre ENAPU y la ASP-B del año 2017, que tiene por finalidad impulsar el comercio exterior boliviano utilizando el puerto de Ilo. Específicamente, saludó la iniciativa de ENAPU, de ofrecer rebajas sobre la tarifa portuaria hasta junio 2020 (Ministerio de Relaciones Exteriores del Perú, 2019).

El punto 15, hace referencia a la facilitación que representa la Nueva Ley de Cabotaje del Perú para el atraque de buques de mayor capacidad (Ministerio de Relaciones Exteriores del Perú, 2019).

De la misma forma, el punto 16 está relacionado directamente con el Proyecto de Corredor Ferroviario Bioceánico de Integración (CFBI) y al estudio de factibilidad que por dicha vía estaba en estudio (Ministerio de Relaciones Exteriores del Perú, 2019).

## **VI Gabinete Binacional**

En el año 2020 correspondía realizar el encuentro en territorio boliviano, sin embargo, ese no se realizó por motivo de la pandemia del COVID-19. Al respecto, es oportuno mencionar que, salvo puntuales excepciones como el Encuentro Presidencial y IX Gabinete Binacional entre Colombia y Ecuador que se dio de manera virtual durante el 2020, este tipo de encuentros fueron suspendidos durante el primer año de la pandemia.

En julio del 2021 a propósito de la ceremonia de juramentación de Pedro Castillo como nuevo Presidente Constitucional del Perú, ambos mandatarios anunciaron la reanudación de los Gabinetes Binacionales a la brevedad posible. El Presidente Arce señaló al respecto que “Bolivia, más que nunca está predispuesta a cooperar y a trabajar con el Gobierno peruano” (El Peruano, 2021).

A puertas del inicio del VI Gabinete Binacional en la ciudad de La Paz, se han adelantado los ejes temáticos del Gabinete que están totalmente vinculados con los planteados en la Declaración de Ilo sobre Medio Ambiente y Recursos Hídricos Transfronterizos; Seguridad y Defensa; Integración Económico-Comercial; Políticas Sociales y Fortalecimiento Interinstitucional e Infraestructura; e Integración Fronteriza.(Ministerio de Relaciones Exteriores del Perú, 2021). Al respecto, cabe destacar también el punto anunciado a tratar sobre la evolución de las operaciones de carga boliviana en el puerto de Ilo, y promover las inversiones necesarias para convertir a Ilo en una alternativa competitiva y eficiente para la carga boliviana (Agencia Peruana de Noticias Andina, 2021).

## **1.6. El cabotaje**

Entendiendo el cabotaje como la navegación que hacen los buques entre los puertos de un mismo país sin apartarse de la costa (RAE), a continuación, se tratará de explicar cómo el cabotaje en puertos peruanos puede facilitar el comercio exterior boliviano, así como el impacto esperado de la nueva normativa interna vigente.

A partir de la promulgación del Decreto Legislativo 1413 “Decreto Legislativo para Promover y Facilitar el Transporte Marítimo en Tráfico de Cabotaje de Pasajeros y de Carga” en septiembre del 2018 reglamentado por el Decreto Supremo 029-2019 “Reglamento del Cabotaje” en agosto 2019, así como la promulgación de otras normas internas complementarias como la Norma Técnica Operativa emitida por la APN del 2020, se espera mejorar las condiciones para que las empresas privadas hagan un mayor uso de esta alternativa de transporte.

A modo de preámbulo, es oportuno hacer referencia sobre los principales beneficios que podría traer un mayor uso de esta alternativa de transporte en nuestro país: Ahorro en costos hasta del 30% con respecto al transporte terrestre, mayor seguridad y menos contaminación, según lo afirma el Viceministro de Transportes Paúl Caiguaray (MTC, 2020a). También hay otros beneficios como eliminación de riesgos de obstrucción de carreteras, menores costos en mantenimiento de carreteras, y menor congestión en las mismas.

El D.L. N.º 1413 o también llamada “Ley de Cabotaje” consta de siete artículos cuyo objeto es promover y facilitar el cabotaje a fin de ofrecer una alternativa competitiva de pasajeros y carga en la costa peruana. Esta norma tiene como ámbito de aplicación a todas las personas naturales o jurídicas de transporte, de derecho público o privado constituida en el Perú, con capital social de origen nacional o extranjero y que haya obtenido el correspondiente Permiso de Operación de la Dirección General de Transporte Acuático del Ministerio de Transportes y Comunicaciones. Cabe precisar que, por el lapso de tres años, contados desde la entrada en vigencia de la norma, se exceptuará de estos dos requisitos, a todas las empresas con la finalidad de impulsar la

oferta de naves. Finalmente, es oportuno mencionar que la Ley aplica para todo tipo de carga salvo carga líquida a granel distinta a gas natural licuado.

En el marco de este DL 1413, se realizó el primer piloto en diciembre del 2019 con un embarque de acero desde el Puerto del Callao hasta el Puerto de Arequipa con una duración de 30 horas. Posteriormente, en mayo del 2020 se realizó el segundo cabotaje desde el Puerto de Callao hasta el Puerto de Paita. Hasta el 29 de octubre del 2020 se habían realizado 37 operaciones de cabotaje en el marco del DL 1413; asimismo, si hablamos de carga contenerizada vemos que del total de 2.6 millones de TEUS que movilizó el Perú en el 2019, solamente 11,000 correspondieron a cabotaje. De este modo, se puede evidenciar que la carga líquida representó el 95,3% del total de la carga de cabotaje. (MTC, 2020b)

Con respecto a las embarcaciones autorizadas, al 2020 el MTC había autorizado a 34 embarcaciones para realizar cabotaje marítimo en costas peruanas. Asimismo, en cuestión de proyecciones, las estimaciones del MTC en noviembre del 2020 eran de 100 contenedores (2,700 toneladas) al 30 de junio del 2021, y 200 contenedores (4,200 toneladas) a diciembre del 2021. (MTC, 2020b)

Habiendo entendido los aspectos más importantes de la normativa vigente, resulta oportuno relacionarla ahora con el eventual uso que la carga boliviana le puede dar.

### **1.6.1. Uso del cabotaje en las exportaciones de Bolivia**

En el caso que Bolivia desee exportar a las zonas centro y norte del Perú, se deberá promover que lo haga a través de nuestros puertos del sur del Perú como Ilo y Matarani. Es decir, que la carga boliviana viaje por tierra desde Bolivia hacia Ilo o Matarani para que posteriormente, se embarque vía marítima desde dichos puertos (Ilo o Matarani) hacia otros puertos, como El Callao o Paita haciendo uso del cabotaje. Actualmente, Bolivia exporta 13,000 toneladas anuales al Perú a través de Arica, transportando desde dicho puerto hacia el Callao y Paita.

En el caso que Bolivia desee exportar a un tercer país algún tipo de mercadería, que por sus características o por las características de los puertos, necesite exportarse desde nuestro Puerto del Callao, dicha mercadería podría embarcarse en primer lugar, por el Puerto de Ilo o Matarani, para posteriormente hacer transborde (si corresponde) y embarcarse con destino a su destino final.

### **1.6.2. Uso del cabotaje en las importaciones de Bolivia**

En el caso que Bolivia desee importar desde las zonas centro y norte del Perú, se deberá promover que lo haga a través de nuestros puertos del sur del Perú como Ilo y Matarani. Es decir, que la carga peruana salga desde el Puerto del Callao hacia los puertos del sur del Perú como Ilo y Matarani para posteriormente transportarse vía terrestre a Bolivia.

En el caso que Bolivia desee importar desde un tercer país, y dicha embarcación no pueda arribar a nuestros puertos del sur directamente, se deberá promover que se utilice el cabotaje a través de Puerto del Callao. Es decir, que la mercadería llegue primero al Puerto del Callao para que luego sea transportada vía marítima a nuestros puertos.

Otro efecto beneficio para el Perú, y que se podrá desarrollar más a profundidad en estudios posteriores, es el impacto del cabotaje para con los exportadores e importadores peruanos. Los beneficios del cabotaje inicialmente descritos, también podrán ser usados, por los comerciantes peruanos haciendo uso de los puertos secundarios.

Por ejemplo, los exportadores peruanos ubicados en el norte o centro del país que envíen mercadería a Bolivia podrían embarcar su mercadería en los puertos secundarios del norte o en el Puerto del Callao, llevarla luego a Matarani o Ilo por cabotaje, y luego vía terrestre hasta Bolivia. De la misma forma, se debe permitir y facilitar el cabotaje para las grandes tiendas peruanas que importan mercadería y que la reciban en el Callao y en pequeñas embarcaciones llevarlas a distintos puertos del Perú.



Durante el 2019 se ha movilizado 1 millón de toneladas entre puertos peruanos mientras que Chile movió 25 millones. Como se puede ver, el cabotaje en nuestro país aún se encuentra en su etapa inicial y todos los actores deben jugar un rol importante para potenciarlo, como por ejemplo los operadores de infraestructura portuaria de uso público, a través, de la diferenciación de la carga internacional. Solo por medio del cabotaje se promoverá que haya una unión real entre nuestro puerto principal (El Callao) y todos nuestros puertos secundarios.

### **1.6.3. El futuro del cabotaje**

De acuerdo a lo visto en el presente capítulo, para el Perú el gran reto ahora es impulsar el aumento de la carga de cabotaje de tal manera que esta resulte interesante para las empresas navieras. En ese sentido, para este fin se avizoran dos caminos complementarios: Fomentar el tránsito aduanero interno y aumentar la carga en tránsito internacional de Bolivia. Para esto último se debe tener en cuenta que hoy por hoy, una gran parte de las exportaciones bolivianas al Perú van al centro y norte del país (MTC, 2020b).

En este contexto será de vital importancia ir creando la legislación aduanera necesaria para los casos especiales distintos al llamado “cabotaje puro” como por ejemplo aquel cabotaje con salida previa al exterior regulado recientemente en marzo del presente año 2021 a través de la Resolución de Superintendencia N.º 000041-2021/SUNAT.

### **1.7. Conectividad terrestre**

A continuación, trataremos de explicar cómo la conectividad terrestre puede facilitar el comercio exterior boliviano en el Perú.

Es oportuno destacar la conectividad terrestre desde los principales centros productivos de Bolivia: Santa Cruz, Tarija y Potosí hacia el Perú. Dicha conectividad terrestre se estudiará tanto por carretera como por ferrocarril.

### **1.7.1. Carretera La Paz-Desaguadero-Moquegua-Ilo**

Tal y como lo señala Castro (Castro Cáceres, 2017, p.32), el proyecto dicha carretera surgió en la década de los cincuentas y culminó recién a fines de la década de los noventa.

Durante todo ese tiempo, hubo temporadas en que el avance en el proyecto era muy lento, pero resalta el constante apoyo político que recibió, para que finalmente se pueda concretar. Este apoyo se vio reflejado en su inclusión de manera ininterrumpida en la Comisión Mixta Permanente Peruano Boliviana de Coordinación (Comicoord)

Cabe precisar que dicho proyecto surgió a raíz de la creciente cooperación entre ambas Naciones con respecto al Lago Titicaca que se vio concretado en la suscripción de planes de acción conjuntos como por ejemplo el Plan de Acción del Titicaca de 1989. Todo esto en un contexto que, tal y como lo menciona Castro Cáceres (2017), acogió una visión económica liberal desde 1987 en la que la infraestructura terrestre era fundamental para impulsar el comercio exterior. (Ver Anexo 15)

### **1.7.2. Carretera Tacna-Collpa-La Paz**

La carretera Tacna-Collpa-La Paz consta de tres tramos y tiene una extensión de más de 500 kilómetros. En el tramo peruano, esta carretera conectará a Tacna, con la zona limítrofe de Collpa, mientras que, en el tramo boliviano, conecta el Hito IV con La Paz.

A nivel político, este proyecto ha estado presente tanto en el primer como en el último (quinto) gabinete binacional. En el I Gabinete Binacional del año 2015 en su punto 24 destaca la necesidad de desarrollar ejes de integración física para el soporte del desarrollo económico binacional. En el mismo sentido, ya en el V Gabinete Binacional del año 2019, en su punto 22 se menciona el compromiso del Perú para la culminación de la carretera Tacna-Collpa-La Paz de cara a constituirse como un eje de integración física adicional a los ya existentes.

A la fecha, según lo indicó el Gobierno Regional de Tacna (Gobierno Regional de Tacna, 2021) aún está pendiente la culminación del tramo peruano de la carretera en mención. Cabe resaltar que, por el lado boliviano, se culminó con la construcción de cuatro tramos que conectan a la zona de La Paz. Para el caso peruano, se subdividió todo el tramo en tres sub tramos de 50km, 52km y 41 km respectivamente. A la fecha, se vienen haciendo gestiones a nivel político, y administrativo, para viabilizar las acciones y culminar con el segundo tramo de dicha vía. Este tiene una extensión de 50 kilómetros y, según la autoridad, solo faltaría terminar con el recape de la obra.

Esta es una obra que, como lo hemos visto, la decisión de su construcción se materializó en el año 2015 con el I Gabinete Binacional, y con su finalización, se pretende dar un impulso, tanto al turismo, como al comercio exterior bilateral. Las autoridades están convencidas que tras la pandemia del COVID-19, esta carretera permitirá la reactivación económica y turística en ambos países. (Ver Anexo 16)

### **1.7.3. Ilo-Desaguadero: CEBAF Desaguadero**

Fue inaugurada en abril del año 2018 por los presidentes de ambos países y se ha convertido en el tercer punto de ingreso y salida del Perú, después del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez y el puesto de Control de Santa Rosa en Tacna. De hecho, por este Centro Binacional de Atención en Frontera (CEBAF), transitan al año un promedio de 100,000 camiones de carga, 8,800 vehículos de turismo 572,000 personas. (MRE, 2018)

La creación de este CEBAF busca facilitar el tránsito de personas y camiones, reduciendo el tiempo de control y por lo tanto los costos que significan la espera. Dicha reducción se logra a través de una buena infraestructura y la unificación de los servicios brindados por las autoridades nacionales de control, como por ejemplo en el caso peruano de Migraciones y SUNAT.

A nivel político, el proyecto del CEBAF Desaguadero, apareció en la agenda binacional en el III Gabinete Binacional en septiembre del 2017, haciendo mención en el punto 28 de la llamada Declaración de Lima a la suscripción y aprobación del

Acuerdo Específico para el CEBAF Desaguadero. Al año siguiente, los Mandatarios de ambas naciones expresaron su complacencia por la inauguración del CEBAF Desaguadero destacando el compromiso de las partes para realizar estudios respecto de la posible apertura de un nuevo CEBAF en Thola-Kollo (Bolivia) y San Lorenzo (Perú); tal y como señala en el punto 22 de la Declaración de Cobija del 2018.

#### **1.7.4. Corredor Ferroviario Bioceánico de Integración (CFBI)**

El proyecto inicial involucraba a tres países: Bolivia, Brasil y Perú; no obstante, al sumarse Paraguay al proyecto, pasó a llamarse Corredor Ferroviario Bioceánico de Integración (CFBI) (Hernández, 2018).

Originalmente llamado proyecto del Corredor Ferroviario Bioceánico Central (CFBC) que surgió en el marco de una visita del expresidente Evo Morales a China en el año 2013; este corredor sería una alternativa para conectar el Atlántico con el Pacífico adicional al ya existente Canal de Panamá. En esta alternativa los eventuales países inversores como China y países europeos podrían tener un lugar preferente (EuropaPress, 2016).

Este CFBI tendría una extensión de 3,755 km de los cuales 1,894 km estarían en Brasil, 1,521 km en Bolivia y 340 km en Perú aproximadamente. Cabe precisar que el CFBI ya cuenta con 3,000 km construidos de los 3,755 km (APAM, 2017) .

Asimismo, se estima que dicho corredor trasladaría cerca de 12 millones de toneladas y para el caso peruano significará una inversión de USD 7,500 millones aproximadamente. Su ruta tendría como extremos el Puerto de Ilo y el Puerto de Santos pasando por Bolivia y Paraguay (MTC, 2019).

Si bien es cierto que existen otros proyectos similares en la región, como por ejemplo el Corredor Bioceánico entre Chile, Argentina, Paraguay y Brasil de 2,290 km, o el Corredor Bioceánico Nor Oriental entre Perú y Brasil; el CFBI presenta ventajas comparativas importantes. Por ejemplo, en comparación con la iniciativa peruana-brasilera, el CFBI ya cuenta un gran porcentaje de kilómetros construidos en

comparación con los 4,000 km de nuevas líneas férreas que se necesitaría en la primera opción. Además de ello, el costo aproximado del CFBI sería de tan solo USD 15,000 millones en comparación con los USD 40,000 estimados del Corredor Bioceánico Perú-Brasil. (Diario Gestión, 2018)

A nivel de gabinetes binacionales, su aparición se da en el año 2016 en II y luego III Gabinete Binacional en sus puntos 20 y 22 respectivamente donde hacen referencia al interés de las partes en este corredor y a la suscripción del Memorándum de Entendimiento para promover la viabilidad del mismo logrando así optimizar la logística del comercio exterior. Posteriormente, en el IV Gabinete Binacional se hace mención a la suscripción del Reglamento Interno del Grupo Operativo Bioceánico, entre Bolivia, Brasil, Paraguay y Perú, como vía para la ejecución del CFBI, como se puede evidenciar en el punto 12 de la Declaración de Cobija del año 2018. Finalmente, en el V Gabinete Binacional ambas Naciones se comprometen a concluir en el más breve plazo posible el estudio integral de factibilidad.

Adicionalmente, como bien lo señala Castro La Rosa (2019), este corredor representa uno de los temas de mayor relevancia respecto a las inversiones bolivianas en el Perú. En consecuencia, será de mucha importancia el mantener buenas relaciones diplomáticas con los tres países Bolivia, Paraguay y Brasil, con la finalidad de poner en riesgo la viabilidad del CFBI, en favor de otras alternativas como el corredor ferroviario Brasil-Chile. Castro La Rosa (2019).

#### **1.7.5. Interoceánica Sur**

El proyecto de esta carretera se da en el contexto de la IIRSA (Iniciativa de Integración de la Infraestructura de Sudamérica) lanzada en el año 2000. Dicha iniciativa, involucró a doce países de la Región, y contó con el respaldo de algunos actores internacionales, como el Banco Interamericano de Desarrollo (BID), la Corporación Andina de Fomento (CAF) y el Fondo Financiero para el Desarrollo de la Cuenca del Plata (Dourojeanni, 2006).

En ese sentido, la carretera Interoceánica entre Brasil y Perú nace como parte del gran proyecto IIRSA que une la costa del Brasil con la costa del Perú a través de una larga ruta de 6,300 km. Del total, 2,580 km se encuentran en el Perú y el resto en Brasil. La parte peruana forma parte del llamado Corredor Vial Interoceánico Sur (IIRSA Sur) que conecta los puertos marítimos de San Juan de Marcona, Matarani e Ilo con las principales ciudades de la sierra sur como Arequipa, Puno y Cuzco con Iñapari y la triple frontera de Perú, Brasil y Bolivia a través del Departamento de Madre de Dios. (Bravo Orellana, 2013) Además, esta carretera tiene como zona de influencia las zonas noreste de Bolivia como lo son los departamentos de Beni y de Pando. Para el Perú significó asfaltar o mejorar más de 2,500 km de carretera desde Iñapari (Madre de Dios) hasta los puertos del sur del Perú con un costo promedio de USD 892 millones (Dourojeanni, 2006) Las obras culminaron en el 2010 (ANDINA, 2010)

El trayecto puede ser recorrido tanto por transporte de personas como de carga. En el caso del transporte de buses internacional, dura aproximadamente cuatro días y es considerado uno de los viajes en bus más largos del mundo (DW, 2018). En el caso de transporte de carga de mercaderías, la carretera en mención permite conectar a los exportadores peruanos con mercados brasileros, y viceversa. Por ejemplo, conectar a los exportadores peruanos agrícolas, ganaderos, y de harina de pescado con los mercados brasileros. Al respecto, se estima que hasta el año 2015 aproximadamente el 85% de las exportaciones peruanas al Brasil se realizan por vía marítima, a través del canal de Panamá, con un viaje promedio de hasta 50 días hasta puertos brasileros, las mismas que de hacerse vía terrestre este trayecto podría reducirse hasta 14 días (MINCETUR, 2015) (Ver anexo 17).

De la misma forma, esta carretera puede ser usada también para el comercio exterior de los departamentos bolivianos noroccidentales del Beni y Pando tanto para su comercio con el Perú, así como para su comercio exterior con el resto del mundo. Esto gracias a que, como se ha mencionado, dicha carretera llega a los puertos peruanos del sur como el Puerto de Ilo. En este sentido, tal y como se vio en Capítulo I, el Beni y Pando exportaron aproximadamente 32,000 y 6,000 toneladas respectivamente en el 2020 siendo en ambos casos la mercadería principalmente oro metálico y castañas.

No obstante, este proyecto no está exento de críticas. De hecho, la crítica más grande que ha acompañado a este proyecto desde su planificación hasta su ejecución ha sido haber antepuesto los beneficios económicos sobre el impacto ambiental y social en detrimento de la naturaleza y su población. Por ello, se critica que su construcción se dio en un terreno de “selva virgen” donde habitaban indígenas en aislamiento voluntario, originando con su construcción problemas para con la naturaleza como deforestación, inseguridad, incendios forestales, expansión del cultivo de coca, entre otros; así como problemas para con la comunidad como pobreza, inseguridad y pérdida de valores culturales, entre otros. Estas críticas deberán ser tomadas en cuenta para cualquier nuevo proyecto como por ejemplo el CFBI (Dourojeanni, 2006).

## **2. Modernización de la infraestructura portuaria frente a las necesidades bolivianas**

Como se ha podido constatar en el Capítulo I, la infraestructura juega un rol primordial en el comercio exterior de un país. Por consiguiente, existe una serie de proyectos de mejora de infraestructura portuaria que podrán convertir a los puertos peruanos en más atractivos para ser usados por los comerciantes bolivianos.

### **2.1. Puerto de Ilo**

En el caso específico del TP Ilo, tal y como consta en el Gráfico 2.1., la carga anual total transferida pasó de 276,205 TN en el 2016 a 571,041 TN en el 2021, es decir, sufrió un aumento del 107% en los últimos 5 años. Este incremento en las necesidades de carga ha hecho necesaria la modernización del puerto. Dicha modernización versa por dos frentes: El primero, reparar la infraestructura actual y el segundo, mejorar la infraestructura actual.

Sobre la reparación de la infraestructura actual, tal y como se detalla en la Memoria Anual 2019, desde el año 2018 se viene desarrollando el proyecto de “Reparación del muelle del TP de Ilo” (ENAPU, 2020). Sobre su alcance, este se centró en tres frentes:

El mantenimiento de la losa de rodadura, la reparación de 358 pilotes y la reparación de viga mandil cuya inversión total fue de S/ 25'964,739.70. Dicho proyecto, comenzó a ejecutarse con la elaboración del expediente técnico en el año 2018, para luego comenzar obras en el 2019, las mismas que tuvieron un breve periodo de suspensión desde inicios de la pandemia en el 2020, hasta mediados de dicho año. La culminación de ejecución física del presente proyecto, fue programada para mayo del 2021, sin embargo, dicha culminación aún no es informada por los medios de comunicación.

Sobre la mejora de la infraestructura actual, en el 2018 se repotenció al terminal con la adquisición de nuevos equipos de manipulación de carga siendo ellos dos montacargas de 13 TN y uno de 5.5 TN. Agregado a lo anterior, en el año 2019 se transfirieron S/ 1'705,600.00 para la elaboración del estudio de preinversión nivel del perfil del proyecto “Mejoramiento de las facilidades portuarias del TP de Ilo” (ENAPU, 2020).

Finalmente, es preciso mencionar también la problemática que representa el oleaje en el Puerto de Ilo, así como las propuestas que buscarán resolver esta problemática:

Los cierres del puerto de Ilo se han venido incrementando desde el año 2015, las causas de ello son los fuertes vientos y las condiciones anómalas del mar como los oleajes. Esto ocasiona que el buque en el amarradero se vea afectado por las fuerzas combinadas como la corriente, el viento y/o los oleajes.

En año 2015, las 7 instalaciones portuarias de Ilo registraron un total de 109 veces de cierres durante, lo que significó a su vez un total de tiempo de cierre de 305 días. En el año 2016, fueron 107 veces de cierres, teniendo un tiempo total acumulado de 367 días cerrados. Es decir, es como si una instalación portuaria hubiera estado cerrada todo un año. Para el 2017, las 7 instalaciones portuarias cerraron alrededor de 154 veces. El punto más alto fue en el 2018, con un tiempo total acumulado de 550 días de con 165 veces. Ya para el 2019, se presentó un pequeño descenso con un total de 101 veces equivalente a 438 días. Por último, en el año 2020, aumento la cantidad de veces



a 171 con un tiempo acumulado de 474 días. Esto equivale a que un terminal portuario cierre todo un año y un segundo terminal lo haga más de 100 días.

Cabe destacar que la intensidad y duración del oleaje depende de la evolución, orientación y distancia de la perturbación atmosférica, especialmente la persistencia de los vientos y el desarrollo de nuevos oleajes. Como parte de las acciones para solucionar dicho problema, se podría considerar adquirir sistemas de Shore Tension que permita mayor fijación de la nave en eventos de mal tiempo. Como referente de ello, podemos observar que los cierres del puerto de Salaverry han descendido desde el año 2019 ya que, el Terminal Portuario STI adquirió el sistema Shore Tension, la cual evita que, las naves acoderadas en el muelle rompan las amarras por el movimiento de los oleajes anómalos. Es así que en el 2019 solo hubo 8 cierres a diferencia del 2018 donde se presentaron 22 cierres del puerto.

## **2.2. Puerto de Chancay**

El “Terminal Portuario Multipropósito para el puerto de Chancay” o simplemente Puerto de Chancay es un proyecto de USD 3,000 millones adjudicado en enero del 2019 que se estima comenzará a operar el próximo año 2022. Este proyecto llevado a cabo por la Empresa Cosco Shipping Ports (China) con 60% y Terminales Portuarios Chancay (subsidiaria de Volcán Compañía Minera Perú) con 40% ha sido firmado bajo la modalidad de Asociaciones Público Privadas (APP) logrando así que se incremente la confianza del inversionista (Alferez, 2020).

El comercio boliviano podrá hacer uso también de este puerto, a través del cabotaje, tal y como se ha desarrollado a inicios del presente capítulo. Al respecto, cabe recordar la gran importancia de China para el comercio exterior boliviano, siendo el país asiático el principal proveedor de Bolivia. Es decir, se esperaría que parte de las 750,000 TN que Bolivia importa de China pasen por el Puerto de Chancay, para que posteriormente sigan su trayecto, a través del cabotaje a los puertos del sur del Perú como lo son Ilo y Matarani.

La proyección antes descrita es perfectamente viable toda vez que una de los grandes beneficios esperados del puerto de Chancay es precisamente el de descongestionar el Puerto del Callao, redirigiendo mucha de esta carga e incrementando así la disponibilidad de los muelles, la capacidad y la rapidez con que se moviliza la carga, y la productividad de los costos logísticos para la producción nacional (Alfárez, 2020). Es importante recordar que, gran parte de estos costos logísticos son aquellos derivados de la espera de la carga por falta de capacidad de los puertos siendo el Puerto del Callao uno de los que registra las más largas colas de vehículos de carga que pueden extenderse hasta 6 horas debido a la saturación de la capacidad del puerto (Casas, 2020).

Esta idea viene reforzada por una serie de indicadores que generan expectativa como por ejemplo la gran experiencia de COSCO Shipping como administradora de puertos operando 29 puertos en 15 países y un total de 47 terminales en 13 países según la Asociación Peruana de Agentes Marítimos. Otro punto a tomar en cuenta es la cercanía al principal puerto del Perú estando tan solo a 50 km al norte del mismo. En otras palabras, se buscará posicionar al puerto de Chancay como un hub para Sudamérica y Centroamérica, permitiendo que pequeños barcos recarguen contenedores que llegan desde China (embarcaciones tipo E - los barcos portacontenedores más grandes del mundo) rumbo a otros países de la región (Revista Peru Construye, 2020). Para que esto funcione adecuadamente, el Puerto de Chancay tendrá una edificación de un complejo logístico en el que podrán instalarse diversas empresas con la finalidad de prestar servicios de valor agregado como almacenamiento y transporte. (Casas, 2020) Este complejo estará ubicado a pocos kilómetros del terminal portuario, y será una oportunidad más para que operadores logísticos bolivianos puedan instalarse y recibir la mercadería boliviana.

En suma, un reto a corto y mediano plazo será que este puerto tenga una conexión con el nuevo Puerto de Chancay. Tal y como se verá a más detalle en el siguiente apartado, entre el Puerto del Callao y el Puerto de Chancay hay aproximadamente 50 km que serán recorridos constantemente por camiones de carga, toda vez que, habrá navieras que tendrán servicios en ambos puertos. Es necesario panificar desde ahora dicha conexión teniendo en cuenta que, en el trayecto de esos 50 km se encuentran algunos

obstáculos en la carretera como el conocido Serpentín de Pasamayo (Diario Gestión, 2021).

### **2.3. Puerto Grau en Tacna**

De acuerdo con el Índice de Competitividad Regional 2020, la región Tacna aparece como una de las más competitivas, ocupando el tercer lugar por sexto año consecutivo. Tacna ocupa las primeras cinco posiciones en 21 de los 40 indicadores del Índice, destaca su liderazgo en Educación donde ocupa el primer puesto a nivel nacional según un estudio del Instituto Peruano de Economía. La pandemia del COVID-19 ha evidenciado las debilidades, pero también las fortalezas de los gobiernos regionales.

En ese sentido, la región de Tacna ha podido demostrar ser una de las regiones con una mayor capacidad para hacer frente a la pandemia registrando el menor número de muertes proporcionalmente a su población total entre el resto de ciudades de la costa. De hecho, hasta septiembre del 2021 según estadística del MINSA dicha región registraba 525 fallecidos por cada 100,000 habitantes siendo junto con la región de La Libertad (504 fallecidos por 100,000 habitantes) las dos regiones con menor cantidad de fallecidos (Diario La República, n.d.).

Los estudios para la construcción del puerto en mención comenzaron en el 2015 y culminaron en setiembre del 2017 con un costo promedio de PEN 3 millones financiado por la minera Southern Perú Cooper Corp. (Congreso de la República del Perú, 2020, p. 12) Al 2019 el proyecto se encuentra paralizado por necesitarse de un financiamiento de PEN 2.9 millones para financiar el plan maestro que permita incluir el proyecto en el plan nacional, y así ser considerado como una opción real de inversión pública y privada. (Congreso de la República del Perú, 2020).

Esta se trataría de una alternativa para el comercio exterior a través del traslado y almacenaje de la carga de importación y exportación, otorgando una alternativa de salida al Pacífico a Bolivia. En esa misma línea, la construcción del puerto facilitará el comercio con China, India, Japón, Singapur y el resto de Asia. (Mundo Marítimo, 2015). Asimismo, en el 2015 el director de la ASP-B, David Sánchez, aseguró que este

muelle sería importante para el comercio exterior boliviano ya que, mediante esta alternativa, la salida de Bolivia podría exportar soya a China a través del Pacífico, producto del que origina más de 3 millones de toneladas anuales, siendo la mayoría exportada por el Pacífico. (Mundo Marítimo, 2015)

Recientemente el Pleno del Congreso Peruano declaró de necesidad pública y preferente la ejecución de este proyecto de inversión “Construcción Terminal Portuario Almirante Miguel Grau de Tacna”. (Portal Portuario, 2021)

### **3. Propuestas a la ASP-B para su participación en los puertos peruanos en el marco de la normatividad interna**

Después de haber entendido el rol que cumple la ASP-B y la importancia para el comercio exterior boliviano, ahora es oportuno reflexionar respecto de su permanencia y eventual expansión en el Perú. Para ello, se formularán propuestas haciendo uso tanto de las facilidades ya existentes, así como de nuevos acuerdos de cooperación:

#### **Integración de las facilidades**

Como hemos visto en la presente tesis, Bolivia es uno de los países sin litoral que goza de mayores derechos para acceder al mar. Diversos países le vienen ofreciendo facilidades y trato preferente para que se conecten tanto por el Pacífico, como por el Atlántico. Con el Perú, se ha visto a Bolivia tres principales facilidades: El Convenio de Tránsito Perú - Boliviano de 1948, los Convenios de Ilo 1992, y los acuerdos en el marco de la ALADI y la CAN. De esos tres, los únicos que están reglamentados son los convenios en el marco de ALADI y CAN.

Es importante ahora identificar la forma como estas facilidades pueden respaldar la permanencia y eventual expansión de la ASP-B en el Perú respetando la normativa interna peruana.

Para ello, debemos tener en cuenta los roles desempeñados por la ASP-B descritos en el Cap. II y ver cómo dicha empresa, puede cumplirlos de la manera más idónea en el Perú cumpliendo al mismo tiempo sus objetivos de empresa estatal para con el Gobierno boliviano y con la población boliviana.

A continuación, se presentarán tres propuestas para la permanencia y expansión de la ASP-B. Como referencia, se tomarán las funciones que cumple la ASP-B en los Puertos de Arica y Antofagasta que son los puertos donde esta empresa estatal boliviana tiene mayores competencias:

### **3.1. Primera Propuesta: Convenio de Cooperación entre SUNAT y la ASP-B**

Como consecuencia del Tratado de 1904, Bolivia ejerce potestad aduanera en los puertos de Arica y Antofagasta sobre las cargas con destino a Bolivia. En este sentido, Bolivia tiene sus propias autoridades aduaneras en los puertos de Arica y Antofagasta y son ellas las que autorizan la documentación de dicha carga para su despacho a Bolivia. (Ministerio de Relaciones Exteriores de Chile, n.d.) En definitiva, en dichos puertos Bolivia tiene la facultad de dictar sus propios aranceles y fija la tasa de los derechos de importación. (Ministerio de Relaciones Exteriores de Chile, n.d.)

En el Perú, no existe un Tratado de dicha naturaleza de por medio. A nivel bilateral, existen los Convenio de Tránsito Perú - Boliviano de 1948 y los Convenios de Ilo 1992. Como hemos podido ver en esta tesis, ninguno de los dos otorga autonomía aduanera, pero si les permite instalar “Agencias Aduaneras”.

Ahora bien, como se ha mencionado en este capítulo, en el Perú la Aduana Nacional SUNAT cumple su rol de determinación de administración, recaudación, control y fiscalización dentro de su jurisdicción. (Art. 10° de la Ley de Aduanas)

Para la carga boliviana, la SUNAT aplica sus funciones de acuerdo al régimen aduanero específico al que se acoja la carga que entra o sale de Bolivia. Así tenemos que, dependiendo del origen o destino final, a esta carga se le tratará según los

convenios de ALADI, CAN o el régimen de tránsito señalado en el art. 59° del Reglamento de la Ley General de Aduanas.

Por tal razón, podemos ver que independientemente del régimen aduanero, la SUNAT ejerce siempre la potestad aduanera. No obstante, es necesario hacer algunas precisiones sobre la forma en que la ejerce teniendo como base las funciones principales que cumple y que están establecidas en el art. 10° de la Ley de Aduanas:

Los roles de administración, recaudación y fiscalización se ejercen bajo lineamiento de libre tránsito, es decir, no se les da el mismo tratamiento que a una importación o exportación peruana. Por ejemplo, la SUNAT no cobra aranceles a la carga en tránsito ni ejerce una función de fiscalización posterior a las empresas importadoras o exportadoras extranjeras bolivianas que usan los puertos peruanos. Como se ha mencionado, el principio de este accionar es que la mercancía no será usada en el Perú, sino que, nuestro país cumple solamente un rol de tránsito.

Por otro lado, la función más notoria que ejerce la SUNAT de cara a la mercancía en tránsito es la de control. Este control se ejerce de manera previa a la llegada de la mercancía, durante el despacho de la mercancía, y posterior al despacho de las mismas. De los tres controles antes descritos, será el que se realice durante el despacho de la mercancía el control que cobra especial importancia a través de la revisión de precintos, así como descarte de movilización de sustancias ilegales de la carga en tránsito previo a la autorización para su despacho a Bolivia.

Propuesta: Que la SUNAT y la ASP-B firmen un convenio de cooperación para que, complementando la función aduanera a la carga en tránsito boliviana de control llevada a cabo por SUNAT, la ASP-B pueda ejercer una tarea de supervisión. En ningún caso este convenio buscará modificar la normativa peruana interna ni restarla funciones o competencias a la SUNAT. Esta tarea complementaríala función aduanera de SUNAT permitiendo que en el caso de las importaciones la ASP-B pueda llevar un registro de la mercancía con destino a Bolivia, así como asegurarse que los precintos y el contenido de la mercancía no contravengan la normativa interna boliviana.

### **3.2. Segunda propuesta: Facilidades de almacenamiento**

En los Puertos de Arica y Antofagasta las mercancías en tránsito bolivianas de importación gozan de almacenamiento gratuito de hasta 1 año y para sus exportaciones por un periodo máximo de 60 días (Ministerio de Relaciones Exteriores de Chile, n.d.).

En el Perú, el administrador portuario estatal ENAPU del TP Ilo ofrece 120 días de libre almacenamiento para carga general. Recordemos que el TP Ilo aún no cuenta con instalaciones necesarias para recibir carga a granel sólido y que las mismas están consideradas construir en la Etapa 2. Es necesario acelerar la construcción de los cinco silos que permitirían almacenar los granos de soya boliviana. Al respecto, es oportuno tener presente que ya existe evidencia de que el cambio climático afectará gravemente la navegabilidad de la Hidrovía Paraná-Paraguay y nuevas rutas para el comercio de la soya boliviana necesitarán ser encontradas.

Ahora bien, es oportuno mencionar que, ya existe un precedente de incremento de días libres de almacenamiento en el Puerto de Ilo. Este fue el aumento de 90 a 120 días, siendo 90 la cantidad de días iniciales que estaban previstos en el Convenio inicial firmado por la ASP-B y ENAPU en el 2018. Este incremento fue necesario toda vez que, alguna carga de importación con destino a Bolivia no pudo ser despachada del puerto antes de los 90 días por factores principalmente logísticos (falta de transporte) y documentario.

Propuesta: Mejorar las condiciones de almacenamiento otorgadas en el Puerto de Ilo; estas mejoras deben ser tanto en calidad como en cantidad. Con respecto a la calidad, ENAPU deberá habilitar almacenes techados para carga general, carga contenerizada y silos para la carga a granel sólido. Con respecto al tiempo, se deberá considerar ampliar el plazo a 1 año, debido a que, se espera que el TP Ilo reciba más carga de otra clase como la soya que necesita largos periodos de almacenamiento que pueden exceder los 120 días.

### **3.3. Tercera Propuesta: Tarifas preferenciales**

En los puertos extranjeros donde funciona la ASP-B como por ejemplo el Puerto de Antofagasta o el Puerto de Rosario no les cobran el Impuesto al Valor Agregado (IVA) toda vez que sus legislaciones internas, así como los acuerdos internacionales firmados cuentan con exoneraciones tributarias para la carga en tránsito. Estas exoneraciones aplican en algunos casos como el de los puertos chilenos a la totalidad de los servicios prestados a esta carga e inclusive se extiende a los servicios “Gate In” referentes a la limpieza, carguío y traslado de los contenedores vacíos en el puerto.

En el caso de los puertos peruanos como Ilo y Matarani, se cuentan con dos principales dispositivos referentes a la no afectación con tributos. El primero de ellos referente a tributos propios de la mercancía y el segundo referente a tributos de servicios prestados a la mercancía:

El primero de ellos es el art. 2º del Convenio de Tránsito Perú-Boliviano de 1948 que hace referencia a que: “(...) Ambos Gobiernos convienen en no afectar dicho tránsito con impuestos o gravámenes de ninguna clase (...)”. Al respecto, se puede afirmar que la SUNAT viene cumpliendo esta disposición toda vez que la Declaración de Tránsito Aduanero Internacional (DTAI) con la que transita la mercancía boliviana por territorio peruano no está afecta a ningún tributo.

El segundo dispositivo es la Ley del IGV y su Reglamento. Al respecto, es oportuno revisar tanto el art. 33º de la Ley, así como el art. 9º de su Reglamento en que hacen referencia a la exoneración del IGV a la exportación de servicios. En este sentido, para que un servicio califique como exportación la norma señala los siguientes requisitos:

- 1) Se presten a título oneroso desde el país hacia el exterior, lo que debe demostrarse con el comprobante de pago que corresponda y anotado en el Registro de Ventas e Ingresos.
- 2) El exportador sea una persona domiciliada en el país.



- 3) El usuario o beneficiario del servicio sea una persona no domiciliada en el país.
- 4) El uso, la explotación o el aprovechamiento de los servicios por parte del no domiciliado tengan lugar en el extranjero.

En este sentido, se puede ver que, al cumplir con todos los requisitos citados, tanto los servicios prestados por los administradores portuarios, así como los prestados por los operadores portuarios deberían estar exonerados del IGV.

Propuesta: Que se haga uso generalizado de la exoneración del IGV a todos los servicios prestados a la carga con origen o destino a Bolivia, incluyendo a los servicios prestados “Gate In” referentes a la limpieza, carguío y traslado de los contenedores vacíos en el puerto. Esto último teniendo en cuenta que la proyección para los puertos peruanos es el de recibir no solamente carga suelta sino carga contenerizada también.

**Reflexión final:**

A puertas de realizarse el VI Gabinete Binacional Perú-Bolivia el 30 de octubre próximo, se ha anunciado que el eje Económico-Comercial seguirá formando parte sustancial del encuentro. Este será un momento propicio para que ambas delegaciones fortalezcan lazos a través del fortalecimiento de vínculos entre el administrador portuario estatal peruano ENAPU y la empresa estatal boliviana ASP-B. Finalmente ha quedado evidenciado que la participación de la ASP-B en puertos peruanos representa una gran oportunidad para estrechar vínculos comerciales bilaterales con Bolivia y mejorar así el posicionamiento del Perú en América del Sur.

## CONCLUSIONES

1.Los exportadores e importadores bolivianos en su condición de país mediterráneo necesitan de una salida al mar para su comercio exterior. En este sentido, el Pacífico se presenta como la salida preferida del comercio boliviano movilizand o actualmente cerca del 80% del comercio total marítimo boliviano, el otro 20% se mueve por el Atlántico.

2.Actualmente el 30% de las exportaciones bolivianas son de gas natural a Brasil y Argentina. Esta realidad variará en un futuro no tan lejano toda vez que dichos países contarán con sus propios recursos. Esto hace pensar que Bolivia deberá vender su gas natural a nuevos mercados como el Asia.

3.Por su ubicación geográfica, Bolivia cuenta con una serie de puertos naturales extranjeros que usa para su comercio exterior. Los principales puertos extranjeros usados por Bolivia son: Puerto de Arica, Puerto Antofagasta, Puerto de Ilo, Puerto de Matarani, así como los puertos ubicados en la zona de Puerto Quijarro.

4.Los exportadores e importadores bolivianos demandan servicios portuarios de alta calidad al mejor precio. Los costos y la calidad del servicio expresada en tiempos y cuidado de la mercadería son de vital importancia. En ese sentido, los puertos del a través de sus administradores portuarios buscan mejorar la calidad de su servicio constantemente a través de mejora de infraestructura y activos fijos.

5.Los gobiernos, por su parte, buscan impulsar el comercio a través de sus territorios toda vez que esto mueve la economía y se ve reflejado en una mejora en la calidad de vida de su población a través de acciones concretas como la creación de puestos de trabajo.

6.El Perú ha venido realizando una serie de esfuerzos para facilitar el comercio exterior boliviano por puertos peruanos. Como antecedentes se tiene a al Convenio de Tránsito de 1948 así como a los llamados Convenios de Ilo de 1992, y más recientemente la inclusión de este tema en la agenda de los gabinetes binacionales.

7.La infraestructura portuario peruana ha ido mejorando año tras año. Se tienen proyectos relevantes que pondrían al Perú en una posición privilegiada para ofrecer servicios portuarios a los principales centros productivos localizados en Bolivia. Ejemplo de estos proyectos son el Corredor Ferroviario Bioceánico Central (CFBC), el último tramo de la Carretera Tacna-Collpa-La Paz, el término de la construcción del Puerto Chancay y la construcción del Puerto Miguel Grau en Tacna.

8.Dentro del Sistema Portuario de Bolivia, la Administración de Servicios Portuarios - Bolivia (ASP-B) juega un rol primordial en puertos extranjeros. En puertos extranjeros la Administración de Servicios Portuarios - Bolivia (ASP-B) puede considerarse parcialmente como Agente de Aduanas y Operador Portuario; siendo solamente en los puertos de Arica y Antofagasta Autoridad Aduanera Nacional también.

9.La Administración de Servicios Portuarios - Bolivia (ASP-B) tiene una serie de facultades y derechos en el Puerto de Arica en mérito al Tratado de 1904. Dichas facultades no son las mismas que tiene en puertos peruanos.

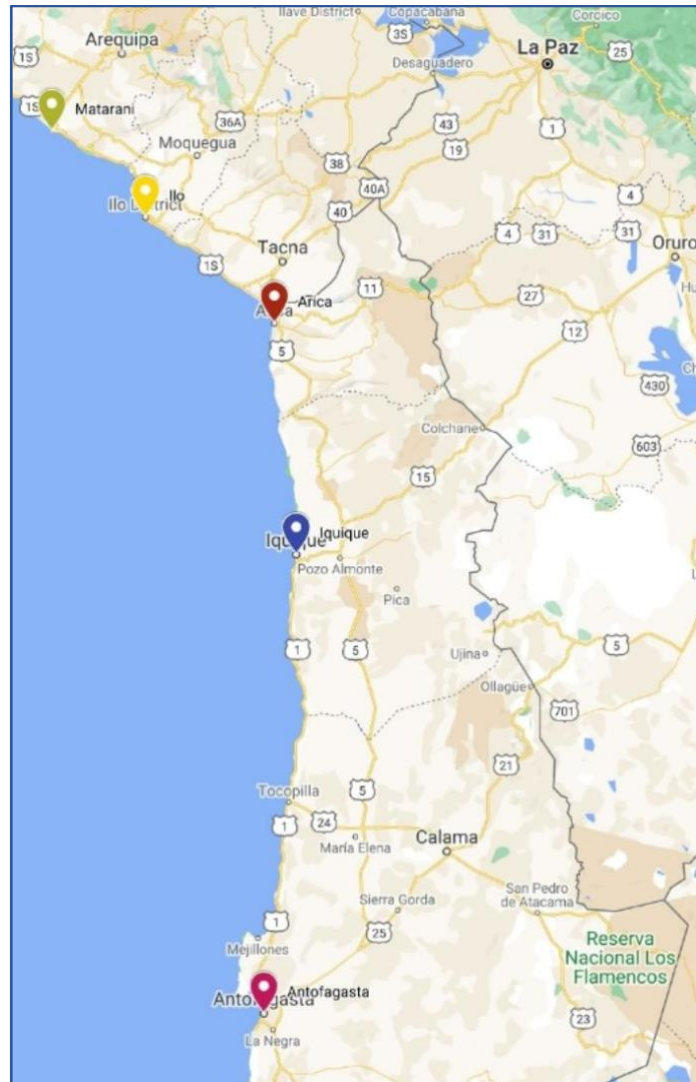
10.En el Perú, tanto en el ámbito público como privado, se han llevado a cabo esfuerzos para promover el comercio exterior boliviano a través de nuestros puertos. Destacan los Convenios de Ilo de 1992 y el convenio firmado entre Empresa Nacional de Puertos S.A. (ENAPU) y la Administración de Servicios Portuarios - Bolivia (ASP-B) respectivamente.

11. La participación de la Administración de Servicios Portuarios - Bolivia (ASP-B) en puertos peruanos significaría una situación de gana-gana tanto para la misma empresa Administración de Servicios Portuarios - Bolivia (ASP-B) así como para el Perú. Esto último toda vez que dicha participación se espera aumente el comercio exterior en Ilo contribuyendo así al desarrollo de la ciudad de Moquegua en específico y del Perú en general.

12. Al Perú le beneficia esta relación toda vez que el fortalecimiento de los vínculos económico - comerciales con Bolivia impactan directamente en mejorar la posición del Perú en América del Sur como potencia emergente. Esto contribuye a la atracción de la inversión y el comercio hacia nuestros puertos. De este modo, se busca posicionar al Perú como un articulador significativo del comercio exterior boliviano.

## ANEXOS

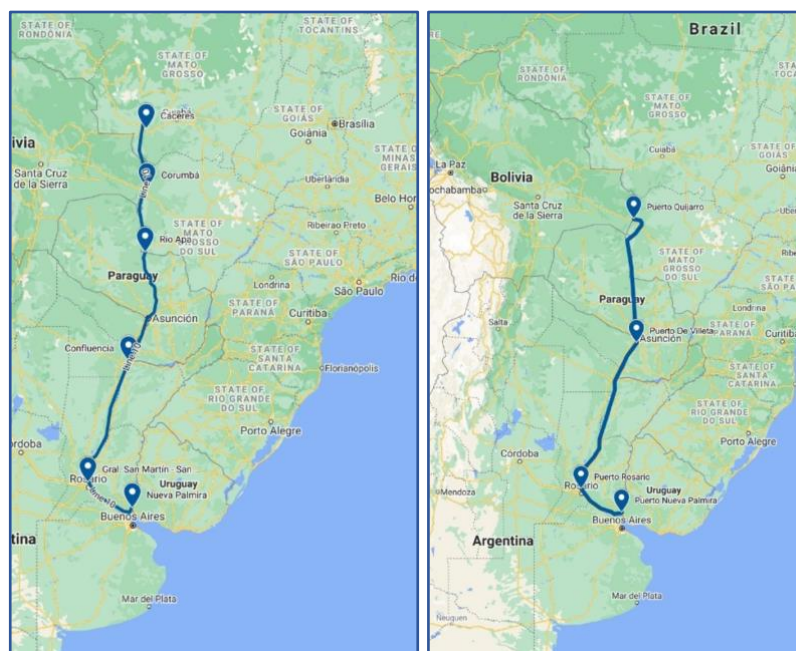
### ANEXO 1: PUERTOS USADOS POR BOLIVIA EN EL OCÉANO PACÍFICO



Fuente: Google Maps

Elaboración propia

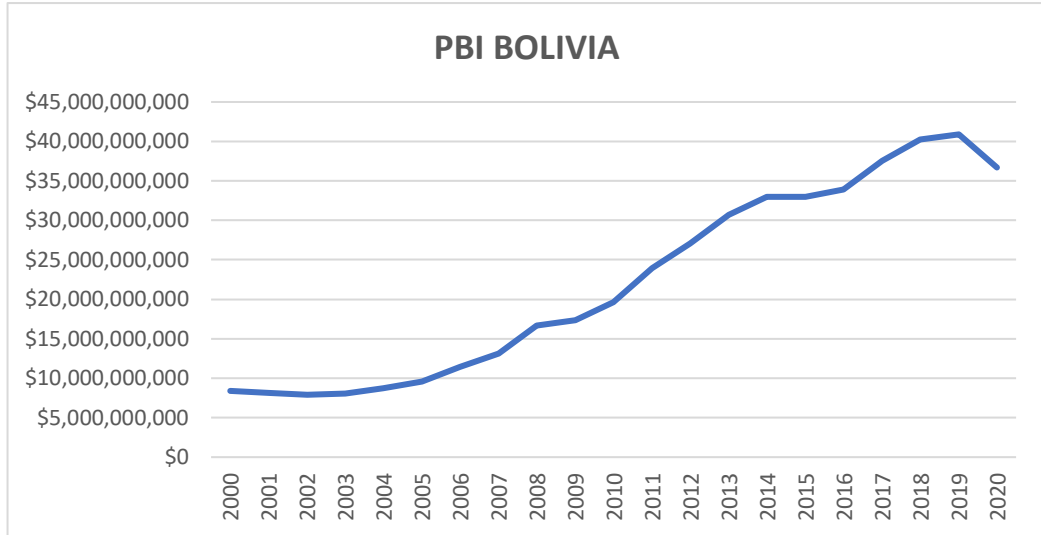
## ANEXO 2: PUERTOS USADOS POR BOLIVIA EN LA HIDROVÍA PARAGUAY- PARANÁ Y OCEANO ATLÁNTICO



Fuente: Google Maps

Elaboración propia

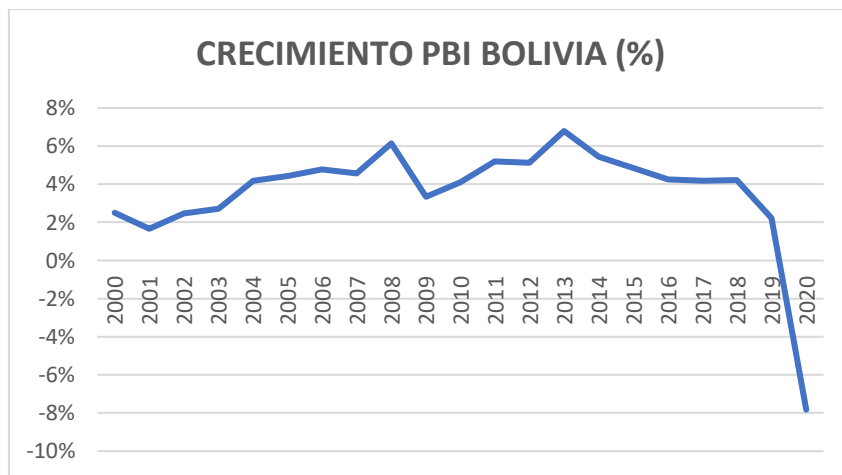
### ANEXO 3 PBI DE BOLIVIA (2000-2020)



Fuente: Banco Mundial

Elaboración propia

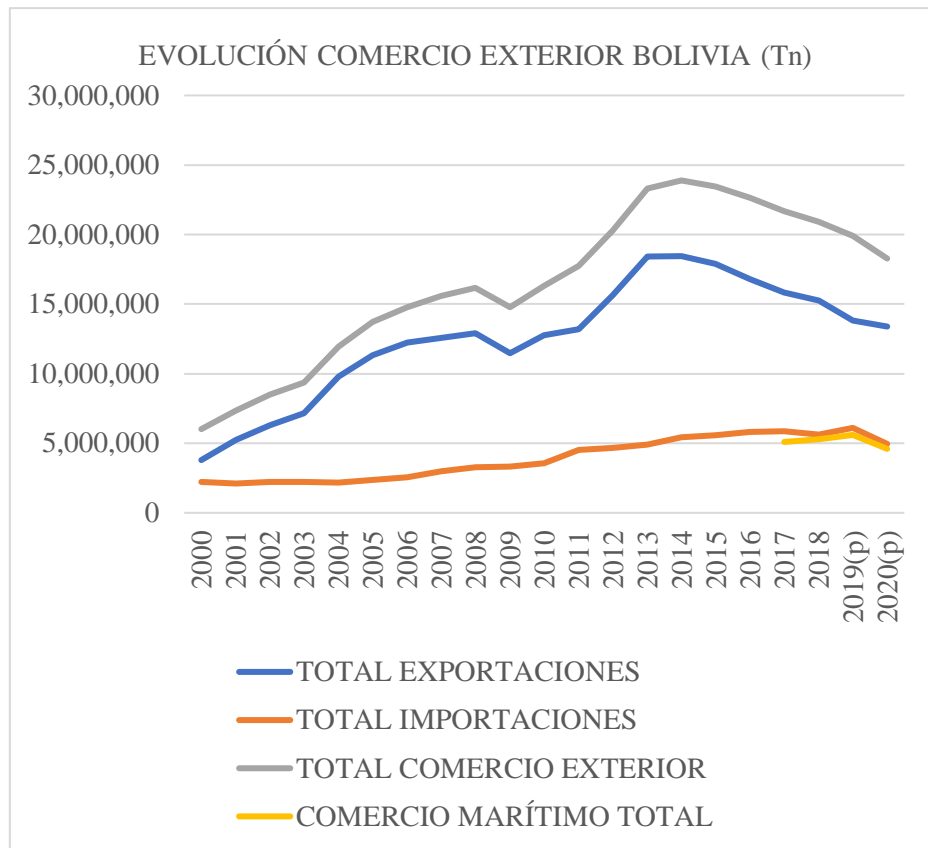
### ANEXO 4 CRECIMIENTO DEL PBI BOLIVIA (2000-2020)



Fuente: Banco Mundial

Elaboración propia

## ANEXO 5 EVOLUCIÓN DEL COMERCIO EXTERIOR BOLIVIANO (Tn)

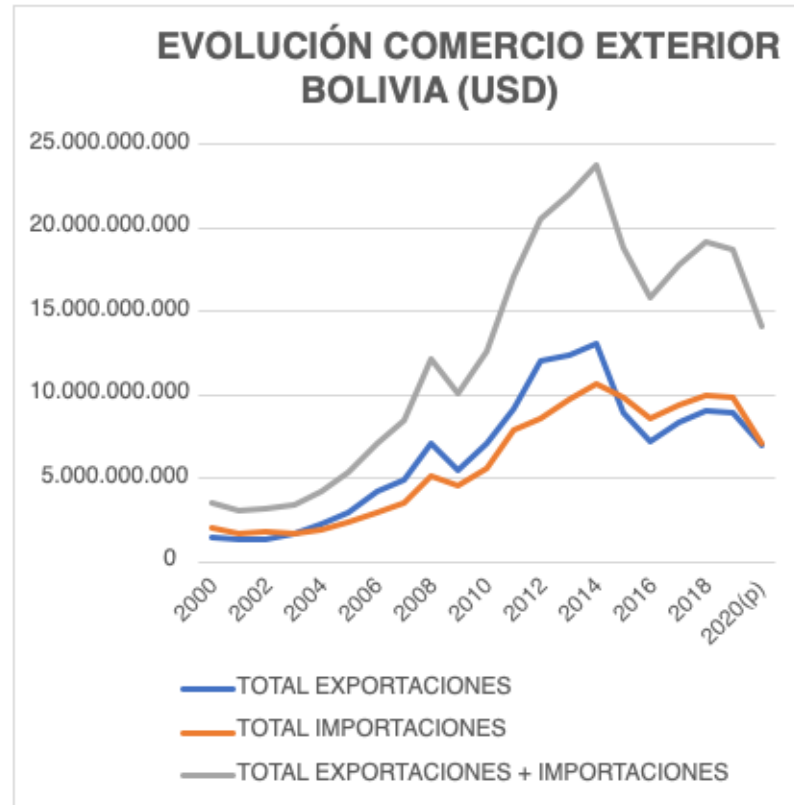


Fuente: Comex Bolivia

Elaboración propia



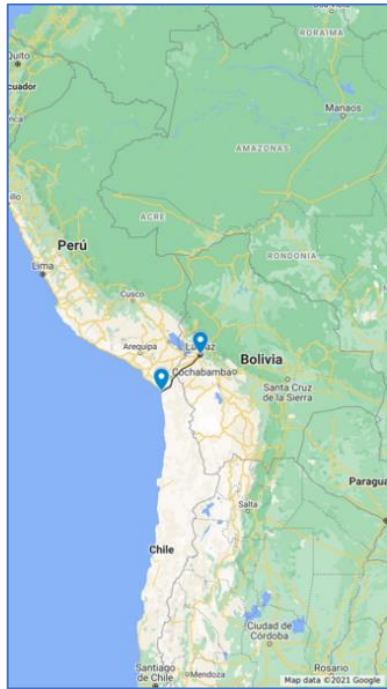
## ANEXO 6 EVOLUCIÓN DEL COMERCIO EXTERIOR BOLIVIANO (USD)



Fuente: Comex Bolivia

Elaboración propia

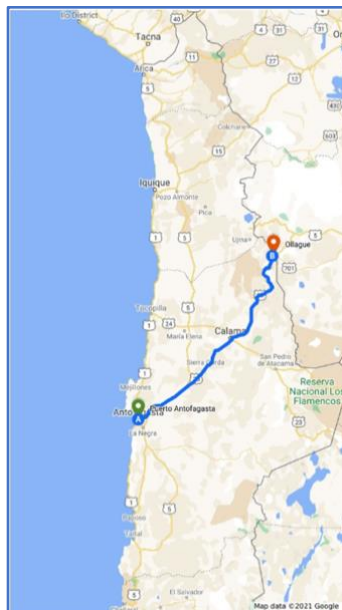
## ANEXO 7 FERROCARIL ARICA – LA PAZ



Fuente: Google.

Elaboración propia

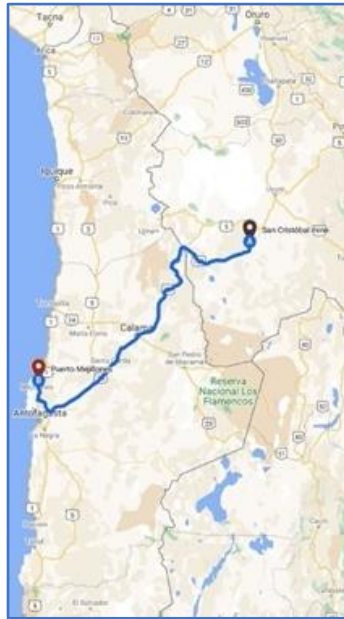
## ANEXO 8 FERROCARIL ANTOFAGASTA – OLLAGÜE



Fuente: Google

Elaboración propia

### ANEXO 9 SAN CRISTÓBAL - MEJILLONES



Fuente: Google Maps  
Elaboración propia

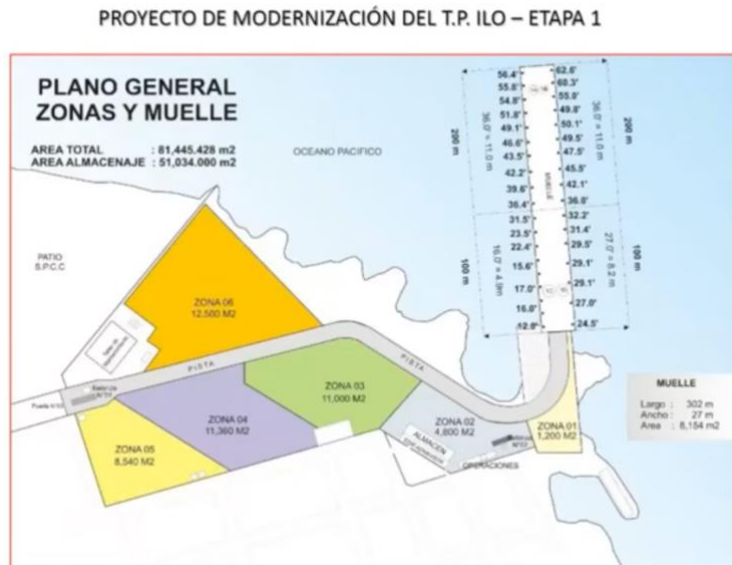
### ANEXO 10 FERROCARRIL PUERTO MEJILLONES - BOLIVIA



Fuente: Puerto Mejillones

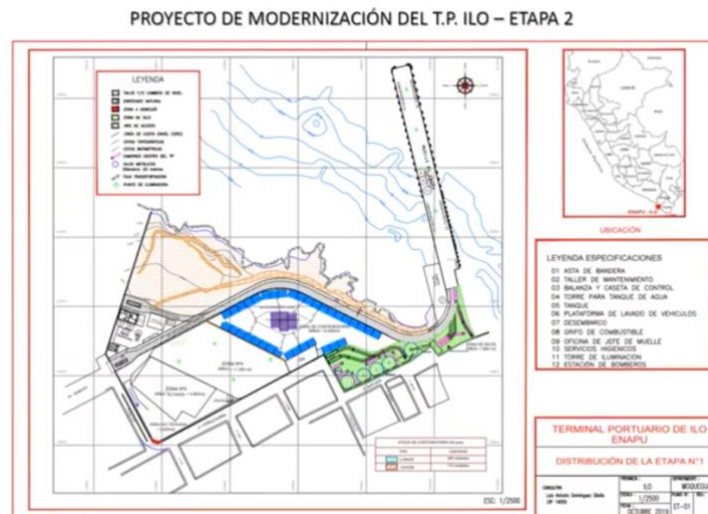
## ANEXO 11 PLANO GENERAL – PROYECTO DE MODERNIZACIÓN ILO ETAPA 1

1



Fuente: Pantallazo de YouTube. Canal ENAPU

## ANEXO 12 PROYECTO DE MODERNIZACIÓN – ILO ETAPA 2



Fuente: Pantallazo de YouTube. Canal ENAPU

### ANEXO 13: GLOSARIO DE TÉRMINOS PORTUARIOS

ACTOR	DEFINICIÓN
Agente de Aduana	<p>Glosario ENAPU (Punto 9):</p> <p>Persona natural o jurídica autorizada por la Superintendencia Nacional de Aduanas, que representa oficialmente a los consignatarios o dueños de la carga. (ENAPU, 2009)</p> <p>Plan Estratégico Empresarial ASP-B</p> <p>Persona natural o jurídica que realiza actuaciones de intermediación aduanera en operaciones y procedimientos relativos a la importación, exportación, tránsito y almacenamiento de mercancías, en nombre y por mandato de terceros. (ASPB, 2016 p. 122)</p>
Despachador Oficial Agencia Despachante De Aduana	<p>Glosario ENAPU (Punto 82):</p> <p>DESPACHADOR OFICIAL: Representante de entidades estatales o privadas autorizado para ejercer funciones de Agente de Aduana, respecto al embarque y despacho de carga de exportación e importación, perteneciente a dichas entidades.</p> <p>Plan Estratégico Empresarial ASP-B (p. 122):</p> <p>Agencia Despachante de Aduana: Es la persona jurídica, constituida como sociedad, autorizada por autoridad oficial competente, para realizar despachos aduaneros y otros trámites inherentes a los mismos, por cuenta y mandato de terceros, a través de un despachante de aduana.</p>
Operador Portuario	<p>Glosario ENAPU (Punto 159):</p> <p>Entidad prestadora o empresa de servicios portuarios que proporciona servicios relacionados con carga, descarga, almacenamiento, practicaje, remolcaje, estiba y desestiba, llenado y consolidación de contenedores o viceversa, manejo terrestre o porteo de la carga, dragado, clasificación y reconocimiento. (ENAPU, 2009)</p>

	<p>Plan Estratégico Empresarial ASP-B (P. 128)</p> <p>Entidad prestadora o empresa de servicios portuarios que proporciona servicios relacionados con carga, descarga, almacenamiento, practicaje, remolcaje, estiba y desestiba, llenado y consolidación de contenedores o viceversa, manejo terrestre o porteo de la carga, dragado, clasificación y reconocimiento.</p> <p>Ley de Navegación Marítima de España (art. 330)</p> <p>1. El contrato de manipulación portuaria de mercancías puede incluir las operaciones de carga, descarga, estiba y desestiba a bordo de los buques, así como, las de recepción, clasificación, depósito y almacenamiento en muelle o almacenes portuarios, y las de transporte intraportuario. Igualmente, podrá incluir las operaciones materiales similares o conexas a las anteriores. Todas ellas se ejecutarán de conformidad con la normativa vigente que les sea de aplicación.</p> <p>2.(...)</p>
<p>Empresa de Almacén</p>	<p>Glosario ENAPU (Punto 12):</p> <p>12.Almacenamiento</p> <p>Es el servicio que se presta a la carga que permanece en los lugares de depósito determinados por la Empresa.</p>
<p>Empresa de Transporte</p>	<p>Glosario ENAPU (Punto 98):</p> <p>Persona natural o jurídica facultada por el Ministerio de Transportes, Comunicaciones, Vivienda y Construcción y autorizada por ENAPU para transportar las mercancías, dentro, hacia o desde los Terminales Portuarios. (ENAPU, 2009)</p> <p>Plan Estratégico Empresarial ASP-B</p> <p>Persona natural o jurídica facultada para transportar las mercancías, dentro, hacia o desde los Terminales Portuarios. (ASPB, 2016 p. 126)</p>

<p>Empresa de Estiba y Desestiba</p>	<p>Glosario ENAPU (Punto 97):</p> <p>Comprende a las empresas de estiba, desestiba y cooperativas de estiba y desestiba. (ENAPU, 2009)</p> <p>Plan Estratégico Empresarial ASP-B</p> <p>Comprende a las empresas de estiba, desestiba. (ASPB, 2016 p. 126)</p>
<p>Administrador Portuario</p>	<p>Glosario ENAPU (Punto 97):</p> <p>Titular de una concesión para la administración de un Terminal Portuario. (ENAPU, 2009)</p>
<p>Empresa Naviera</p>	<p>Glosario ENAPU (Punto 97):</p> <p>Armador / Propietario y/o quien dirige la explotación de la nave. (ENAPU, 2009)</p> <p>Plan Estratégico Empresarial ASP-B</p> <p>Armador / Propietario y/o quien dirige la explotación de la nave. (ASPB, 2016 p. 123)</p>
<p>Agente Marítimo</p>	<p>Glosario ENAPU (Punto 11):</p> <p>AGENTE MARÍTIMO, FLUVIAL O LACUSTRE: Persona jurídica peruana autorizada por la Dirección General de Transporte Acuático para intervenir, a designación del agente general o en representación de la empresa naviera o Armador, en las operaciones de las naves en los Terminales Portuarios. (ENAPU, 2009)</p> <p>Plan Estratégico Empresarial ASP-B</p> <p>Agente Marítimo o Naviero: Es un representante de la empresa de transporte marítimo en tierra, ante autoridades, prestatarios de otros servicios y propietarios de la carga. (ASPB, 2016 p. 123)</p>

<p>Agente de Carga</p>	<p>Plan Estratégico Empresarial ASP-B</p> <p>Es la persona natural o jurídica especializada en la coordinación de operaciones de transporte en representación del propietario de la carga y/o transportación. (ASP-B, 2016 p. 123)</p>
<p>Autoridad Aduanera Nacional</p>	<p>Glosario ENAPU (Punto 09):</p> <p>Agente de Aduana: Persona natural o jurídica autorizada por la <b><u>Superintendencia Nacional de Aduanas</u></b>, que representa oficialmente a los consignatarios o dueños de la carga. (ENAPU, 2009)</p> <p>Plan Estratégico Empresarial ASP-B</p> <p>Aduana: Término genérico, usado para designar al servicio gubernamental que es específicamente responsable de administrar la legislación relacionada con la importación y exportación de mercancías para el cobro de los gravámenes por concepto de derechos e impuestos. Él término se usa también para referirse a cualquier parte del Servicio de Aduanas o a sus oficinas principales. (ASP-B, 2016, p. 122)</p>

Fuente: ENAPU & ASP-B

Elaboración propia



**ANEXO 14: DEFINICIONES Y REFERENCIAS DE LA ASP-B SEGÚN  
DISTINTAS ENTIDADES Y NORMATIVAS**

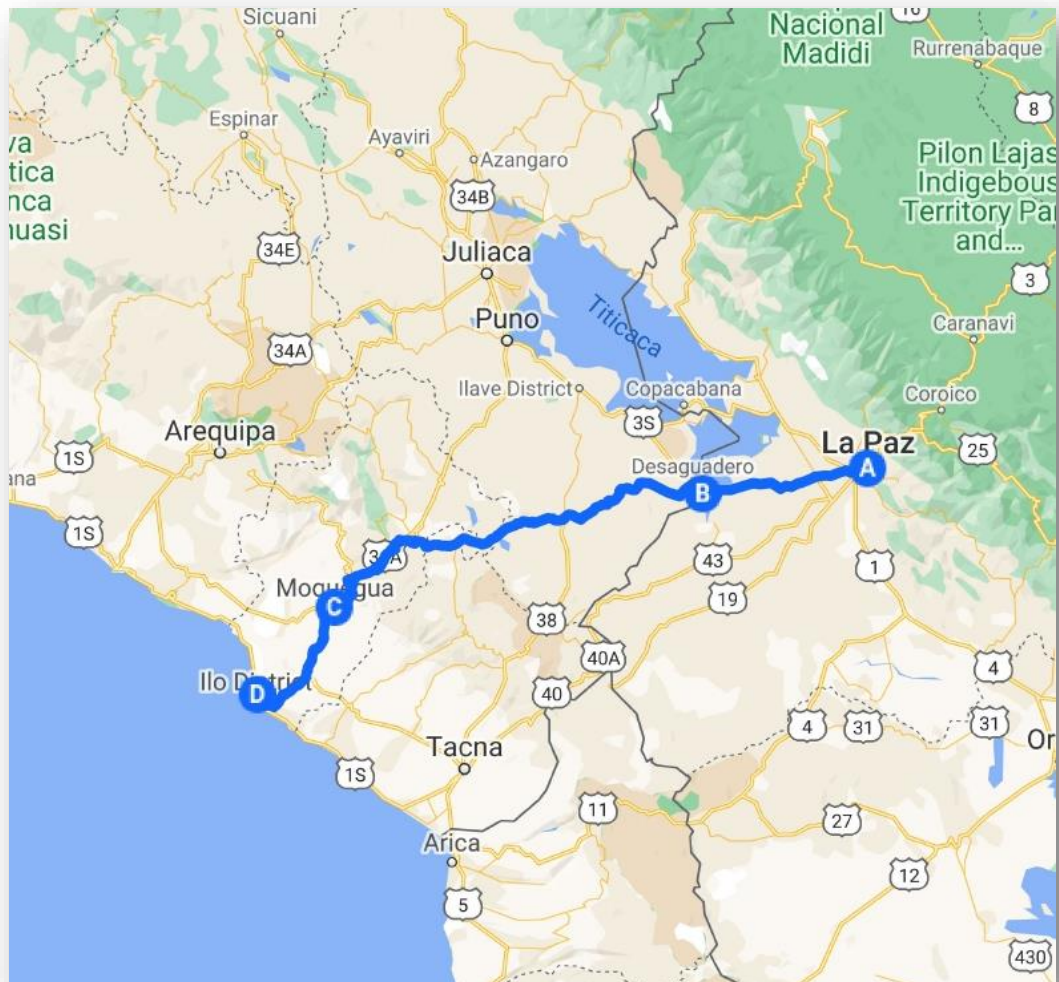
ENTIDAD	DEFINICIÓN
Puerto Arica	Agente aduanero oficial del Estado boliviano (Puerto Arica, 2009, p.7)
Tratado 1908	Agencia aduanera.
PEE 2016-2020 ASP-B	<p>El valor social que busca entregar la ASP-B está principalmente en su rol como único agente aduanero en los puertos habilitados, velando por el cumplimiento de tratados y convenios en favor del comercio exterior boliviano. Este se complementa con el valor económico plural, que proyecta generar la Empresa Estratégica por medio de la implementación progresiva de proyectos de servicios logísticos donde los recursos no sólo salen, sino que retornan a manos de bolivianas y bolivianos, esto define soberanía de la carga. p. 27</p> <p>La ASP-B, como único agente aduanero cumplirá las funciones de regular y controlar el ingreso y salidas de mercancías por los puertos habilitados. (p. 32)</p> <p>La ASP-B es el único agente aduanero en los puertos habilitados y por habilitarse y, es la Empresa Pública Estatal Estratégica constituida con autonomía técnica, administrativa y financiera; respaldada con normativa que facilita la gestión empresarial, con el propósito de efectuar inversiones y alianzas estratégicas.</p> <p>(p. 43)</p>

<p>Ley General de Aduanas N.º 1990</p>	<p>El artículo 256 menciona que el Estado boliviano ejercerá las atribuciones que determina la presente Ley a través de sus Representaciones Consulares, de la Aduana Nacional y de la Administración de Servicios Portuarios – Bolivia (ASP-B), en los puertos habilitados o por habilitarse con países vecinos.</p> <p>Asimismo, el artículo 257 establece las atribuciones de la Administración de Servicios Portuarios – Bolivia, que son:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Ser el Agente Aduanero acreditado por el Gobierno boliviano en los puertos habilitados o por habilitarse para el tránsito de mercancías de y hacia Bolivia.</li> <li>2. Ejercer la potestad que tiene el Estado boliviano en los puertos habilitados o por habilitarse para el tránsito desde y hacia Bolivia, controlando y fiscalizando las operaciones de comercio exterior, conforme a las normas jurídicas vigentes.</li> <li>3. Ejecutar las políticas del Gobierno nacional sobre el desarrollo portuario y comercio exterior.</li> </ol>
<p>La Ley General de Transportes N.º 165</p>	<p>Artículo 64, en cuanto a la facilitación del servicio de transporte; el inciso II menciona que, para facilitar el servicio de transporte, se deberá considerar el establecimiento y empleo de Plataformas Logísticas.</p> <p>El artículo 79 describe que las plataformas logísticas son de importancia estratégica, por su ubicación respecto a grandes corredores de transporte de mercancía.</p>

	<p>El artículo 80, señala que las autoridades competentes de los diferentes niveles de gobierno promoverán su construcción. En este sentido, la ASP-B es parte de un grupo de actores estratégicos más grande.</p>
<p>El Decreto Supremo 28126: Norma el funcionamiento de las zonas y depósitos francos.</p>	<p>El artículo segundo, establece que la ASP-B velará por un adecuado desarrollo de las operaciones del comercio exterior boliviano y las actividades que se realicen en depósitos francos, zonas francas y áreas de almacenamiento en el exterior.</p>
<p>Decreto Supremo N°. 2406 de 17 de junio de 2015</p>	<p>Se modifica la naturaleza jurídica de la ASP-B de entidad pública descentralizada a Empresa Pública de tipología Estatal, de carácter estratégico, con personalidad jurídica y duración indefinida, patrimonio propio, autonomía de gestión administrativa, financiera, comercial, legal y técnica, bajo sujeción a las atribuciones de la Ministra o Ministro de Economía y Finanzas Públicas como responsable de la política de sector, Cartera que ejercerá las facultades propias de la tuición.</p>
<p>CEPAL – Serie Recursos Naturales e Infraestructura</p>	<p>La ASP-B supervisa y respalda las actividades de comercio exterior y facilitación del tránsito. También se encarga de controlar los tratados y acuerdos relacionados con el comercio.</p> <p>Una de sus funciones principales es la de establecer bodegas y recintos de almacenamiento para el comercio</p>

	<p>exterior. Además, debía encargarse de crear un sistema de información portuaria destinado a establecer una base de datos integrada, que debía incorporarse en el sistema de información aduanera.</p> <p>En Arica y Antofagasta (Chile) la ASP-B desempeña labores aduaneras, incluida la inspección y verificación de cargamentos bolivianos. En general, la ASP-B ofrece servicios de recepción, verificación, almacenamiento, control y certificación de toda la carga importada y exportada.(Wilmsmeier &amp; Sánchez, 2009)</p>
Elaboración propia	

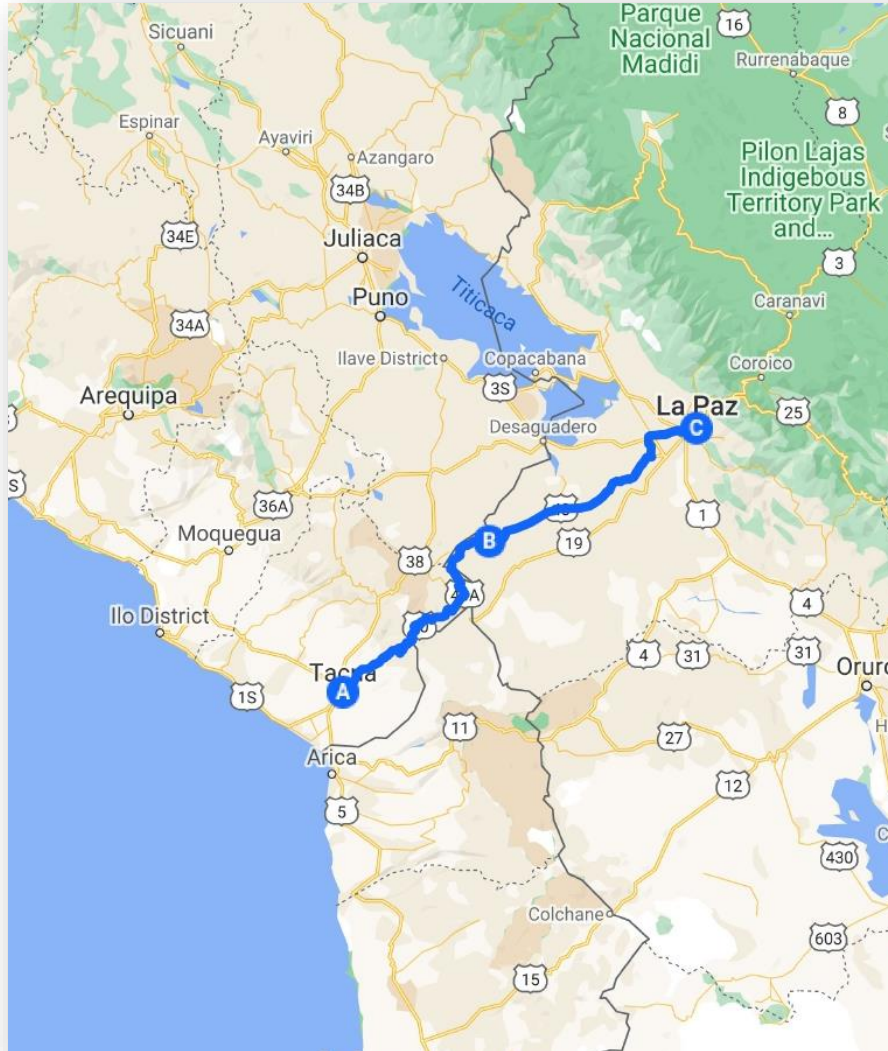
## ANEXO 15 CARRETERA LA PAZ-DESAGUADERO-MOQUEGUA-ILO



Fuente: Google Maps

Elaboración propia

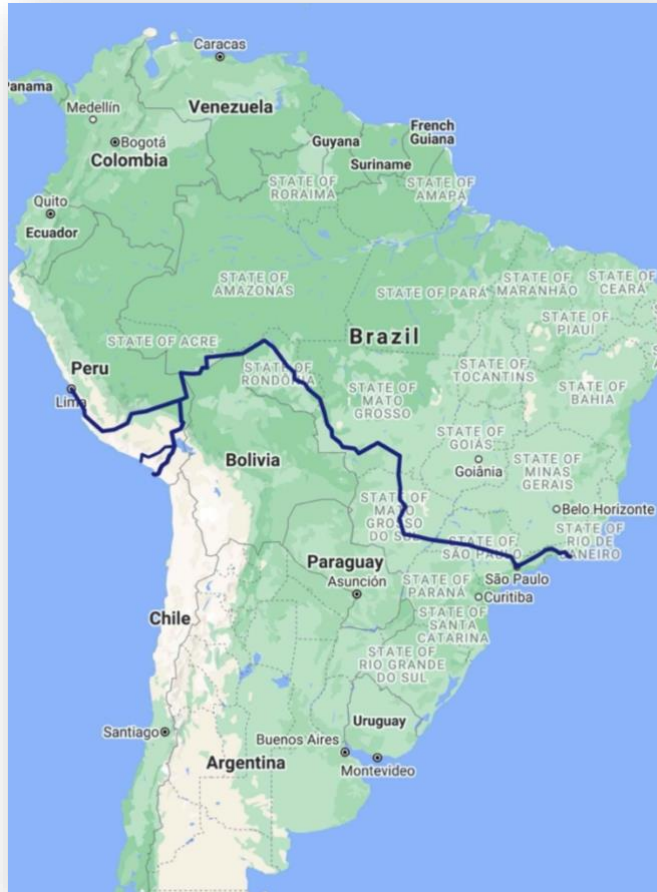
## ANEXO 16 CARRETERA TACNA-COLLPA-LA PAZ



Fuente: Google Maps

Elaboración propia

## ANEXO 17 CARRETERA INTEROCEÁNICA SUR



Fuente Google Maps

Elaboración propia

## BIBLIOGRAFÍA

- Agencia de Noticias FIDES Bolivia. (2020). Puerto de Matarani en Perú logró un flujo de 200 mil toneladas de carga boliviana el 2019. <https://bit.ly/3kBQceN>
- Agencia EFE. (2020). Repsol espera comenzar a explotar su enorme reserva de gas en Brasil en 2026. <https://bit.ly/30n6pyf>
- Agencia EFE. (2021). La brasileña Petrobras pone en funcionamiento su mayor plataforma marina. <https://bit.ly/2X4jPxE>
- Agencia Peruana de Noticias Andina. (2021). Gabinete Perú-Bolivia: ejes y temas de la reunión binacional del 30 de octubre. <https://bit.ly/3EBps6R>
- ALADI Y CAN. (2017). Análisis Comparativo De Las Normas Sobre Transporte Internacional Terrestre De Carga Y Pasajeros Y De Tránsito Aduanero Vigentes En El Ámbito De La Aladi Y De La Can, En El Marco De Una Posible Armonización. <https://bit.ly/3nxQFjG>
- Alemán Benítez, P. (2020). La política exterior del gobierno de Evo Morales frente a un entorno desfavorable en Sudamérica. <https://bit.ly/3ACun5Y>
- Alferez, J. (2020). Panorama y reflexión sobre la inversión china en infraestructura en el Perú: Análisis desde las relaciones internacionales y la política exterior peruana [Academia Diplomática del Perú]. <https://bit.ly/2ZIFwnT>
- Andina. (2010). Presidente García inaugura último tramo de carretera Interoceánica Sur. <https://bit.ly/2ZzelMh>
- Andina. (2021). Tisur: puerto de Matarani aumentará en 15 % su volumen de carga el 2021.
- ANP República Oriental del Uruguay. (2020). Memoria Anual 2019. <https://www.anp.com.uy/inicio/institucional/anp/memoria-anual>
- APAM. (2017). CCL: TREN BIOCEÁNICO TRASLADARÁ 10 MILLONES DE TONELADAS EN MERCANCÍAS AL AÑO. <https://bit.ly/3Baa6E4>
- APN. (2021). Terminales Portuarios del Sistema Portuario Nacional. <https://bit.ly/3n1raIW>



Asamblea General de las Naciones Unidas. (2007). Sexagésimo primer período de sesiones Tema 56 b) del programa. <https://bit.ly/2WPM56G>

Asamblea General de las Naciones Unidas. (2020a). Grupos de países en situaciones especiales: seguimiento de la Segunda Conferencia de las Naciones Unidas sobre los Países en Desarrollo Sin Litoral. <https://bit.ly/3yq91XU>

Asamblea General de las Naciones Unidas. (2020b). Septuagésimo quinto período de sesiones - 48a sesión plenaria. <https://bit.ly/3dLRjWO>

ASPB. (2012). Manual de Organización y Funciones (MOF). <https://bit.ly/3p7Zp2m>

ASPB. (2016). Plan Estratégico Empresarial ASP-B. <https://bit.ly/3iwBZ2P>

ASPB. (2021). Entrevista programa Noches Sin Tregua ASP-B y TPA [video] .YouTube. <https://bit.ly/3zpRr76>

ASPB. (2021a). ASP-B | Se incrementa carga boliviana por el Puerto de Ilo [video]. <https://bit.ly/3BTe2JI>

ASPB. (2021b). Bolivia gestiona con Argentina la instalación de una zona franca en el puerto La Plata. <https://bit.ly/3j9CrEI>

ASPB. (2021c). Movimiento de carga en primer semestre de este año por Puerto Ilo crece en 105% respecto al 2020. <https://bit.ly/3zrX1Wx>

ASPB. (2021d). RENDICIÓN PÚBLICA DE CUENTAS INICIAL GESTIÓN 2021 (YouTube). <https://bit.ly/30ylexT>

ASPB. (n.d.). ¿Quiénes Somos? <https://bit.ly/3jglmc1>

Autoridad Portuaria Nacional. (2021). Memoria Institucional 2020. <https://bit.ly/3zs5eKh>

BBC. (2013). Se cumplen 100 años del ferrocarril entre Chile y Bolivia. <https://bbc.in/3ByhxpE>

Bolivia.com. (2002). Exportación: surgen 2 rutas más competitivas. <https://bit.ly/30oJnae>

Bravo Orellana, S. (2013). Carretera Interoceánica Sur del Perú. Retos e innovación. <https://bit.ly/3m5YMDl>

- CADEX. (2021). Estudio De Recolección De Información Y Análisis Sobre El Desarrollo Del Transporte Fluvial Hacia El Océano Atlántico Del Estado Plurinacional De Bolivia. <https://bit.ly/3n60epI>
- Casas, M. (2020). La Iniciativa de la Franja y la Ruta de la República Popular China: implicancias para la política exterior peruana [Academia Diplomática del Perú]. <https://bit.ly/3iorGxM>
- Castro Cáceres, D. A. (2017). Problemas en la Ejecución de los Convenios de Ilo y su Protocolo Complementario y Ampliatorio [Academia Diplomática del Perú “Javier Pérez de Cuellar”]. <http://repositorio.adp.edu.pe/handle/ADP/51>
- Castro La Rosa, J. P. (2019). Las iniciativas bolivianas de inversión en gas, el puerto de Ilo y el CFBI en el periodo 2015-2018: análisis basado en la política exterior del Perú [Academia Diplomática del Perú “Javier Pérez de Cuellar”]. <http://repositorio.adp.edu.pe/adp/114>
- CEPAL. (2008). LA SITUACIÓN DEL TRANSPORTE EN LOS PAÍSES SIN LITORAL DE AMÉRICA DEL SUR <https://bit.ly/3jBMbrC>
- CEPAL. (2019). Autoridades de las Naciones Unidas recalcan urgencia de apoyar con acciones concretas el desarrollo de los países en desarrollo sin litoral. <https://bit.ly/2V3615b>
- CEPAL. (2019). Informe de la actividad portuaria de América Latina y el Caribe 2018. <https://bit.ly/3gR3h3u>
- CEPAL. (2020). La calma antes de la tormenta: comportamiento del movimiento de contenedores en los puertos de América Latina y el Caribe en 2019 y de los principales puertos durante los primeros meses de 2020. <http://hdl.handle.net/11362/46417>
- Comisión Interamericana de Puertos. (2007). Boletín Interamericano de Puertos. <https://bit.ly/3oLJdUi>
- Congreso de la República del Perú. (2020). Proyecto De Ley Que Declara De Necesidad Pública Y Preferente Interés Nacional La Ejecución Del Proyecto De Inversión Pública “Construcción Terminal Portuario Almirante Miguel Grau De

- Tacna.” <https://bit.ly/2ZmqXq0>
- Constitución Política de Bolivia. (2009). <https://bit.ly/3pNMmnj>
- Constitución Política del Perú 1993. <https://bit.ly/3mVCF4S>
- Convenio de Tránsito Peru-Boliviano. (1948). <https://bit.ly/3oLs1OQ>
- Convenio de Tránsito Peru-Boliviano. (1948). <https://bit.ly/3oLs1OQ>
- Cruz, M. (2007). La globalización como estrategia de desarrollo: la evidencia de los países desarrollados  
<http://www.jstor.org.ezproxybib.pucp.edu.pe:2048/stable/42778396>
- Da Silva, M. (2018). La pérdida de carga paraguaya golpea al puerto, que baja 14% su actividad. <https://bit.ly/3jMIPUo>
- Diario Gestión. (2018). Bolivia defiende la ventaja de su tren bioceánico frente a otras alternativas. <https://bit.ly/3vOTjWe>
- Diario Gestión. (2021). Volumen de carga de contenedores en Perú creció 30% entre enero y julio de este año. <https://bit.ly/3BjbJiE>
- Diario La República. (n.d.). Coronavirus en Perú: así evoluciona la pandemia en el país. <https://bit.ly/3bg31XW>
- Diario La Vanguardia. (2019). La ONU pide más ayuda para países sin litoral como Bolivia y Paraguay. <https://bit.ly/3C9wwql>
- Dourojeanni, M. (2006). Estudio de caso sobre la Carretera Interoceánica en la amazonía sur del Perú. <https://bit.ly/3AKRVW6>
- DW. (2018). Ruta Interoceánica - De Río a Lima | DW Documental.  
<https://bit.ly/3id20UC>
- EFE. (2017). Montevideo y Rosario, opciones de Bolivia para su comercio por el Atlántico. <https://bit.ly/3yv4YZK>
- El Peruano. (2021). Bolivia retomará reunión de gabinetes binacionales con el Perú.  
<https://bit.ly/3nEfqwe>
- Empresa Portuaria Arica. (2021). Memoria Integrada 2020. <https://bit.ly/2Wxf1Re>

Empresa Portuaria Iquique. (2021). Memoria Anual 2020. <https://bit.ly/2XVr5Mm>

Empresa Portuaria Valparaíso. (2020). Plan Maestro Puerto Valparaíso 2020. <https://bit.ly/3sSmZjs>

EmpresaOceano. (2018). Avanza consolidación de Quintero como puerto de cabotaje insular impulsado por Municipiò y ASIMAR. <https://bit.ly/3pf9Dy2>

ENAPRO. (2018). Anuario Estadístico Puerto Rosario 2017. <https://bit.ly/3sJdAKZ>

ENAPU. (2009). GLOSARIO DE TERMINOS. <https://bit.ly/3mgxoml>

ENAPU. (2020). Memoria Anual 2019. <https://bit.ly/37XmpYn>

Estado Plurinacional de Bolivia. (2015). Bolivia: Decreto Supremo No 2406. <https://bit.ly/2XpqHWy>

EuropaPress. (2016). Así es el proyecto del “Corredor Ferroviario Bioceánico Central” que unirá Sudamérica. <https://bit.ly/3jCXVKd>

FCAB. (n.d.). TRANSPORTAMOS LO VALIOSO DEL NORTE. <https://bit.ly/2YIaVqx>

Feller Rate. (2020). PTP Paraguay S.A.E. Informe de Clasificación Diciembre 2020. <https://bit.ly/3yfEoDU>

Flores, A., & Endara, J. (2013). Análisis Comaprativo para las Exportaciones Bolivianas a través de los Puertos de Iquique y Arica. <https://bit.ly/30J21tn>

Fundación Nuestro Mar. (2021). Descargan en Puerto San Antonio (Chile) 15.000 Tn. de soja de Bolivia, transportada por la Hidrovía Paraná, y embarcada en Puerto San Lorenzo, Argentina. <https://bit.ly/2Y2yw4C>

García Bedoya, C. (1981). Política Exterior Peruana (AcademiA Diplomática del Perú (Ed.); Segunda Ed). AcademiA Diplomática del Perú,.

Gobierno Regional de Tacna. (2021). Priorizamos Ante El Gobierno Central La Culminación De La Carretera Tacna-Collpa. <https://bit.ly/3EQpCIi>

Gómez, L. (2001). Políticas de transporte ferroviario en Bolivia 1860-1940. <https://bit.ly/2YDXYh2>

- González, R., & Garola, Á. (2007). Infraestructuras y Desarrollo de un País Sin Litoral: el caso de Malawi. <https://bit.ly/3CvjrIb>
- Grupo Semana. (2018). ¿Cuántos países no tienen salida al mar y cómo perjudica eso a sus economías? <https://bit.ly/3qPBpjE>
- Gülsün, S. (n.d.). El Mar Mediterráneo: cuna de la civilización. <https://bit.ly/3AnQRXm>
- Held, D., & McGrew, A. (1999). Global Transformations. Stanford University Press.
- Hernández, O. (2018). Construcción De 450 Km De Vías Entre Bulo Bulu Y Cochabamba Conectarían Brasil Y Perú, A Través De Bolivia. <https://bit.ly/3jAUGTe>
- IBCE. (2016). Choquehuanca: defensa intransigente de privados hace que Chile incumpla compromisos con Bolivia. <https://bit.ly/3m8d33L>
- IBCE. (2020). Cifras del Comercio Exterior Boliviano 2019. <https://bit.ly/2Xf7qqY>
- IBCE. (2021). CIFRAS DEL COMERCIO EXTERIOR BOLIVIANO 2020. <https://bit.ly/3FMFnR2>
- IBCE. (2021). Puerto de Arica y ASP-B firman acuerdo de descuentos tarifarios por los próximos tres años. <https://bit.ly/3B4u6b7>
- Jemio, L. C. (1999). REFORMAS, POLÍTICAS SOCIALES Y EQUIDAD EN BOLIVIA. <https://bit.ly/3yuXO8M>
- López Ortega, S. (2021). Cómo repercute en Uruguay el decreto argentino sobre cargas paraguayas. <https://bit.ly/3mMbadg>
- López Ortega, S. (2021). Cómo repercute en Uruguay el decreto argentino sobre cargas paraguayas. <https://bit.ly/3pCi4na>
- López Zuluaga, R. D. (1984). La nueva convención del derecho del mar. Segunda Parte. Revista Facultad de Derecho y Ciencias Políticas de La Universidad de Medellín, 71–114. <https://bit.ly/3meAPuW>
- Marina de Guerra del Perú. (2021). Dirección de Asuntos Internacionales.
- Marina Mercante Chilena. (2015). Cabotaje en Chile. <https://bit.ly/3DKsRzB>

- Maúrtua de Romaña, O. (1994). Los Convenios de Ilo y la integración peruano-boliviana. *Agenda Internacional*, 1(1), 15–33.  
<http://revistas.pucp.edu.pe/index.php/agendainternacional/article/view/7116>
- MIDAGRI. (2021). Perfil Ambiental del Perú. <https://bit.ly/3tnAFUd>
- Milanovic, B. (2020). The Clash of Capitalisms: The Real Fight for the Global Economy's Future. *Foreign Affairs*, 99(1), 10–21.  
<http://ezproxybib.pucp.edu.pe:2048/login?url=http://search.ebscohost.com/login.aspx?direct=true&db=bth&AN=140267217&lang=es&site=ehost-live>
- MINCETUR. (2015). Mincetur Capacita A Exportadores De Tacna Para Exportar A Brasil A Través De La Carretera Interoceánica Sur. <https://bit.ly/3zTNXJq>
- Minera San Cristobal SA. (n.d.). Acerca de Minera San Cristóbal S.A. Retrieved October 11, 2021, from <https://bit.ly/3luv9N5>
- Ministerio de Defensa del Estado Plurinacional de Bolivia. (2021). En el Día del Mar, Presidente Arce anuncia el reinicio del dialogo con Chile y una Hoja de Ruta de nueve puntos para insertar a Bolivia al océano Pacifico.  
<https://bit.ly/3wh8YvP>
- Ministerio de Hacienda de Paraguay. (2013). Programa de Acción de ALMATY.  
<https://bit.ly/3lqamKx>
- Ministerio de Obras Publicas Bolivia. (2016). Declaración Ministerial de los Países en Desarrollo Sin Litoral Adoptada en la Conferencia sobre el Transporte de los Países en Desarrollo Sin Litoral. <https://bit.ly/3Ao7br6>
- Ministerio de Relaciones Exteriores de Argentina. (2019). Rosario recupera la Zona Franca de Bolivia. <https://bit.ly/3yeAeMB>
- Ministerio de Relaciones Exteriores de Chile. (n.d.). BOLIVIA TIENE ACCESO AL MAR. Retrieved October 28, 2021, from <https://bit.ly/3nChi7a>
- Ministerio de Relaciones Exteriores del Perú. (2019). Declaración de Ilo.  
<https://bit.ly/3nI7N6t>
- Ministerio de Relaciones Exteriores del Perú. (2021). Reunión de trabajo entre

- Vicecancilleres del Perú y Bolivia. <https://bit.ly/3nBUtR6>
- Morales, J. A. (2009). La experiencia populista de los años ochenta. <https://bit.ly/3AaIYou>
- Mori Campos, G. G. (2019). Propuestas Para Un Mejor Aprovechamiento Del Malecón De Atraque Al Servicio Del Perú En Arica Y Del Ferrocarril Tacna – Arica, En Virtud Del Tratado De Lima De 1929 Y Su Protocolo Complementario Y De Su Acta De Ejecución De 1999 Y Su Reglamento [Academia Diplomática del Perú “Javier Pérez de Cuellar”]. <http://repositorio.adp.edu.peadp/127>
- MRE. (2018). Presidentes de Perú y Bolivia inauguran Centro Binacional de Atención en Frontera (CEBAF) Desaguadero. <https://bit.ly/3ibFZp7>
- MTC. (2019). MTC detalla avances en los estudios para el futuro Corredor Ferroviario Bioceánico de Integración. <https://bit.ly/3GpMkb9>
- MTC. (2020). Webinar Externo - Cabotaje y sus perspectivas de crecimiento. <https://bit.ly/2XqMJYI>
- MTC. (2020a). Beneficios del cabotaje marítimo. <https://bit.ly/3hH8Lh6>
- MTC. (2020b). Webinar Externo - Cabotaje y sus perspectivas de crecimiento. <https://bit.ly/2XqMJYI>
- Mundo Marítimo. (2015). Perú inicia estudio de puerto Grau en Tacna que beneficiaría a Bolivia. <https://bit.ly/3Gmesfj>
- Naciones Unidas. (2003). El Precio del Aislamiento. <https://bit.ly/3jRwb10>
- Naciones Unidas. (2011). Documento de posición del Grupo de países en desarrollo sin litoral sobre el proyecto de documento final para la XIII UNCTAD. <https://bit.ly/3ba4cs3>
- Naciones Unidas. (2013). Conferencia Ministerial Internacional de Países en Desarrollo sin Litoral y de Tránsito y de Países Donantes y de las Instituciones Financieras y de Desarrollo Internacionales sobre la Cooperación en materia de Transporte de Tránsito. <https://bit.ly/3gSNtxb>

- Naciones Unidas. (2019a). De aislados por mar a comunicados por tierra: cómo la ONU ayuda a algunos de los países más pobres. <https://bit.ly/3jIV6bm>
- Naciones Unidas. (2019b). Resúmenes de los fallos, opiniones consultivas y providencias de la Corte Internacional de Justicia 2013–2017. <https://bit.ly/3AyMBW1>
- Noticias ONU. (2019). De aislados por mar a comunicados por tierra: cómo la ONU ayuda a algunos de los países más pobres. <https://news.un.org/es/story/2019/12/1466271>
- Novak, F., & Namih, S. (2013). LAS RELACIONES ENTRE EL PERÚ Y BOLIVIA (1826-2013). <https://bit.ly/3iMjPKq>
- Organización Mundial del Comercio. (2021). Transporte Marítimo. <https://bit.ly/35LPDbm>
- Orias, R (2005). Derecho del Mar y Libre Tránsito. En: Política Exterior Boliviana o Inicios del Siglo XXI y UDAPEX.
- Oruro, U. T. de. (n.d.). Puerto Seco de Oruro. <https://bit.ly/3m7eY8G>
- OSITRAN. (2021). Informe de Desempeño ENAPU S.A. 2020.
- Plataforma Urbana Chile. (2009). “La bahía de Mejillones será la más importante de Chile.” <https://bit.ly/3pbLg4c>
- PNUD. (2018). El PNUD pide un mayor apoyo a los países en desarrollo sin litoral para enfrentar su camino hacia el desarrollo sostenible. <https://bit.ly/3jD8lu2>
- PNUD. (2019). Bolivia es clasificado por primera vez como país de “Desarrollo Humano Alto.” <https://bit.ly/3BvnDH9>
- Portal Portuario Chile. (2019). Bolivia apuesta por mover 50% de su carga internacional por la hidrovía Paraguay-Paraná. <https://bit.ly/3v9msuU>
- Portal Portuario. (2021). Perú: Declaran de necesidad pública ejecución de terminal portuario Miguel Grau de Tacna. <https://bit.ly/2ZqjLK4>
- PortalPortuario. (2018). Bolivia contará con tres puertos para brindar salida a la carga nacional a través del Atlántico. <https://bit.ly/3DQW0ZW>



Pou Munt, G. (2017). Bolivia, plataforma logística de Sudamérica para los próximos 10 años. *Revista Mercurio*. <https://bit.ly/3jokGBp>

Puerto Angamos - Mejillones. (2021). *Memoria Anual 2020*. <https://bit.ly/3FUQsj3>

Puerto Antofagasta. (2020). *Memoria Financiera 2019*. <https://bit.ly/2WApCL2>

Puerto Antofagasta. (2021). *Reporte Integrado Empresa Portuaria Antofagasta 2020*. <https://bit.ly/2XFMw43>

Puerto Mejillones. (n.d.). *¿Quiénes somos?* <https://bit.ly/3lOnSb1>

Puerto San Antonio. (2021). *Memoria Anual 2020*. <https://bit.ly/37PjDEc>

Puerto Arica. (2009). *Informe Consultoría: Desarrollo de la Comunidad Portuaria*. <https://bit.ly/3vB2Fo5>

*Revista Peru Construye*. (2020). Iniciarían obras en puerto de Chancay a finales del 2020. <https://bit.ly/2YfrCt9>

RPP. (2018). Bolivia envía sus primeras 40 toneladas de quinua a China a través del puerto peruano de Ilo. <https://bit.ly/3mUpYp2>

Rubial, A. (2007). *Estudio sobre los efectos económico-comerciales de la mediterraneidad sobre el comercio exterior de Bolivia*. ALADI. <https://bit.ly/3jnSM7S>

Sanchez, R., & Weikert, F. (n.d.). *LOGÍSTICA INTERNACIONAL POSPANDEMIA: ANÁLISIS DE LA INDUSTRIA AÉREA Y LA DE TRANSPORTE MARÍTIMO DE CONTENEDORES*. <https://bit.ly/3uWxfIH>

SENASA. (2020). Perú suspende importación de productos agropecuarios procedentes de Bolivia. <https://bit.ly/2Y9RoP9>

Suárez, D. (2018). *Logística y recursos naturales en los países sin litoral: el caso de la soya y la chía en el Estado Plurinacional de Bolivia y Paraguay*. <https://bit.ly/30qFNfJ>

SUNAT ADUANAS. (n.d.). *Asociación Latinoamericana de Integración (ALADI)*. Retrieved October 25, 2021, from <https://bit.ly/3EklQWH>

SUNAT. (2021). *¿Qué hacemos?* <https://bit.ly/3yGAswi>

- Superintendencia Nacional de Migraciones. (2021). ¿Qué hacemos?  
<https://bit.ly/3A5MYWO>
- T13. (2021). Tras 16 años, vuelve a operar el histórico tren Arica-La Paz [video]  
.YouTube. <https://bit.ly/3sUaaW0>
- Terminal Internacional Iquique. (2020). Memoria Anual 2019. <https://bit.ly/3z21HIN>
- TISUR. (2021). Tarifario TISUR Revisión 55. <https://bit.ly/38oJFP6>
- TodoLogisticaNews. (2019). ¿Contará en breve Bolivia con un Puerto Seco en Oruro? <https://bit.ly/2Z18RVM>
- Toro, D. (2021). Bolivia suspende pruebas de tren Arica-La Paz tras manifestaciones y bloqueos de ruta de transportistas. <https://bit.ly/3xopL0I>
- Uharte Pozas, L. M. (2017). UNA DÉCADA DEL GOBIERNO DEL M.A.S. EN BOLIVIA: UN BALANCE GLOBAL. BARATARIA, 131–148.  
<https://bit.ly/3lvqlrd>
- UNCTAD. (2018). PUERTO FLUVIAL BOLIVIANO OFRECE AL PAÍS UNA RUTA ALTERNATIVA HACIA LA COSTA MARÍTIMA.  
<https://bit.ly/3FfRV38>
- Urbasos, I. (n.d.). ¿Qué hará Bolivia con su gas natural cuando Brasil y Argentina ya no lo necesiten? <https://bit.ly/3BF3Rcr>
- Wilmsmeier, G., & Sánchez, R. (2009). Los desafíos del sistema de transporte en los países sin litoral de América del Sur. CEPAL. <http://hdl.handle.net/11362/6341>