

Comercio Exterior

Un mundo de oportunidades



www.ibce.org.bo

SANTA CRUZ - BOLIVIA • 2017 • AÑO 26 • Nº 254 • PUBLICACIÓN DEL INSTITUTO BOLIVIANO DE COMERCIO EXTERIOR



HIDROVÍA PARAGUAY - PARANÁ UNA SOLUCIÓN REAL PARA EL COMERCIO EXTERIOR BOLIVIANO



AGRADECIMIENTO:

El Consejo Editor de "Comercio Exterior" agradece la colaboración de la Cámara de Industria, Comercio, Servicios y Turismo de Santa Cruz - CAINCO por el apoyo brindado para la presente coedición.

cainco



TOYOTA



**NUEVA
FORTUNER**
DOMINANDO LA CIUDAD

TOYOSA

www.toyosa.com



EDITORIAL

HIDROVÍA PARAGUAY - PARANÁ: UNA SOLUCIÓN REAL PARA EL COMERCIO EXTERIOR BOLIVIANO

Lic. Juan Pablo Saucedo Vidal
Gerente de Estudios y Proyectos
INSTITUTO BOLIVIANO DE COMERCIO EXTERIOR - IBCE

Hablar de la Hidrovía Paraguay-Paraná es hablar de soluciones para el comercio exterior boliviano. La profundización de su uso ha sido una constante propuesta desde el Departamento de Santa Cruz a fin de mejorar la competitividad del comercio exterior boliviano, una alternativa eficaz para la salida y el ingreso de mercancías a través del Océano Atlántico, como lo ha reconocido el propio gobierno.

En la presente edición de "Comercio Exterior" se describen los resultados de un análisis estadístico del movimiento de la carga boliviana según vías de salida/ingreso así como se hace también una comparación objetiva sobre las características y costos implicados por el uso de diversos puertos con salida tanto al Océano Pacífico como al Atlántico, para la carga boliviana, incluyendo aquellos pendientes de consolidación en cuanto a infraestructura logística y de accesos se refiere.

A estas alturas, no cabe duda que las estadísticas demuestran que la Hidrovía Paraguay-Paraná es una alternativa factible para el comercio exterior del país, pues el sistema portuario boliviano cuenta con tres puertos en efectiva operación sobre el Canal Tamengo: Puerto Aguirre, Puerto Jennefer y Puerto Gravetal, que movilizaron cerca de un millón y medio de toneladas en la gestión 2016, un millón correspondiente a exportaciones y medio millón a importaciones.

Entre los productos exportados a través de los indicados puertos, destacan la soya y sus derivados, a saber: 824 mil toneladas de torta, 177 mil toneladas de aceite y 20 mil toneladas de grano.

Por el lado de las importaciones destaca el diesel como el principal producto que ingresó a través de la Hidrovía, con un volumen de carga de 297 mil toneladas, seguido de gasolinas (94 mil toneladas) y malta sin tostar (24 mil toneladas).

Las principales razones para impulsar un mayor uso de la Hidrovía Paraguay-Paraná tiene que ver primeramente con el hecho de consagrar una salida soberana al mar para Bolivia –en este caso, al Océano Atlántico– con una "administración boliviana", permitiendo a los operadores de comercio exterior del país contar con mayor certidumbre para su cadena logística, algo que en el último tiempo no ocurre con la salida por el Pacífico vía puertos chilenos, por razones que escapan al control de los exportadores e importadores bolivianos, y que han significado un perjuicio para ellos así como para todos los que están involucrados en la cadena del movimiento de carga internacional.

La segunda razón tiene que ver con la competitividad de nuestros operadores de comercio exterior. En esta edición de "Comercio Exterior" se muestran las reducciones en costos logísticos y de transporte, de utilizarse la Hidrovía Paraguay-Paraná como alternativa, más aún teniendo en cuenta las potencialidades del anhelado Puerto Busch que a mediano plazo se espera sea una realidad.

Con menores costos, los operadores de comercio exterior podrán competir en mejores condiciones que sus competidores de países vecinos como Brasil, Argentina, Paraguay y Uruguay, que ya hacen uso de la Hidrovía para movilizar su carga y que, además, poseen una producción agroindustrial muy similar a la que el Departamento de Santa Cruz podría movilizar por la Hidrovía a mayor escala.

Un tercer y no menos importante motivo por el cual la Hidrovía Paraguay-Paraná debería ser una prioridad para Bolivia, es el efecto de la inversión tanto pública como privada que falta por ejecutar, lo que podría implicar un gran "polo de desarrollo" en el Sudeste de Santa Cruz con la creación de numerosas fuentes de empleo, tanto para la construcción de infraestructura así como con los servicios que podrían masificarse con una utilización a mayor escala de esta vía de salida.

Contar con esta posibilidad económicamente viable, aumenta las chances del país para alcanzar la gran meta que se ha propuesto de triplicar la producción de alimentos al 2025, para consolidar la soberanía alimentaria nacional y generar cuantiosos volúmenes para la exportación, siendo este corredor fluvial enormemente gravitante.

No cabe duda que la Hidrovía Paraguay-Paraná es una solución para el comercio exterior de Bolivia, ahora mismo y, con mucha más razón, si a mediano plazo se consolida el ansiado Puerto Busch.

Staff

Directorio del Instituto Boliviano de Comercio Exterior 2017

Lic. Reinaldo Díaz Salek
Presidente

Lic. Diego Andrés Justiniano Pinto
Vicepresidente

Ing. Carlos Franco Vacadolz
Secretario

Lic. Jean Pierre Antelo Dabdoub
Tesorero

Directores

Lic. Marcelo Enrique Pantoja Soncini
Ing. Víctor Hugo Gutiérrez Rojas
Ing. Ramiro Monje Calderón
Lic. Matias Honnen Miyada
Lic. Luis Ernesto Castedo Urzagaste
Ing. Pablo Ignacio Mier Ostría
Lic. Oscar Mario Justiniano Pinto
Lic. Daniel Gutiérrez Diederich
Ing. Martín Salces López
Lic. Ricardo Reimers Ortiz
Lic. Jorge Mendieta Terceros
Abog. Roberto Fuentes Ávila
Lic. Sofía Villegas Reynolds

Consejo Editor:

Lic. Reinaldo Díaz Salek
Presidente

Lic. Gary Antonio Rodríguez Álvarez, MSc.
Gerente General

Ing. María Esther Peña Cuéllar, MSc.
Gerente Técnico

Lic. Mónica Jáuregui Antelo
Gerente de Promoción

Ing. Diana Sabillón Garay
Gerente de Responsabilidad Social Empresarial

Lic. Juan Pablo Saucedo Vidal
Gerente de Estudios y Proyectos

Control de Calidad:

Lic. Mónica Jáuregui Antelo
Gerente de Promoción

Lic. Scarlett Arce Loza
Asistente de Gerencia de Promoción

Fotos y Redacción:

UNICOM - IBCE

Distribución:

Lic. Mónica Fuertes Ibañez
Consultora Externa

Oficina Central:

Av. La Salle N° 3-G (Canal Isuto)
Teléfono Piloto: (591-3) 336 2230
Fax: (591-3) 332 4241 Casilla: 3440
ibce@ibce.org.bo • www.ibce.org.bo
Santa Cruz - Bolivia

Oficina en La Paz:

Edif. 16 de Julio Piso 10 Of. 1010
Paseo "El Prado"
Teléfono: (591-2) 290 0424
Fax: (591-2) 290 0425 • Casilla: 4738
enlace-lpz@ibce.org.bo
La Paz - Bolivia

Diseño y Diagramación

Ups publicidad

Impresión:

Industrias Gráficas SIRENA

"Comercio Exterior" Depósito Legal: N° 8-3-77-06 • Derechos Reservados - Se autoriza su reproducción citando la fuente

POR LA HIDROVÍA PODEMOS POTENCIAR EL COMERCIO EXTERIOR BOLIVIANO



Ser más competitivos, tener soberanía, generar más movimiento económico aprovechando las potencialidades de la Hidrovía Paraguay – Paraná, tomando en cuenta las inversiones bolivianas realizadas en la misma, son los temas que profundiza el Presidente de CAINCO, Ing. Jorge Arias Lazcano.

Este año Bolivia ha sufrido no solo por los bloqueos que se generaron en el territorio nacional, sino por aquellos que se desarrollaron fuera de nuestras fronteras, especialmente en los puertos chilenos. Eso demostró nuestra vulnerabilidad en relación al comercio exterior, lo cual impulsa al sector empresarial a buscar soluciones alternativas y eficientes frente a esta realidad. Es desde esa perspectiva que se visualizó el Sistema Portuario de la Hidrovía Paraguay - Paraná, donde Bolivia tiene puertos que ya están operando, y sobre el cual el Presidente de la Cámara de Industria, Comercio, Servicios y Turismo de Santa Cruz, Ing. Jorge Arias Lazcano, hace unas puntualizaciones que reproducimos a continuación.

“Especialmente en Bolivia, por su condición de mediterraneidad, el tema logístico es muy importante porque incide de manera directa en los costos de las empresas, e inclusive puede llegar a inviabilizar proyectos que podrían ser factibles. Por eso hay una inquietud en el sector empresarial boliviano debido a los bloqueos que han impedido el normal desarrollo del comercio exterior más allá de nuestras fronteras, donde no tenemos soberanía.

Por esta razón CAINCO ha realizado estudios para encarar de forma responsable soluciones a este problema de logística que no puede ser controlado por los bolivianos. Luego de hacer un levantamiento de la zona de la Hidrovía Paraguay – Paraná, que está en territorio boliviano, llegamos a la conclusión de que existe un sistema portuario que está en condiciones de poder brindar servicios de importación para todo tipo de carga que llega por el Atlántico desde Asia, Europa y la costa este de los Estados Unidos, así como también servicios de exportación a estos destinos.

Al hacer una comparación de los tiempos de arribo de una carga de importación a su destino final en Bolivia desde los puertos de Arica, en comparación con los de la Hidrovía Paraguay – Paraná, identificamos que puede haber una disminución importante utilizando el sistema portuario que ya está sobre la Hidrovía. Eso tiene un efecto directo sobre los costos de importación, lo que nos haría más competitivos. Sobre estos datos ya hemos coordinado con diferentes instituciones para profundizar acerca de toda la potencialidad que tiene actualmente la Hidrovía Paraguay – Paraná.

Uno de los aspectos que debemos dejar en claro es que no estamos planteando una sustitución de la carga boliviana que ingresa por Chile, o la que podría venir del Perú con el desarrollo del Puerto de Ilo. Lo que proponemos son alternativas que permitan el flujo de parte de la carga de importación y exportación de Bolivia.

Por los puertos de Chile se desplaza el 68% de la carga de exportación vía marítima, mientras que por el Atlántico tan solo el 30%. Estos porcentajes se podrían modificar con los incentivos correspondientes para que más carga salga por el Atlántico.

El Sistema Portuario Boliviano en la Hidrovía Paraguay – Paraná, que está en operación, debe ser utilizado. Tenemos a Puerto Aguirre, Puerto Jennefer y el Puerto de Gravetal, los que están en condiciones de mover carga por la Hidrovía. Además esta vía de comercio exterior se fortalecerá mucho más cuando Puerto Busch, que es tan preciado por nuestra región, se haga una realidad. Tenemos que trabajar en este anhelo de la región, es un desafío a mediano plazo y hay que hacer todos los esfuerzos para concretarlo. Mientras tanto tenemos que aprovechar lo que ya está instalado.

Un factor importante de este sistema portuario es que nos permite tener soberanía. Podemos estar usando los puertos de Chile actualmente, o más adelante el de Ilo en Perú, que para activarse

requiere inversiones significativas; o también podemos acceder al Puerto Carmelo Peralta que nos ofrece Paraguay, pero en ninguno de ellos tendremos soberanía. Los puertos que actualmente están operando en la Hidrovía tienen esta condición, que como lo hemos experimentado, es vital para garantizar la continuidad de las exportaciones e importaciones del país.

Según los datos que se han recabado por parte del área económica de CAINCO, el sistema de carga de la Hidrovía Paraguay – Paraná tendría la capacidad de aproximadamente 100 millones de toneladas. Nosotros en Bolivia apenas tenemos 1,5 millones de toneladas, de los cuales 1 millón corresponde a las exportaciones y medio millón a las importaciones. Con esto lo que quiero decir es que podemos hacer un uso racional de las potencialidades que tenemos por medio de nuestra conexión con el Océano Atlántico a través de la Hidrovía y específicamente el Canal Tamengo.

Por esta razón el Puerto de Gravetal, Puerto Aguirre y Puerto Jennefer se constituyen en una salida natural para la importación y exportación de carga. Además en estos momentos en que los bolivianos estamos sintiendo los efectos de la desaceleración económica, esta alternativa que nos presenta la Hidrovía hace que abaratemos costos y podamos ser más competitivos.

Un factor que ayuda es que tenemos en la zona algunas características que nos ayudan en ese propósito. Por un lado está la multimodalidad, es decir que la carga una vez que llega a los puertos puede embarcarse ya sea por camiones o en ferrocarril. El transporte pesado puede usar la carretera en buenas condiciones que nos comunica con el resto del país. Simplemente como ejemplo, los camiones que traen la carga del Puerto de Arica para llegar a Santa Cruz, tienen que subir hasta los 4.600 metros sobre el nivel del mar, con el consecuente gasto de combustible y de tiempo. De igual manera se tiene el sistema de transporte por vía férrea, que es uno de los factores que puede abaratar significativamente los costos.

Además es muy importante señalar que en esta zona fronteriza ya está operando el sistema aduanero boliviano, lo mismo que el Servicio Nacional de Sanidad Agropecuaria e Inocuidad Alimentaria y se encuentran oficinas del sistema financiero nacional para apoyar las operaciones de comercio exterior que se realizan en el lugar. De esta manera se genera una relación virtuosa para que los empresarios bolivianos dedicados a la importación y exportación puedan ser más competitivos.

Por eso desde CAINCO promovemos la competitividad de las empresas. Este factor no solo trae beneficios al sector empresarial, sino al país porque genera un mayor movimiento económico. Además trae asociado el tema de la innovación y la tecnología, pues muchos de los puertos que ya están operando han realizado inversiones significativas en este sentido con el objetivo de optimizar sus operaciones y brindar servicios de calidad a las empresas importadoras y exportadoras.

Ya se ha presentado al Gobierno Nacional la oportunidad de aprovechar de mejor forma el sistema portuario boliviano que está instalado en la Hidrovía Paraguay – Paraná, con todas sus virtudes y sus potencialidades futuras, incluyendo obviamente el proyecto de Puerto Busch. Ahora solo nos queda poner determinación y coraje para consolidar toda la potencialidad de este sistema que permitirá al país tener una alternativa soberana que podemos utilizar potenciando el comercio exterior boliviano”.

MANAGEMENT FORUM



“ **VISIÓN
ESTRATÉGICA
E INNOVACIÓN**”

Cómo enfrentar un mundo hiperconectado

18

de octubre
de 8:30 a 13:30 hrs.

INSCRÍBASE  foros@cainco.org.bo  **3383304**

CONFERENCIAS

- Marcos Urarte: VISIÓN GLOBAL Y ESTRATÉGICA
- Joan Ras: INNOVACIÓN Y TRANSFORMACIÓN DIGITAL
- José María Blanco: CIBERSEGURIDAD

ALIADOS:



AUSPICIAN:



APOYA:



Este proyecto está financiado por la Unión Europea

Caja de Ahorro **GanaDoble**

¡GANAR DOBLE ES MEJOR!

Por cada 500 bolivianos de saldo en tu Caja de Ahorro GanaDoble tienes una opción más de duplicar tu saldo. A más ahorros, más posibilidades de ganar, Ganar Doble.

2% tasa de interés anual hasta 70.000 Bs.

Esta entidad es supervisada por ASFI



**AUTORIDAD
DE FISCALIZACIÓN DEL JUEGO**

JUEGO JUSTO, LEGAL Y TRANSPARENTE

Actividad Autorizada y Fiscalizada
por la Autoridad de Juegos

Promoción válida desde el 20 de marzo hasta el 06 de octubre de 2017.

Para información acerca de lugar y fecha del sorteo, entrega de premios; ingresa a www.bg.com.bo



BANCO GANADERO

HIDROVÍA PARAGUAY-PARANÁ: LA ARTERIA INTEGRACIONISTA DE AMÉRICA DEL SUR



Es uno de los proyectos de mayor prioridad entre las instituciones relacionadas con la temática integracionista latinoamericana, la Hidrovía Paraguay-Paraná, con sus 3.440 kilómetros de extensión desde Puerto Cáceres, Brasil hasta el Puerto Nueva Palmira en Uruguay es el sistema hídrico que desde hace más de tres décadas está siendo reimpulsado por los gobiernos de Brasil, Bolivia, Paraguay, Argentina y Uruguay, como países integrantes de esta alternativa de flujo comercial que, entre otras virtudes, ofrece una salida soberana hacia los puertos más importantes asentados en aguas del Atlántico, con un medio de transporte mucho más eficiente, ambientalmente amigable y de costos más competitivos.

La Hidrovía es un sistema fluvial formado por los ríos internacionales Paraguay y Paraná, ofrece una vía navegable natural con una inclinación mínima que elimina la necesidad de construir esclusas para ese cometido. Comienza al norte de Brasil, en el Puerto de Cáceres y baja hasta el Puerto de Nueva Palmira en Uruguay, pasando por la frontera de Bolivia, Paraguay y Argentina. Esta arteria hídrica cuenta con un área de influencia de 1,75 millones de kilómetros cuadrados y una población de 17 millones de habitantes.

EMBARCACIONES QUE RECORREN LA HIDROVÍA

En su mayoría son los denominados convoyes o trenes de empuje, con poco calado, cada convoy es un grupo de barcazas arrastradas por un remolque de empuje. Una barcaza mide aproximadamente 12x48 metros con la capacidad de cargar hasta 1.500 toneladas. Pero al pasar a formar parte de un convoy de 20 barcazas el tren de empuje puede medir hasta 300 metros de eslora por 60 metros de manga y su capacidad de carga llega hasta las 30 mil toneladas aproximadamente.

El remolcador de empuje promedio suele tener una fuerza de 5.000 HP (Caballos de fuerza, por sus siglas en inglés). Embarcaciones de este tamaño son utilizados entre Corumbá y la confluencia del Río Paraguay con el Paraná, a partir del Puente General Belgrano, el tamaño de los convoyes es libre hasta el Puerto San Martín, donde ya se encuentran embarcaciones de ultramar.



Debido a cuestiones regulatorias que encarecen e inviabilizan el aprovechamiento de esta vía natural de flujo de carga para Argentina, la mayor parte de los barcos que circulan por la Hidrovía llevan la bandera paraguaya o boliviana. De acuerdo a datos de distintos organismos internacionales, por la Hidrovía circulan anualmente más de 36 millones de toneladas anuales de carga comercial de las cuales cerca de

20 millones de toneladas son granos. Se espera que en las próximas décadas esta cifra se duplique. Bolivia transporta actualmente por esta vía cerca de 1,5 MM de toneladas métricas de su carga comercial.

FLUJO COMERCIAL Y POTENCIALIDAD DE LA HIDROVÍA

El territorio comprende un área con potencialidades únicas para el desarrollo integral de las regiones de los países que conforman el sistema de la Hidrovía, se produce principalmente soya y sus derivados, algodón, girasol, trigo, lino, mineral de hierro, manganeso y otros productos industriales y agroindustriales.

De ahí que entre los productos más transportados por la Hidrovía cuentan la soya y derivados, seguido del hierro y combustibles. En comparación, hay cuatro veces más mercadería de bajada que de subida. La carga de subida está compuesta en 80% por combustible. En cuanto a los volúmenes, el Programa Hidrovía Paraguay-Paraná, indica que la mercadería transportada se multiplicó de 700 mil toneladas a casi 15 millones de toneladas año.



Sin embargo, pese a este aumento se estima que la Hidrovía aún opera con un tonelaje muy por debajo de su capacidad, actualmente se coordinan acciones para un mayor aprovechamiento de los recursos compartidos, de manera de alcanzar un incremento que podría duplicar el nivel actual de carga transportada para el período 2020/2025.

EFICIENCIA DEL TRANSPORTE FLUVIAL

A diferencia del transporte terrestre, sea por carretera o vía ferroviaria y más aún con el transporte aéreo, el transporte fluvial se muestra como una opción mucho más competitiva en términos de impacto ambiental y consumo de combustible por kilómetro recorrido.

**“TU CARGA Y TU CONFIANZA,
EN ALAS BOLIVIANAS”**



40
Años
Bodas de Rubí

Transportes Aéreos Bolivianos, cuarenta años brindando servicios de transporte aéreo de carga nacional e internacional, promoviendo la integración y la soberanía nacional, realizando operaciones de apoyo al comercio internacional, contribuyendo tanto a las importaciones como a las exportaciones, transportando varios tipos de carga como ser: carga perecedera, equipos y maquinaria petrolera, animales vivos, mercancías peligrosas, carga voluminosa y sobre dimensionada, manteniendo rutas a Lima, Caracas, Miami y realizando vuelos chárter a cualquier parte de la región.



Años

Bodas de Rubí



CONTACTOS:
www.tab-bolivia.com,
E-mail: atencionalcliente@tab-bolivia.com,
Línea gratuita: 800-100-110

SANTA CRUZ: (591) - 3 3587474
LA PAZ: (591) - 2 2792373
COCHABAMBA: (591) - 4 4127164
MIAMI: (1) - 305 - 591 1965

En ese sentido, se tiene un transporte que evita de manera significativa la emanación de gases de efecto invernadero. Por ejemplo, para transportar las 1.500 toneladas que lleva cada barcaza por la Hidrovía, se necesitaría de 60 camiones. Un dato que se muestra por demás interesante si se tiene en cuenta que el parque automotor es el responsable de la emisión del 60% de gases de efecto invernadero en el mundo.

Por otro lado, el transporte fluvial se muestra como uno de los más económicos, con un flete que no alcanza ni siquiera a un tercio del precio del flete de transporte terrestre. Las ventajas son indiscutibles, tomando en cuenta la siguiente comparación: Un HP mueve 150 kilogramos de carga en camión, 500 kilogramos en ferrocarril, pero 4.000 kilogramos en una embarcación.

EL PROGRAMA

La preponderancia de esta ruta para el comercio exterior y la integración de Argentina, Bolivia, Brasil, Paraguay y Uruguay, motivó la creación de un programa que impulsó la realización de estudios de factibilidad económica, técnica y ambiental de los mejoramientos necesarios para garantizar el uso sostenible del recurso hídrico. De ese modo se creó el Comité Intergubernamental de la Hidrovía (CIH), mismo que dio paso a la firma de distintos convenios con organismos internacionales (BID, FONPLATA, PNUD, CAF) para la ejecución de estudios sobre esta temática.



PROPÓSITO DEL PROGRAMA

Dicho programa perseguía el propósito de garantizar la navegación diurna y nocturna de convoyes -formados por barcasas y un remolcador de empuje- durante todo el año, permitiendo el transporte de los productos de la región en importantes volúmenes de carga, a través de grandes distancias y con el menor costo posible.

“En líneas generales, el objetivo del Programa puede sintetizarse como el de hacer un uso eficiente de un corredor de transporte fluvial natural, en donde el costo relativo de flete menor del transporte fluvial y la seguridad en la navegación constituyen un factor decisivo para la integración de los países de la Hidrovía, a partir del desarrollo equilibrado y sustentable de las economías regionales”.



Según información difundida por el Programa Hidrovía Paraguay - Paraná, en 1969 los cinco países firmaron en Brasilia, el Tratado de la Cuenca del Plata, mediante el cual acordaron promover programas, estudios y obras en áreas de interés común y la adopción de medidas de fomento a la navegación fluvial. En 1987, en Santa Cruz de la Sierra, Bolivia, los Cancilleres de los países de la Cuenca del Plata aprobaron la Resolución Nº 210 declarando de interés prioritario el desarrollo del sistema Paraguay-Paraná.

En 1988, los Ministros de Transporte y Obras Públicas de los países miembros, se reunieron en Campo Grande, Brasil, donde tuvo lugar el “Primer Encuentro Internacional para el Desarrollo de la Hidrovía Paraguay-Paraná” con el objeto de identificar las opciones más adecuadas para el desarrollo de la Hidrovía, como corredor de transporte regional y como columna vertebral de una futura integración. Para 1989, en la XIX Reunión de Cancilleres de la Cuenca del Plata, el Programa Hidrovía Paraguay-Paraná es incorporado al sistema del Tratado de la Cuenca del Plata, por Resolución Nº 238, y se creó el Comité Intergubernamental de la Hidrovía Paraguay-Paraná (CIH), según la Resolución Nº 239.



BOLIVIA Y LA HIDROVÍA

Debido a los problemas que tiene Bolivia por puertos de países extranjeros, donde la falta de soberanía postergó e interrumpió repetidamente las gestiones de comercio exterior y las operaciones logísticas de la carga comercial, los exportadores vienen pidiendo a las autoridades nacionales nuevas alternativas para el transporte de carga boliviana, la Hidrovía, mediante los distintos puertos en territorio nacional es la opción más viable para concretar tal objetivo. Se hace necesaria la confluencia de políticas y de esfuerzos conjuntos entre el sector público y privado que posibiliten el financiamiento de los distintos proyectos que permitan aprovechar el enorme potencial de transporte que representa la Hidrovía.





UN LÍDER DE MERCADO EN EL QUE PUEDE CONFIAR

Desde 1970, MSC ha crecido hasta convertirse en un líder en el transporte de contenedores y un socio permanente para las empresas alrededor del mundo. Al ser la línea más importante y confiable del país, nuestra red de transporte marítima, terrestre y férrea nos permite ofrecer servicios puerta a puerta sostenibles y confiables en todo el mundo. Sea cual sea su carga, nuestro equipo asegurará que esté siempre en buenas manos.

Para obtener más información, póngase en contacto con la oficina de MSC más cercana.

+591 2 211 0000 | +591 3 317 4800

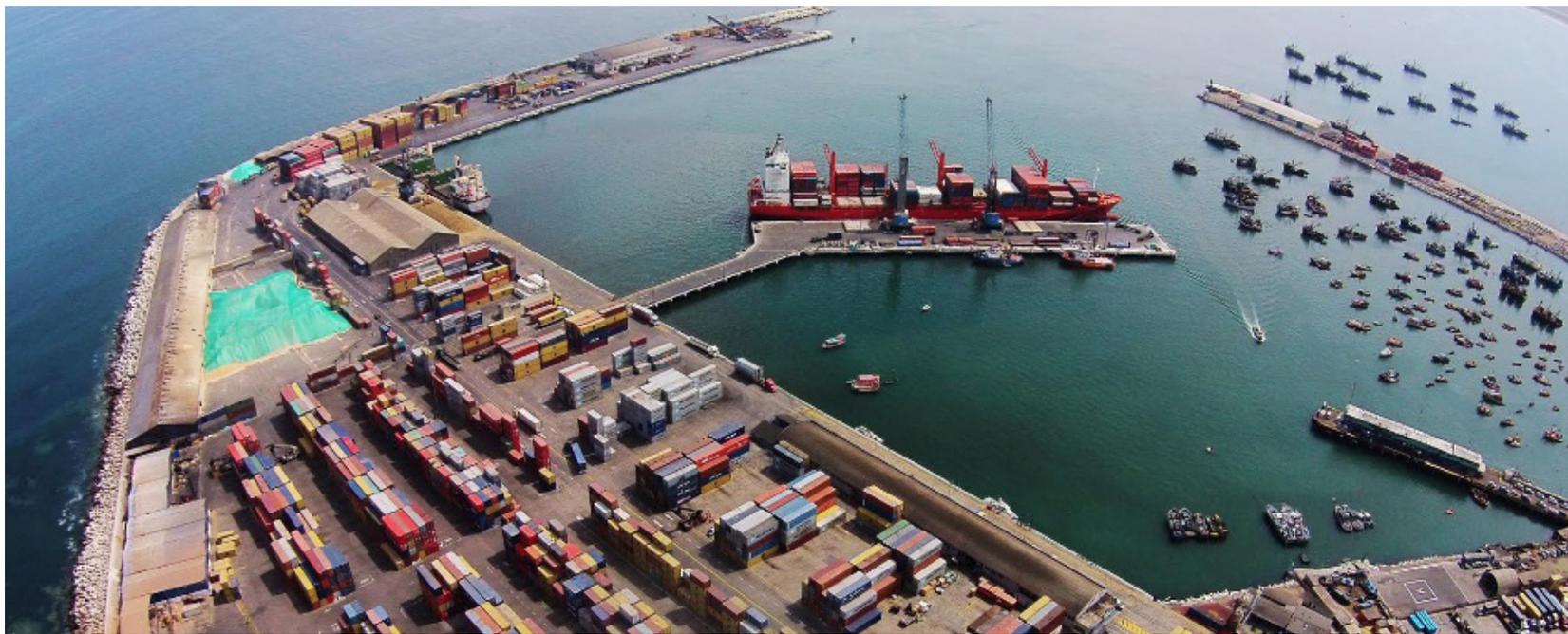
bol-import@msc.com

bol-export@msc.com

bol-info@msc.com

[msc.com](https://www.msc.com)

UNA PEQUEÑA PARTE DE LA CARGA MARÍTIMA BOLIVIANA SE MUEVE POR LA HIDROVÍA PARAGUAY-PARANÁ; LA MAYOR PARTE LO HACE POR PUERTOS CHILENOS



Este porcentaje equivale a 3,6 millones de toneladas métricas de carga boliviana que se movilizaron vía marítima en 2016. Durante la pasada gestión, la carga total del país movilizada por los distintos puntos comerciales en frontera fue de 10,5 millones de toneladas métricas. Bolivia exporta por Chile, principalmente Minerales e importa principalmente Suministros Industriales por la misma vía. Autoridades y representantes de instituciones gremiales del sector exportador consideran que este 68% refleja una alta dependencia para Bolivia del uso de puertos chilenos y buscan una alternativa viable para revertir tal situación.

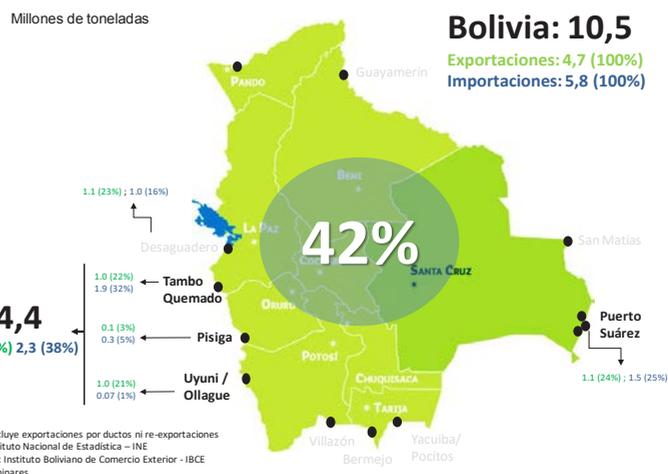
En el 2016, el 68% de la carga marítima boliviana fue movilizada por puertos chilenos. Dicho porcentaje implica una alta dependencia de la infraestructura portuaria del vecino país. Los datos, dan cuenta que, de las 5,3 millones de toneladas métricas (MM TM) de carga que Bolivia desplazó por los océanos, se movilizaron en total 3,6 MM TM por Tambo Quemado, Pisiga y Uyuni/Ollague, vías de flujo comercial asentadas en la frontera con el vecino país y con salida hacia el océano pacífico.



EL 42% DE LA CARGA SE MOVILIZÓ POR EL OCÉANO PACÍFICO

Durante la gestión pasada se exportaron vía marítima 3,3 millones de TM; aproximadamente, 59% de dichas exportaciones se realizaron por puertos chilenos. Por otro lado, las importaciones vía marítima sumaron 2 millones de TM, 84% de las cuales se realizaron por puertos chilenos. También hubo carga que fue enviada por otras rutas para desplazarse por el Océano Pacífico, como los puertos de Perú, sumando un volumen de carga transportado por dichas costas de 4,1 MM TM.

Pero la carga transportada hacia Chile en realidad es mayor si se tiene en cuenta además el transporte aéreo y terrestre, con lo que la sumatoria arroja una cifra de 4,4 MM TM, equivalente al 42% de todo el volumen de carga movilizado por Bolivia en la gestión 2016.

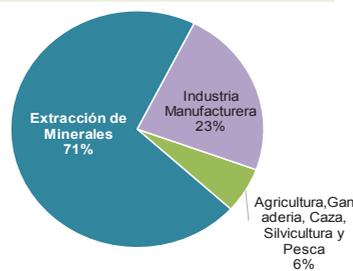


MINERALES Y MANUFACTURAS, PRINCIPALES PRODUCTOS EXPORTADOS

En la pasada gestión, los principales productos exportados por el vecino país fueron los minerales, que representaron el 71% de la carga total, mientras que la Industria manufacturera ocupó el 23% y la agricultura, ganadería, caza, silvicultura y pesca, el 6%.

En cuanto a las importaciones, el principal ítem ingresado por fronteras chilenas fue el de suministros industriales, alcanzando una participación de 50%, seguido por los combustibles y lubricantes en 15%, artículos de consumo 14%, equipo de transporte 12% y bienes de capital 9%.

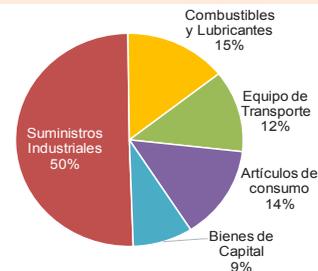
Exportaciones por puertos chilenos, por Actividad Económica, 2016 (en toneladas)



Exportaciones: 1.9 millones de TN

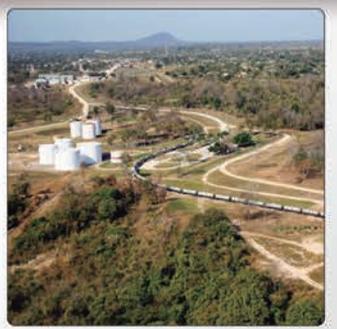
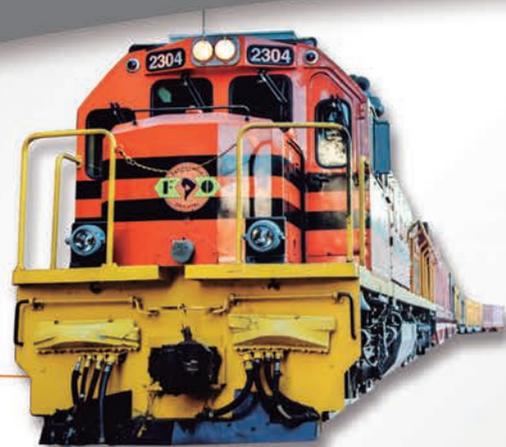
Nota: No incluye exportaciones por ductos ni reexportaciones
Fuente: Instituto Nacional de Estadística - INE
Elaboración: Instituto Boliviano de Comercio Exterior - IBCE
(p) Cifras preliminares

Importaciones por puertos chilenos, por Actividad Económica, 2016 (en toneladas)



Importaciones: 1.7 millones de TN

Conectamos Bolivia con el mundo



www.fo.com.bo • ferroviaria@fo.com.bo



LOGÍSTICA INTEGRAL

BOLIVIA MOVIÓ 10,5 MM TM EN TOTAL

Cabe destacar que la totalidad de la carga de Bolivia en la gestión 2016, tanto en importaciones como exportaciones sumó 10,5 MM TM, sin incluir las exportaciones por ductos ni reexportaciones. Dicha cifra se compone de la sumatoria de las exportaciones totales registradas el 2016, 4,7 MM TM, y las importaciones que registraron 5,8 MM TM.

De los 5,3 MM TM de carga boliviana movilizados al ritmo de los imponentes buques navieros, 4,1 MM TM tuvieron como principal vía de acceso los puertos del océano pacífico, frente a las 1,2 MM TM que fueron transportados por el océano atlántico. Dicho de otra forma, aproximadamente el 50% de la carga boliviana requería ser transportada por vía marítima, razón por la que Bolivia se vio en la necesidad de utilizar los puertos chilenos.

Dato que deja entrever otro aspecto que viene ocupando importantes espacios en la gran mayoría de medios de prensa nacional. Se trata de la potencialidad que tiene el sistema de puertos bolivianos adyacentes al Canal Tamengo y a la Hidrovía Paraguay – Paraná, Puerto Busch incluido, de convertirse a mediano plazo en una alternativa de flujo comercial de alta viabilidad económica, que además de ventajas en tiempo y costo, factores que se traducen en mayor competitividad, ofrece la mayor ventaja de todas para el país, la soberanía sobre la ruta de exportación siendo que las aguas de la Hidrovía están catalogadas como aguas internacionales.

PÉRDIDAS PARA EL SECTOR TRANSPORTE EN BOLIVIA

Las interrupciones en el comercio de Bolivia por Chile, principalmente en el Puerto de Arica en los últimos cinco años acumulan más de 300 millones de dólares en pérdidas, según una estimación preliminar que da cuenta de los costos que implican los paros registrados en el período 2013 – 2017 en puertos chilenos. Este monto fue estimado como el costo en el sector transporte carretero por Chile y su efecto multiplicador en otros sectores relacionados, mediante la metodología de Insumo-Producto.

Estas interrupciones al servicio portuario, además de ser un perjuicio para la economía de Bolivia, se consideran como una falta grave al Tratado de Paz y Amistad de 1904, que en su Artículo VI establece que “la República de Chile reconoce en favor de la República de Bolivia y a perpetuidad el más amplio y libre derecho de tránsito comercial por su territorio y Puertos del Pacífico”.



EL IRRECUPERABLE VALOR DE LO INTANGIBLE

Más allá del valor multiplicador sobre la cadena del comercio exterior, estimar las pérdidas ocasionadas por las esporádicas interrupciones puede dar como resultado cifras astronómicas. Las consecuencias trascienden las pérdidas directas que resultan del daño a la mercadería en tránsito o multas por incumplimiento de contratos, se trata, sobre todo, de daño a un valor intangible e invaluable como las pérdidas temporales o totales en las que se traduce la pérdida de mercados de exportación, cancelación de contratos, cuya consecución responde a meses, sino años de trabajo y la pérdida de credibilidad de los bolivianos como agentes de negocio. A partir de este panorama, el Gobierno boliviano, junto con representantes del sector privado, convergen en la necesidad que tiene Bolivia de encontrar vías alternas para movilizar su carga, disminuyendo la dependencia excesiva de algún puerto en específico para mitigar el riesgo que suponen las irrupciones esporádicas en cualquiera de los puertos que está utilizando en la actualidad.



BOLIVIA AL MUNDO
COCHABAMBA / LA PAZ / SANTA CRUZ DE LA SIERRA
NEUTRAL NVOCC



- ▶ **RESPONSABILIDAD**
- ▶ **TRANSPARENCIA**
- ▶ **INTEGRIDAD**

GARANTIZAMOS ALCANCE Y CALIDAD DE SERVICIO, EN TODO AMÉRICA LATINA Y ESTADOS UNIDOS.

- ▶ **39 OFICINAS**
- ▶ **900 STAFF**

ESPECIALISTAS EN LATINOAMÉRICA

Oficina Santa Cruz: 3-3466777 // Oficina La Paz: 591-2-2124567
Oficina Cochabamba: 591-4-4141495 // mail: mslbolivia@mslcorporate.com.bo



www.mslcorporate.com



GRUPO SERVICIOS MARITIMOS

Confianza, Compromiso y Seguridad en el Transporte
de cargas con mas de 12 años de trayectoria en el
Transporte de Contenedores por la Hidrovia
Parana - Paraguay



VESSEL S.A.

Argentina - Buenos Aires

Alicia Morou de Justo 1050 Piso 1 Of 226

TEL: (54 11) 4334-7020

FAX: (54 11) 5256-8473

Paraguay - Asunción

Humaita 145 c/Nra. Sra. de Asunción

Piso 14 Edificio Planeta 1

TEL: (595 21) 445571 / 497068

comercial@serviciosmaritimos.com - dpalermo@serviciosmaritimos.com

EL SISTEMA PORTUARIO BOLIVIANO SOBRE EL CANAL TAMENGO



La Hidrovía Paraguay – Paraná es un sistema fluvial conformado por los ríos Paraguay y Paraná, se extiende desde Puerto Cáceres, Brasil, hasta Puerto Nueva Palmira, en Uruguay, junto a la desembocadura del Río Paraná y el Canal Tamengo. Este sistema hídrico es la columna vertebral del desarrollo económico e integración del Cono Sur, una verdadera "autopista fluvial" para muchos. Bolivia tiene acceso a estas aguas internacionales mediante el Sistema Portuario conformado por los puertos Jennefer, Aguirre y Gravelal, asentados sobre el Canal Tamengo, que se constituyen en las vértebras que articulan la segunda vía de salida para la carga boliviana después de los puertos de Chile. Este sistema portuario es la alternativa actual y eficiente para el comercio boliviano. En el 2016 Bolivia utilizó la Hidrovía para transportar 1,5 millones de toneladas métricas de las 10,5 MM TM métricas que totalizó la carga comercial boliviana registrada en el 2016. Dicho volumen adquiere importancia frente a los 3,5 MM TM que se transportaron por puertos chilenos. La totalidad de carga marítima cuantificada en la gestión 2016 sumó 5,3 MM TM.

Las terminales portuarias Jennefer, Aguirre y Gravelal son las vértebras que articulan una salida libre y soberana de la carga boliviana hacia ultramar por aguas internacionales. Los tres puertos constituyen una alternativa actual, eficiente y complementaria para el transporte de carga del comercio boliviano incluso para el comercio que se origina y tiene como destino la Zona Andina. En la gestión 2016 Bolivia transportó aproximadamente un millón y de toneladas métricas por la Hidrovía. De dicho volumen, un millón de toneladas métricas (MM TM) aproximadamente fue carga marítima que llegó hasta puertos de Uruguay o Buenos Aires para ser reembarcada y posteriormente reenviada hasta alcanzar destinos en ultramar, mientras que el medio millón de toneladas restante de carga quedó en puertos intermedios de la Hidrovía por lo que es considerada carga fluvial. Bajo esa consideración se tiene que casi el 19% de los 5,3 MM TM de carga marítima boliviana fue transportada por estos puertos.

LOS PUERTOS SOBRE EL CANAL TAMENGO

Gravelal Bolivia S.A. se fundó en 1993, en Santa Cruz de la Sierra, con una fuerte visión del desarrollo futuro en la región. Tiene dos puertos propios con infraestructura portuaria para el transporte, recepción y embarque de materia prima. Se encuentra en la zona de Puerto Quijarro, a orillas de Arroyo Concepción, sobre la frontera entre Bolivia y Brasil a 600 Km. al oriente de la ciudad de Santa Cruz.

Puerto Aguirre, responde a la iniciativa de Joaquín Aguirre Lavayén, empresario, diplomático, inventor y escritor boliviano, quien en 1988 inauguró Central Aguirre Portuaria S.A. empresa que en la actualidad es un complejo portuario y Zona Franca Comercial Industrial, asentada sobre 220 hectáreas que colindan con la frontera del Brasil. Es la primera terminal petrolera de Bolivia sobre aguas internacionales. Este puerto arrancó gracias al financiamiento del Banco Mundial, que concedió un préstamo de 1,2 millones de dólares en el año 1987 y comenzó a operar puertos en el año 2003.

Cuenta con plataformas de embarque y desembarque, terminales de carga, muelles especializados, instalaciones para el manejo de carga intermodal, productos a granel, embolsado, líquido (aceites comestibles e hidrocarburos) y todo tipo de carga general suelta o contenedorizada.

El Puerto goza de comunicación por varios caminos de acceso y más de seis kilómetros de desvíos ferroviarios. Las líneas férreas unen Santa Cruz (Bolivia) con Campo Grande, San Pablo, Santos, Paranagua (Brasil), vinculándose con puertos fluviales del Brasil, Paraguay, Uruguay y Argentina, y acceso directo al Océano Atlántico. Tienen acceso a los aeropuertos de Puerto Suárez (Bolivia) y Corumbá (Brasil), ambos a escasos 10 km. de Zona Franca Puerto Aguirre.

La infraestructura portuaria está ubicada en Puerto Quijarro, Provincia Germán Busch del departamento de Santa Cruz, frontera con Brasil en el extremo este de Bolivia.

Puerto Jennefer, fue establecido con el objetivo de desarrollar el comercio exterior boliviano, como los anteriores puertos tiene salida soberana a aguas internacionales mediante el Canal Tamengo. Apunta a revolucionar el comercio exterior con fletes

menores a los existentes en el mercado, entre 20 y 30% en comparación con el que ofrecen puertos chilenos.

Asume la visión de apoyar al agricultor boliviano en el objetivo que tiene este último de incursionar en mercados extranjeros con productos de valor agregado a través de sus centros de acopio, plantas industrializadoras y puertos. Desarrolla sistemas de transporte y construcción de un muelle de carga para líquidos y sólidos y la prestación de servicios portuarios a terceros, en otro tipo de cargas. Efectuó la limpieza y prolongación de 3,2 km del canal Tamengo desde la Central Aguirre hasta el Puerto Jennefer.

En Puerto Jennefer se tienen programadas inversiones de hasta 60 millones de dólares para completar el puerto multipropósito. Es de capital 100% privado. Las obras realizadas incluyen Silos, Tanques de Almacenamiento para Harina y Aceite Crudo. Además desarrolla sistemas de transporte y construcción de un muelle de carga para cargas líquidas y sólidas.

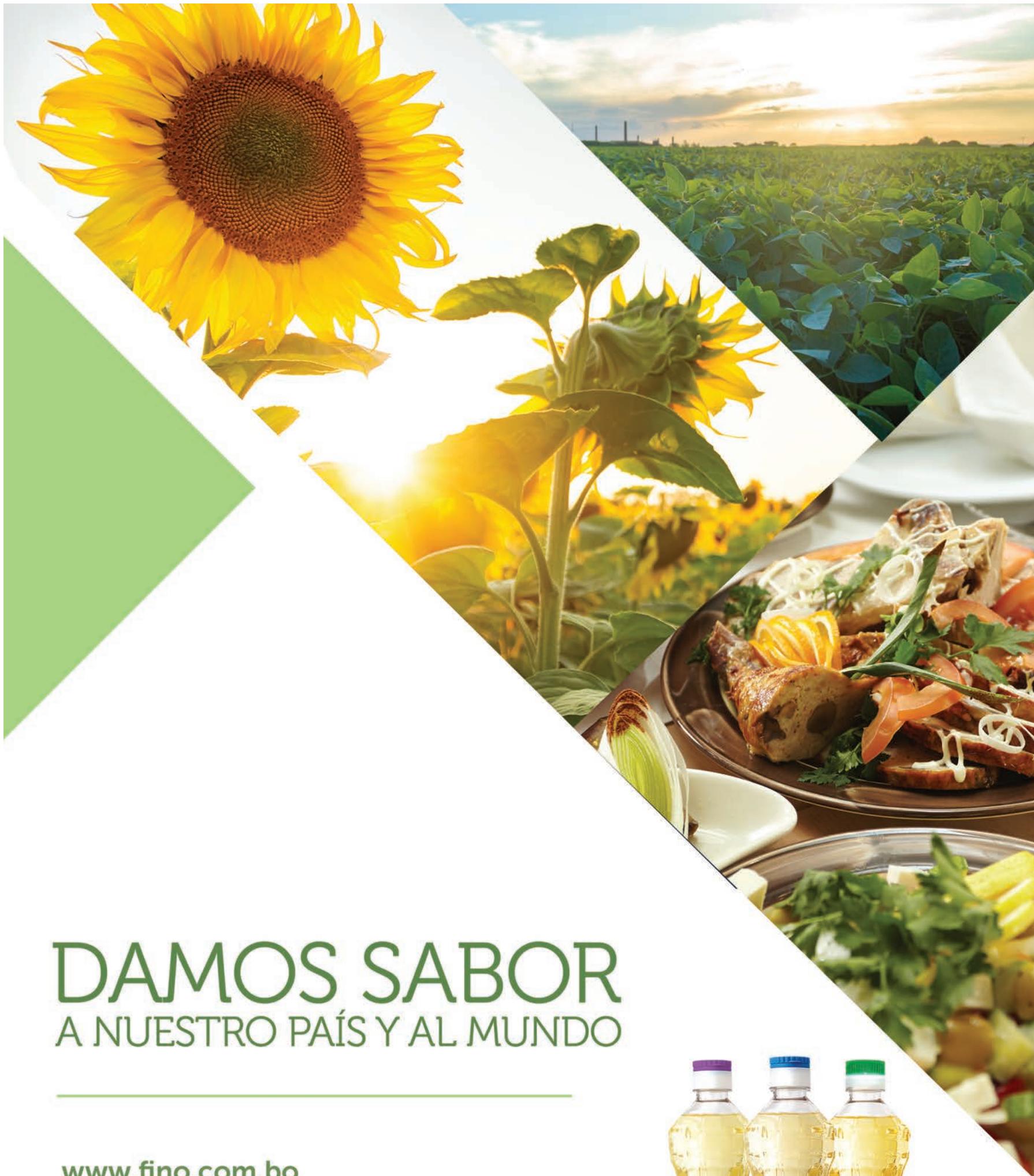
Oferta sus servicios portuarios al Puerto Nueva Palmira con el fin de garantizar a sus clientes procedimientos efectivos y seguros, en una operación continua de 24 horas, en los 365 días del año y a precios competitivos. El complejo erige sobre un área de 63 hectáreas, tiene tres plataformas, un espacio de operaciones y un interfaz amigable con el medioambiente. La idea del Complejo Agroindustrial Portuario es generar 10.000 trabajos indirectos y directos. Actualmente el 90 % de sus trabajadores son de la zona.

UBICACIÓN GEOGRÁFICA:

En el sudeste del Departamento de Santa Cruz, Provincia Germán Busch, en la región comprendida entre Puerto Suárez y Corumbá (Matto Grosso do Sul - Brasil), se encuentra el Sistema Tamengo, conformado por la Laguna Cáceres, Canal Tamengo, Río Paraguay, y los Canales Sicurí y Tuyuyú. Tamengo es un canal natural-artificial de 11 kilómetros de largo que conecta la Laguna Cáceres cerca de Puerto Suárez (Bolivia) con el río Paraguay frente a la ciudad de Corumbá (Brasil), en la cabecera de la Hidrovía Paraguay-Paraná, que constituye el único punto de salida libre y soberana de Bolivia al mar (Océano Atlántico).

BAJOS COSTOS

Exportar o importar por puertos soberanos establecidos en la Hidrovía, le significaría al comercio exterior un ahorro de hasta 25% en tiempo y dinero en relación a los puertos de Arica. La carga portuaria desde Santa Cruz a Puerto Quijarro por vía férrea, -a un día de viaje-, tiene un costo de \$us25 por TM, a ese monto habría que sumar \$us50, que es el valor de flete de transporte fluvial por TM de carga hasta Puerto Rosario. Transportar una tonelada por el Canal Tamengo hasta el Atlántico tiene un aproximado de \$us75 en total. Dicho monto es ligeramente mayor a los \$us72 que oferta Puerto Busch, pero esa es una cifra que no incluye la depreciación de la inversión en ese proyecto, de hacerlo, el análisis de costo del transporte de carga por Puerto Busch estaría por encima del precio del flete del transporte de carga por el Canal Tamengo.



DAMOS SABOR A NUESTRO PAÍS Y AL MUNDO

www.fino.com.bo



Distancia (Km/):	1.849(LPZ) 649(SCZ)
Navegabilidad (días):	300 (100% carga) 30 (85%) 30 (75%)
Calado (pies):	7 mín y 12 máx
Capacidad:	9 terminales
Carga:	Multipropósito
Flete(\$us/TM):	75
• Santa Cruz, Pto. Quijarro (Ferroviario)	25
• Pto. Quijarro, Rosario (Fluvial)	50

Fuente: CADEX - CAINCO

Matriz de costos de la cadena logística
(Dólares estadounidenses)

Origen	Tramo I (1)				Tramo II (2)			Tramo III (3)		TOTAL	
	Destino	Transporte	Gastos origen	Flete	Gastos destino	Destino	Transporte	Flete	Destino		Transporte
Shanghai	Arica		536	2.100	430	Santa Cruz de la Sierra		1.750			4.816
	Buenos Aires		536	1.800	354	Puerto Quijarro		1.000		70	4.390
	Montevideo		536	1.800	105			1.000		70	4.141
Rotterdam	Arica		598	781	430	Santa Cruz de la Sierra		1.750			3.559
	Buenos Aires		596	459	354	Puerto Quijarro		1.000		70	3.109
	Montevideo		598	708	268			1.000		70	3.274
Miami	Arica		707	1.700	430	Santa Cruz de la Sierra		1.750			4.587
	Buenos Aires		706	1.500	354	Puerto Quijarro		1.000		70	4.260
	Montevideo		706	1.500	105			1.000		70	4.011
Los Angeles	Arica		1.003	1.886	430	Santa Cruz de la Sierra		1.750			5.069
	Buenos Aires		1.003	2.450	354	Puerto Quijarro		1.000		700	5.507
	Montevideo		1.003	2.500	105			1.000		700	5.308

(1) www.searates.com; www.icontainers.com
(2) Operadores de la Hidrovia Paraguay-Paraná
(3) Ferroviaria Oriental

VENTAJAS DEL SISTEMA PORTUARIO BOLIVIANO

En el caso de movilizar la carga desde la ciudad de La Paz hacia el Sistema Portuario boliviano, el tiempo de viaje hasta los puertos del Canal Tamengo incrementaría a tres días. Pese a ese incremento de tiempo, el precio total seguiría siendo 25% menor en relación al precio de transportar carga por puertos que no son soberanos por el Pacífico. El sistema portuario boliviano desde sus inicios hasta la fecha no reporta pérdidas para el comercio internacional boliviano; al contrario, las ganancias e inversiones van creciendo. Mientras que, en los últimos cinco años, en los puertos del Pacífico, debido a las distintas interrupciones, las ganancias del país mermaron en 325 millones de dólares.

CONECTIVIDAD DEL TRANSPORTE

La zona de Puerto Suárez está conectada con Santa Cruz, mediante cuatro vías de comunicación: carretera, ferroviaria, aérea y fluvial. Tiene el potencial de complementar los flujos de comercio exterior del país y mitigar los riesgos de la dependencia de los puertos del Pacífico. Los Puertos Gravetal, Jennefer y Central Aguirre movilizan carga con destino hacia puertos de Uruguay y Argentina y constituyen una alternativa soberana, eficiente y viable, como ninguna otra región del país.

Estos puertos bolivianos, actualmente se encuentran con toda la infraestructura necesaria. Contemplan nueve terminales con plataformas de carga y descarga, almacenes, servicios portuarios para manejo de todo tipo de carga, inclusive de alto tonelaje (hasta 240 TM). Las conexiones de transporte pesado en carreteras, ferrocarriles y aeropuerto conectan con todo el país. Por otro lado, el acceso a oficinas del sistema aduanero, el Servicio Nacional de Sanidad Agropecuaria e Inocuidad

Alimentaria (SENASAG) y del Sistema Financiero en la zona, facilitan las gestiones del comercio exterior de Bolivia.

CARGA PORTUARIA EN AUMENTO

Este Sistema Portuario se constituye en una salida natural para las exportaciones e importaciones de Bolivia, tiene una navegabilidad de 300 días al año con flujo de carga al 100%. Respecto a los otros 65 días de navegación, el transporte de carga se reduce entre 75% u 85%. A pesar de ésta reducción, en los últimos cinco años se registró un considerable acenso en el flujo de carga en los últimos cinco años, pasando de 1 MM TM a 1,5 MM TM.

PENDIENTES DEL CANAL TAMENGO

Para potenciar el sistema fluvial que da una salida soberana al país por aguas internacionales y que nace en el Canal Tamengo, brindando mayor competitividad para los exportadores e importadores del país se requiere habilitar "in situ" una Aduana Nacional (ANB), mediante Resoluciones de las instancias correspondientes, permitiendo contar con operadores especializados en materia de controles aduaneros, migratorios y sanitarios, optimizando el proceso del comercio exterior. Asimismo, se deben implementar políticas para promover el desvío de carga por la Hidrovia, para el desarrollo de la región y consolidar una línea naviera fluvial con bandera boliviana.

También aparece la necesidad de incorporar en la agenda del Ministerio de Relaciones Exteriores ante el Comité Intergubernamental de la Hidrovia Paraguay-Paraná, las solicitudes de: Limpieza del promontorio rocoso de Marina Gatás ante la representación de Brasil; y una solicitud de Dragado en la parte comprendida entre el Río Apa y Asunción, ante la representación de Paraguay.

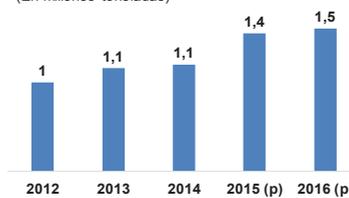
Mejorar las condiciones del sistema fluvial, facilitará la navegación e incrementará el transporte fluvial de mercancía. Por otro lado, es de importancia desarrollar estrategias de contingencia para la carga originada y con destino occidente por los Puertos de Ilo y Matarani.

PRINCIPALES PRODUCTOS

La soya es el producto líder de las exportaciones "no tradicionales" del país. Según datos del Departamento de Agricultura de Estados Unidos (USDA), en el año 2015, Bolivia obtuvo el décimo puesto del ranking mundial entre los países exportadores de este producto. Los puertos emplazados sobre el Canal Tamengo pueden ser una herramienta idónea para que Bolivia exporte el excedente del denominado Grano de Oro al mundo. En 2016, por esta ruta, la agroindustria transportó torta de soya con un volumen de 824 mil TM; 177 mil TM de aceite de soya; y 20 mil TM de grano de soya, además de un volumen menor de hierro.

Respecto a las importaciones, destaca el diésel como el principal producto, con 297 mil TM, seguido de la gasolina con 94 mil TM, malta sin tostar con 24 mil TM, y otros productos que llegan a Bolivia.

Exportaciones e importaciones presuntas a través de la Hidrovia Paraguay-Paraná
(En millones toneladas)



Fuente: INE / Elaboración: IBCE
(p) Cifras preliminares

Principales productos exportados en 2016

- Torta de soya (824 mil TM)
- Aceite de soya (177 mil TM)
- Grano de soya (20 mil TM)
- Hierro (3 mil TM)

Principales productos importados en 2016

- ❖ Diésel (297 mil TM)
- ❖ Gasolina (94 mil TM)
- ❖ Malta sin tostar (24 mil TM)
- ❖ Otros (54 mil TM) 1/



PUERTO JENNEFER PROYECTA TRANSPORTAR UN MILLÓN DE TONELADAS DE CARGA PARA EL 2018



El único puerto de Bolivia sobre territorio soberano con acceso a aguas internacionales, Puerto Jenner, prevé transportar un millón de toneladas de carga para la gestión 2018, informó Bismark Rosales Rojas, Gerente General de dicha terminal portuaria. El puerto tiene el 70% de avance en la construcción de su infraestructura. La primera fase está concluida y en operación, por ello cuenta con dos plataformas a orillas del Canal Tamengo. Desde este Puerto, Bolivia puede enviar o recibir carga para destinos como Asia, Europa, Norteamérica, Centroamérica, el Sur de África e incluso otros países de América del Sur.

Puerto Jenner persigue el principal objetivo de desarrollar el comercio exterior boliviano. Fue creado para brindar mayor competitividad al sector exportador que padecía dificultades en el mercado internacional a causa de la carencia logística. Es una plataforma portuaria con salida soberana a aguas internacionales por el Canal Tamengo que en la siguiente gestión tiene planteada la meta de exportar un volumen de un millón de toneladas de carga.

Al hablar de sus orígenes, el lic. Bismark Rosales Rojas, Gerente General de Puerto Jenner, explicó que para establecer una nueva plataforma portuaria hubo que acudir al apoyo de las Naciones Unidas, mediante el órgano de la UNCTAD (Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo), organización que persigue el objetivo de analizar y buscar alternativas para resolver los problemas relativos al comercio internacional de los países subdesarrollados, además de consultores españoles y suizos. Según Rosales, el contacto con estos consultores "les permitió diseñar un puerto capaz de atender la carga marítima, siendo la de mayor frecuencia los graneles sólidos, líquidos, containers, y especialmente cargas proyecto".

INFRAESTRUCTURA DEL PUERTO

Puerto Jenner en la actualidad, tiene el 70% de avance en la construcción de su infraestructura, la primera fase fue la implementación de dos plataformas a orillas del Canal Tamengo; la segunda incluye un espacio de galpones para el servicio de consolidación y desconsolidación de carga portuaria. La función actual de un puerto no se reduce a despachar o recibir carga de las barcas, también implica completar los procesos de producción de las empresas. En el caso de Cemento Itacamba por ejemplo, en Puerto Jenner se completa el proceso con la plastificación de los pallets, brindando soluciones de logística.

"Puerto Jenner es el único puerto soberano en aguas 100% bolivianas, con relación a los otros puertos establecidos sobre la Hidrovía, éstos están en aguas internacionales, donde cualquier actividad que se realice depende también de Brasil".

VENTAJAS DE PUERTO JENNEFER

La terminal portuaria tiene grandes ventajas: el área de estacionamiento de barcas es apropiada, los tiempos de espera son mínimos, tiene plataformas a nivel del río, el área de trasbordo está inmediatamente en la plataforma, tiene atención especializada para cargas-proyecto y dos hectáreas de área de almacenaje primario.

DESTINOS DE CARGAS PORTUARIAS

Para Rosales, el flujo de cargas portuarias en el Canal Tamengo proviene de distintos puntos de origen en el mundo, como países asiáticos, Europa, de la costa este de Norteamérica, Centroamérica y América del Sur, incluso existen países de la parte sur de África que llega directo hacia el Atlántico.

Aclaró, que el Sistema Portuario es una alternativa complementaria, no sustitutiva a las costas del Pacífico y que mucha carga debería usar la Hidrovía como vía natural de salida hacia aguas de ultramar; sin embargo, hay exportadores que llevan su mercadería por puertos del Pacífico encareciendo el flete de transporte. Actualmente, Bolivia envía

por Puerto Jenner al Paraguay unas 130 mil toneladas de Clinker y carga de cemento bolsa palletizado. Próximamente se recibirá carga de fertilizantes.

DINAMISMO ECONÓMICO EN LA REGIÓN

El Gerente General de Puerto Jenner, considera que es enorme el dinamismo económico que aporta la terminal portuaria en la región. "Muchas ciudades nacieron por los puertos marítimos, porque su economía se desarrollaba entorno a la actividad portuaria", agregó a tiempo de aclarar que los habitantes de la región ofrecen servicios como estibadores portuarios, agencia de despachos, operadores logísticos, agencias navieras, transporte carretero, almacenaje, catering, servicios de transporte personal, limpieza, trincado y mucho otros servicios entorno al puerto.

DESARROLLAR EL SISTEMA PORTUARIO BOLIVIANO

Rosales calificó de acertada la decisión de autoridades gubernamentales de desviar carga que puede utilizar la Hidrovía como ruta de entrada o salida natural desde y hacia Bolivia, evitando gastos innecesarios al ser transportados por los puertos del Pacífico ubicados en Chile o Perú. Desarrollar el sistema portuario sobre el Canal Tamengo, conformado por Puerto Aguirre, Puerto Gravetal, Puerto Busch, Puerto Jenner y otros proyectos, "es una visión muy acertada, porque cuando tenga mayor uso, las necesidades de logística y carga del comercio internacional de Bolivia serán bien abastecidos".

BAJOS COSTOS DE FLETE

La Hidrovía es una alternativa para el transporte de carga del comercio exterior boliviano, hablamos de una diferencia de 32% menos en relación a rutas por el Pacífico como Iquique donde es necesario realizar transbordos, a lo que suman demoras provocadas por la saturación de los puertos y tiempos amplios de espera de los barcos, entre otros factores que influyen negativamente en el precio del flete. Además de estos temas, también está la incertidumbre que genera el sistema de transporte vía puertos del Pacífico, propenso a interrupciones de diversa índole; por la Hidrovía el exportador o importador boliviano conseguiría mejores tiempos y mayores márgenes de ahorro, concluyó.



GUABIRÁ

61 años endulzando tu vida...!

**PRIMERA EMPRESA EN BOLIVIA QUE PRODUCE
AZÚCAR CERTIFICADO CON LAS NORMAS**

- ✓ **LIBRE DE TRABAJO INFANTIL**
- ✓ **LIBRE DE TRABAJO FORZOSO**
- ✓ **LIBRE DE DISCRIMINACIÓN**



Exportando
al mundo
lo mejor

de
nosotros



Elige ser saludable



“EL COMERCIO EXTERIOR BOLIVIANO NECESITA DE MÁS ALTERNATIVAS PORTUARIAS”



El Presidente de la Cámara Regional de Despachantes de Aduana de Santa Cruz de la Sierra (CRDA-SC), Lic. Antonio Rocha Gallardo, explicó que la disposición de mayor cantidad de puertos alternativos para el flujo de carga del comercio exterior boliviano, se traducirá en mejores condiciones de competitividad para el país. El representante de los despachantes aduaneros de Santa Cruz pide a las autoridades nacionales atender esta necesidad de forma lógica y equitativa.

Asimismo, manifestó que la institución a la que representa, “nunca se opuso, ni se ha concentrado en una determinada salida al mar, por una sencilla razón: porque mientras más es la oferta de vías de salida, éstas se tornan más competitivas y el usuario (importador/exportados) es más beneficiado”.

CONTAR CON UN PUERTO SOBERANO

“Contar con un puerto soberano de salida a cualquier océano a través del sistema hídrico o lacustre es fundamental para el comercio exterior boliviano. Es determinante para un país tener una salida con pleno acceso soberano no solamente por la economía del país, sino también por su geopolítica”, sostuvo a tiempo de lamentar que el exportador boliviano, por ser de un país mediterráneo deba ingresar a territorios aduaneros de países vecinos y someterse a diversas dificultades, en cuestión de disponibilidad logística y burocracia en la tramitación, factores que restan competitividad al incrementar los tiempos y costos, explicó el presidente de la CRDA -SC.

MATARANI: PUERTO ATRACTIVO

Los dos grandes puertos del sur del Perú, tienen distintas condiciones de operabilidad y administración. La terminal de Ilo manejada por una dirección pública, la antigua Empresa Nacional de Puertos del Perú (Enapu); y el Puerto de Matarani, operada por una concesión de empresas privadas “muy importantes” en Chile y Perú, la Terminal Internacional del Sur (TISUR S.A.), “es muy eficiente y moderna, a pesar de ser de infraestructura pequeña”, argumentó.

En criterio de Rocha Gallardo, la Terminal de Matarani “es un puerto muy atractivo para Bolivia, principalmente para el manejo de cargas portuarias. Sin embargo, recordó que el puerto presenta una gran dificultad debido al alto nivel de congestionamiento de carga que se registra en este puerto, a causa de la saturación de trabajo que le impone Arequipa, región que tiene su propia dinámica en flujo de carga.

De la misma forma, argumenta que la carga portuaria boliviana, “no está en segundo plano”, sino que, por logística, se debe esperar el movimiento de grandes cargas que llegan hacia el sur del Perú, en la zona de Arequipa y posteriormente movilizar el flujo portuario del país, concluyó Rocha.

ILO: PUERTO EMBRIONARIO

Refiriéndose a la terminal de Ilo, el titular de la CRDA - SC afirmó que este, “es un puerto embrionario”, ya que necesita mucha inversión, no solo en la infraestructura portuaria sino también en el abrigo del puerto, que necesita vigas de protección, a consecuencia de estar expuesto al mar, dificultando la operabilidad por las condiciones climáticas adversas. Igualmente puntualizó que Ilo actualmente “requiere mucha madurez” para movilizar volúmenes de carga importante, no solamente de Bolivia sino también a Chile y Perú”.

UN PUERTO MÁS EN LA HIDROVÍA

Siguiendo con el análisis, Rocha, habló del proyecto que se emplazará en Paraguay, el Puerto Carmelo Peralta, y refirió que se trata de una opción portuaria que no

tiene salida directa al océano, ni posibilidades de cargar o descargar a buques, es una terminal que utiliza barcazas en medio de la hidrovía, en consecuencia, “es una alternativa de salida al mar, igual al sistema de puertos bolivianos asentados en la Hidrovía Paraguay-Paraná” con la diferencia de que la Terminal Carmelo Peralta pertenece al Paraguay, por lo tanto no es soberano para el país.

PRIORIDAD DE INVERSIÓN EN LOS PUERTOS

Respecto a las declaraciones de autoridades nacionales sobre la necesidad de Bolivia de disminuir el flujo carga portuaria que actualmente se transporta por puertos del Pacífico y direccionarlo a otras alternativas, Antonio Rocha afirmó, “que el Estado debe actuar con lógica de priorización; considerando primero, la disponibilidad de infraestructura que se posee con puertos establecidos sobre el Canal Tamengo; y segundo, en la disponibilidad de carga de oferta en la zona” enfatizó.

Explicó que, si se trata de priorizar inversiones para una logística eficiente en el país, los puertos asentados sobre la Hidrovía Paraguay – Paraná son los que Bolivia debe potenciar a mediano y corto plazo, ya que “es una realidad palpable, con las inversiones realizadas por grupos de empresarios”.

En ese sentido, el sistema portuario boliviano sobre el Canal Tamengo, debe ser especializado para atraer carga que sale por el Océano Pacífico, asimismo desarrollar terminales de contenedores, mayor dragado, capacidad de recepción y porteo de cargas de proyectos.

“TODOS LOS ESFUERZOS A PUERTO BUSCH”

Puerto Busch, es la terminal portuaria con mayor viabilidad y la mejor opción de salida al Atlántico que existe en el momento para Bolivia, por dos razones esenciales, dice Rocha.

Primero, geopolíticamente es una salida soberana a ultramar, que conseguiría fortalecer la Fuerza Naval de Bolivia estableciendo navegación en aguas internacionales. Segundo, existe en la zona proyectos de envergadura, carga de grano, mineral de hierro, acero, cemento, clinker, úrea, amoníaco y proyectos forestales en la zona. Es una vía expedita al Atlántico en condición de soberanía que transportaría flujo de carga boliviana de salida y fácilmente de ingreso.

Según Rocha, apostar por Puerto Busch es obtener un puerto granelero multipropósito “que pueda arrastrar” toda la carga del oriente. Añadió que si Bolivia desarrollase una serie de puertos soberanos, ganaría mucho en competitividad al abaratar costos de abastecimiento y de oferta al mercado internacional.

“Lo único que debe hacer el Gobierno es dejar hacer. Hay condiciones para la inversión privada, el estado debe generar reglas estables y mantener una relación cordial”. El sistema fluvial de salida al Atlántico es la alternativa óptima y más viable que deben encarar los bolivianos, con urgencia, con la convicción que nos conducirá hacia el Atlántico, fortaleciendo nuestra economía”, concluyó.



CRDA

Cámara Regional de Despachantes de Aduana de Santa Cruz de la Sierra

**Comprometidos con la legalidad y
transparencia en el Comercio Exterior**



Seguridad, eficiencia y agilidad



Transparencia en todo el proceso



Ética profesional



**LA EFICIENCIA DE SU
CADENA LOGÍSTICA
INTERNACIONAL DEPENDE
DE SU GESTIÓN ADUANERA**

● Dirección Oficina Central: Calle Ballivián # 911

● Teléfono: (591) 3364830 Fax: (591) 3332231

● Santa Cruz de la Sierra - Bolivia

● Correo: camararegional@crdascz.com

www.crdascz.com

PUERTO BUSCH LA VISIÓN DE MEDIANO PLAZO



En la Provincia Germán Busch, Departamento de Santa Cruz, Bolivia, a orillas del Río Paraguay, se encuentra ubicado Puerto Busch, una alternativa portuaria que permitiría transportar a Bolivia su carga hacia y desde aguas del Atlántico, utilizando la Hidrovía Paraguay-Paraná, por sus condiciones de navegabilidad durante los 365 días del año. Una característica destacable de esta opción es la soberanía que ofrecería, tratándose de un puerto en territorio boliviano, pero sobre aguas internacionales.

Para ello, serán necesarias inversiones que viabilicen la construcción del tramo ferroviario Motacucito-Mutún-Puerto Busch, así como la propia construcción del puerto multipropósito, que demandará entre tres y cinco años para hacerse realidad, desarrollándolo de madera modular, razones que hacen de Puerto Busch una alternativa a mediano plazo para atender la demanda de alternativas portuarias para el comercio internacional boliviano.

En el extremo Este del país se sitúa el Triángulo Dionisio Foianini (ex Corredor Man Céspedes), una zona que cuenta con 48 kilómetros de ribera sobre el Río Paraguay, lo que supondrá para Bolivia contar con un "acceso soberano al mar" -al Océano Atlántico- sobre aguas internacionales. Se trata de una zona adjudicada a Bolivia con la suscripción del Tratado de Petrópolis, el 17 de noviembre de 1903, durante el Gobierno del Presidente Germán Busch.

PUERTO MULTIPROPÓSITO

El proyecto es una alternativa con soberanía y a diferencia de lo que ocurre con sus pares ubicados en la cabecera de la Hidrovía, sobre el Canal Tamengo -Puerto Jennefer, Puerto Gravetal y Puerto Aguirre- la carga que salga de Puerto Busch no requerirá pasar por territorio brasilero para llegar hasta los puertos en Argentina o Uruguay sin más gestiones burocráticas que las realizadas en territorio boliviano, hecho que representaría un valioso ahorro en términos de dos recursos: tiempo y dinero.



FALTA VÍA FÉRREA

Una de las principales carencias para que Puerto Busch se consolide como una nueva salida viable para la carga boliviana por la Hidrovía Paraguay-Paraná, es la vía férrea Motacucito-Mutún-Puerto Busch, cuya construcción demandaría unos 200 millones de dólares según la Iniciativa para la Integración de la Infraestructura Regional Suramericana (IIRSA). Este tramo de 130 kilómetros de distancia fue declarado "Obra de Máxima Prioridad Nacional", mediante Decreto Supremo N° 18680, del 29 de octubre de 1981 y, de concretarse, uniría la actual vía que conecta Santa Cruz con Puerto Quijarro, a 16 kilómetros de Puerto Suárez, desde donde se embarcarían no solo los productos de al menos cinco de los nueve Departamentos de Bolivia (Cochabamba, Sucre, Tarija, Beni y Santa Cruz), sino que también haría posible el transporte de miles de toneladas de hierro del esperado proyecto siderúrgico de El Mutún hasta Puerto Busch, factor determinante en términos de costo de realización.

ALTERNATIVA PORTUARIA

Además de la vía férrea, también es imprescindible la inversión de recursos para concebir un puerto multipropósito que permita aprovechar las ventajas estratégicas relacionadas con su ubicación en bien del Estado y de todos los bolivianos.

Además de ser una excelente vía de salida para el hierro y granos, entre otros productos, también sería muy ventajoso para la importación de carga general, carga contenedorizada, cargas especiales y líquidos. Un dato destacable es que de contar con las mejoras que demanda el proyecto del puerto multipropósito y el tramo Motacucito-Mutún-Puerto Busch, esta alternativa portuaria estaría en la capacidad de recibir el 50% de los 3,5 millones de toneladas que actualmente se mueven por puertos chilenos, además de viabilizar el creciente volumen de alimentos previsto a multiplicarse varias veces hasta el año 2025, dentro del desafío público-privado logrado el año 2013, de triplicar la producción de alimentos, así como sextuplicar su exportación.

Mediano Plazo

Inversión (mm \$us):	600-1.362
Periodo de ejecución (año):	5-6
Distancia (Km):	1.835(LPZ) 799(SCZ)
Navegabilidad (días):	365
Calado (pies):	14
Flete (\$us/TM):	72
- Santa Cruz, Pto. Busch (Ferroviario)	28
- Pto Busch, Buenos Aires (Fluvial)	51

Fuente: CADEX - CAINCO

TIEMPOS Y DISTANCIAS

El viaje desde Santa Cruz de la Sierra hasta Puerto Busch se realizaría en un día, son 799 kilómetros los que separan la capital oriental de lo que sería la terminal portuaria que tendría un calado de 14 pies, lo que garantizaría su navegabilidad 365 días al año.

Se estima que el flete por tonelada de carga en tren desde Santa Cruz de la Sierra hasta Puerto Busch sería de 28 dólares, mientras que para el tramo Puerto Busch-Buenos Aires, vía fluvial, el costo del transporte ascendería a 51 dólares por tonelada.

CUÁNTO PIERDE BOLIVIA

Las proyecciones económicas realizadas por distintas instituciones dan cuenta que, de tenerse listo y operando el proyecto portuario y el ferrocarril, Bolivia estaría generando unos 380 millones de dólares de flujo comercial adicional, movimiento económico que además se traduciría en un aliciente para dinamizar la economía de la región donde se emplazaría el puerto.

Las últimas noticias relevantes del proyecto a mediados de junio de 2017, referían el interés de la empresa ICM Spa de Italia, que junto a representantes del Gobierno italiano ofrecieron un fondo crediticio para el financiamiento por 600 millones de dólares.



UNIVERSIDAD CATÓLICA
BOLIVIANA "SAN PABLO"
POSTGRADO
UNIDAD ACADÉMICA SANTA CRUZ

PROGRAMAS 2017 INSCRIPCIONES ABIERTAS

DIPLOMADO EN GESTIÓN DE LA CADENA DE SUMINISTRO

Inicio 02 de octubre de 2017

Duración: 6 meses

Docentes de EEUU, Colombia, México, así como reconocidos profesionales de nuestro medio.



DIPLOMADO EN ENDODONCIA

Inicio 07 de octubre de 2017

Duración: 8 meses (con titulación incluida)

Docentes con grado de Especialistas de Brasil y Argentina.



DIPLOMADO EN CIRUGÍA DENTO-MAXILAR

Inicio 14 de octubre de 2017

Duración: 10 meses.



DIPLOMADO EN FORMACIÓN DOCENTE PARA LA EDUCACIÓN SUPERIOR

Inicio 29 de septiembre de 2017



INFORMES E INSCRIPCIONES: TORRE EMPRESARIAL CAINCO

Calle Saavedra esq. Calle Cochabamba No. 710, Piso 2.

☎ (591) (3) 3442999 Int. 371 - 380 ☎ 76048390 ✉ postgrado@ucbscz.edu.bo

www.ucbscz.edu.bo

PUERTO ILO UNA ALTERNATIVA PARA EL COMERCIO INTERNACIONAL BOLIVIANO ORIGINADO EN LA ZONA ANDINA, PERO SIN SOBERANÍA



Es una alternativa portuaria para la carga boliviana en el Pacífico. Sin embargo, uno de los problemas principales que adolece el puerto es la falta de soberanía nacional sobre el territorio reservado para el tránsito de la carga y la terminal portuaria. Además del mayor tiempo y distancia que implica el transporte de mercadería hasta la región de Ilo, factores que encarecen el costo del comercio boliviano.

Si bien el uso del Puerto de Ilo en territorio del sur peruano es una alternativa que permite tanto a Bolivia como al norte de Brasil acceder a aguas del Océano Pacífico, pero aún tiene pendientes la resolución de problemas relativos a su capacidad de carga y otras cuestiones logísticas como la falta de un rompe olas que permita a naves y buques trabajar en temporadas críticas. Pero, el mayor problema es que se trata de una opción que fenece en el tiempo, dado la concesión tiene una vigencia de 90 años a partir de la suscripción de los convenios complementarios (2010). En ese sentido este puerto está alejado de ser una alternativa soberana, pese a los acuerdos previos y la cercanía con la zona occidental del país.

TIEMPO Y DISTANCIA, RESTAN COMPETITIVIDAD

Si bien Ilo es una salida natural para los productos originados en los departamentos del occidente del país, fundamentalmente La Paz, desde donde la distancia hasta dicho Puerto se estima en 499 kilómetros, la situación varía mucho cuando se habla de movimiento comercial cuyo origen y destino es el oriente boliviano. Desde Santa Cruz, por ejemplo, la distancia hasta Ilo es de 1.311 kilómetros, con un precio aproximado del transporte carretero de 82 dólares por tonelada métrica, frente a los 649 kilómetros que separan la capital oriental del sistema portuario del canal Tamengo, distancia que se cubre en un día de viaje, con un costo aproximado de flete de 75 dólares por tonelada métrica.

CAPACIDAD DE CARGA

El comercio internacional de Bolivia movilizó el año pasado 10,5 millones de toneladas métricas (MM TM) de carga, de este volumen solo 5.000 TM pasaron por Puerto Ilo, según datos proporcionados por el Gerente de la Administradora de Servicios Portuarios de Bolivia (ASP-B), David Sánchez. En ese sentido y en vías de incrementar el flujo de carga por dicho puerto, la Empresa Nacional de Puertos (ENAPU) de Perú y su par de Bolivia ASP-B, suscribieron un acuerdo en la primera semana de agosto, que permitiría elevar el volumen de carga boliviana de manera inicial hasta 60.000 TM.

Distancia (Km):	499(LPZ) 1.311(SCZ)
Navegabilidad (días):	365
Naves (/año):	135
Calado (pies)	36-27
Capacidad (TEU):	2.950
Transporte (modo; USD/TM):	Carretero/82

Fuente: CADEX - CAINCO

Esta iniciativa fue bien vista por autoridades bolivianas y por el sector empresarial, y tras su anuncio fue ponderada como una clara señal de las intenciones gubernamentales de diversificar las salidas de la carga nacional del comercio exterior, sin embargo, debido a la capacidad de carga del Puerto de Ilo, la alternativa no se percibe aún como una vía importante para el flujo de un mayor porcentaje del comercio internacional boliviano.

Puerto Ilo tiene un muelle de 300 metros de largo con un calado de entre 27 y 36 pies (8,2 a 10,9 metros). Para mejorar las condiciones de este puerto, en el marco del Proyecto del Corredor Ferroviario Bioceánico Central se requiere aproximadamente una inversión de 7.000 millones de dólares solo en territorio boliviano, a lo que se debe añadir el costo del puerto. Una aproximación al costo del flete sugiere que este podría ser un 8% superior al registrado actualmente en el transporte vía Canal Tamengo e hidrovía.

EN OPERACIÓN DESDE 1970

Ubicado a 1.650 kilómetros al Sur de Lima, en el distrito de Ilo, provincia del mismo nombre del departamento peruano de Moquegua, con una capacidad de carga de 1 millón de toneladas métricas (MM TM), y emplazado en un área de 81.445 metros cuadrados, Puerto Ilo es uno de los tres puertos del Pacífico Sur Peruano, junto con Marcona y Matarani. Este puerto inició sus actividades el 29 de mayo de 1970 y tiene como principal área de influencia los departamentos del sur peruano de Puno, Tacna, Moquegua, Arequipa, Cuzco y también a Bolivia y el norte de Brasil.

ANTECEDENTES HISTÓRICOS

En 1992, en el departamento peruano de Ilo, Jaime Paz Zamora, en aquella época Presidente de la entonces República de Bolivia, firmó el Convenio de Amistad, Cooperación e Integración "Gran Mariscal Andrés de Santa Cruz" con su par peruano, Alberto Fujimori. Este acuerdo Bilateral implicaba la cesión por 99 años de un enclave costero de cinco kilómetros de playa y 163 hectáreas para Bolivia, localizadas a 16 kilómetros del puerto de Ilo, para la construcción de un puerto, una zona turística, otra industrial y una zona franca.

El proyecto no avanzó por el distanciamiento político de los gobiernos posteriores y por la falta del cumplimiento del compromiso económico asumido por Bolivia. Como parte del acuerdo Perú también asumía el compromiso de asfaltar una carretera desde Ilo hasta Desaguadero (450 km), mientras que a Bolivia le tocaba construir otra desde El Alto hasta Desaguadero (90 km). Perú hizo la tarea en dos años, mientras que Bolivia demoró dos gobiernos más para culminar la carretera.

A cambio Perú obtenía, similar derecho, salvando la diferencia de que la salida por la que optaba el vecino país estaba constituida por facilidades de exportación en Puerto Suárez, para utilizar las de la Hidrovía Paraguay – Paraná. Fue hasta el año 2010 que el Gobierno de Evo Morales volvió a retomar el proyecto, mediante la firma de un Protocolo Complementario al Convenio de Amistad, Cooperación e Integración de 1992 con su par peruano, Alan García.

PROTOCOLO COMPLEMENTARIO A LOS CONVENIOS DE ILO

En resumen, dicho Protocolo Complementario, entre otros puntos refería el libre tránsito de mercancías por el Puerto de Ilo, y la Zona Franca Industrial y Económica Especial (ZOFIE) Bolivia, así como el libre uso de instalaciones portuarias a través de la Autoridad Portuaria Nacional, sujeto a la tarifa regulada por los servicios y la garantía a las inversiones bolivianas y exención de impuestos a las empresas que se instalen en la ZOFIE.

Por otro lado, se plantea la presencia de una Aduana peruana en la Zona y se establecía que la administración del puerto quedaría a cargo de la Empresa Nacional de Puertos (ENAPU).

PROTOCOLO COMPLEMENTARIO A LOS CONVENIOS DE ILO

- **Concesión de 99 años (10.2010)**
- **Libre tránsito de mercancías Puerto de Ilo/ZOFIE/Bolivia**
- **Libre uso de instalaciones portuarias a través de la Autoridad Portuaria Nacional, sujeto a la tarifa regulada por los servicios**
- **Garantía a las inversiones bolivianas y exención de impuestos a las empresas que se instalen en la ZOFIE**
- **Deberá existir una Aduana peruana en la Zona**



INGENIO AZUCARERO

UNAGRO

En Unagro entendemos que sus manos son para **aprender y divertirse**



PLANTA INDUSTRIAL
ROBERTO BARBERY PAZ

CALL CENTER UNAGRO
800-33-2323
www.unagro.com.bo

LA INVERSIÓN PRIVADA POTENCIA PUERTO MATARANI



Puerto Matarani es otra opción para llegar con carga boliviana hasta las costas del Pacífico. Se trata de un Puerto gerenciado por la empresa Terminal Internacional del Sur (TISUR), la primera privada en trabajar como operador portuario en Perú, al resultar adjudicataria de ese derecho en 1999, si bien en los últimos años hizo importantes ampliaciones para mejorar sus servicios, el aspecto más desafiante para el exportador boliviano que prevé utilizar esta ruta debe ser el costo del flete terrestre.

CARACTERÍSTICAS DEL PUERTO

Se encuentra a una distancia de 569 km de La Paz y a 1.382 km de Santa Cruz de la Sierra, aproximadamente. Cuenta con un calado de 32 pies (8 metros) y con todas las facilidades para administrar más de 11.000 contenedores al año. No requiere inversiones significativas. Es una bahía ubicada en el extremo norte del que fuera el Puerto de Islay.

Distancia (Km):	569 (LPZ) 1.382(SCZ)
Navegabilidad (días):	365
Naves (año):	379
Calado (pies)	32
Capacidad (TEU):	3.180
Transporte (modo; USD/TM):	Carretero/104

FUENTE: TISUR S.A. – Terminal de Matarani; CADEX

CAPACIDAD DE CARGA



FUENTE: www.tisur.com.pe

PARA MINERALES

Desde el 2007 TISUR viene realizando importantes inversiones que permitieron apuntalar las capacidades del puerto, es indudable que el diseño de este Puerto tiene un especial énfasis en la atención del cargamento de minerales, debido a su localización cercana a los yacimientos más importantes del Cono Sur. Luego de una inversión que superó los 280 millones de dólares, misma que fue realizada desde el año 2014, actualmente recibe 21,5 millones de toneladas de concentrados de minerales por año, ya que cuenta con almacenes de 300 mil toneladas de capacidad

y fajas transportadoras de 2.000 toneladas métricas por hora para colocar el cargamento en su muelle F.

UN PUERTO QUE OPERA DESDE 1947

El Puerto de Matarani se inauguró oficialmente el 4 de octubre de 1947 tras el arribo de la nave nacional de pasajeros Urubamba y con la primera descarga, se dio inicio a las actividades del Terminal Portuario de Matarani.

Desde sus inicios, el Puerto de Matarani estuvo bajo el control de la Marina de Guerra del Perú; sin embargo, en 1947 pasó a ser responsabilidad de la Repartición Portuaria, dependencia del Ministerio de Hacienda y Comercio; y en 1970, la Empresa Nacional de Puertos (ENAPU) asumió la administración.

El 18 de agosto de 1999, el Estado peruano, adjudicó por un período de treinta años el Terminal Portuario de Matarani, mediante el contrato de concesión para su construcción, conservación y explotación al Terminal Internacional del Sur S.A. (Tisur), que para el año 2007 amplió su capacidad de carga de 133 mil a 998 mil toneladas métricas al año.

Sin embargo, pese a las facilidades construidas, y a las potencialidades de este puerto, para Bolivia todavía es una opción cuya figura logística muestra algunas complicaciones, entre ellos el costo del flete carretero. Una aproximación a este dato indica que podría alcanzar 104 dólares por tonelada métrica, un precio que impacta en la competitividad a las exportaciones bolivianas. Otro factor que tiene preponderancia desde el punto de vista geopolítico es la falta de soberanía para Bolivia sobre la terminal portuaria de Matarani.





SERVICIOS PORTUARIOS E INFRAESTRUCTURA LOGÍSTICA PARA PERÚ Y BOLIVIA

**Puerto de Matarani - Perú
tu mejor alternativa**

Telf: 51 54 598585 anexo 611640
tisur_comercial@tisur.com.pe

www.tisur.com.pe



CARMELO PERALTA: UNA ALTERNATIVA EN EL LARGO PLAZO



Es un proyecto que demanda la construcción de un puerto en territorio paraguayo, la ejecución del proyecto podría demorar entre 8 y 9 años. El objetivo de este proyecto es integrar el Corredor Ferroviario Bioceánico Central. El tramo desde lo que sería Puerto Carmelo Peralta en Paraguay tiene buenas condiciones de navegabilidad sobre la hidrovía los 365 días del año.

El Proyecto persigue el objetivo de integrar el Corredor Ferroviario Bioceánico Central que beneficiaría a los países de Brasil, Perú, Uruguay y Bolivia, permitiendo a este último un nuevo acceso a la Hidrovía Paraguay – Paraná, aunque desde territorio paraguayo, siempre y cuando se concrete la construcción de una vía férrea que una la región de Carmelo Peralta en Paraguay con la localidad de Roboré en Santa Cruz, Bolivia, se estima que la concreción del proyecto podría demandar al menos 1.480 millones de dólares.



Desde principios de 2017, los gobiernos de ambos países sostuvieron distintas reuniones para analizar la viabilidad de este proyecto que implica la construcción de una línea férrea de aproximadamente 380 millones de dólares del lado boliviano y 800 millones de dólares en territorio paraguayo, además de otros 300 millones de dólares para la construcción de facilidades portuarias sobre el Río Paraguay, todo ello en un plazo de entre ocho y nueve años. De arrancar este año con la construcción y de ejecutarse sin retrasos el proyecto estaría completo entre 2025 a 2026.

DISTANCIA Y COSTO

Asumiendo que la vía férrea esté lista, de acuerdo con cálculos realizados por instituciones del gremio exportador, el viaje desde la ciudad de Santa Cruz de la Sierra hasta Puerto Carmelo Peralta comprende 999 kilómetros; mientras que desde la ciudad de La Paz la travesía para concretar los 1.849 kilómetros de distancia que separan ambas ciudades. Con esto, las estimaciones del flete sugieren que el costo se elevaría en 8% en relación al flete a pagar por desplazar la misma carga mediante una salida boliviana soberana en el Canal Tamengo.

En este entendido, este proyecto compromete la explotación y exportación del mineral de hierro de El Mutún, debido a que la carga tendría que ser transportada al norte hasta Roboré y luego emprender viaje al sur nuevamente, hasta Puerto Carmelo Peralta para su exportación a través de la Hidrovía.

Inversión (mm USD): 1.480

• **Ferrovía (lado boliviano): 380**

• **Ferrovía (lado paraguayo): 800**

• **Puerto: 300**

Periodo de ejecución (año): 8-9

Distancia (Km/): 1.849(LPZ)

999(SCZ)

Navegabilidad (días): 365

Calado (pies): 14

Flete (USD/TM): 81

• **Santa Cruz, Pto. C. Peralta (Ferroviario) 39**

• **Pto. C. Peralta, Rosario (Fluvial) 42**

Fuente: CADEX - CAINCO

Además de la falta de soberanía en el tramo férreo a ser construido por Paraguay en su territorio, hay que considerar un riesgo adicional, la propensión a inundaciones de la provincia de Alto Paraguay.

Si bien la infraestructura portuaria es inexistente, su concepción se basa en un entorno naviero relativamente favorable, posee un calado de 14 pies, equivalentes a 4,3 metros y dispone buenas condiciones de navegabilidad durante todo el año.

FUENTES BIBLIOGRÁFICAS DE LA PUBLICACIÓN:

- http://www.historia.uchile.cl/CDA/fh_article/0,1389,SCID%253D15707%2526ISID%253D563%2526PRT%253D15699%2526JNID%253D12,00.html
- <https://www.efe.com/efe/cono-sur/economia/bolivia-ve-gran-posibilidad-de-movilizar-carga-por-puerto-peruano-este-ano/50000758-3220515>
- <http://nuevaeconomia.com.bo/web/index.php/2017/05/21/ilo-e-hidrovias-alternativas-para-la-carga-boliviana/>
- <http://www.enapu.com.pe/web/contenido.php?id=1303760974>

ARG

DESPACHANTES DE ADUANA

Confianza &
Transparencia

10 años

*No son un logro
son un compromiso
de Confianza y Transparencia*

Av. Teniente Vega N° 308

Teléfono: (591-3) 3321313

Fax: + (591-3) 3323131

contacto@argagenciaaduanera.com

www.arg.com.bo



ISO 9001:2008
Management
System

www.tuv.com
ID: 8105079739

SHOW DE
LUCES

CRE

Poquito a poquito apagando el foquito... actúa con viveza, usa la cabeza

TE ESPERAMOS EN EL STAND DE CRE EN EXPOCRUZ

NUESTROS SERVICIOS

- Asesoramiento integral en comercio exterior
- Trámites de importación y exportación bajo los diferentes regímenes aduaneros
- Asistencia Jurídica en materia aduanera
- Trámites de importación en fronteras
- Confiabilidad en sus despachos aduaneros

Calidad Asegurada



Avenida Alemania calle Toropés Esq. Cupechicho @ agencia@mersur.com.bo Teléfono: 3-418441



PANAMERICANA

AGENCIA DESPACHADORA DE ADUANA



La Honestidad e Integridad es la brújula que guía nuestros servicios profesionales

La Confianza de nuestros clientes es el motivo de nuestra superación

La Calidad de nuestros servicios hace que seamos los Primeros en Servicios Aduaneros



Sistema de Gestión de la Calidad
Certificado N° EC-261/14

31 Años



Av. La Salle, Canal Isuto
Esq. 3er. Anillo Interno



panamericana@agedepa.com.bo



TEL.: 343-7260
FAX: 343-5180
SANTA CRUZ - BOLIVIA



www.agedepa.com.bo

PEDÍ TU LÍNEA TIPAZO × BS. 20



INCLUYE UNA
RECARGA
DE **BS. 20**



COTAS

MAYOR INFORMACIÓN
800 12 2020 103

*Recarga válida para PrePago.
*Aplica para todo tipo de llamadas.
Esta empresa está regulada y fiscalizada por la ATT.



SOLO HILUX SUPERA A HILUX

Somos TOYOSA único Distribuidor Exclusivo y Autorizado de  **TOYOTA para Bolivia**, con soporte técnico en todo el país.



Especialmente
**Fabricada para
Bolivia.**