

Comercio Exterior

Un mundo de oportunidades



Instituto Boliviano de Comercio Exterior

www.ibce.org.bo

SANTA CRUZ - BOLIVIA • 2016 • AÑO 25 • PUBLICACIÓN DEL INSTITUTO BOLIVIANO DE COMERCIO EXTERIOR



CONSTRUYENDO LA NUEVA INTEGRACIÓN DEL COMERCIO EXTERIOR BOLIVIANO



www.aspb.gob.bo

El Consejo Editor de "Comercio Exterior" agradece la colaboración de la Administración de Servicios Portuarios - Bolivia (ASP-B) por su apoyo para la presente coedición.



Trabajando por una Bolivia digna, productiva, exportadora y soberana

“ASP-B COMPROMETIDA CON LA GENERACIÓN DE VALOR PÚBLICO EN SERVICIOS PORTUARIOS”



Lic. David Sánchez Heredia
Gerente Ejecutivo
Administración de Servicios Portuarios – Bolivia (ASP-B)

A un año de constituirnos como empresa estatal del Estado Plurinacional de Bolivia con carácter estratégico en la administración de puertos, hemos centrado nuestros esfuerzos en la implementación de acciones que generen valor público en los servicios que brindamos tanto en regionales dispuestas en territorio nacional como en puertos habilitados producto de la suscripción de tratados y convenios.

Mediante la reciente aprobación del Plan Estratégico Empresarial (PEE), la ASP-B activa su brazo ejecutivo en 2016 a través del despliegue de una serie de operaciones que multiplican el accionar empresarial, diversificando funciones en la mecánica interna y externa organizacional presentes en la administración de puertos habilitados en el Pacífico, en el impulso de proyectos en la región del Atlántico como en la proyección de puertos alternativos en toda la región para potenciar el comercio exterior boliviano.

En el caso que atiende acerca la labor que desarrollamos en puertos habilitados en Chile, fortalecimos nuestra presencia como agentes fiscalizadores y custodios de la carga boliviana, mediante la capacitación permanente del personal en puertos, la sistematización de nuestros procesos, elaboración de manuales que reglamenten los procedimientos de despacho y embarque de mercancías en importación y exportación y el asesoramiento y acompañamiento sistemático a consignatarios, clientes y sector transportista respecto a normativa y procedimiento portuario.

De igual forma, se trabajó en una propuesta de Reglamento de Programación de Faenas para importaciones, que regule los procedimientos con el operador portuario en el puerto de Arica, permitiendo mejorar los tiempos de despacho, reordenar la planificación de turnos y faenas, de tal forma, que se generen instrumentos que permitan una mejor fiscalización para garantizar el libre tránsito de las mercancías bolivianas.

Nuestras acciones en el Perú se concentraron en vigorizar las relaciones con empresas privadas y sector público con la finalidad de brindar mejores escenarios de articulación al agente boliviano de comercio exterior al momento de definir las vías de preferencia para el traslado de la carga del cliente.

En este sentido y con el objetivo de operativizar nuestras acciones en el corto plazo, contemplamos la coordinación prioritaria para la implementación de las nuevas oficinas del agente aduanero boliviano en el Puerto de Ilo y todas aquellas acciones encomendadas que derivan de la firma de acuerdo del gabinete binacional resuelto este noviembre pasado en Sucre, Capital del Estado Plurinacional de Bolivia.

En búsqueda de alternativas para movilizar la carga boliviana por el océano Atlántico, desarrollamos gestiones para obtener -en cesión indefinida y en mismas condiciones- una nueva área para la operativización y movimiento de carga. Para ello, se despliegan gestiones a objeto de conformar una comisión que efectivice acciones en el corto, mediano y largo plazo.

En un contexto global caracterizado por una difícil coyuntura política y económica que desencadena en problemas sociales, es prioritario concentrarnos en el desafío de consolidar la cimentación de una identidad propia que identifique con mayor rigurosidad las características de un modelo boliviano, que en particular establezca rasgos exclusivos de negociación propios de nuestra comunidad, buscando la apertura comercial en mercados del Pacífico y Atlántico.

Es decir, alentar una relación de estrecha cooperación entre la Administración de Servicios Portuarios – Bolivia con los diferentes organismos del Estado, el sector empresarial importador y exportador y el transportista, de tal forma que entre todos los actores generemos una mística particular con carácter nacional que consolide el liderazgo del comercio exterior boliviano con soberanía.

En ese sentido, aunar esfuerzos es vital pues no solo hablamos de acciones aisladas de una empresa sino de esfuerzos mancomunados en base a una línea política integral con la finalidad de consolidar gestiones interinstitucionales que fundamenten la edificación de una mística comercial y política que, en definitiva, fije las bases de un nuevo pacto para el crecimiento y desarrollo de la economía nacional.

PAPEL DE LA HIDROVÍA PARANÁ-PARAGUAY



Actualmente gran parte del transporte fluvial boliviano (estimado en 80%) se desarrolla principalmente sobre la Hidrovía Paraguay – Paraná (HPP) la cual, con sus 3.442 km (desde Buenos Aires hasta Cáceres) comunica al territorio boliviano teniendo como vía de acceso el Canal Tamengo con Brasil, Paraguay, Uruguay, Argentina interconectando todos los países de ultramar.

En este sentido, posibilitar y facilitar la búsqueda de opciones para el comercio exterior boliviano a través del Atlántico se constituye en un anhelo latente, especialmente para el oriente boliviano porque, la misma repercutiría en dos ventajas logísticas fundamentales: tiempo y costos que se constituyen en elementos sustanciales para crear alternativas en el movimiento de la carga.

Nuestra visión de trabajo es constituirmos en un canal facilitador para el desarrollo del comercio en el país, pues ello tiene efectos vinculantes con la dinamización de la economía.

En base al Plan Estratégico Empresarial (2016-2020) se viene trabajando en la consolidación de nuestra presencia en puertos ya habilitados y por habilitarse, vinculados a la Hidrovía; es por ello que estas acciones en el corto plazo buscan impactar positivamente las relaciones comerciales y de integración, dado que al reducir los costos de movilización y de acceso a mercados se optimizan las economías de escala permitiendo ampliar las condiciones de oportunidades para la concreción y el desarrollo de nuevos negocios.

Virando la perspectiva hacia el oriente encontramos las misiones realizadas este 2016 junto a la Administración Nacional de Puertos de la República Oriental del Uruguay (ANP) para profundizar el análisis técnico y operativo a objeto de optimizar el protagonismo de la ASP-B

como operador en puertos como Montevideo y Nueva Palmira. El norte en este trabajo es el intercambio de información portuaria con la finalidad de facilitar el manejo y gestión de la carga boliviana por la Hidrovía Paraná – Paraguay.

En búsqueda de alternativas para movilizar la carga boliviana por el océano Atlántico, la ASP-B realizó gestiones a objeto de concretar la posibilidad de obtención, en cesión indefinida y mismas condiciones, una nueva área para la operativización y movimiento de carga.

A la fecha venimos trabajando en campo para conocer el potencial mercado de proveedores, el circuito y cadena logística a ser explotada como estudios que posibiliten posteriormente la elaboración de proyectos que velen por la implementación de un modelo logístico que respete la normativa nacional e internacional, acorde a los requerimientos de la estructura económica boliviana para una motivación adecuada del movimiento de carga por puertos del Atlántico.

Por otro lado, dentro del territorio nacional, existe un enfoque generalizado de trabajar en la consolidación de Puerto Busch, mediante la realización de una propuesta para robustecer el tránsito de carga por ese puerto, donde además la ASP-B desarrollaría su giro comercial, movilizandocarga por la Hidrovía Paraná-Paraguay.

A la fecha se viene trabajando en el relevamiento la cadena logística y se están diseñando estrategias para su uso en el corto plazo, la cual sería altamente potenciada con la habilitación del Puerto Busch, proyecto en el cual, la ASP-B pueda operar o tener participación en el flujo de tránsito de mercancías por esa región.

En este sentido priorizar acciones para potenciar el puerto Bush, permitirá tener un impacto en la



El Puerto de Villeta, ubicado en Paraguay, es un espacio idóneo para el manejo de carga de gráneles, precisando inversión en nodos logísticos para la proyección de hubs que interactúen de forma intermodal junto a la Argentina y Paraguay. Para ello, se despliegan trabajos en favor de la elaboración de estudios técnicos con la finalidad de determinar las condiciones previas para el uso del Depósito Franco concedido y la gestión de infraestructura necesaria en términos de tiempos y seguridad.

hidrovía brindando soberanía y facilidades para el manejo de la carga, especialmente porque a partir del giro comercial será posible junto con otras instituciones del Estado trabajar de manera conjunta en el desarrollo logístico multimodal de transporte, en post de cumplir lo establecido en el Plan Nacional de Desarrollo 2016-2020.

Esta sinergia permitirá ofrecer a los consignatarios de comercio exterior condiciones que permitirán la concatenación de servicios asociados, desde el enfoque logístico en coordinación con toda la cadena portuaria constituida en Argentina, Brasil, Paraguay y el Uruguay.

La perspectiva es generar acciones en el puerto mencionado a fin de posibilitar en el área labores de desarrollo integral a favor de la región, pues la misma cuenta con un gran potencial en la producción de soja y sus derivados, algodón, girasol, trigo, lino, mineral de hierro y manganeso, y otros productos industriales y agroindustriales. Finalmente también es posible encontrar en la región de influencia reservas para la explotación de hierro, calizas y mármoles.

Ese potencial se refleja en el movimiento de carga que se realiza actualmente a través de la hidrovía, toda vez que existe un movimiento notable. Según los datos preliminares, aproximadamente se mueven un poco más dos millones de toneladas por año entre granos, minerales y líquidos. Adicionalmente, en el mediano plazo la explotación de los recursos mineralógicos del Mutún generará un importante movimiento de carga para la exportación que requiere un medio de transporte efectivo, económicamente viable y ambientalmente sostenible.

Parte del mercado potencial a ser explotada en la zona, también repercute en la realización del proyecto vial portuario Motacucito – Mutún – Puerto Busch, concebido como un proyecto de transporte enfocado exclusivamente en el desarrollo de la industria de minerales y productos derivados del área de Mutún, además de la carga en general (gránulos sucios y limpios, líquidos sucios y limpios y productos siderúrgicos).

Estos proyectos sumados a otros muestran la intención del Estado de brindar intermodalidad en el movimiento de carga, en este entendido, el Proyecto Vial Portuario Motacucito – Mutún – Puerto Busch, comprende una larga faja (en dirección Norte-Sur) que abarca aproximadamente 131 km cercana a la frontera oriental con Brasil, vinculándonos con una de las potencias económicas de la región.

El movimiento de carga proyectado en su primera fase, considera exportación de minerales/pellets/HBI, productos siderúrgicos y la importación de productos hidrocarbúricos. En su segunda fase, será factible la exportación de productos oleaginosos, carga general en contenedores y otros.

Con la perspectiva de generar acciones en el corto y mediano plazo, es necesario consolidar las labores mencionadas a fin de proveer al

país una salida alterna que tenga vinculación con los cinco países que colindamos. Por otra parte, es necesario puntualizar las limitaciones relacionadas con la existencia de pasos críticos, las cuales tienen sus repercusiones en las condiciones de navegabilidad. Asimismo, el acceso vía Canal Tamengo (progresiva HPP km 2770) sufre de problemas técnicos, de soberanía y de capacidad.

Finalmente, cualquiera de las acciones mencionadas no deben comprenderse como iniciativas aisladas de trabajo, por lo cual es preciso concatenar esfuerzos para priorizar la consolidación en los puertos en los cuales tenemos presencia y aglutinar de manera integral los esfuerzos interinstitucionales para posibilitar acciones concretas y vinculantes entre la ASP-B y todos los actores involucrados, teniendo como fin la mejora de condiciones y posibilidades para el comercio exterior boliviano.



Dentro de territorio nacional actualmente tres puertos operan sobre el Canal Tamengo:

- Puerto Central Aguirre, dentro de las características principales de este puerto, es posible afirmar que el mismo tiene sitio de carga y descarga de granos y derivados, a granel y ensacados -principalmente cereales, soja, productos pelletizados y harinas- transportados en barcazas, embarque y desembarque de contenedores y transferencia de combustibles. Esta terminal ha operado en los últimos cinco años con volúmenes de carga superiores a 600.000 t/año;
- Nutriol, complejo industrial portuario ubicado en Puerto Quijarro a orillas del canal Tamengo, en un brazo de la Hidrovía Paraguay-Paraná; y
- Gravetal constituido como Puerto Privado, forma parte de un complejo agroindustrial dedicado a la recepción, almacenamiento y procesamiento de granos de soja en aceite crudo y harina pelletizada. La terminal opera en el embarque y desembarque de granos y derivados con capacidad para la transferencia de combustibles.

LA PERSPECTIVA DEL NUEVO ROL DE LA EMPRESA ESTATAL ASP-B



La intervención del Estado, mediante el fortalecimiento y creación de empresas estatales se constituye en la nueva arquitectura y fuerza económica dentro del modelo económico del país. En este contexto de la visión de Estado en el mediano y largo plazo, surge la Empresa Estatal Administración de Servicios Portuarios – Bolivia para su participación en favor del apoyo al comercio exterior, misión que se cumplirá de manera gradual con un carácter prospectivo en la agenda 2016-2020.

Este nuevo rol considera distintas posibilidades de servicios, acciones y gestiones para salvaguardar la soberanía del Estado a través del cumplimiento de tratados y convenios vigentes vinculados al comercio exterior. Sin embargo, la tarea ha sido encomendada a varios actores del Órgano Ejecutivo con la finalidad de fortalecer la temática de soberanía de la carga boliviana desde distintos puntos interconectados del Estado, toda vez que temporalmente, la misma transita por los distintos puertos marítimos y fluviales a los que se tiene acceso.

El resultado en definitiva, responde a una sinergia interinstitucional donde se han establecido

acciones estratégicas coordinadas como compromisos que definen productos específicos para las distintas carteras de Estado.

En cuanto a infraestructura, el objetivo es lograr operatividad en puertos fuera de nuestro territorio, fortaleciendo los elementos de la cadena logística existente y creando nuevos elementos que conformen opciones logísticas para alcanzar el uso y acceso competitivo de otros puertos alternativos a los chilenos, tanto por la costa del Pacífico como del océano Atlántico.

En el marco de esas consideraciones, la empresa programa formar parte activa de la cadena logística de la carga boliviana desde y hacia Bolivia, buscando ventajas de orden cuantitativo y cualitativo en los servicios portuarios, resultados que necesariamente son parte de esta sinergia interinstitucional dentro de la visión de la política de Estado.

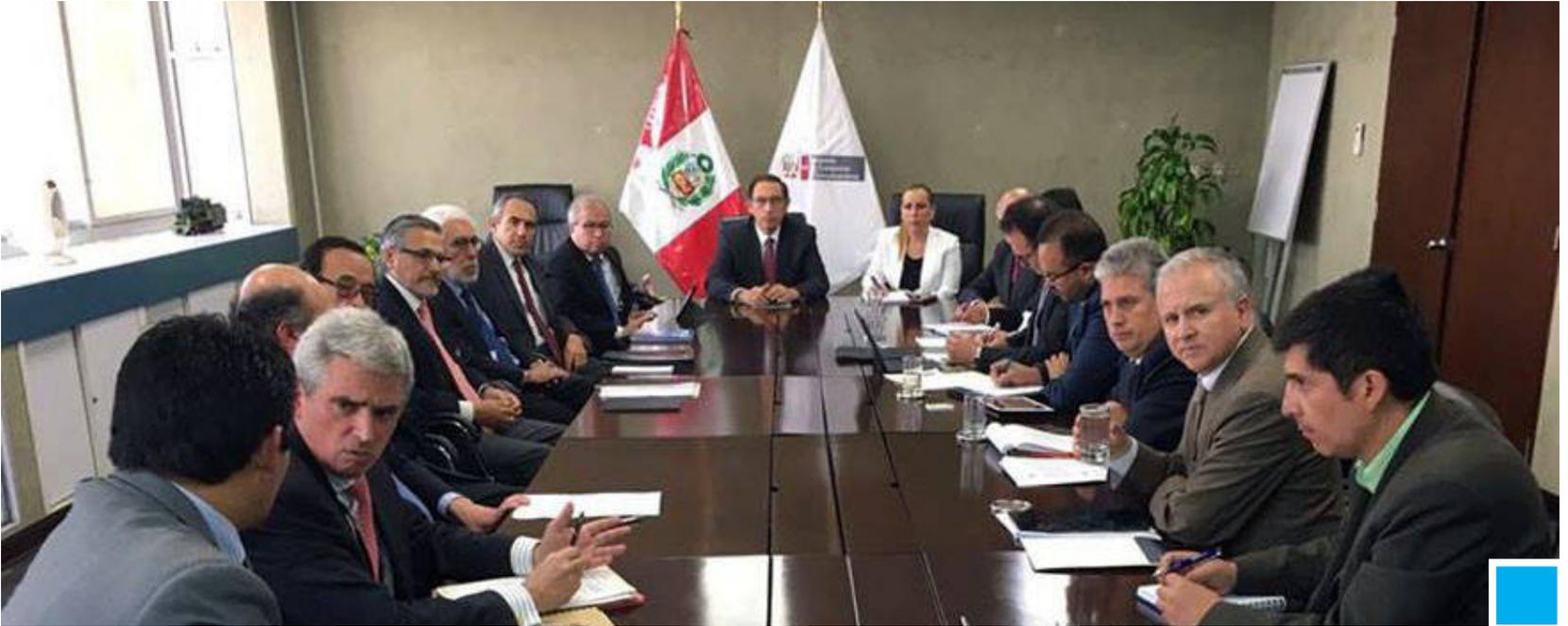
No obstante, en el corto plazo como parte de la política de Responsabilidad Social Empresarial -facultad que permitirá diseñar programas tendientes a fortalecer las relaciones con operadores de comercio exterior- la ASP-B

efectúa este emprendimiento con la finalidad de lograr servicios con valor agregado a la carga en tránsito y crear una cultura sustentable del accionar portuario dentro y fuera de nuestro territorio que construya de manera permanente un vínculo técnico, operativo y estratégico en procura del fortalecimiento del comercio exterior boliviano.

Concordante con los planes de corto, mediano y largo plazo del Estado Plurinacional de Bolivia, comprometida con la línea de gestión encomendada por el Gobierno de nuestro presidente Evo Morales Ayma, la empresa tiene una agenda enfocada en lograr los resultados comprometidos hasta el 2020, donde se podrá activar políticas para la implementación gradual de hechos en favor de la simplificación de trámites, en la optimización de procesos internos a favor de los consignatarios y operadores de comercio exterior, en el fortalecimiento de la interrelación de todos los actores de la cadena logística del comercio exterior y en la construcción de una cultura portuaria como visión estratégica de crecimiento y desarrollo para bolivianas y bolivianos.



LOGROS Y RESULTADOS DE LA GESTIÓN 2016



Es indudable que la transición de una entidad pública a Empresa Estatal, como es el caso de la ASP-B, es un proceso aún en marcha en el que queda mucho camino por recorrer ya que no sólo conlleva aspectos organizacionales y normativos, sino también orientativos en relación a la estructuración del giro comercial.

Dicho giro comercial, habilitado por el D.S. 2406, permite a la ASP-B realizar alianzas estratégicas, inversiones, etc., para participar en la cadena logística que pasa por puertos habilitados, coadyuvando de esta manera al comercio exterior. Es en este sentido que surge la concepción y propuesta de la empresa como eje central de revalidación de la actividad portuaria boliviana, que es: establecer la "Soberanía de la Carga".

Este concepto, se constituye mucho más que un simple enunciado, es el desafío que la ASP-B se ha propuesto con su conversión a empresa estatal, donde la carga sea gestionada y custodiada por bolivianos y bolivianas; estando plenamente conscientes que la configuración de Bolivia como el país con los costos logísticos más altos en la región es el resultado de la pérdida de nuestra cualidad marítima y, por tanto, de su capacidad de gestionar su propia carga en tránsito.

En este sentido, uno de los principales logros es la elaboración y aprobación del Plan Estratégico empresarial (PEE 2016-2020) alineado a los planes sectoriales y nacionales como el PDES y la Agenda Patriótica. Este documento clarifica el horizonte estratégico, redefiniendo el accionar organizacional en base a las necesidades prioritarias del Estado Plurinacional de Bolivia en relación a política internacional, comercio exterior y logística portuaria.

La Gerencia Ejecutiva se centró en fortalecer el área comercial y operativa en diversos ámbitos como el logístico, administrativo y el digital. Comercialmente la ASP-B ha implementado un nuevo sistema de colas y consultas (chat) en línea que permite una atención especializada al cliente las 24 horas. Asimismo, se procedió a la modernización de los sistemas informáticos que permiten que los trámites se realicen vía on-line a través de nuestro portal web (www.aspb.gov.bo).

De igual manera se inauguró la primera oficina en la zona fronteriza de Tambo Quemado, facilitando el contacto con el cliente y la reducción de trámites portuarios en la vía. Se desarrollaron sistemas de servicio con valor agregado como notificaciones del movimiento de carga en línea, servicios de recaudación en entidades financieras y otros.

Operativamente con todo éxito se gestionó el movimiento de aproximadamente 40.000 toneladas de trigo importadas a través del Puerto de Matarani para la empresa estatal EMAPA, lo que permite a la ASP-B consolidarse como el agente aduanero exclusivo para el manejo y movimiento de carga en tránsito de y hacia Bolivia.

La vocería de la Gerencia Ejecutivo jugó un papel determinante en la representación de la organización a nivel regional, nacional e internacional, ejerciendo un perfil categórico en la defensa de la soberanía de la carga boliviana, de los bolsillos de las y los importadores y exportadores y los intereses del Estado Plurinacional. Tales acciones se vieron reflejadas en las negociaciones para analizar una nueva estructura tarifaria que homologue la totalidad de servicios en importación y exportación en el puerto de Arica y la apertura del

Gobierno peruano para habilitar una nueva oficina aduanera boliviana en el Puerto de Ilo.

Dentro de las herramientas informativas de la ASP-B podemos señalar el fortalecimiento de nuestras redes sociales en Facebook (www.facebook.com/ASPBolivia) y Twitter (www.twitter.com/ASPBolivia), las cuales durante la gestión 2016 se constituyeron en fuente fundamental de información tanto comercial para nuestros clientes así como política para la población boliviana, respecto a la visita que realizó la comitiva boliviana a puertos habilitados en Chile.

La página Web de la empresa se consolidó en esta gestión como el foco fundamental de concentración informativa y de servicio de la empresa, toda vez que se estableció como un canal permanente de información con un carácter multi-modal, no solamente brindando imputs en relación al marco institucional, sino también ofreciendo una interfaz de servicio digital para consignatarios y clientes.

Por otra parte, se desarrolló la sistematización de los módulos de exportación y diésel en el Sistema Informático de Administración Portuaria (SIAP), brindando información especializada y oportuna tanto para clientes, como para la empresa y el Estado Plurinacional de Bolivia.



Se fortaleció el posicionamiento de la imagen institucional a partir de la participación en ferias especializadas en logística y comercio exterior, acciones que permitieron acercar a la organización hacia un público más selecto en relación a temas de comercio exterior.

Elaboración y aprobación del primer manual de procedimientos para el puerto de Arica, que define y transparenta los procesos operativos que coadyuvan en la reglamentación de procedimientos de despacho y embarque de mercancías en importación y exportación. Asimismo trabajamos en una propuesta de reglamento de programación de faenas para importaciones que tiene el fin de regular el procedimiento con el operador portuario para mejorar el servicio de despacho de carga, reordenando la planificación de turnos y faenas.

En la Reunión Binacional (Bolivia-Perú) realizada en pasado noviembre en Sucre, se concretó la creación de una nueva oficina para el agente aduanero boliviano en el puerto de Ilo. Para ello la ASP-B desplegó una serie de acciones coordinadas con el Órgano Rector, traducidas en diversas reuniones junto a instituciones nacionales y peruanas –como por ejemplo las celebradas en la Reunión de Alto Nivel de Países Sin Litoral, o las realizadas en Lima Perú- con la finalidad de concertar criterios.

Dichas acciones fueron orientadas hacia la socialización con autoridades peruanas de proyectos tales como: la propuesta de manual operativo que legitima la constitución del agente aduanero de Bolivia en el Puerto de Ilo y el plan a corto y mediano plazo para la operativización en el puerto de Ilo como alternativa para la movilización de carga en puertos alternativos, mediante

preferencias tarifarias y operativas con la finalidad de generar incentivos comerciales.

Asimismo, la ASP-B apeló a la elaboración de un estudio internacional para el análisis de factibilidad integral que coadyuve a establecer un modelo de negocio propicio para el comercio exterior boliviano en puertos alternativos en el Pacífico.

En búsqueda de alternativas para movilizar la carga boliviana por el océano Atlántico, la ASP-B realizó gestiones para concretar en cesión indefinida y mismas condiciones una nueva área para la operativización y movimiento de carga. A la fecha venimos trabajando en campo para conocer el potencial mercado de proveedores, el circuito y cadena logística a ser explotada para luego concretar el movimiento de carga a través de la ASP-B por puertos del Atlántico.

Se efectuaron ajustes a las operaciones y programas para adecuarlos a la realidad jurídica de la nueva empresa: organigrama, reglamentos específicos (RE-SOA, RE-SPO, aún pendientes de aprobación mediante la resolución administrativa correspondiente), y otros, como el Manual de Organización y Funciones (MOF), en elaboración.

Por último y no menos importante, a nivel nacional la ASP-B sentó presencia en las ciudades de La Paz, Cochabamba, Santa Cruz, Sucre, Oruro, El Alto

y Tambo Quemado, lo que nos permite trabajar de la mano con nuestros consignatarios de forma sistemática para su satisfacción. De esta manera, concluyendo con nuestra redacción, señalamos algunos otros logros empresariales en los ámbitos administrativos, ejecutivos y gerenciales que coadyuvaron a afianzar un primer período como empresa estatal al servicio de bolivianas y bolivianos:

- Se procesaron 12.639 solicitudes de servicio (Despacho Preferente), llegando a un total anual de 50.000.
- Se recuperó el 20% de la cartera en mora acumulada, superando la meta propuesta para la presente gestión.
- Se realizó la verificación de la aplicación correcta de las tarifas vigentes mediante informes de conformidad.
- Se supervisaron las faenas de movimiento de carga en puertos habilitados mediante remisión de estadísticos.
- Se desarrollaron y perfeccionaron sistemas y módulos en el sistema informático, para facilitar la operativa interna orientada al cliente: notificaciones vía mail a los consignatarios, nuevo módulo de exportaciones y despacho de diésel, y el nuevo sistema de correspondencia de la ASP-B.
- La GE se trasladó al Puerto de Ilo, Perú, así como a puertos en Chile con el propósito de evaluar las condiciones y dotar de ropa de trabajo al personal.



EL ROL DE LA ADMINISTRACIÓN DE SERVICIOS PORTUARIOS - BOLIVIA EN EL PUERTO DE ARICA



El Tratado de Paz, Amistad y Comercio suscrito entre Bolivia y Chile en remplazo del Pacto de Tregua entre ambos Estados después de la Guerra del Pacífico, establece que la República de Chile reconoce a favor de Bolivia y a perpetuidad, el más amplio y libre derecho de tránsito comercial por su territorio y puertos del Pacífico, en compensación a la extensa pérdida de territorio sufrida. De igual forma, establece el derecho de la entonces República de Bolivia, de constituir agencias aduaneras en los puertos que designe para hacer su comercio, estableciéndose en ese entonces los Puertos de Arica y Antofagasta, aspecto que se repite en las Convenciones posteriores sobre tránsito y comercio suscritas con el vecino país.

Con el objeto de dinamizar los procesos y generar una mejor atención a nuestras importaciones y exportaciones, se crea en el año de 1965 la Administradora Autónoma de Almacenes Aduaneros A.A.D.A.A. con la premisa de prestar servicios de almacenamiento en el interior del país y en las faenas portuarias a las mercancías en tránsito de y hacia Bolivia tanto en los puertos del Pacífico como en la Hidrografía. Esencialmente se le otorga a la A.A.D.A.A. la representatividad en nombre del Estado Boliviano de hacer cumplir los términos establecidos del libre tránsito irrestricto suscritos con la República de Chile.

Como efecto de todos los cambios estructurales, la privatización de los servicios de almacenamiento en 1992 y la evolución del comercio exterior boliviano, el 12 de diciembre de 1996, se crea mediante Decreto Supremo 24434, la Administración de Servicios Portuarios – Bolivia (ASP-B) en sustitución de la ahora ex A.A.D.A.A., estableciéndose plenamente entre sus atribuciones ser el único Agente Aduanero Oficial acreditado por el Gobierno de Bolivia en los Puertos habilitados y por habilitarse para el tránsito de mercancías de y hacia Bolivia, atribución ratificada por la Ley 1990, Ley General de Aduanas.

Desde su creación, la ASP-B, se ha constituido en la entidad fiscalizadora de las operaciones portuarias, esencialmente en el Puerto de Arica, donde se concentra el mayor movimiento de exportación e importación de ultramar, movilizándose en la gestión 2015, un aproximado de 2,3 millones de toneladas de mercancía en tránsito de y hacia Bolivia.

LA IMPORTANCIA DE LA PARTICIPACIÓN DE LA ASP-B EN EL PUERTO

La principal función de la ASP-B es servir a los importadores y exportadores bolivianos, ejerciendo

la potestad del Estado, para la fiscalización, control y verificación y custodia de la carga en tránsito de y hacia Bolivia, siendo la única entidad, ahora Empresa Estatal (a partir del Decreto Supremo 2406 del 17 de junio de 2015), asignada con funciones específicas en cumplimiento al Tratado de Paz, Amistad y Comercio de 1904 y en el marco de los lineamientos del Sistema Integrado de Tránsito establecido por los Gobiernos de Chile y Bolivia para el Puerto de Arica en 1975.

La presencia de la ASP-B en puertos chilenos, con atribuciones específicas, permite que en la operativa portuaria de despacho y embarque de mercancías se reduzcan los daños y mermas de la carga, se fiscalice la utilización de los recursos operativos necesarios, se determine la responsabilidad de los intervinientes en las faenas y asegurar que la carga boliviana salga de territorio chileno en las condiciones determinadas por los acuerdos bilaterales y conforme a lo manifestado por los consignatarios bolivianos, gracias a la presencia física en el sitio de ejecución de faenas portuarias en representación de los clientes y el Estado, verificando que el desarrollo de las mismas sea de forma adecuada y oportuna.

LA MONOPOLIZACIÓN DE LOS SERVICIOS PORTUARIOS

Otro claro ejemplo del no cumplimiento del Tratado de Paz, Amistad y Comercio de 1904 y de los Convenios complementarios y el principal obstáculo al libre tránsito, fue la privatización del Puerto de Arica, al operador privado Terminal Puerto Arica (TPA), lo que ha generado el desconocimiento de los principales compromisos del Estado Chileno y ha desvirtuado los principios establecidos por los acuerdos bilaterales.

El operador privado, ha monopolizado no solo los sitios de atraque, tal cual versa el Contrato de Concesión, sino también las operaciones de despacho y los sitios de almacenamiento de la carga, mismos que deberían estar bajo custodia del Agente Aduanero de Bolivia. Se ha atropellado los derechos del libre tránsito, con el argumento de la modernización y necesidad de inversión en el Puerto, obligando a que la carga en tránsito sea manipulada en la recepción y el despacho por un solo operador, lo que deriva en postergaciones en los despachos, no cumplimiento del total de las planificaciones entregadas por la ASP-B, rechazos de determinadas faenas que implican traslados a Extrapuerto por la falta de capacidad operativa (recursos humanos, maquinaria) del operador privado, para la atención de la carga en tránsito a Bolivia generando mayores costos para los consignatarios bolivianos.

JURISDICCIÓN Y COMPETENCIA DE LA ASP-B EN EL MARCO DE LOS TRATADOS BILATERALES CON CHILE

La Declaración de Arica de 1953, ratifica la voluntad del Gobierno de Chile de cumplir en todo tiempo, fiel y lealmente los tratados y convenios sobre libre tránsito a favor de Bolivia, en especial los principios que rigen en el Convenio de 1937 (Convención sobre Tránsito), que a la letra dicen: " 1. Toda clase de carga, sin excepción alguna, en tránsito por territorio chileno, de o para Bolivia, se halla sujeta a la JURISDICCIÓN Y COMPETENCIA DE LAS AUTORIDADES BOLIVIANAS, representadas por los respectivos Agentes Aduaneros acreditados por el Gobierno de Bolivia, desde el momento que las autoridades chilenas entreguen la carga a los agentes aduaneros bolivianos. Esta entrega de acuerdo con la letra y con el espíritu del convenio debe ser hecha en el momento mismo en que la carga arribe a puerto chileno sin que pueda ser interferida por autoridad alguna. Cualquiera que sea el recinto en el que se deposite la carga, se considera también recinto boliviano (...)".

La carga boliviana, conforme reza la Declaración de Arica, está sujeta a la Jurisdicción y Competencia del Agente Aduanero acreditado por el Gobierno Boliviano, atribución que ejerce la ASP-B.

Sin embargo, existen entidades del Gobierno Chileno que vulneran este principio, en primera instancia el Servicio Agrícola Ganadero (SAG), que constantemente busca tener injerencia en el manejo de la mercancía boliviana, bajo los argumentos para evitar riesgos fitosanitarios y la Aduana Nacional de Chile, que constantemente realiza Aforos a la carga en tránsito, elevando los costos operativos, en desmedro del comercio exterior boliviano.

Situación que ha merecido constantes reclamos por parte de la ASP-B, puesta en conocimiento de nuestra Cancillería, entidad que ha realizado las representaciones y denuncias correspondientes por este incumplimiento.



EL PUERTO DE ILO COMO ALTERNATIVA

El Corredor Ferroviario Bioceánico Central es un proyecto liderizado por el Presidente Evo Morales Ayma para construir un megapuerto en el sur peruano



Situación actual del Puerto de Ilo

El Puerto de Ilo, ubicado en el Departamento de Moquegua de la República del Perú, tiene actualmente 81.445 m² de superficie y características operables con ventajas conocidas como su ubicación geográfica, intermodalidad del puerto y conexiones viales terrestres y aéreas.

Tiene, regionalmente, en la zona sur peruana un crecimiento económico nacional apreciable y perspectivas de desarrollo internacional, así mismo, está en camino la consolidación de integración comercial con Bolivia y Brasil y están abiertas

las posibilidades de promover inversiones, en el mejoramiento del puerto, privadas o públicas a definirse hasta fines del 2016.

La Zona Marítima está conformada por áreas de servicio para atracar en el muelle, amarraderos, dársenas para giros y maniobras del buque, pero el canal de acceso es abierto y sin protección y carece de estructura de rompeolas. Su profundidad promedio es de 36 pies (11 m), con un suelo marino de roca. El muelle alcanza los 302 metros de largo y 27 metros de ancho. En el año 2015 la carga movilizada fue de 425.474 TM y 3.382 TEU.

Actualmente está en plenas condiciones de embarcar y desembarcar carga fraccionada (Bobinas, Envasada, Carga Rodante, etc.), contenedores y carga solida a granel.

En lo que se refiere a las características de explotación, éstas se muestran muy discontinuas, principalmente por la baja frecuencia de recalado de líneas regulares y la ausencia de limitaciones infraestructurales (rompeolas) y la efectividad portuaria de atención a las naves y a su carga.

Proyecciones de ASP-B en relación al desarrollo del Puerto de Ilo

ASP-B viene desarrollando perspectivas de utilización del Puerto de Ilo como alternativa práctica para el comercio exterior boliviano, desde estudios de factibilidad e inversión hasta relaciones de cooperación con instituciones públicas o privadas para promover, en un puerto adecuado, la exportación e importación de productos a través del Puerto de Ilo.

Las inversiones necesarias se focalizan en trabajos de modernización de infraestructura de los amarraderos como muelles de amarradero y acceso al amarradero, remodelación de almacenes, con el fin de lograr soportar el desarrollo de cargas de proyectos, adquisición de equipos como tractores, montacargas, grúas móviles, cargadores frontales e infraestructura portuaria de recepción a las naves, administrativa, de almacenamiento y de apoyo tecnológico.

Esta visión está supeditada al envío real de carga de exportación alcanzando incrementar la productividad (TM/Hora) a niveles internacionales.

Las recientes negociaciones con el gobierno peruano, serán de gran ayuda para consolidar la presencia jurídica de ASP-B en los niveles, principalmente, referidos a los Manuales Operativos y a la personería jurídica administrativa reconocida por el estado peruano.



ASP-B JUNTO AL TRANSPORTE BOLIVIANO



La Administración de Servicios Portuarios – Bolivia (ASP-B) en los últimos años ha fortalecido la relación con el sector transportista boliviano, mediante el robustecimiento de la interacción directa y la mejora en servicios tanto tradicionales como digitales.

En el Puerto de Arica, la ASP-B ha reforzado su trabajo en relación a la planificación y programación de faenas para el ingreso de camiones bolivianos, resguardando la reserva de la carga de ultramar, supervisando y controlando el carguío a los camiones, interviniendo las mercancías cuando no son correctamente estibadas por parte de operadores privados de carga y participando activa y proactivamente en las reuniones de coordinación técnica operativa, precautelando el cumplimiento del Tratado de 1904 y convenios vigentes en puertos habilitados.

Con la finalidad de optimizar tiempos para esta labor, la ASP-B amplió la cantidad de trabajadores en el puerto habilitado por el Estado Plurinacional en el Puerto de Arica a fin de cumplir con los estándares de calidad de servicio y mejorando los ambientes para brindar un mejor trato a las y los conductores bolivianos.

En beneficio de la mejora del servicio y su modernización para el transporte pesado nacional, la empresa estatal portuaria de Bolivia desarrolló un sistema informático (Sistema de Información y Administración Portuaria S.I.A.P) para la facilitación de las operaciones portuarias en puertos, regionales y frontera, permitiendo contar a los diferentes usuarios del sistema SIAP, importadores, despachantes de aduana, transportistas bolivianos, exportadores y usuarios en general con información portuaria oportuna y sistemática.

A la fecha se viene trabajando en un importante proyecto para continuar modernizando la empresa en beneficio del comercio exterior y del transporte internacional boliviano mediante la ampliación de servicios portuarios por puertos alternativos a los de uso tradicional.

En última línea es importante mencionar que la ASP-B ha realizado varias gestiones de representación ante distintas medidas -como la Ley chilena 20001- que encarecen el costo de manipulación de carga, obstaculizando el libre tránsito mediante el cambio de peso máximo de carga humana de 50 Kg a 25 Kg y el uso de máquinas para su manipulación.

Estas acciones, más allá de perjudicar el comercio exterior, vulneran el libre tránsito de la carga boliviana toda vez que obliga a importadores y exportadores nacionales a incurrir en costos por servicios no solicitados. Al margen de medidas salubres para que el personal opere en los puertos, se debe considerar la necesidad de un equilibrio frente al incremento insostenible de los costos en el puerto.



Para comodidad del sector pesado se dispuso en oficinas regionales y fronteras los formularios de solicitudes del servicio portuario en importaciones como exportaciones, así como su colocación en versión digital en la página Web de la empresa (www.aspb.gob.bo) para mayor facilidad de acceso, acompañando la modernización de otros productos como el cotizador portuario digital, consultas en línea sobre el estado de la carga en puerto de tránsito, planillas de gasto e información específica para el rubro motorizado sobre trámites y gestiones.

EFFECTOS DEL ENCLAUSTRAMIENTO MARÍTIMO



Dada la actual coyuntura en la que vive Bolivia, es innegable la situación que sufren los países que no tienen una vía de salida soberana al mar y en especial de aquellas que dependen de sólo un país para movilizar gran cantidad de su comercio con impactos negativos no sólo referido a las importaciones y exportaciones, sino también sobre la economía en su conjunto. En este sentido es importante mencionar que según las estadísticas del Instituto Nacional de Estadística (INE), durante el 2015 se movilizaron un 81% de las exportaciones y 83% de las importaciones bolivianas a través de puertos chilenos vía ultramar.

Si tomamos como base diferentes estudios en esta temática, podemos mencionar cuatro principales variables que explican cuáles son los efectos de índole económica y política implementados al enclaustramiento marítimo boliviano. La primera se basa en el hecho de las relaciones políticas que se tienen con el país de tránsito y la condicionante a temas relativos a la facilitación del comercio, estando sujetas a buenas o malas relaciones entre los países involucrados, a través de por ejemplo, un bloqueo en las fronteras o la adopción de medidas regulatorias o no arancelarias que impidan un flujo normal de comercio.

En segundo lugar, se tiene la vulnerabilidad a los conflictos sociales en el país de tránsito, lo cual repercute en el encarecimiento de los costos y la demora en los tiempos, los que pueden ocurrir por días e incluso semanas. En este punto es importante mencionar que según una publicación de la CEPAL, las terminales portuarias de Chile concentraron un 46% de las huelgas a nivel regional en el período 2010-2014, representando un total de 143 días laborables. Asimismo, se tiene como antecedente los continuos paros y huelgas que suceden en frontera por los reclamos generados por la representación de instituciones estatales chilenas que dentro la actual coyuntura se vienen suscitando, impidiendo el libre tránsito que Bolivia tiene establecido según el Tratado de 1904 y convenios posteriores.

La tercera variable a considerar es la dependencia en cuanto a infraestructura se refiere del país de tránsito refiriéndose a carreteras, vías férreas, centros de almacenamiento y por supuesto infraestructura

portuaria. En este sentido, uno de los casos de mayor atención es el sucedido en el Ferrocarril Arica – La Paz, el cual se encuentra paralizado desde el año 2005, en donde la empresa administradora del mismo se declaró en quiebra, estando en la actualidad inutilizable.

Otro punto a destacar, fue la privatización de los puertos chilenos a través de la promulgación de la Ley 19542 de Modernización del Sector Portuario Estatal. En el caso específico del Puerto de Arica, en 2004 se adjudica la operación monopólica a un

consorcio privado por un período de 30 años, y por el lado del Puerto de Antofagasta, el año 2003, también un consorcio privado se adjudica la administración y explotación de la Terminal 2 del Puerto de Antofagasta por un período similar al de Arica. Resultado de estas acciones, las empresas privadas se encargaron de realizar las inversiones previstas en sus contratos de concesión, sin embargo, las mismas no se adecuaron al crecimiento del comercio boliviano quedando limitadas en su recepción, capacidad de almacenamiento y despacho de la carga.



Por último, la carga administrativa que se imponen a los flujos de comercio en tránsito, es decir la burocracia impuesta por el Estado chileno, es un factor preponderante al analizar el flujo de la carga en tránsito. La misma, si bien en un principio puede ser considerada como normativa aduanera, al final es evidente de que se trata de barreras al tránsito a través de la imposición de normas unilaterales tomadas sin ningún tipo de consenso con el Estado boliviano. De la misma manera, estas imponen un aumento en los costos, no sólo de pagos directos, sino también en certificaciones y licencias que aumentan también los tiempos.